

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 29 – 6e jaargang – 21 juli 2023



Verdronken, uit het Jaarboek der Adelborsten 1904

Van s'Lands Vloot tot Koninklijke Marine (13 C)

De tocht naar Chatham (10)

Tropisch Zakboekje VII

Tandheelkundige dienst in de Oost

De heldhaftige strijd van onze kruisers volgens de nieuwste gegevens omtrent den Java-zeeslag

Uitvoering bouwprogramma, jaarboek KM 1972

Dienst der hydrografie 125 jaar

Oorlogsschepen der Belligerenten (1)

Een reisje Nieuw Guinea en terug

Knipsels

Brave jongen

Een veilig gevoel

VERDRONKEN.

Het was in den zomer van 1908, dat de examenwoede ook de anders zoo kalme en door niets te verstoren gemoedsstemming van Bob Terlaas in beroering had gebracht. Hij had n.l. proeven van bekwaamheid moeten afleggen; de temperatuur, waarbij deze gebeurtenis plaats greep, was 80°. 's Middags kwam onze Bob thuis, vergezeld door een vriend, ging met hem naar boven, bleef op zijn kamertje wat zitten praten en bracht toen zijn vriend aan het verstand, dat hij nu wel een beetje „maffen” wilde. Na zijn vriend er „effen” uitgetrapt te hebben (zooals hij dat karakteristiek noemde), ging hij in de badkamer wat liggen dommelen, omdat het daar zoo koel was. Toen het etensuur daar was, was Bob al lang en breed ingeslapen en droomde van: Rusland, een koopman, die met verlies verkoopt, opwaartschen druk, ijsvermaak, enz. enz. Dat kwam allemaal van die 80° en dan examen doen, ja mijn beste, het was geen halve maatregel. In het begin kon je het er nog wel uithouden, maar 's middags was de hitte niet om te harden. Vandaar dan ook, dat hij met een zekere moedeloosheid al had gezegd had tegen zijn moeder: „Het is gedaan hoor, ik ben finaal gezakt, onmogelijk te werken bij zoo'n hitte.” Maar daar doemen lieflijker beelden in zijn verbeelding op: n. 1. Tromp, de Ruyter, een adelborsten pakje met rooden kraag (van 4 cm. hoogte wilde hij hem hebben), ponjaard, handschoenen, snert, sneuvelen, bloedingen en provoost. Vooral het laatste vond hij een mooi vooruitzicht om in een of andere vacan . . . och verlof, hij vergiste zich, te spreken over „14 dagen pot”. Zoo lag hij daar dus in een schilderachtige houding zalig in Morpheus' armen. Beneden wachtte men op Bobs thuiskomst, maar jawel, geen Bob werd gezien. De meid werd geconsulteerd en zeide: „alsdat ik dood zal valle, als 'k hem niet met m'en eige oogen heb hooren uitgaan, daar. Ik ken m'en eige ooge toch wel gelove, hij is weer gaan kerikkete natuurlijk.” Ja, nu moest er toch iets op gevonden worden. Men ging alvast aan tafel en in dien tusschentijd werd er naar alle kanten door de jeugdige gediensstige geïnformeerd of misschien Bob hier of daar gezien was, maar helaas ze kwam thuis en rapporteerde: „ze hebben 'em nergens gezien”. Toen begon men zwaar ongerust te worden, want Bob was zoo opvliegend, wie weet of hij niet in een moedelooze bui, ja je kan niet weten, zich in een gracht had geworpen. Do burens kwamen er bij te pas en na veel gepraat word de politie gewaarschuwd. De Commissaris, een hoogst schrandere uitziende man, zette een bedenkelijk gezicht, omdat dit bij zulke gelegenheden hoort en merkte toen op, dat een ongeluk in een klein hoekje zat. Hadden ze nu maar onmiddellijk op de badkamer gezocht, dan hadden ze het bedoelde ongeluk in een klein hoekje gevonden. Mevrouw Terlaas vroeg den Commissaris of hij soms een portret van Bob wilde zien. Nu, dat was niet zoo direct noodig, daar er geen politieagent was in de buurt, of Bob stond bij hem te boek als een „helsche pestkop”. Op een order van den Inspecteur wordt er gedregd en oude jassen, vuile manden, stinkende gassen komen boven, maar Bob blijft weg. Daar klinkt opeens door het huis liet welbekende „Ouvre tes yeux bleus ma mignonne”. Heftige sensatie in den huize Terlaas, zooals begrijpelijk is. „Ben jij het Boby, hé, ben jij het?” roept zijn zusje, „Ja gewis, listig schreeuwstertje, ik ben het”, eechoot de stem terug. Mevrouw Terlaas hilde van plezier, dat de snoodaard weer gevonden was en de meid lamenteerde den ganschen tijd, dat ze altijd al gezegd had, dat die jongen zich ergens verscholen zou hebben. Ze wist wel, dat hij niet was uitgegaan en meer dergelijke gezegden, geheel tegenstrijdig met haar eerste advies omtrent deze duistere zaak.

Als Bob beneden komt, wordt hem alles verteld en de patiënt oppert onmiddellijk de gedachte om naar het „berauw” te gaan. „En dan nog iets, mag ik den sleutel mede hebben, want ik wou naar „Seinpó?” Zusje klaagt, wanneer hij het kostbare kleinood krijgt, dat hij altijd alles mag en zij ook nooit „Nu ja, als ik er door ben, dan mag je eens een kwartiertje naast me loopen, maar

voorloopig: mond houden en niet jaloersch zijn, dat zij uw consigne, tronietje". En Bob begeeft zich naar het „berauw". Een politieagent , „Blauwe bes" noemde hij hem, omdat de man een gelaatskleur er op na hield om een blauwe bes jaloersch te maken, stond voor de deur. Het was er vrij duister, zoodat de man van de wet niet zoo zag, wie daar aankwam en vriendelijk om een vlammetje vroeg. Daarna wordt de „Blauwe bes" een sigaar gepresenteerd en quasi om een praatje te beginnen, zegt Bob : „Is er iets gevonden van dien mijnheer eh eh, Terlaas heet hij, geloof ik?" „O, u zegt zoo net iets, ja die jongen van Terlaas, een lekker exemplaartje hoor, neen niks gedregd. Dat was me een lekker lid hoor, pesten, waar ie kon." „Hm, zou dat mijn grafrede moeten zijn? De mortibus nil nisi bene" zegt Bob zachtjes. „Wat zegt u meheer, of ze bij zen graf hebben gebeden ?" „Neen, ik zeg alleen maar, dat ik den Commissaris even spreken wilde." „Blauwe bes" beschouwt nauwkeurig den spreker en roept schrikkend: „Wel gossimeine was uwe dan al opgedregd, en u o me hoof loop om, ik zie 't ook, hoe is 't mogelijk ? Ze zeien nog wel zoo" „Kom genoeg, ouwe, breng me nu maar bij den Commissaris". Hier werd de heele zaak opgehelderd en Bob had een vriend bij de politie geworven in den vorm van „Blauwe bes".

Zus.

~~~~~

## Van s'Lands Vloot tot Koninklijke Marine ( 13 C )

### Mijnenvegers

#### **Hr. Ms. BRUMMEN (M 851)**

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

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

Na zijn indienststelling in New Orleans (USA) kwam Hr. Ms. Brummen op 25 Juni 1954 in Nederland aan.

In dienst gesteld: 23 Februari 1954.



*Hr. Ms. Brummen*



*Hr. Ms. Breukelen*

#### **Hr. Ms. BREUKELLEN (M 852)**

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

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

Na zijn indienststelling in New Orleans (U.S.A.) kwam Hr. Ms. Breukelen op 25 Juni 1954 in Nederland aan.

In dienst gesteld: 15 Februari 1954.

#### **Hr. Ms. BLARICUM (M 853)**

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

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

Na zijn indienststelling in New Orleans (U.S.A.) kwam Hr. Ms. Blaricum op 24 September 1954 in Nederland aan.



*Hr. Ms. Blaricum*

In dienst gesteld: 26 Mei 1954.



*Hr. Ms. Brielle*

### **Hr. Ms. BRIELLE (M 854)**

*Vertaling embleemspreuk: „Eersteling Vrijheid”. Het embleem is ontleend aan het wapen van de gemeente Brielle.*



*Hr. Ms. Brielle*

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

Na zijn indienststelling in Seattle (U.S kwam Hr. Ms. Brielle op 25 Juni 1954 in Nederland aan.

In dienst gesteld: 29 December 1955.



*Hr. Ms. Breskens*

### **Hr. Ms. BRESKENS (M 855)**

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

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

Na zijn indienststelling in San Francisco (U.S.A.) kwam Hr. Ms. Breskens op 24 September 1954 in Nederland aan.

In dienst gesteld: 21 April 1954.

### **Hr. Ms. BRUINISSE (M 856)**

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

KUST-MIJNENVEGER. — Zusterschip



*Hr. Ms. Bruinisse*



Na zijn indienststelling in Seattle (U.S.A.) kwam Hr. Ms. Bruinisse op 25 Juni 1954 in Nederland aan.

In dienst gesteld: 21 Januari 1954.



### Hr. Ms. BOXTEL (M 857)

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

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

*Hr. Ms. Boxtel* Na zijn indienststelling in San Francisco (U.S.A.) kwam Hr. Ms. Boxtel op 12 Februari 1955 in Nederland aan.

In dienst gesteld: 28 Juli 1954

### Hr. Ms. BROUWERSHAVEN (M 858)

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

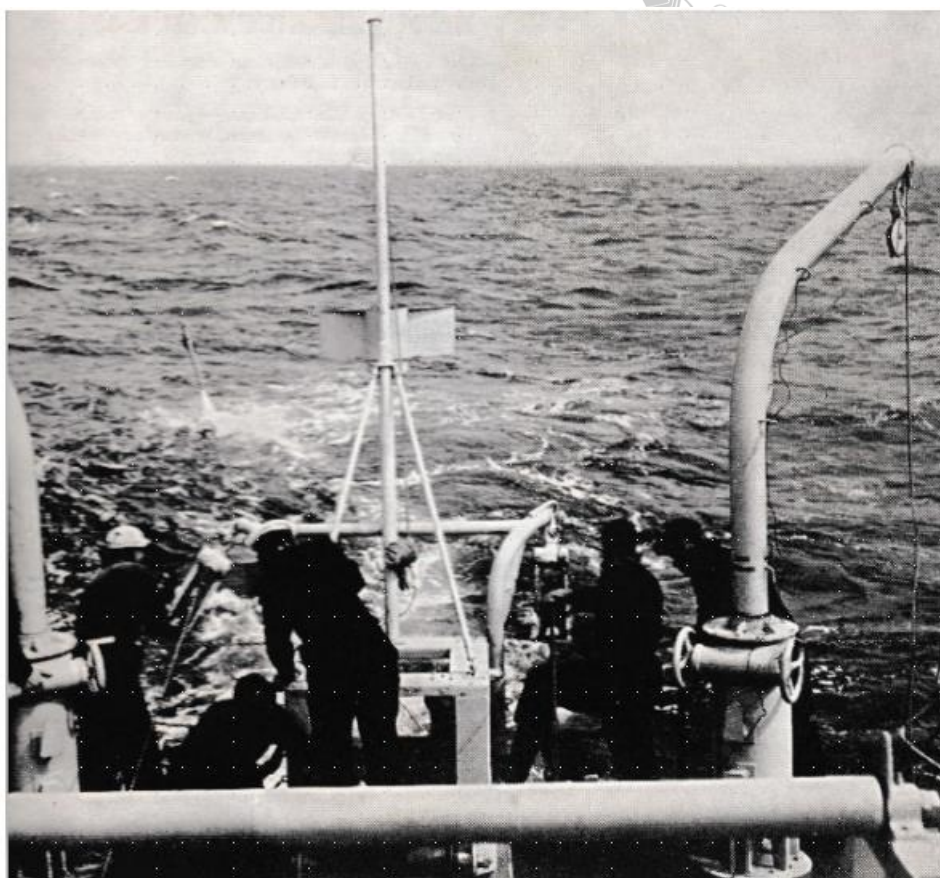
KUST-MIJNENVEGER. — Zusterschip van Hr. Ms. Beemster, derhalve zelfde beschrijving (zie boven).

Na zijn indienststelling in San Francisco (U.S.A.) kwam Hr. Ms. Brouwershaven op 9 Mei 1955 in Nederland aan.

In dienst gesteld: 3 November 1954.



*Hr. Ms. Brouwershaven*



*Het veegtuig wordt uitgeworpen*

NB. Volgens andere bronnen zouden er een aantal mijnenvegers van de Beemsterklasse in Norfolk, Virginia, in dienst zijn gesteld. Dit wordt echter niet vermeld in deze uitgave van VLOOTPRAET uit 1958.

### Hr. Ms. SCHIERMONNIKOOG (M 872)

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

**ONDIEPWATER-MIJNEN VEGER.** - Standaard waterverplaatsing 125 ton; max. snelheid 25 mijl; grootste lengte 39,4 meter; grootste breedte 5,8 meter; gemiddelde diepgang 1,7 meter; machinevermogen 3.100 apk; bemanning 25 koppen.

Bewapening: 1 mitrailleur van 40 mm; 1 mitrailleur van 20 mm.

Hr. Ms. Schiermonnikoog behoorde tot de klasse van de ondiepwatarmijnenvegers, waarvan de Koninklijke marine er tien bezat. Het waren oorspronkelijk Duitse mijnenvegers van de R-klasse, gebouwd in de jaren 1942—1944. Zij werden in November 1947 aan de Koninklijke marine overgedragen en in dienst gesteld.

Op 1 Januari 1956 werden deze mijnenvegers van de sterkte af gevoerd (gesloopt).



*Hr. Ms. Schiermonnikoog*



*Hr. Ms. Urk*

**Hr. Ms. URK (M 876)**

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

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



*Hr. Ms. Onverdroten*

**Hr. Ms. ONVERSAAGD (M 884)**

*Dit embleem versymboliseert „het onversaagd-zijn“.*

OCEAAN-MIJNENVEGER. — Standaard waterverplaatsing 750 ton; max snelheid 15,5mijl; grootste lengte 50.29 meter; grootste breedte 10.67 meter; gemiddelde diepgang 2,8 meter; machinevermogen 1.600 apk; bemanning 85 koppen.

Bewapening: 1 mitrailleur van 40 mm.



*Hr. Ms. Onversaagd*

Hr. Ms. Onversaagd is de eerste van de zes oceaanmijnenvegers, die de Verenigde Staten in het kader van de wederzijdse hulpverlening aan Nederland heeft overgedragen Na te San Diego (USA) in dienst te zijn gesteld, kwam het schip op 18 December in Nederland aan.

Het openhouden van de zeeverbindingen door middel van vegen van de door de vijandelijke eenheden buiten de eigen kustwateren gelegde mijnenvelden, zal de taak van dit

scheepstype zijn. In dienst gesteld: 27 Mei 1954.



*Hr. Ms. Onbevreesd*

**Hr. Ms. ONBEVREESD (M 885)**

*Dit embleem versymboliseert „het onbevreesd-zijn“.*

OCEAAN-MIJNENVEGER. — Zusterschip van Hr. Ms. Onversaagd, derhalve zelfde beschrijvingschrijving (zie boven).

Na te Seattle (USA) in dienst te zijn gesteld kwam het schip op 17 Maart 1955 in Nederland aan.

In dienst gesteld: 21 September 1954.

Bron: 1957













# De Tocht naar Chatham

HERDENKING 350 JAAR – Precies 350 jaar geleden, staken in 1667 wel 200 Nederlandse schepen onder leiding van Michiel de Ruyter het Kanaal over naar Engeland om daar de Britse oorlogsvloot in vuur en vlam te zetten. In de weken, ja zelfs maanden erna, zat de Nederlandse vloot de Britse vloot op de hielen. Dit leidde tot het tekenen van de Vrede van Breda en maakte een einde aan de Tweede Engels-Nederlandse Oorlog (1665-1667).



DOSSIER DOOR ARTHUR SCHEIJDE, BESTUURSLID STICHTING MICHIEL DE RUYTER

## PLAATJE VERSUS DUIZEND WOORDEN

Stichting Michiel de Ruyter zet zich in om de nagedachtenis aan de historische admiraal Michiel de Ruyter (1607-1676) onder de aandacht te houden. In het Bestuur van de stichting en de Raad van Advies zitten verschillende nakomelingen van de beroemde zeeman. Om zoveel mogelijk mensen te interesseren voor het sterke staaltje zeemanschap in 1667 is gezocht naar een manier dit onder de aandacht te brengen. Een stripboek is geschikt voor de jeugd en is vermaak voor mensen van elke leeftijd. Uitgeverij Strip2000 heeft al drie stripalbums in de reeks 'De Ruyter' uitgegeven. Schrijver Herman Roozen en striptekenaar Pieter Hogenbirk verbeelden hierin allerlei waargebeurde en fictieve anekdotes uit het leven van Michiel de Ruyter. Stichting Michiel de Ruyter, uitgeverij Strip2000 en de stripmakers hebben de handen ineen geslagen om u dit speciale album over de 'Tocht naar Chatham' in 1667 te brengen. In dit stripalbum loopt het verhaal aan een stuk door en is rekening gehouden met hoe het echt allemaal is gebeurd. De grote lijn, de rode draad, klopt.

## HISTORISCHE PERSONEN

In de al bestaande albums van de strip 'De Ruyter' maken een aantal personages deel uit van de bemanning van De Ruyter. Kokkie, Laura, Ouwe Tjeerd en de Chirurgijn/Timmerman zijn ook in dit album van de partij. Hun aanwezigheid is uitgebreid met stripfiguren van de echte mensen die bij de Tocht naar Chatham betrokken waren. Deze nieuwe stripfiguren zijn door Pieter ontworpen aan de hand van schilderijen uit de 17<sup>e</sup> eeuw.

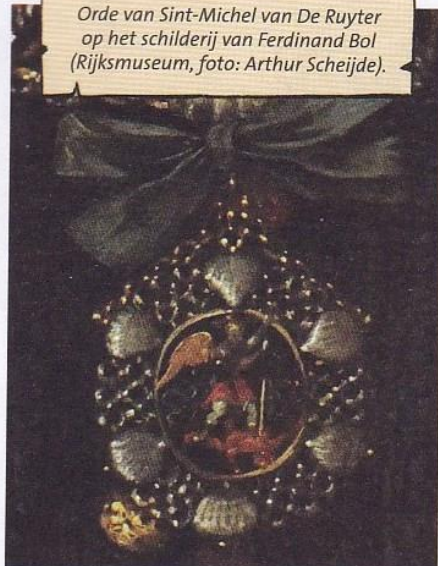
## HOLMES'S BONFIRE (blz. 4)

Groot-Brittannië viel in augustus 1666 de Nederlandse voor anker liggende handelsvloot aan tussen de eilanden Vlieland en Terschelling. Schout-bij-nacht Robert Holmes leidde deze destructieve plundertocht met een deel van de Britse vloot. 150 tot 170 Nederlandse handelsschepen en het dorp West-Terschelling brandden af en minstens 2000 mensen verloren hun leven. Door deze dure ramp ging de beurs in Amsterdam een aantal dagen dicht. Holmes's Bonfire was aanleiding voor de Tocht naar Chatham een jaar later.





Orde van Sint-Michel van De Ruyter op het schilderij van Ferdinand Bol (Rijksmuseum, foto: Arthur Scheijde).



Brandstichting op Terschelling en het Vlie door de Engelsen, 1666 (Gaspar Bouttats, 1670, Rijksmuseum RP-P-OB-26.878).

### **BELONING** (blz. 5)

In 1666 was de strijd in de Tweede Engels-Nederlandse Oorlog (1665-1667) het hevigst. Als dank voor de inzet tijdens de Vierdaagse Zeeslag tegen Groot-Brittannië (11-14 juni 1666) ontving De Ruyter van een gezant van koning Louis XIV van Frankrijk de ridderketting van de Orde van Sint-Michiel. Het motto van deze Franse ridderorde, 'De Grote Schrik der Immense Oceaan', werd De Ruyters bijnaam en staat in zijn praalgraf gebeiteld. Door de Deense koning was hij inmiddels in de adel verheven en aan het eind van zijn leven verhef de Spaanse koning De Ruyter tot hertog.

Op bladzijde vijf ontvangt De Ruyter een kaart van Johan Blaeu en een sabel. De atlas die hij destijds in het echt ontving ligt tegenwoordig in het Abdijcomplex in Middelburg. Verschillende sabels en een degen van De Ruyter hangen in het Rijksmuseum.

### **TAAL** (blz. 7)

In deze strip is ervoor gekozen om de Engelsen Engels en de Fransen Frans te laten praten. De meeste mensen kunnen Engels goed lezen. Op deze bladzijde zegt de Franse Zonnekoning Louis XIV dat De Ruyter kan rekenen op onvoorwaardelijke Franse steun. In werkelijkheid zijn de Fransen helemaal niet op komen dagen tijdens de Tocht. Dit wordt in het laatste plaatje ironisch weergegeven doordat de Franse officier voorstelt om te vertrekken en de koning dit een goed idee vindt omdat hij geen fan is van de Nederlandse 'horrible' keuken.

### **LONT IN KEEL** (blz. 8)

Tijdens een strijd in augustus 1666 kreeg De Ruyter werkelijk een stukje lont in zijn keel waar hij zodanig ziek van werd, dat hij de Tocht vanaf zijn ziektebed moest leiden. Op bladzijde acht is dit historische feit op buitengewoon treffende wijze weergegeven.

### **VREDESONDERHANDELINGEN** (blz. 9)

In de Vrede van Breda van 31 juli 1667 werd vastgelegd dat de "Landen, Eylanden, Steden, Forten, Plaetsen en Colonien" die men voor 10 mei had veroverd mocht behouden. Zo kreeg Nederland officieel Suriname, een aantal Caribische eilanden en het Indonesische nootmuskaateiland Poeloe Run officieel in bezit en Groot-Brittannië behield Nieuw-Amsterdam. De Britten noemden deze stad 'New York', naar de Hertog van York, de broer van de Britse koning Charles II, die hem als koning James II opvolgde.

### **GROTE BRAND VAN LONDEN** (blz. 10)

In september 1666 verwoestte een felle brand in vijf dagen een groot deel van Londen. De brand begon in het huis van de bakker van koning Charles II. Hij had het vuur in zijn oven vergeten te doven voordat hij naar bed ging. De grap in deze strip ligt dus zeer dicht bij de waarheid.

### **BRIEVEN EN MISSIVEN** (blz. 12)

Laura wil graag meevechten, maar zij wordt er telkens op uit gestuurd om brieven rond te brengen. Tegenwoordig sturen we binnen een paar seconden mobiel een bericht naar iemand anders, maar toen moesten berichten persoonlijk worden gebracht. Wanneer iemand vanuit het thuisland een brief stuurde naar iemand op reis op zee, kon het wel weken duren voordat de brief aankwam. Omdat schepen ook nog wel





## Tropische Zakboekje VII

### LES 12.

1. *Sekarang kamsi soedah bitjara*  
thans wij reeds spreken  
*melajoe sedikit; saben malam*  
maleis weinig ieder avond  
*kabis makan saja beladjar*  
afgelopen eten ik leren  
*sama sobat baik.*  
met vriend goed.

— Thans spraken we al een beetje  
Maleis; iedere avond als het  
eten afgelopen is studeer ik  
met een goeden vriend,

2. *Tetapi kemarin malam dia*  
maar gisterenavond hij  
*tida datang, sebab disoeroeh*  
niet komen want bevolen geworden  
*oleh toean kornel semoea*  
door heer kolonel alle  
*orang mesti berbaris dimoeka*  
man moeten aantreden voor  
*tangsi.*  
tangsi (kazerne)

— Maar gisteren avond kwam hij  
niet want door den kolonel was  
bevolen dat alle manschappen  
voor de tahgsi moesten aan-  
treden.

3. *Poekoel 10 soldadoe, toean*  
Uur 10 soldaat, heren  
*opsir kornel sendiri atas*  
officier kolonel zelf op  
*dia poenja koeda berbaris*  
hij bezitten paard aantreden  
*ditempat itoe.*  
op plaats die

— Om 10 uur stonden soldaten,  
officieren, de kolonel zelf op zijn  
paard, ter plaatse in het gelid.



4. *Pakaian, boentil, senapan,*  
kleren, ransel geweer  
*Pelor, klewang soedah*  
kogel klewang reeds  
*diperiksa doeloeh.*  
worden geïnspecteerd eerder  
*Poekoel 10.30 disocroeh*  
uur 10.30 bevolen worden  
*oleh komeli „Madjoel”*  
door kolonel voorwaarts.

— Kleren, ransel, geweer, kogels,  
waren reeds van te voren  
Geïnspecteerd. Om 10.30 werd  
door den Kolonel gecommen-  
deerd: „Voorwaarts!”

In plaats van 't oude „serdadoe”: zegt men tegenwoordig „soldadoe”

### Opgave:

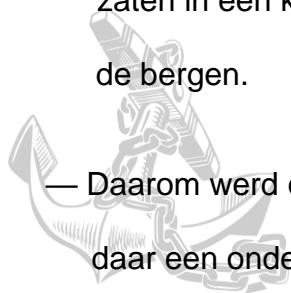
Lees les 11 en 12 nog eens een paar keer goed over, dan kunt ge onderstaande vragen vertalen en.... beantwoorden in het Maleis!

1. Apa sopir boleh minoem rokok? 2. Sopir mesti periksa apa? 3. Apa toean soedah kasi wang sama kebon? 4. Ban oto mesti diambil oleh siapa? 5. Apa sepèda toean boleh dipakai oleh kebon? 6. Apa kami soedah bitjara Melajoe? 7. Kapan (wanneer?) saja beladjar? 8. Disoeroeh apa oleh toean kornel? 9. Siapa berbaris poekoel sepoeloeh? 10. Di mana dia berbaris? 11. Apa soldadoe Belanda minoem sopi? (borrel).

## LES 13.

### Leesoefening.

1. *Malam itoe bagoes sekali,*  
avond die mooi erg  
*sebab, erang boelan.*  
want, doordat helder maan  
*Sebab apa kita membaris ke*  
reden wat wij marcheren naar  
*goenoeng*  
berg.  
— Die avond was zeer mooi, want  
het was volle maan. Waarom  
we de bergen in gingen?
2. *Doeloe saja tida mengerti*  
eerst ik niet begrijpen  
*apa, tapi (tetapi) sekarang*  
iets maar nu  
*saja tahoe.*  
ik weten  
— Eerst begreep ik er niets van  
maar nu weet ik het.
3. *Kita poenja mata-mata*  
wij bezitten spion  
*soedah kasi tahoe: ada banjak*  
reeds geven weten zijn veel  
*orang djahat dalam kampoeng*  
booswicht in kampoeng  
*dekat goenoeng Hoe.*  
dichtbij berg die  
— Onze spionnen hadden mede ge-  
deeld, dat er veel booswichten  
zaten in een kampoeng vlak bij  
de bergen.
4. *Sebab itoe kita di3oeroeh*  
reden die wij bevolen worden  
*periksa disana dan tjoba*  
onderzoeken daar en proberen  
*tangkap orang itoe.*  
pakken man die  
— Daarom werd ons opgedragen  
daar een onderzoek in te stellen  
en te proberen die lui te pakken.
5. *„Awas” ! bilang kita*  
voorzichtig zeggen wij  
*poenja sersan „klewang di-*  
bezitten sergeant klewang in  
*tangan! Doea orang-djaga*  
hand twee man waken  
*tinggal disini”.*  
blijven hier.  
— „Voorzichtig”, zei onze sergeant,  
„Klewang in de hand!  
twee wachten  
blijven hier.
6. *Kita 5 orang djalan kekiri.*  
wij 5 man gaan naar links  
*lain kekanan.*  
ander naar rechts  
— Wij met ons vijven gaan naar links,  
de anderen naar rechts.
7. *Saja dengar boenji senapan*  
ik hoor geluid geweer  
*dari djaoeh.*  
vanuit ver  
*„Apa – apa”*  
*„tida apa - apa”*  
— In de verte hoor ik een  
geweerschot.  
— iets  
— niets





## LES 14.

Onderstaande zinnen kunt U niet vertalen als ge de woordjes van de voorafgaande oefeningen niet goed in uw geheugen hebt. Repeteer die dus meerdere malen o.a. door de zinnen heen en terug te vertalen, er vragen over op te stellen en in het Maleis te beantwoorden enz. enz.

### Vertaal in het Nederlands:

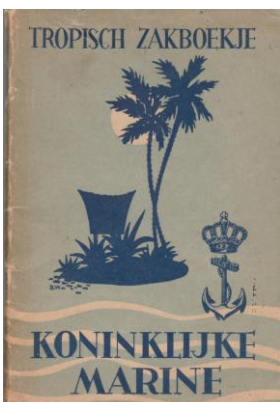
1. Semoea serdadoe diam-diam sadja, dan sangkoer dipasang disenapannja.
2. „Pelan-pelan” bilang sersan „djangan rokok, sebab moesoeh tida boleh lihat api”.
3. Banjak njamoek ada dalam hoetan, pasang kelamboe ditopi besi.
4. Lihat, ada apa diparit itoe?
5. Saja kira orang Djawa, jang djatoeh mati.
6. Periksa betoel, barangkali masih hidoep.
7. Panggil toean dokter, dia ada didjalan besar.
8. Madjoe sekarang moesoeh tida djaoeh.
9. Diam, saja dengar orang jang bitjara datang kemari.
10. Ajo! Lekas kebelakang pohon itoe. Saja kira pagi-pagi kita Serang desa itoe pakai sangkoer.

|               |                             |                |                      |
|---------------|-----------------------------|----------------|----------------------|
| diam          | — stil                      | orang Djawa    | — Javaan             |
| diam-diam     | — doodstil                  | mati           | — dood               |
| sangkoer      | — bajonet                   | djatoeh mati   | — sneuvelen          |
| pasang        | — in orde brengen, opzetten | betoel         | — echt, goed, secuur |
| pelan-pelan   | — langzaam                  | hidoep         | — leven (d)          |
| api           | — vuur                      | kemari         | — hierheen           |
| njamoeek      | — muskiet                   | ajo!           | — uitroep            |
| hoetan        | — bos                       | lekas          | — vlug               |
| kelamboe      | — muskietengaas             | pohon          | — boom               |
| topi besi     | — helm                      | serang         | — aanvallen          |
| parit, slokan | — sloot, greppel            | desa           | — kampoeng, dorp     |
| kira          | — denken, menen             | pakai sangkoer | — met de bajonet     |

Probeer eens zinnen te maken van bovenstaande woorden. U begint met zeer eenvoudige, korte zinnestjes, langzamerhand worden ze wel langer. Dit is een uitstekend middel om de woorden te onthouden.

Bijv.:

Anak itoe mesti diam enz. enz.



Wordt vervolgd



## Tandheelkundige Dienst in de Oost

Toen de overdracht van Tandheelkundige Dienst der Koninklijke Marine in het voormalige Nederlands-Indië aan de ALRI (Angkatan Laut Republik Indonesia, de Indonesische marine) een feit was geworden en een deel van het personeel aldaar werd overgebracht naar Nieuw-Guinea, was daar ook een tandarts bij, die belast werd met het opzetten van een tandheelkundige dienst in dit gebied. In een Quanset hut, deel uitmakend van een gouvernementsziekenhuis (DVG) in Biak, heeft tandarts Van Es daar tijdelijk het marine personeel behandeld, omdat in de Marine Kazerne Biak (MKB) nog een ruimte voor de tandheelkundige dienst moest worden gebouwd. Hij werd hierbij geassisteerd door de, inmiddels uit Nederland gearriveerde ; Nieuw-Guinea sergeant Het „Catalina“-amfibie vliegtuig

Tandarts Van Es was ernstig gewond en de technicus minder ernstig. De tandheelkundige uitrusting ging hierbij verloren. Door dit ongeluk was men enige maanden van tandheelkundige hulp verstoken, totdat tandarts Labree arriveerde, die met behandelingen kon beginnen in het inmiddels gereed gekomen gebouwtje op de marinebasis, waarin een ruimte voor de tandarts en een voor de tandtechnicus was gecreëerd.

In deze beginperiode werd niet alleen het personeel van de MKB behandeld, doch ook enkele malen naar Hollandia gevlogen om het aldaar geplaatste personeel te behandelen



werd  
totdat

eind 1951 ook daar een tandarts werd geplaatst. In juli 1957 werd de nieuwe Marine Kazerne Biak

in gebruik genomen, waar de tandheelkundige dienst een tijdelijk onderkomen kreeg toegewezen in verband met het nog niet gereedkomen van de ziekenboeg annex tandartspraktijk. Eind 1958 kreeg de tandheelkundige dienst haar definitieve bestemming. De afdeling bestond uit twee behandelkamers, een kantoor voor het hoofd tandheelkundige dienst, een tandtechnisch laboratorium en een magazijnruimte. Ook in die tijd werd door één van de tandartsen tournees gemaakt naar die plaatsen waar geen tandarts aanwezig was en daarbij werd ook gevolg gegeven aan verzoeken van het gouvernement om tandheelkundige hulp voor haar personeel, o.a. aan de Wisselmeren, waar deze hulp moest worden aangepast aan toestanden die behoorden tot het "Stenen Tijdperk". Zo vonden extracties plaats bij Papoea's, waarbij de patiënt languit ging liggen en de tandarts moest trachten de tand of kies te verwijderen. Dit was de enige manier om de medewerking van de patiënt te verkrijgen.

Trouw. 2. 1. 51

### Drie doden bij een vliegongeluk op Nieuw-Guinea

Het „Catalina“-amfibie-vliegtuig „VPY 82“ van de marineluchtdienst is Donderdag jl. te Seroei (Nieuw-Guinea) bij de start verongelukt.

Van de zeven inzittenden, allen behorende tot het personeel van de Marine-luchtdienst, werden er drie uit het vliegtuig geslingerd. Zij worden als vermist opgegeven. Het zijn de luitenant-ter-zee-vlieger tweede klasse L. M. van Son uit Bergen op Zoom, de vliegtuigmaker H. J. M. van Leth en de vliegtuigmaker J. de Groot uit Den Helder. Het stoffelijk overblijfsel van laatstgenoemde is inmiddels gevonden.

Zwaargewond werd de luitenant-ter-zee tandarts derde klasse M. J. W. van Es uit Wassenaar.

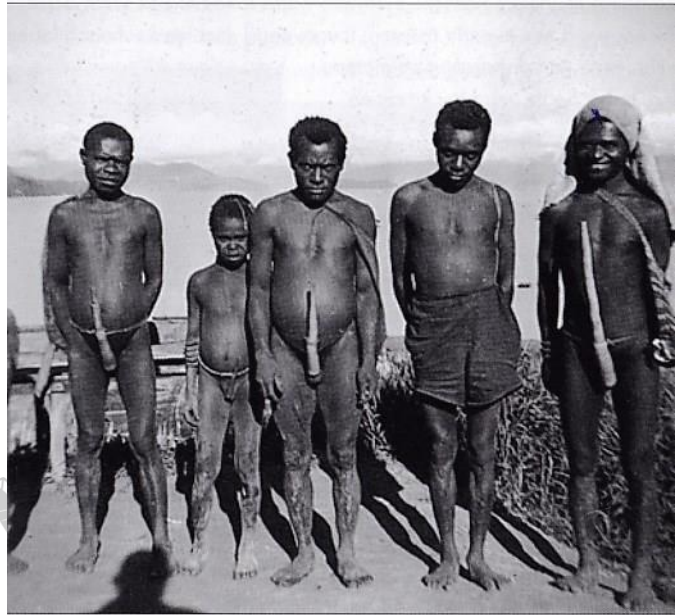
De overige drie inzittenden werden licht gewond. De oorzaak van het ongeval is nog niet bekend.





In de belangrijkste plaatsen van Nieuw-Guinea werden tandartsen en tandartsassistenten gestationeerd. Deze situatie bleef bestaan tot eind 1962 de overdracht van Nieuw-Guinea aan Indonesië een feit was geworden. Bij deze overdracht werd een gedeelte van het materiaal en installaties naar Holland verscheept, terwijl de rest door de Pakistanen, die met een tijdelijke bezetting van Nieuw Guinea waren belast, werd overgenomen. Door deze gang van zaken kwam in november 1962 definitief een einde aan het bestaan van de tandheelkundige dienst in dit gewest.

Een grote verandering had plaats in 1962. In verband met de politieke spanningen tussen Nederland en Indonesië werd het militair personeel in Nieuw Guinea drastisch uitgebreid. Zo ook het personeel van de tandheelkundige dienst, dat versterkt werd met enige tandartsen, tandartsassistenten en tandtechnici van de KL en KLU, terwijl ook het aantal marinelandartsen werd verhoogd.



---

# Drie Zeeslagen om

DE HELDHAFTIGE STRIJD VAN ONZE KRUISERS VOLGENS DE NIEUWSTE GEGEVENS  
OMTRENT DEN JAVA-ZEESLAG

De heer Jan Rassing interviewde te Perth, W.A., een der 119 overlevenden van H.M.A.S. „Perth”. Dit vroegere lid der bemanning van de „Perth” was als schrijver werkzaam in de „plottingroom” van den kruiser en dus in staat veel te zien van den zeeslag. Van de 703 officieren en minderen, waarmee de „Perth” in den nacht van 13 Februari 1942 geruischloos uit de haven van Fremantle gleeed voor zijn laatste vaart, landden er ongeveer 320 op de kust van West-Java. nadat de bodem in Straat Soenda ondergegaan was. Van deze uitgeputte, naakte en deels gewonde Australiërs werden er toen 19 doodgeslagen door de Bantammers en 182 stierven er van honger en door mishandeling in Japansche krijgsgevangenen-kampen. Onder de 119 overlevenden zijn 8 officieren. De schrijver combineerde deze inlichtingen met nog niet gepubliceerde Nederlandsche gegevens omtrent den Java-zeeslag. De heroïsche strijd der 14 schepen van de „Combined Striking Force, South West Pacific ’ was als die van katten in een hoek tegen een overweldigende overmacht. Met klauwen en tanden den vijand aanvallende, trachtten ze zooveel mogelijk van de Japansche strijdmacht te vernietigen en bij haar transportvloot te komen. Ze voeren soms te

midden der Japansche strijdmacht, vuur van bakboord, van stuurboord en van voren ontvangende en dit met al hun krachten beantwoordende. De verliezen, die ze den vijand veroorzaakten. waren minstens even groot als onze eigen verliezen.

### **SLAG IN DE JAVAZEE De opening van den strijd**

In den namiddag van 26 Februari 1942 arriveerden H.M.S. „Exeter ” (zware kruiser), H.M.A.S. „Perth (lichte kruiser) en de Britsche torpedootjagers „Jupiter”, „Encounter” en „Electra” uit Batavia op de reede van Soerabaja. Hun commandanten begaven zich aan wal om aanwezig te zijn bij een bespreking van de gevechtsmogelijkheden en de te volgen tactiek in den komenden strijd door den bevelhebber der Combined Striking Force, Schout-bij-Nacht K. W. F. M. Doorman, in het ANIEM-gebouw, waar de Staf der Marine gevestigd was. Tezamen met U.S.S. „Houston” (zware kruiser, drie van zijn oorspronkelijk negen 8-inch kanons buiten gevecht gesteld tijdens het luchtbombardement in de Java Zee, 4 Februari) en vier kleine Ame- rikaansche torpedootjagers, Hr. Ms. „De Ruyter” (lichte kruiser, vlaggeschip van Schout- bij-Nacht K. W. F. M. Doorman), Hr. Ms. „Java” (lichte kruiser) en de Nederlandsche torpedootjagers „Witte de With” en „Kortenaer”, verliet dit eskader Soerabaja en maakte, 22 mijl loopende, een verkenning, eerst om de Oost en daarna om de West tot midden op den volgenden morgen, waarop het weer naar het Oosten terugkeerde, torpedootjager-schermen aan beide zijden. Nadat Japansche vliegtuigen dien morgen twee bommen voor de „Jupiter” (op 250 yards van de „De Ruyter”) geworpen hadden en alle schepen, in het bijzonder de „Houston”, een levendig luchtdoelvuur geopend hadden, was het personeel op alle bodems op zijn alarmposten. Om 13.00 werden er laag boven de kim vliegende Japansche vliegtuigen waargenomen. Het is zeer jammer, dat ons eskader in den nacht van 26 op 27 Februari de vijandelijke strijdmacht niet ontmoette, aangezien de samenvoeging der Britsche bodems uit Batavia met de Nederlandsche en Amerikaansche bodems te Soerabaja tot de Combined Striking Force tot Vrijdagmorgen 27 Februari met vrij groote zekerheid den vijand niet bekend is geweest. In den namiddag, juist nadat het eskader weer achter het mijnenveld, dat den toegangsweg tot Soerabaja beschermd, was aangekomen, werd er een verkenningsbericht ontvangen van een Catalina-vliegboot, dat er een groot Japansch convoi, beschermd door een eskader, in de nabijheid van het eiland Bawean was en zodoende voer ons eskader weer uit



*Vóór den slag in de Javazee. Eerste bijeenkomst van ABDACOM (American. British Dutch Australian Command) op 10 Januari 1942] ten huize van den Commandant Zeemacht, Parapattan 38, Batavia. Vierde van links is Admiraal Helfrich.*



om den vijand aan te tasten. Tijdens het naar buiten stoomen deed een formatie Japansche bommenwerpers van groote hoogte een bomaanval, doch er waren geen treffers. De kiellinie der kruisers was als volgt: „De Ruyter”, „Exeter”, „Houston”, „Perth”, „Java”, vooruit beschermd door „Jupiter”, aan bakboord door „Encounter” en „Electra”, aan stuurboord door „Witte de With”, „Kortenaer” en de vier U.S. torpedootjagers. Het eerste teken van de aanwezigheid van vijandelijke schepen, dat op ons eskader bemerkte werd, was om 15.47, toen de radar van de „Exeter” een Japansch eskader met een geweldige transportvloot oppikte. Dit eerste vijandelijke eskader bestond, voor zoover bekend, uit twee zware en vijf lichte kruisers, benevens 12 torpedootjagers en een aantal onderzeebooten, terwijl de transportvloot ongeveer 80 schepen telde. Vooral ook door zijn gebruik van vliegtuigen was deze eerste vijandelijke strijdmacht, waarmee ons eskader in contact kwam, aanzienlijk sterker dan de „Combined Striking Force”, zonder onderzeebooten en vliegtuigen. Om 15.50 werd een vijandelijk boordvliegtuig gezien. Te 16.05 was er algemeen alarm op ons eskader. De Japansche zware kruisers, die zich aan S.B. bevonden, openden het vuur het eerst, op ongeveer 12½ mijl. Dit werd om 16.17 eerst door de „Houston” en daarop ook door de „Exeter” beantwoord. Om 16.30 werd de „De Ruyter”, twee mijl voor de „Perth”, omgeven door bundels dekkende granaataanslagen (14 aanslagen per salvo) en getroffen door een 8-inch granaat, die niet ontplofte, doch wel eenige schade aan de voor-krachtinstallatie en de voor-pompkamer aanrichtte. Onze slaglinie verkortte den afstand tot den vijand tot ongeveer 11 mijl; een oogenblik ging het vlaggeschip „De Ruyter” alleen op den vijand af. Het vuurde een proefschot (door kanon III), dat vlak voor den boeg van een Japanschen kruiser met vier schoorsteen terechtkwam. Het eerste salvo van de geheele batterij van de „De Ruyter”, dat onmiddellijk hierop volgde, raakte den vijand tusschen den tweeden en derden schoorsteen, waarop het tweede salvo het doel in brand zette. Na eenige verdere salvo's begon de vijandelijke kruiser zwaar slagzij te maken en werd zinkende achtergelaten. De „De Ruyter” kreeg nog een treffer, welke over stuurboord het verblijf van den eskader-commandant binnendrong en zonder schade aan te richten weer naar buiten trad. Ook een treffer op de „Java”, zonder schade. Onze andere kruisers omgaven de door hen gekozen doelen eveneens met dekkende salvo's; het eerste salvo van de Perth's „A”-geschutstoren had een voltreffer op een zwaren Japanschen kruiser tot resultaat, waarop brand uitbrak. De vijand wijzigde koers over stuurboord; dit eerste artillerieduel werd hem iets te heet. Daar al onze schepen een zig-zag koers stuurden, kwam de „Exeter” op een gegeven oogenblik van stuurboord, passeerde voor de „Perth” en kwam even voor aan bakboord te liggen, de steven in dezelfde richting als alle geallieerde schepen, naar het Noord- Westen, gewend. De „Perth” (Commandant Captain H. M. L. Waller, D.S.O., R.A.N.) werd omgeven door dekkende salvo's, maar slechts door granaatsplinters geraakt.

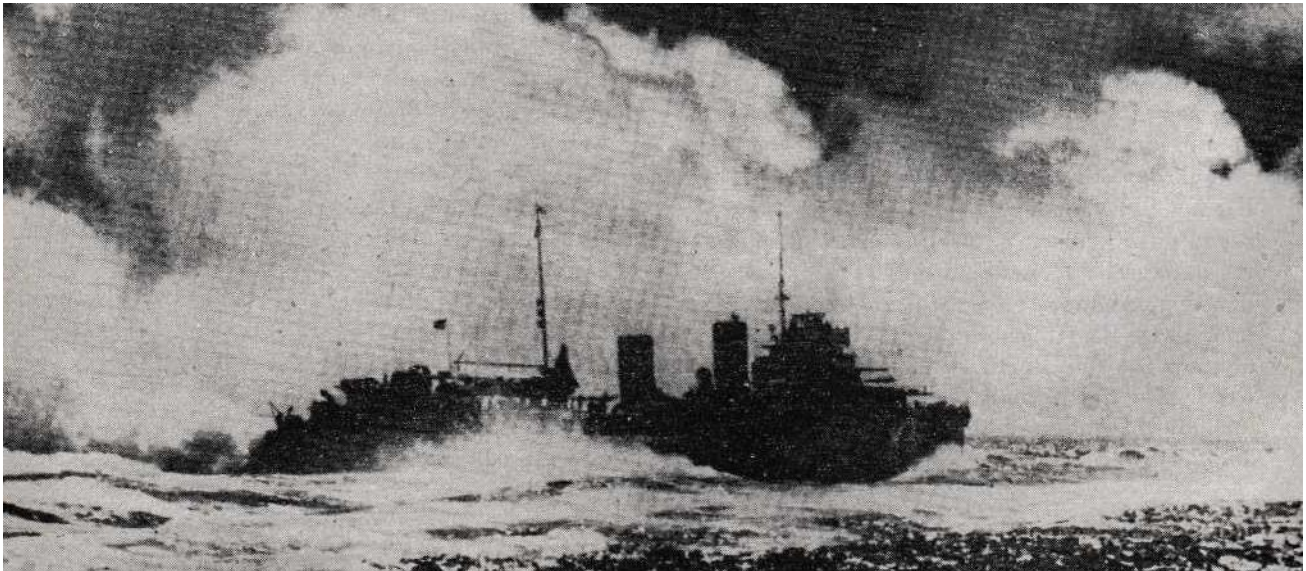
### **Nevelgordijn voor de Exeter**

Toen volgde het eerste verlies van ons eskader. Even na 17.00 verminderde de snelheid van de „Exeter” (Commandant Captain O. L. Gordon, R.N.) sterk, doordat zes van haar acht ketels door een 8-inch granaat buiten bedrijf werden gesteld. Om hun onfortuinlijken kameraad te beschermen, stoomden de drie kruisers, die in kiellinie op de „Exeter” volgden, benevens de vijf groote torpedootjagers en even later ook de „De Ruyter”, naar bakboord en legden een nevelgordijn om de „Exeter”. Dit redde dien dag de „Exeter”, waarvan de snelheid 15 a 16 mijl was geworden, te gering om met succes aan den strijd deel te blijven nemen. De „Witte de With” kreeg van den eskader-commandant order den terugtocht van de „Exeter” naar Soerabaja te dekken. Tijdens den terugkeer van de „Exeter” naar Soerabaja werd nog een aanval van een Japanschen kruiser met eenige jagers afgeslagen, waarbij de „Witte de With” twee voltreffers op een Japanschen jager plaatste. (Twee dagen later werden de „Exeter”, de „Encounter” en de U.S.

torpedobootjager „Pope door een Japansch eskader ten Noord- Oosten van Rawean na een dapperen strijd in den grond geboord, terwijl de „Witte de With” op 1 Maart in de basis Soerabaja door een luchtbombardement vernietigd werd.) Uit het nevelgordijn om de „Exeter” komende, zagen onze kruisers plotseling een flottielje van zes Japansche torpedobootjagers voor zich, die den bijna lamgeslagen kruiser hoopten af te maken. De naastbijzijnde jager was op 250 yards afstand van de „Perth”. Den Japanschen jagers werd geen tijd gegund om ook maar een enkel torpedo- of kanonschot te lossen. Onder domphoek vurend brachten onze kruisers, in het bijzonder de „De Ruyter”, de „Java” en de „Perth”, er twee door gezamenlijk vuur tot zinken en beschadigden de vier overige, die met topsnelheid vluchtten. Even later deed een tweede flottielje van zes Japansche jagers een torpedo-aanval, die eveneens afgeslagen werd. Het tweede salvo van de „Perth” bracht een Japanschen jager tot zinken. De overige vluchtten achter een nevelgordijn. De drie Britsche jagers zetten de achtervolging in. De „Electra” raakte bijna onmiddellijk in een zwaar vuurgevecht met drie vijandelijke jagers, waarvan zij er een vernietigde en de andere ernstig beschadigde, evenals de „Jupiter” zulks de overige Japansche jagers deed. Helaas werd de „Electra” echter bij dit gevecht in den grond geboord, zij zonk ongeveer 18.00. De vier kleine U.S. jagers namen geen deel aan de bescherming van de „Exeter”; hun taak, die ze spoedig gingen uitvoeren, was een andere. Gedurende de korte, maar heftige episode om de „Exeter” werd de „Kortenaer” om 17.15 door een der vele door Japansche onderzeeboten op het geallieerde eskader afgevuurde torpedo’s getroffen. Zij beschermde echter door een handige manoeuvre de „Houston”, die anders door deze torpedo getroffen zou zijn. Deze edelmoedige actie van de „Kortenaer”, die zich met het oog op het eindresultaat van den slag voor het behoud van den zwaren kruiser opofferde, is een symbool van de verrichtingen der Koninklijke Marine en der beide Luchtmachten in de drie maanden oorlog om Nederlandsch-Indië voor het verzekeren der uiteindelijke geallieerde overwinning. Wij verschaften Australië den tijd om zich voor te bereiden, hetgeen door de weldenkende Australiërs grif erkend wordt. De „Kortenaer” brak in tweeën en zonk binnen drie minuten op 500 yards afstand van de „Perth”. Op het laatste oogenblik zag men vanaf de „Perth” nog een Nederlandsch zeeman op den zinkenden voorsteven van de „Kortenaer” vaarwel wuiven. Móríturi te salutant! Hoewel een détail, maakte het op den verhaler diepen indruk, vooral omdat de „Perth” de drenkelingen niet te hulp kon snellen, daar Japansche onderzeeboten in de nabijheid waren. En wel zoo nabij, dat de „Perth” er een van in den grond schoot, die eerst door de „Witte de With” met dieptebommen bestookt was. Ongeveer 80 overlevenden van de „Kortenaer” werden later door de „Encounter” opgepikt. Spoedig na het afslaan der aanvallen der Japansche jager-flottieljes hadden de „Exeter”, „Witte de With” en „Jupiter” zich te verdedigen tegen een Japanschen kruiser met enkele torpedobootjagers, die uit het nevelgordijn te voorschijn traden. Deze vijandelijke afdeeling behoorde niet tot het oorspronkelijke Japansche eskader. Ze werden door ons overstelpt met artillerievuur, waarbij de „Witte de With” een jager tweemaal zwaar trof, en verdwenen in den nevel. Thans kwam echter de „Perth” in contact met deze afdeeling, die zonder succes torpedo’s op haar afvuurden. Hierop vluchtten de vijandelijke jagers. De eerste salvo’s van de „Perth” hadden voltreffers op den kruiser tot resultaat, hetwelk met eenige volgende voltreffers den vijand in brand zette. Toen de „Perth” haar doel voor het laatst zag, lag het stil, terwijl er felle branden op woedden en het voorschip zich hoog boven den zeespiegel verhief. Waarschijnlijk is het gezonken. De R. A. Navy meent, dat het een zware kruiser was. Uit het nevelgordijn om de „Exeter” en uit den strijd met de Japansche jagers kwamen de „Jupiter” en de „Encounter” terug. Zij namen hun posities weer in, evenals de vier U.S. jagers, ten opzichte van de vier geallieerde kruisers, die opnieuw in kiellinie voeren, eerst naar het Oosten, daarna naar het Zuid- Westen. Omstreeks dezen tijd, ongeveer 18.00, slaagden onze bodems er in eenige behoorlijke voltreffers op het oorspronkelijke Japansche eskader te plaatsen. Aan den Noord- Oostelijken horizon, meestal aan bakboord, werden er in de invallende



schemering vele ontploffingen en branden gezien. Ook deed het flottielje der vier L.S. jagers een torpedo-aanval vanaf ongeveer zes mijl op de vijandelijke slaglinie, welke aanval succes had, want minstens één Japansche kruiser werd ernstig getroffen. Hierop moesten de vier U.S. jagers naar huis, omdat ze hun torpedo's vershoten hadden, weinig brandstof meer hadden en hun licht geschut toch weinig gewicht in de schaal kon leggen. (Ze zijn de eenige schepen van de „Combined Striking Force”, die er in slaagden uit de Javazee te ontsnappen, doordat hun geringe diepgang het hun mogelijk maakte door Straat Madoera en Straat Bali den open Indischen Oceaan te bereiken.) Hoeveel Japansche oorlogsschepen tot ongeveer 18.30 ernstig beschadigd of vernietigd werden, zal misschien nooit bekend worden. Maar hoeveel nieuwe, nog niet in het gevecht geweest zijnde oorlogsbodems de vijand daarna inzette, is ook niet bekend. De vijand



*Hr. Ms. torpedojager „Kortenaar” tijdens het leggen van een rookgordijn in de Indische wateren*

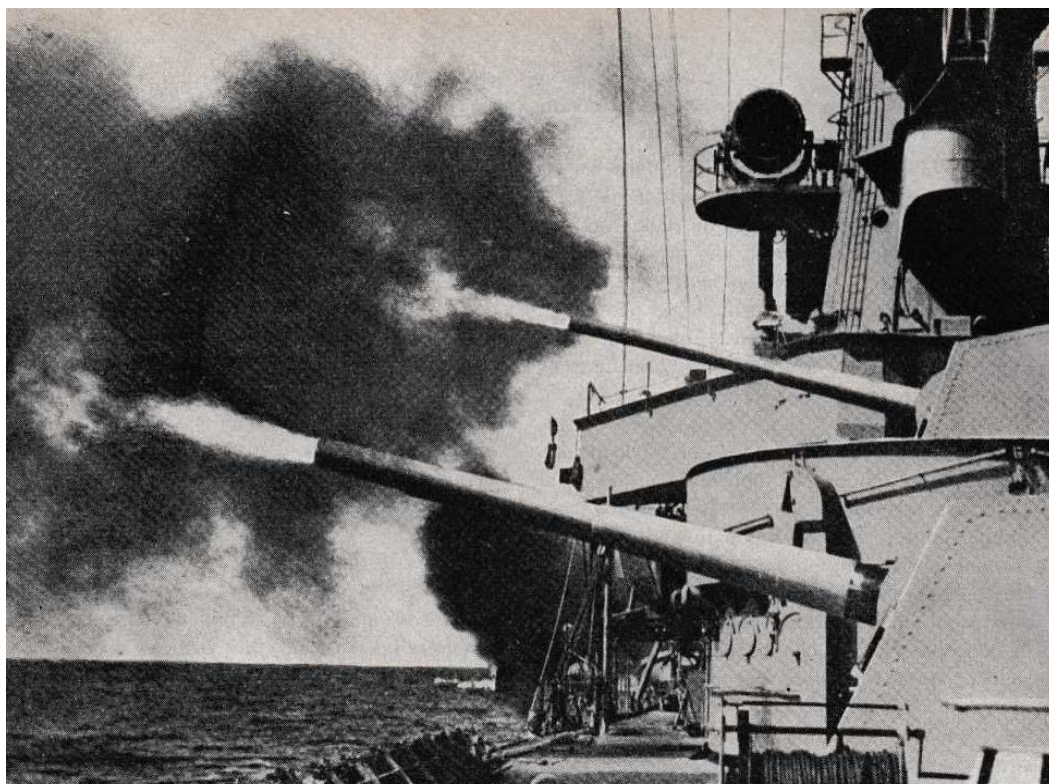
had het voordeel zijner luchtverkenning, dus wist hoeveel oorlogsschepen hij voor de directe bescherming van zijn transportvloot kon missen. Een aantal Japansche verkenningsvliegtuigen bleven buiten schietbereik de bewegingen van ons eskader waarnemen. (Deze luchtverkenning is ons eskader tenslotte, enkele uren later, fataal geworden.) Op al onze schepen letten de uitkijken scherp op een eventuele nadering van Japansche torpedo-bommenwerpers of duikbommenwerpers.

### **Nog één succes en daarna het dappere einde**

Tegen 19.00 week de vijand in Noord- Westelijke richting uit. Te 19.00 stoomde de „De Ruyter” met volle vaart over de plek, waar de „Kortenaar” gezonken was, dus dwars door de te water liggende overlevenden van dezen jager. De eskadercommandant gaf de „Encounter” opdracht deze drenkelingen op te pikken en naar Soerabaja te brengen. De „Encounter” pikte mede eenige overlevenden van de „Electra” op. Bij het vallen van den nacht, omstreeks 19.30, ontstond er opnieuw artillerie-contact met Japansche kruisers in het Westen op ongeveer 5 mijl afstand, die bovendien torpedo's op ons eskader afvuurden, zonder succes. Ons eskader bestond toen nog uit vijf van de oorspronkelijk 14 oorlogsschepen, die in kiellinie in Noord- Oostelijke en daarna weer Zuidelijke richting stoomden, in de volgorde: „De Ruyter”, „Perth”, „Houston”, „Java” en de jager „Jupiter”. We voeren om de Zuid, om ons er van te vergewissen, dat er nog geen landingen gedaan werden. Na 21.00 voer ons eskader in ondiep water langs de Javakust. Even later, ter hoogte van Toeban, toonde een hoge ontploffing, drie mijl achter de „Perth”, dat de „Jupiter” (Commandant Lt. Cmdr. Threw) getorpedeerd werd. Zij zonk vier uur later; 60 overlevenden,

waaronder de commandant en de vuurleider, bereikten de Javakust. Waarschijnlijk deed dit verlies den eskadercommandant besluiten deze onveilige wateren te verlaten, te meer daar hij er zich thans van overtuigd had, dat de zeestrijdkrachten en de transportvloot van den vijand nog niet vlak bij de voor landingen geschikte kuststrook waren. Hij ging nu trachten den vijand meer Noordelijk te vinden. De samenwerking tusschen de Japansche onderzeebooten en vliegtuigen onderling (gelijk de vernietiging van de „Jupiter” o. a. toont) en beider samenwerking met de Japansche oppervlakte-zeestrijdkrachten leverde den vijand groot voordeel op. Schout-bij-Nacht Doorman voer dus opnieuw in Noordelijke richting, terwijl Japansche vliegtuigen zijn bewegingen aan hun Admiraal bleven rapporteeren. Om 22.30 was er alarm. Op den zeespiegel begonnen we parachute-fakkels te zien, roode aan bakboord, groene aan stuurboord en witte vooruit. die door Japansche vliegtuigen boven ons uitgeworpen werden, om aan hun oppervlakte en onderwater-zeestrijdkrachten den koers van onze schepen aan te geven. Omstreeks 23.15 ontdekten onze kruisers plotseling bij het schijnsel van lichtgranaten, afgevuurd door de „De Ruyter”, drie Japansche zware kruisers aan bakboord op drie mijl afstand. Onze schepen openden het vuur met al hun kanons; een der vijanden werd in den grond geboord en een ander zwaar beschadigd. Ofschoon onze schepen hierbij ook eenige treffers ontvingen, de „De Ruyter” o. a. een voltreffer van misschien meer dan een 8-inch granaat in het achterschip, verhoogde het bereikte resultaat toch de hoop onzer mannen om te overwinnen. Maar toen legde het noodlot zijn zware hand op ons eskader. Het steeds opnieuw verschijnen van gekleurde parachute-fakkels om ons heen was een beangstigend gezicht. Zoals de korte ontmoeting van luttele minuten met de drie vijandelijke zware kruisers duidelijk gemaakt had, kon de vijand onze schepen blijkbaar niet met artillerievuur klein krijgen, of wel, was bevreesd voor het accurate en snelle vuur onzer kanons, zoodat hij torpedo's, waarschijnlijk van zijn onderzeebooten, noodig had. De ontkenning kwam nu spoedig: even na het gevecht met de drie Japansche kruisers zette de „De Ruyter” een draai naar stuurboord in. Juist op het oogenblik, dat ons achterste schip, de „Java”, ook dezen halven rondtorn ging inzetten, werd het te 23.27 aan B.B. getroffen door een torpedo, waardoor zijn achterschip gedeeltelijk in de lucht vloog.

*Hr. Ms. kruiser „De Ruyter” vuurt over stuurboord met alle kanons*



De brave, oude „Java”, het beste artillerieschip der Kon. Marine (Commandant Kapt. t. z. F. H. M. van Straelen, Vuurleider Lt. t. z. I Jhr. A. van Geen), dat den ganschen namiddag en avond duchtig van zich afgebeten had, zonk binnen 10 minuten. Er zijn slechts enkele tientallen overlevenden van de „Java”,



waaronder 2 officieren. Niet afgeschrikt door het lot van de „Java”, trachtten de drie overige geallieerde kruisers den strijd voort te zetten. Doch bijna onmiddellijk daarna viel de tweede slag.

### **Het Vlaggeschip getroffen**

Ongeveer twee minuten later, dus omstreeks 23.30, werd ook het vlaggeschip, de „De Ruyter”, midscheeps door een torpedo getroffen aan stuurboord. Een hoge steekvlam schoot boven het luchtafweerdek op, daar de munitie daar in brand raakte. Acht personen verbrandden hierbij

De torpedotreffer was ter hoogte van bunker 13, het waterdicht schot tusschen tandwielkamer en achtermachinekamer. Door het springen van de stoomverdeelkast verloor de „De Ruyter” alle stoom, zoodat het voortstuwapparaat en alle krachtinstallaties buiten bedrijf werden gesteld. Mede door den ontsnappenden stoom werd het vuur van de brandende olie als het ware door het pantserrooster naar boven geperst en zette het eskaderverblijf in brand, waarop, gelijk reeds vermeld, het luchtafweerdek vuur vatte. Alle energie was van de „De Ruyter” weggefallen en daarom was zij gedoemd tot ondergang. Geschutstoren I kon nog twee granaten in de richting der Japansche kruisers vuren. De „Perth” slaagde er door een handige manoeuvre in, snel naar bakboord af te draaien, anders was zij op den achtersteven van de „De Ruyter” geloopt, die nu over stuurboord begon te hellen. Order werd gegeven het schip te verlaten. De bakboordsloep (B II), die in de davits hing, werd in persoonlijke opdracht van Schout-bij-Nacht Doorman gestreken, om de gewonden van boord te brengen. Andere sloepen werden vanaf het sloependeck niet meer te water gelaten, daar de beide elektrische kranen naar achteren neergelaten waren en niet meer konden worden opgezet wegens het ontbreken van alle energie. Nadat de eskader-commandant zich vergewist had, dat de sloep met gewonden afgestoken had, stak hij met zijn adjudant, Lt. t. z. I. A. F. Baron Tuijll van Serooskerken, een versche cigaret op en beiden wandelden naar het in lichterlaaie staande achterschip. De meeste overlevenden hebben hem nadien niet meer gezien. We wijzen hier op het humane karakter van Schout-bij-Nacht Doorman, die, nadat de kruiser totaal weerloos was geworden, er in de eerste plaats voor zorgde, dat de gewonden niet jammerlijk zouden verdrinken. Daar de „Java” aan het begin van den halven rondtorn (met ongeveer ½ mijl middellijn) aan bakboord getroffen werd en de „De Ruyter” aan het einde van den halven rondtorn aan stuurboord, kan men vermoeden, dat beide schepen door torpedo's van Japansche onderzeeboten links (Noord- Westelijk) van den halven rondtorn geraakt zijn. In dat geval is het waarschijnlijk, dat de vijand, door samenwerking zijner drie zware kruisers en zijner onderzeeboten, een onderzeebootval voor ons eskader opgezet heeft. Het is echter ook niet onmogelijk, dat de fatale torpedo's van de twee overblijvende, zwaar gestrafte Japansche kruisers afkomstig waren. In beide gevallen kon de vijand dezen torpedo-aanval uitvoeren door zijn beschikken over luchtverkenning, die hem zoowel per radio als door het uitwerpen van gekleurde parachute- fakkels voortdurend de positie en den koers van ons eskader aangaf. De „Perth” en de „Houston” zagen de „De Ruyter” in zinkenden staat met een felle brand. Zij zonk drie uur later met den eskader-com- mandant. zijn Commandant Kapt. t. z. E. E. B. Lacomblé, en de meeste zijner officieren en minderen. Er waren 89 overlevenden, waaronder 4 officieren en 24 Indonesische minderen (deze laatsten werden in Mei 1942 te Soerabaja vrijgelaten). Van de Europeesche minderen overleden er acht in krijgsgevangenschap en één werd gefusilleerd. Drie Engelsche of Amerikaansche seiners van de „De Ruyter” werden den volgenden dag door een U.S. onderzeeboot uit de sloep met gewonden overgenomen: deze onderzeeboot verstrekke 64 blikken conserven en een dozijn thermosflesschen met ijs aan de sloep en seinde haar positie naar Soerabaja. Captain Waller, Commandant van de „Perth”. in anciënniteit hooger in rang dan de Commandant van de „Houston”, nam het bevel over, liep scherp voor den boeg van de „Houston” over en beide schepen voeren met bijna topsnelheid Westwaarts, naar Batavia, waar ze

den volgenden namiddag, Zaterdag, om 14.00 aankwamen. Juist was hier een flinke Japanse luchtaanval aan den gang. De „Perth” had in den Java-zeeslag geen voltreffer ontvangen, maar de „Houston” had een flink gat in zijn voorsteven, zijn achterste geschutstoren was reeds vóór den Java-zeeslag buiten bedrijf gesteld en hij had eenige niet- ontplofte granaten in zijn vliegtuigbenzinetanks. Bij den luchtaanval op Tandjong Priok werden geen van beide kruisers door bommen getroffen. Beide schepen namen stookolie in. De „Perth” kreeg slechts 123 ton, niet eens genoeg om halfweg Australië te komen en de „Houston” kreeg eveneens zeer weinig, daar er zoo goed als geen stookolie meer over was in Priok na de vele luchtaanvallen. Captain Collins, de vroegere Commandant van H.M.A.S. „Sydney”, kwam aan boord van de „Perth” en hield een opwekkende toespraak tot officieren en bemanning. Om 19.00 verlieten beide schepen Priok om te trachten, evenals de Nederlandsche jager „Evertsen”, door de Japanse strijdmacht in Straat Soenda heen te breken en den open Indischen Oceaan te bereiken. Alle drie de bodems gingen, hierbij vechtend tot het laatst, onder; maar de schade, die ze zoowel het eskader als de transportvloot van den vijand aldaar berokkenden, was enorm. De commandeerend generaal van het Japanse landingsleger aldaar moest zwemmend den wal bereiken. Samen met de verliezen, die de „Exeter”, „Encounter” en U.S. kleine torpedootjager „Pope” in hun heldhaftigen ondergang op 1 Maart 1942 ten Noorden van Bawean den vijand berokkenden en de verliezen, die onze vliegtuigen en motortorpedobooten hem brachten tijdens de landingen bij Indramajoe en Lassam (Rembang), verloren de Japanners bij hun directen aanval op Java, voor zeker: een vliegkampschip, vier kruisers, een flottieljeleider, zes torpedootjagers, een onderzeeboot, vele transportschepen en enkele vliegtuigen. Tienduizenden zijner soldaten verdronken. Het aantal zijner zwaar beschadigde oorlogs- en transportschepen valt bij benadering zelfs niet te schatten. Naar alle waarschijnlijkheid verloor de vijand veel meer dan de hierboven vermelde cijfers. Zelfs een jaar later hinkten in den Java-zeeslag beschadigde Japanse kruisers nog in deze wateren, omdat zij niet voldoende gerepareerd hadden kunnen worden. De verliezen der geallieerden bedroegen: vijf kruisers en zeven torpedootjagers.

### Conclusie

Waarlijk, de geallieerde marines en luchtmachten hebben in de drie maanden oorlog om Nederlandsch- Indië de vijandelijke eskaders en transportvloten duchtig toegetakeld. Ware de Koninklijke Marine geen „kleen hoopken” geweest, waren onze beide luchtmachten uitgebreider opgebouwd geweest, dan hadden we onze verbindingslijnen met Australië en Amerika in stand kunnen houden en zouden de Soenda-eilanden nooit verloren zijn gegaan. De sleutel voor het behoud van een maritiem Rijk en in het bijzonder van een eilandenrijk, ligt in de het beschermende maritieme macht, d. w. z.: in het vermogen om onder alle omstandigheden de vitale zeewegen open te houden. Zijn geheele strijdmacht moet daarom, evenals de Britsche, op de zee georiënteerd zijn en voor een aanzienlijk deel in haar doelstelling en gebruik op de zee gericht zijn. Dit houdt vanzelf in, dat de autonome verdediging van zee- en luchtbases en ook van koopvaardijhavens altijd belangrijke factoren zullen moeten vormen in denken en doen van de geheele strijdmacht. Die basesverdediging zal autonoom moeten zijn, in dien zin: onaantastbaar voor raids moeten zijn, vooral wat de luchtverdediging betreft. De Koninklijke Marine hervond in den tweeden wereldoorlog haar natuurlijke taak in haar tot de eindoverwinning volgehouden strijd, boven en onder water, op alle wereldzeeën. Gesterkt door deze nieuwe bevestiging van in de kern oude waarheden, zal het Nederlandsche volk als noodzakelijke voorwaarde voor zijn voortbestaan stellen: „Een kostelycke Vloote (bestaande uit zee- en luchtstrijdkrachten) om bij continuatie zijn ghetrouwheid en couragie ten beste te betrachten.





## **Uitvoering van het bouwprogramma Standaardfregatten (jaarboek KM 1972)**

Zowel de voorbereidende werkzaamheden aan het eigen standaardfregat-ontwerp, als de oriëntatie omtrent mogelijk in aanmerking komende buitenlandse ontwerpen, werden tegen het einde van het jaar 1972 afgesloten. Een ontwerp fregat van Nederlandse signatuur werd opgezet, terwijl werd aangevangen met de besteksvoorbereiding en de bouwplanning.

Het ligt in de bedoeling om met de bouw van het eerste schip begin 1974 aan te vangen. De datum van proeftochtgeredheid werd vastgesteld op januari 1978.

### **Modernisatie drie-cilinder onderzeeboten**

De modernisatie van Hr. Ms. Potvis, die in januari 1971 was aangevangen, kwam in april gereed. De tweede fase van de modernisatie van Hr. Ms. Dolfijn, begonnen in juni 1917, werd gecompliceerd in juni.

Hiermede werd het gehele modernisatieprogramma van de drie-cilinder onderzeeboten gerealiseerd.

### **Aanbouw van twee onderzeeboten van de Zwaardvis-klasse**

a De proeftochten van de onderzeeboot Zwaardvis, begonnen in september 1971, werden voortgezet tot maart. De proefvaart verliep met zeer veel succes. Na de aftimmerperiode, waarin het wapensysteem werd gecompliceerd, werd het schip op 18 augustus door de bouwmeester, de Rotterdamse droogdok maatschappij NV overgedragen en met groot ceremonieel in aanwezigheid van vele autoriteiten en genodigden als Hr. Ms. Zwaardvis in dienst gesteld.

Hierna werd de garantievaart aangevangen, waarin als één van de eerste proefnemingen de overnamelanceerproeven werden uitgevoerd.

b De proeftochten van de onderzeeboot Tijgerhaai verliepen eveneens voorspoedig. Op 18 januari begonnen, werden deze medio mei beëindigd. Op 20 oktober werd het schip door de bouwmeester overgedragen en met groot ceremonieel, in aanwezigheid van vele autoriteiten en genodigden, in dienst gesteld als Hr. Ms. Tijgerhaai.

Hierna werd de garantievaart aangevangen.

c Tijdens het gehele jaar ondervonden beide boten, als moderne conventionele onderzeeboten, veel belangstelling van buitenlandse marines, resulterende in diverse bezoeken van buitenlandse autoriteiten aan boord, zowel in de thuishaven als elders.

### **Verbouwing mijnenvegers van de Dokkum-klasse tot mijnenjagers**

Hr. Ms. Veere, de derde mijnenjager, vertrok ter proefvaart op 8 juni. Op 17 oktober kon het schip, na de aftimmerperiode, in dienst worden gesteld en een eerste aanvang maken met de beproevingen van de geïnstalleerde apparatuur voor automatische radarnavigatie.

Op 20 juni werd door de admiraliteitsraad beslist Hr. Ms. Staphorst tot de vierde mijnenjager om te bouwen.

De bestekken en reparatielijsten werden bijgeschaafd aan de hand van de ervaringen opgedaan met de vorige schepen, terwijl vereenvoudigingen in de constructies en enige bezuinigingen werden toegepast zonder de operationele eisen van het schip aan te tasten.

De werfbesprekingen in oktober resulteerden in de gunning van de opdracht op 1 november. De totale aanneemsom van verbouwing en onder-A houd bedraagt 81 miljoen gulden; de gereedheidsdatum voor de proeftochten is vastgesteld op 1 juli 1974.

## Aanbouw van twee geleide wapenfregatten

De voortgang van de bouw van beide schepen bij de Koninklijke maatschappij De Schelde te Vlissingen verliep gestadig.

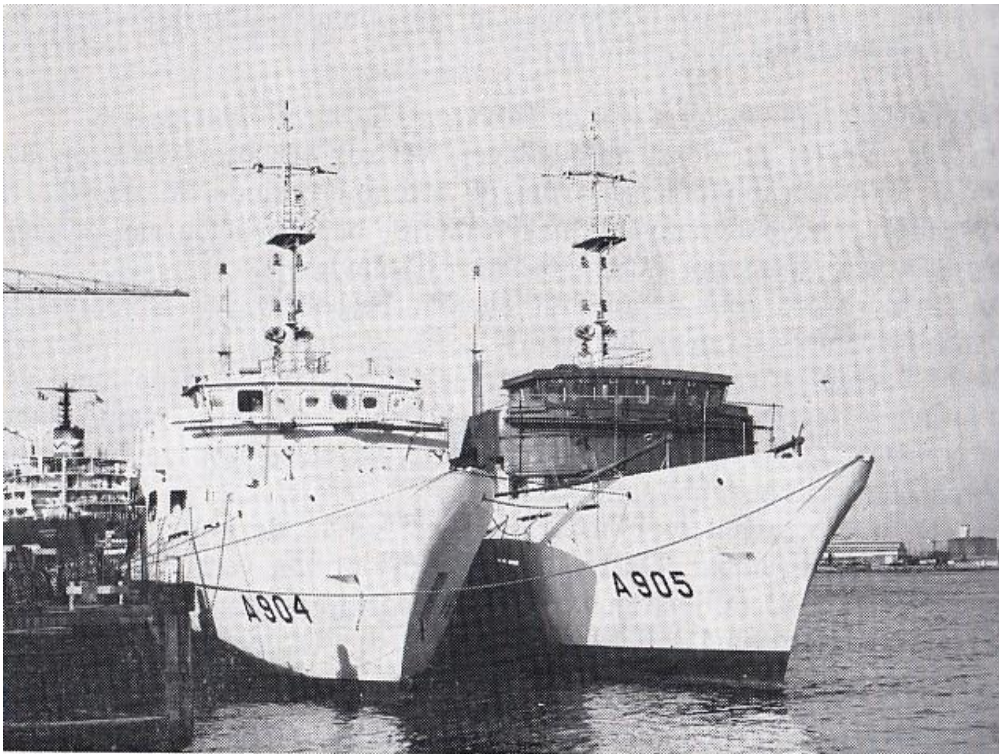
Door ontwikkelingsmoeilijkheden van nieuwe apparatuur moesten enige onderleveranciers hun leverdata opschuiven. Dit had tot gevolg dat de bouwplanning moest worden aangepast. De opleverdatum van het eerste schip is nu maart 1975. Het tweede schip volgt negen maanden later. Met uitzondering van enkele elektronische apparaten, waar nog geen beslissing werd genomen ten aanzien van de te kiezen typen zijn thans door de Koninklijke marine en de bouwmeester alle onderdelen en systemen voor beide schepen in bestelling gegeven, dan wel geleverd.

## Nieuwe loodsvaartuigen

Met de firma Amels BV te Makkum werd op 9 februari een contract gesloten voor de bouw van twee loodsvaartuigen - bouwnummers 326 en 327 - voor de vaste bouwsom van respectievelijk f 10,28 miljoen en f 10,06 miljoen - exclusief de leveranties door de Koninklijke marine.

Deze opdracht werd eind juni gevolgd door de opdracht voor de bouw van een derde loodsvaartuig - bouwnummer 335 - voor de vaste bouwsom van f 10,3 miljoen - exclusief de leveranties door de Koninklijke marine.

De oplevering van de schepen zal, onvoorziene omstandigheden voorbehouden, plaatsvinden respectievelijk in september 1973, in december 1973 en in mei 1974.



*Figuur 1: De nieuwe opnemingsvaartuigen Buyskes, A 904 en Blommendal A 905 in afbouw te Bolnes.*

## Zeegaande betonningsvaartuig Breeveertien

De bouw vorderde gestadig in het inmiddels gereed gekomen overdekte bouwdok. De tewaterlating vond plaats op 21 oktober door mevrouw A. H. van Es-Kat,

echtgenote van de voormalige staatssecretaris van defensie. Inmiddels zijn de werktuigen en het merendeel der apparatuur geplaatst. De proeftocht zal plaatsvinden tegen januari 1973.

**Tweede bevoorrading-op-zee schip** Het bestek voor het tweede bevoorrading-op-zee schip kwam gereed. Eind september werd de opdracht tot de bouw van het schip geplaatst bij het Rijn-Schelde-Verolme concern voor een vaste prijs van f 67,45 miljoen -exclusief de leveranties door de Koninklijke marine. Het schip zal worden gebouwd bij de Verolme scheepswerf Alblasterdam NV en zal, onvoorziene omstandigheden voorbehouden, 31 december 1974 gereed zijn voor de proefvaart.

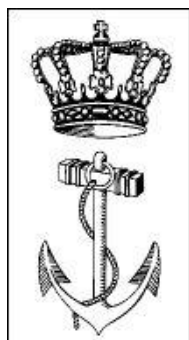


## Aanbouw van de twee Noordzee-opnemingsvaartuigen Buyskes en Blommendal

De eerste sectie van de Buyskes werd op 31 januari bij Boele's scheepswerven en machinefabriek BV te Bolnes op de helling geplaatst. De tewaterlating van de Buyskes vond plaats op 11 juli door mevrouw A. H. M. van Weelde-Kuiper, echtgenote van de chef der hydrografie. De tewaterlating van de Blommendal vond plaats op 22 november door mevrouw M. J. Dregmans-Haaksma, echtgenote van de plaatsvervangend secretaris-generaal. De bouw werd vertraagd door trillingsproblemen in de dieselmotorsets. Ook de afbouw van het tweede schip werd hierdoor en door enkele kleinere oorzaken vertraagd. De overnameproeftocht van de Buyskes vindt plaats van 6 tot en met 9 februari 1973. Verwacht mag worden dat de proefvaart van de Blommendal begin mei 1973 zal worden gehouden.

Bron: Jaarboek van de Koninklijke Marine 1972

\*\*\*\*\*



**Uit het jaarboek van de Koninklijke Marine 2000**

### **DIENST DER HYDROGRAFIE**

*Chef der Hydrografie: ktz L. Kool*

Algemene zaken

**Dit jaar bestond de Dienst der Hydrografie 125 jaar.**

Voor deze gelegenheid werd een tentoonstelling ingericht in het Mariniersmuseum te Rotterdam, die op 31 augustus werd geopend door de bevelhebber der Zeestrijdkrachten. De expositie was verdeeld over vier paviljoens en behandelde het verleden, het heden en de toekomst van de hydrografie.

In september is een delegatie van de dienst naar de 24e North Sea Hydrographic Conference (NSHC) te Reijkjavik geweest. Deze conferenties richt zich op de specifieke hydrografische problemen in het Noordzee en Kanaalgebied. Een van de punten uit een voorgaande vergadering, de 'Survey Strategy' in de Verkeers-scheidingsstelsels in het Nauw van Calais, kon tijdens de conferentie worden bezegeld door het ondertekenen van een overeenkomst door de chefs der Hydrografie van Engeland, Frankrijk, België en Nederland. Tevens werd het eindresultaat van een door de Nederlandse Dienst der Hydrografie opgezette en uitgevoerde enquête over multibeam-echoloodsystemen aan de leden van de conferentie gepresenteerd. In het kader van Internationale samenwerking van Hydrografische diensten, ter bevordering van een veilige vaart op zee, wil de Dienst der Hydrografie de door de jaren in stand gebleven banden met de Dienst voor de Scheepvaart in Paramaribo formaliseren.

Hiertoe is een Memorandum van Overeenstemming met de Maritieme Autoriteit Suriname (MAS) opgesteld, waarin is vastgelegd: de levering van gegevens, de productie van kaarten en andere hydrografische publicaties, en hoe de verantwoordelijkheden zijn geregeld. Op voorstel van de MAS zal het aantal Surinaamse kaarten worden teruggebracht van negen naar vier.

De doelgroep voor de nautische publicaties van de Dienst der Hydrografie buiten de KM is nader gedefinieerd. Deze betreft de scheepvaart die ingevolge het verdrag Safety of Life at

Sea (SOLAS) verplicht zijn officiële kaarten aan boord te hebben en schepen die onder de Schepenwet vallen. De recreatievaart is geen doelgroep maar indien mogelijk zal wel rekening worden gehouden met hun wensen.

## **Plannen, operaties, meteorologie en oceanografie**

### ***Activiteiten schepen***

Hr.Ms. Buyskes en Tydeman zijn dit jaar in eerste instantie ingezet in het zuidelijke gedeelte van de Noordzee, in de scheepvaartroutes van en naar de Maasmond (Hoek van Holland) en de westgaande route vanaf Europoort. Dit is ook het gebied waarvan de eerste Electronic Navigational Chart (ENC) beschikbaar zal komen. Naast de reguliere en geplande werkzaamheden kregen de schepen de opdracht uit te kijken naar een aantal containers die in december 1999 van een vrachtschip waren gevallen, en dus mogelijk een gevaar voor de scheepvaart zouden kunnen on-leveren. Een gedeelte van de Deep Waterroute in kaart gebracht.

De Buyskes heeft deelgenomen aan de Friesche Vlootdagen van 13 tot 17 april in Harlingen en aan Portival Antwerpen van 26 tot 29 mei.

Omdat Hr.Ms. Van Galen naar Harlingen zou gaan en dit de eerste keer zou zijn dat een schip van die grootte de vrij ondiepe en veranderlijke vaarroute door de Waddenzee zou nemen, heeft de Buyskes eind maart de ondiepe stukken van de vaargeul opnieuw in kaart gebracht. Later in het jaar verrichtte het schip hydrografische opnamewerkzaamheden in de gebieden 'de Bollen van Goeree' en 'de Buitenbanken'. Samen met Hr.Ms. Urk voerde hij dregwerkzaamheden uit. Dit was voor het eerst dat dergelijke werkzaamheden samen met een mijnenbestrijdingsvaartuig werden uitgevoerd. De schepen bezochten diverse buitenlandse havens (zie overzicht op blz. 320 en 325).

Hr.Ms. Tydeman heeft later in het jaar werkzaamheden verricht in de noordelijker gelegen gebieden Breeveertien-Noord en Doggersbank ZO-deel. Verder heeft hij deelgenomen aan de Wereldhavendagen te Rotterdam. De Buyskes heeft in oktober een onderhoudsperiode van drie weken te Den Helder doorgebracht en de Tydeman ging op 1 december in onderhoud in Den Helder.

### **Vervangende schepen**

De realisatie van de plannen voor twee nieuwe hydrografische opnememingsvaartuigen (HOV's) is een stuk dichterbij gekomen. De directie Materieel KM heeft het bestek afgerond. Daarna is het project getoetst aan de voorwaarden die in de Defensienota 2000 zijn aangekondigde als competitieve-dienstverlening-voorwaarden. Er is een analyse uitgevoerd naar de doelmatigheid van de verwerving van twee nieuwe schepen voor de uitvoering van de hydrografische diensten van de KM.

De Marinestaf heeft gekeken naar uitbesteding bij de private sector en onderzocht of bij Rijkswaterstaat extra capaciteit beschikbaar is die kosteneffectief aangewend zou kunnen worden. Op grond van deze analyse is besloten dat de KM de twee HOV's in eigen beheer voortbrengt, temeer daar duidelijk is geworden dat de markt de militaire hydrografische taak niet zou willen vervullen vanwege de hoge, niet te verzekeren, risico's. Met de goedkeuring door de Tweede Kamer kwam de weg vrij voor de aanbesteding. In oktober zijn de offertes aangevraagd en de verwachting is dat aanbesteding in 2001 zal plaatsvinden.

### **Meteorologie en oceanografie (METOC)**

In november hield de NATO MILOC Sub Group zijn jaarlijkse bijeenkomst in Kopenhagen. Het zwaartepunt lag bij het verwoorden van het Rapid Environmental Assessment (REA) concept



in de relevante NAVO-documenten en boekwerken.

Al geruime tijd worden er gesprekken gevoerd met het Koninklijk Meteorologisch Instituut (KNMI), de Koninklijke Luchtmacht (KLu) en de KM over het vergaand automatiseren van de meteorologische waarnemingen op de civiele en militaire vliegvelden. In 2000 heeft het KNMI al een proef uitgevoerd met een volledig automatisch waarnemingsstation. Het streven is om in 2002-2003 op de beide marinevliegkampen het niet-luchtvaart-meteorologisch deel van de waarneming geautomatiseerd uit te voeren.

In april zijn er problemen bij de meteorologische dienst op Schiphol ontstaan als gevolg van een groot aantal ziekmeldingen. De taken van de weerkamer op Schiphol werden overgenomen door de centrale weerkamer van het KNMI in De Bilt. Er werd een verzoek ingediend om militaire bijstand, en gedurende bijna drie weken zijn er zes meteo-officieren van de KM en KLu ingezet. Zij vervulden de continu-dienstfunctie van General Aviation-meteoroloog. De Dienst der Hydrografie heeft hierbij binnen de KM coördinerend opgetreden. Daarnaast is ook coördinerend opgetreden op het gebied van hydrografie en meteorologie ter ondersteuning van de UNMEE-operatie in Ethiopië en Eritrea. Omdat Hr.Ms. Rotterdam moest opereren in de kustwateren aldaar en de beschikbare zeekaarten gebaseerd waren op oude en minder betrouwbare opnemingen, werd besloten een hydrografische component toe te voegen aan deze operatie. Daartoe is de hydrografische sloep van Hr.Ms. Buyskes met een compleet verzamel- en verwerkingssysteem en een hydrografisch officier meegegaan met de Rotterdam, om indien nodig de haven en aanlopen naar landingsstranden in kaart te brengen. Bij buitenlandse hydrografische diensten werd informatie opgevraagd en zijn de mogelijkheden van metingen vanuit vliegtuigen en satellieten (remote sensing) onderzocht. Tijdens de operatie leverde een METOC-team vanaf de Rotterdam meteorologische ondersteuning ten behoeve van de helikopteroperaties vanaf het schip. Het team verzorgde ook lokale gebiedsverwachtingen voor de eenheden te velde. Tijdens de voorbereidingen voor de missie heeft de Meteorodienst van het marinevliegkamp Valkenburg meteorologische assistentie geleverd voor de Fact Finding Mission in Eritrea.



### **Samenwerking met Rijkswaterstaat en de Kustwacht**

De Dienst der Hydrografie werkt nauw samen met de directie Noordzee van Rijkswaterstaat en de kustdirecties. Dit samenwerkingsverband heet het Nederlands Hydrografisch Instituut (NHI). Het doel is om zo efficiënt mogelijk om te gaan met de beschikbare middelen. Zo wordt een gezamenlijk meetprogramma opgesteld en vinden uitwisselingen

plaats van personeel en materieel. Aangezien incidenten op zee vaak gevolgen hebben voor de kartering, (nieuw wrak, obstructie) is in NHI-verband afgesproken ook te overleggen over de inzet van schepen bij incidenten. Zoals bijvoorbeeld in het afgelopen jaar bij het zinken van het Roemeense vrachtschip 1 Ugo op 25 zeemijl noordwest van Hoek van Holland, het te

water geraken van 48 auto's in een scheepvaartroute en het zoekraken van een forse afdekdome van een wellhead. Omdat de incidentenbestrijding onder de verantwoordelijkheid van de Kustwacht valt is een driehoeksoverleg (RWS-HYD-KW) opgestart om deze vorm van samenwerking verder uit te werken en te formaliseren.

Met het Rijksinstituut voor Kust- en Zeewateren is afgelopen jaar gesproken over een intensivering en formalisering van de reeds bestaande samenwerking. Beide instanties hebben de intentie uitgesproken te willen samenwerken aan het uitgeven van digitale stroomatlassen.

## Rapid Environmental Assessment (REA)

Binnen de NAVO is op 24 maart het 'concept of operation van het REA' goedgekeurd. Kort samengevat houdt dat in, het verzamelen en naar het REA-fusion centre, versturen van belangrijke omgevingsparameters zoals stroming, getij, branding, verloop en samenstelling van de zeebodem en eventuele obstakels onder water in ankerplaatsen en bootlanes naar het landingsstrand en het onderzoeken van de geschiktheid van het landingsstrand. Aangezien dit per definitie ondiepwaterop-namen zijn, is de inzet van een hydrografische sloep hierbij onontbeerlijk.

De NAVO-oefening Linked Seas 2000 bevatte ook een REA-element. Voor deze oefening was geen KM opnemingsvaartuig beschikbaar. Wel was tijdens de operaties, op uitnodiging van de Britse marine, een Nederlandse (tot hydrograaf gespecialiseerde) officier, gedetacheerd op HMS Roebuck. Zodoende is toch ervaring binnengehaald.

WORDT  
VERVOLGD

\*\*\*\*\*

## Verschillende typen Oorlogsschepen



### 1. HET SLAGSCHIP

Slagschepen zijn de grootste en zwaarste oorlogsschepen van de vloot, bestemd om, zoals de naam al aangeeft, een dominerende rol te spelen in de zeeslag.

Deze varende forten met zwaar kaliber geschut (28 – 40,6cm.) vormen de ruggengraat van de vloot. Hun tonnenmaat ligt tussen de 20.000 en 40.000 ton; zij zijn allen van een zware bepantsering ter bescherming tegen vijandelijk granaatvuur, en hebben een snelheid van 20-30 mijl per uur, al naarmate het oude of moderne slagschepen betreft.

De bemanning van een slagschip telt in de regel meer dan 1000 koppen.

Slagschepen varen zelden alleen, doch zijn bijna altijd omringd door een scherm van kleinere oorlogsschepen, bestaande uit kruisers en torpedojagers, teneinde de kostbare zeereuzen te beschermen tegen vijandelijke aanvallen o.a. van duikboten.



Immers het slagschip moge door zijn zware pantser uitstekend beschermd tegen granaattreffers, zijn meest kwetsbare gedeelte ligt beneden de waterlijn, zodat een of meer gerichte torpedo's van onzichtbaar naderbijgekomen duikboot, het slagschip zware schade kunnen toebrengen en het zelfs in sommige gevallen tot zinken brengen.

Een recent voorval van dit laatste vinden wij in het torpederen van het Britse slagschip Royal Oak, dat in de eerste maanden van de oorlog in de baai van Scapa Flow door een Duitse duikboot getorpedeerd en tot zinken gebracht werd.

## 2. HET VESTZAKSLAGSCHIP

Het vestzakslagschip is een type, dat men alleen bij de Duitse marine aantreft.

Toen de tonnage van Duitse oorlogsschepen na het verdrag van Versailles beperkt werd tot 10.000 ton, is hieruit het vestzakslagschip geboren, d.w.z. men hield zich aan de voorgeschreven limiet van 10.000 ton, maar gaf het schip een in verhouding buitengewoon zware bewapening, bestaande uit 6 stukken geschut van 28cm + nog 8 stukken van 15cm. Zodoende verkreeg men een oorlogsbodem, die de tonnenmaat bezat van een zware kruiser, maar deze in bewapening verre overtrof en die van het slagschip benaderde. In de jaren 1931 –

1934 bracht Duitsland drie schepen van dit type uit, die een ware sensatie veroorzaakte in buitenlandse marinekringen. Tegenover de zware bewapening staan als bezwaren: de snelheid en de pantsering. Men stond voor de moeilijkheid om binnen de limiet van 10.000 ton te comprimeren: een zware bewapening, een zo hoog mogelijke snelheid en sterke bepantsering.

Het is te begrijpen dat binnen deze geringe tonnage niet aan al deze drie vereisten kon worden voldaan. Men heeft toen aan een zware bewapening de voorkeur gegeven en zodoende moest men iets opofferen aan snelheid en pantser.

Het grote nut van deze schepen is, dat zij voortreffelijk te gebruiken zijn als raiders in de handelsoorlog, wier taak het is de zeeverbindingen van de vijand te bestoken. Zij moeten daarbij in staat zijn met eventuele vijandelijke zware en lichte kruisers, waarmee zij afzonderlijk in gevecht geraken, met succes af te rekenen.

## 3. DE KRUISER.

Onder deze benaming valt een groot aantal oorlogsschepen, die onderling op vele punten afwijkingen vertonen. Hun tonnenmaat varieert van 4000 tot 10.000 ton. Zij hebben een veel minder zware bewapening en bepantsering dan het slagschip. Ook wat hun taak betreft verschillen zij daarvan.

De voornaamste taak van de kruiser ligt dan ook niet in de zeeslag, maar in het beschermen van eigen zeeverbindingen en handelsroutes tegen vijandelijke aanvallen, terwijl hij zelf op zijn beurt als raider gebruikt kan worden.

Daarvoor beschikt de kruiser over een aantal eigenschappen, die hem buitengewoon geschikt maken voor dergelijke opdrachten, n.l. : een hoge snelheid en een grote actieradius, die hem in staat stelt een groot aantal zeemijlen af te leggen, zonder de noodzakelijkheid van brandstofaanvulling.

Hoewel het dus niet tot zijn voornaamste taak behoort, speelt de kruiser ook in de zeeslag een rol van betekenis.

Tezamen met andere lichte eenheden, zoals torpedojagers, vormen zij het scherm van de slagschepen (waarover in 1 gesproken werd), en komen zodoende het eerst in aanraking met de vijand, waarmee zij het gevecht openen.

Men verdeelt kruisers in twee klassen :

De A klasse of zware kruisers.

De B klasse of lichte kruisers.

Tot de eerstgenoemde klasse behoren die kruisers, die een tonnenmaat hebben van  $\pm$  10.000 ton en een hoofdbewapening bestaande uit \*kanons ) van 20.3 cm. Een bekend type zware kruiser is de zogenaamde Washington kruiser.

Lichte kruisers hebben een tonnenmaat van 4000-10.000 ton en voeren in de regel kanons van 15 cm. Deze worden opgesteld in geschuttorens van een, twee, drie en soms zelfs vier

kanons, naar aanleiding waarvan men deze geschuttorens een-, twee-, drie- of vierlingtorens noemt.

#### 4. DE SLAGKRUISER.

In

dit type oorlogsschip zijn de voornaamste eigenschappen van het slagschip met die van de kruiser verenigd, d.w.z. in bewapening en bepantsering benadert de slagkruiser het slagschip, terwijl zijn snelheid en actieradius die van de gewone kruiser evenaren.

Oorspronkelijk werd bij deze schepen de bepantsering grotendeels opgeofferd aan snelheid, terwijl het toch de bedoeling was, dat zij in de zeeslag hun plaats naast de slagschepen zouden innemen.

De onjuistheid van deze gedachte werd bewezen in de slag bij Jutland (1916), waar Engeland o.a. drie slagkruisers verloor. Vandaar, dat na de wereldoorlog de slagkruisers van de Britse vloot een algehele reconstructie ondergingen, waarbij vooral de bepantsering verzwakt werd, en zodoende zijn de tegenwoordige Britse slagkruisers vrijwel gelijk geworden aan de slagschepen, behalve dan dat hun snelheid en actieradius veel groter is. Ook in andere landen vinden wij dezelfde gedachte, zo bijvoorbeeld in Duitsland met zijn twee zwaar gepantserde slagkruisers Scharnhorst en Gneisenau en ook in Frankrijk : de Dunkerque en Strassbourg.

Deze beide laatste schepen hebben bovendien nog de merkwaardigheid, dat hun hoofdbewapening is opgesteld in twee vierlingtorens (kaliber 33 \* Bij de marine spreekt men niet van kanonnen, maar van kanons.

#### 5. HET VLIEGTUIGMOEDERSCHIP.

De eerste vliegtuigmoederschepen waren van oorsprong handelsschepen of oorlogsschepen van ander type die omgebouwd werden tot vliegtuigmoederschepen.

Zo waren bijvoorbeeld de „Courageous” en de „Glorious” oorspronkelijk op stapel gezet als slagkruisers.

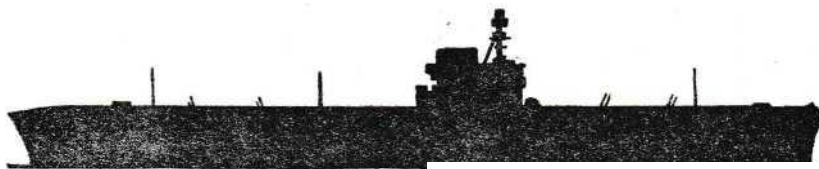
De grootste vliegtuigmoederschepen, zoals die in dienst zijn bij de Britse en Amerikaanse marines, hebben tegenwoordig een tonnenmaat van ± 22.000 ton, hoewel ook kleinere typen in gebruik zijn.

De grootste vliegtuigmoederschepen hebben ongeveer 70 vliegtuigen aan boord.

Door de toevoeging van dergelijke schepen aan de vloot, wordt natuurlijk de taak van de laatste aanmerkelijk verlicht.

De aan boord zijnde bommenwerpers kunnen gebruikt worden om vijandelijke vlootstrijdkrachten, steunpunten, bases en andere militaire doelen aan te vallen, waardoor het gebied dat binnen het bereik van de vloot komt, belangrijk wordt uitgebreid.

De jachtvliegtuigen van het vliegtuigmoederschip beveiligen het eskader tegen vijandelijke bommenwerpers, terwijl de vliegtuigen bovendien- verkenningsoopdrachten kunnen uitvoeren. Het bezwaar van deze schepen is echter, dat zij een prachtig object vormen voor



*Silhouet van Amerikaans vliegtuigmoederschip van het Lexington type*

*Het Britse vliegtuigmoederschip „Ark Royal”*



vijandelijke luchtaanvallen. Vandaar dat men om aan dit bezwaar tegemoet te komen, het vliegtuig- moederschip meestal van een grote hoeveelheid luchtafweergeschut pleegt te voorzien.

#### 6. DE TORPEDOJAGER.

Tegen het einde van de vorige eeuw deed een klein type oorlogsschip zijn intrede bij de marines der verschillende landen. Het was een klein, ongepantserd vaartuig, dat een buitengewoon grote snelheid kon ontwikkelen. De bedoeling van het schip was, om onder dekking van mist of



duisternis de vijandelijke vloot te naderen, een of meer torpedo's af te vuren (lanceren) en vervolgens met grote snelheid weer te verdwijnen. Zoals elk nieuw aanvalsmiddel een nieuw afweermiddel uitlokt, begon men oorlogschepen te bouwen ter bestrijding van deze torpedoboten, en noemde deze torpedojagers.

Het eigenaardige was nu echter, dat naarmate de torpedojager meer tot ontwikkeling kwam, hij langzamerhand de taak van de torpedoboot begon over te nemen, en zelf ingezet werd voor torpedoaanvallen op vijandelijke vlooteenheden. Torpedojagers zijn zeer bruikbare en nuttige schepen, en komen bij de grote vlootmogendheden in grote getale voor. Hun voornaamste taak is tegenwoordig, behalve de bovengenoemde : het bestrijden van onderzeeboten met dieptebommen, en het convoiëren van handelschepen.

Een flottiljeleider, die aan het hoofd van een torpedojagerflottilje ( $\pm 8$  schepen) staat, is meestal niet meer dan een ietwat vergrote uitvoering van een gewone torpedojager.

## **7. DE ONDERZEEBOOT.**

In 1902 deed de eerste onderzeeboot zijn intrede in de Britse vloot, een schip van slechts 50 ton met een bemanning van 6 koppen. Andere landen volgden, maar eerst door de wereldoorlog kreeg de onderzeeboot een snelle ontwikkeling. Vooral Duitsland bouwde gedurende deze periode een groot aantal onderzeeboten, waarbij een nieuw groot type ontwikkeld werd, bestemd om de operaties uit te breiden tot ver over de Atlantische Oceaan. Toen deze

oceanonderzeeboten bleken te voldoen, volgden al spoedig andere landen als Engeland, de Verenigde Staten, Japan e. a. Wij kunnen dan ook nu nog twee soorten onderzeeërs onderscheiden, een onderscheiding die afhankelijk is van de grootte van het schip. De kleinere klasse heeft een tonnenmaat beneden de 700 ton en is voornamelijk bestemd om te opereren in gebieden die niet ver van hun basis verwijderd zijn. De grote klasse, of de reeds genoemde oceaan-onderzeeboten, opereren op zeer grote afstanden van hun bases en hun voornaamste taak bestaat in het vernielen van vijandelijke handelsschepen.

Het voornaamste wapen van de onderzeeboot is de torpedo, die door middel van torpedolanceerbuizen op het doel worden afgeschoten. Verder zijn zij uitgerust met een of meer kanons van klein kaliber, en enkele mitrailleurs tegen luchtdoelen. Boven water bereiken moderne onderzeeboten reeds een snelheid die boven de 20 mijl ligt, maar onder water is deze veel geringer en bedraagt zelden meer dan 9 mijl. Een zeer belangrijke stap voorwaarts in de ontwikkeling van het duikbootwapen kwam enige jaren geleden van Duitse zijde. Terwijl vroeger de onderzeeboot, die wilde aanvallen, gedwongen was zoveel te stijgen, dat door middel van de periscoop het zeeoppervlak verkend kon worden en het doel uitgekozen, is tegenwoordig dit bezwaar grotendeels opgeheven door het aanwenden van de hydrofoon. De hydrofoon is een instrument om geluidstrillingen op te vangen en diende oorspronkelijk als wapen tegen de onderzeeboot. Thans echter maakt de onderzeeboot zelf gebruik van dit instrument, waardoor het in staat is geluidstrillingen afkomstig van andere schepen reeds op grote afstand op te vangen, zodat men hiervoor niet meer zoals vroeger steeds behoeft te stijgen en de periscoop uit te brengen, hetgeen in vele gevallen tot vroegtijdige ontdekking van de onderzeeboot leidde. Zoals reeds gezegd zijn het vooral de Duitsers geweest, die met de hydrofoon geëxperimenteerd hebben en deze verbeterd hebben.

## **8. MIJNENLEGGERS EN MIJNENVEGERS.**

Mijnenleggers zijn kleine schepen, die tot taak hebben het leggen van mijnevelden, en voor dit doel voorzien zijn van eigenschappen, om dit werk te vergemakkelijken. Zij voeren meestal enkele stukken licht geschut, om zich tegen vijandelijke lichte eenheden te kunnen verweren en beschikken ook over enkele stukken luchtafweergeschut van klein kaliber.

Mijnenvegers zijn schepen van dezelfde grootte als mijnenleggers en zijn bestemd om mijnevelden op te ruimen. Zij kunnen de mijnen vegen, waartoe zij met speciale veeginstrumenten zijn voorzien, of zij kunnen de mijnen onschadelijk maken door ze tot ontploffing te brengen. Dit laatste geschiedt meestal door middel van mitrailleurvuur.

## **9. DE KANONNEERBOOT.**

Ook de kanonneerboot behoort tot de kleinere oorlogschepen. De bewapening bestaat uit enkele

stukken licht geschut. Zij wordt gebruikt voor het bewaken van mijnenvelden en riviermonden en verricht patrouillediensten.

Bron: Oorlogsschepen der Belligerenten



\*\*\*\*\*

## EEN REISJE NAAR NIEUW GUINEA EN WEER TERUG.

Het was de zomer van 1960 en ik was klaar met mijn middelbare school. De opleiding die ik wilde gaan doen zat vol voor dat jaar, dus wat nu?

Vroeger werden jongetjes die niet wilden deugen door hun vaders naar zee geschopt, maar ik meldde me vrijwillig bij diverse rederijen, die me door het grote gebrek aan personeel in die tijd, maar al te graag wilden hebben.

De Holland Amerika Lijn was de eerste die reageerde, dus op naar Rotterdam. Met de Heen en Weer van Katendrecht naar de Wilhelminakade, waar je in de rij voor een loket, je eerste sollicitatiegesprek kon voeren. (Ze keken volgens mij alleen maar of je kon praten en of je armen en benen had...)



De jongen voor mij in de rij hoorde ik tegen de man achter het loket zeggen, dat hij absoluut niet in het 'boordenhok' wilde werken. Hmm, boordenhok? Zeker een nette omgeving waar ze boorden streken. Ik zou er geen bezwaar tegen hebben.

Ik werd aangenomen als Bediende Algemene Dienst en dat leek me een prettige functie.

'Algemene Dienst' dat klonk wel interessant.

Het schip waarop ik zou gaan werken was de 'Groote Beer'. Een in de oorlog gebouwd standaard Victoryschip, dat na de oorlog samen met twee andere Victoryschepen door de Nederlandse Regering werd aangekocht voor troepenvervoer.

Ze werden ondergebracht in de rederij Trans Ocean, terwijl het management werd uitgevoerd door de H.A.L., de Rotterdamsche Lloyd en de Maatschappij Nederland. Later werden ze uitgerust met hutaccomodatatie voor o.a. reizen met emigranten.



De 'Grote Beer' zou met landmachtstroepen naar Nieuw Guinea gaan, om de daar aanwezige strijdkrachten te versterken, i.v.m. de toenemende spanning met Indonesië.

Thuisgekomen wachten op het telegram van de maatschappij.

Voorgescreven khaki broek en hemd aangeschaft, (ik was de enige die zo netjes was geweest dit te doen ontdekte ik later aan boord) en plunjebaal gepakt. Later bleek trouwens dat een echte zeeman op reis gaat met een nette koffer... Nog niks gehoord hebbend uit Rotterdam, hoorde ik op de radio dat de 'Grote Beer' die avond uit Hoek van Holland zou vertrekken. Kantoor gebeld waar men zei dat ik dan maar naar de Hoek moest komen. Mijn goede vader klom grommend achter het stuur en leverde me even voor middernacht bij het schip af.

Daar wist men van niks en de bemanning was compleet. Na een uurtje overleg tussen de diverse heren die over mijn lot zouden beschikken, kwam het verlossende antwoord.

Kreeg een vrije kooi in een hut voor 8 man toegewezen en pitten maar.

Op een onchristelijk uur werden we gepord en gingen mijn hutgenoten op diverse plekken aan het werk. Maar ik had geen idee wat te doen en lummelde maar wat rond. Een snuiter in khaki pak vroeg waarom ik geen 'mastiëkje' aan het maken was.

De spreker was de Voorman AD, dhr Dartel, die uit Den Haag kwam en dat was te horen ook.

Kreeg een bezem en meer nuttige zaken in mijn handen gedrukt en verwezen naar de trap die ik daarna iedere morgen voor het ontbijt moest schoonmaken.

Dus, fluitend aan het werk.

Dat er, nadat je de trap brandschoon had opgeleverd, een bataljon soldaten je werk weer teniet deed met hun kisten op weg naar de eetzaal voor het ontbijt, moest je maar voor lief nemen.

Een schip met meer dan 800 mannen en een stuk of drie verpleegsters die je vanuit de verte kon zien.

### **Sloepenrol**

Op het signaal rap naar mijn sloep gerend, om daar te horen wat er bij schipbreuk van je verlangd werd. Mij was de functie van 'assistent-sloepscommandant toebedeeld en daar was ik best groos op. Zouden ze soms weten van mijn zeeverkennerverleden?

Op mijn vraag aan de stuurman wat mijn rol dan was, was het antwoord: 'M'n pet aangeven....'

De andere leden van onze sloepsbemanning, moesten desgevraagd aan de stuurman vertellen wat hun taak was. Men mompelde iets, b.v. 'Sloepsbedekking afnemen, voorste davit uitdraaien' en dan was het goed. Hoe je die dingen dan moest uitvoeren werd niet verteld, dat kwam dan zeker pas aan de orde bij de echte scheepsramp.

### **Bordenhok**

Daar stonden we dan met zijn vijven in een klein benauwd hok met een bordenwasmachine. De man met het meest smerige werk was de 'kerrieman' die de aangeleverde vuile borden onverstoortbaar ontdeed van etensresten.

De rest van ons zetten de vuile spullen in de machine, droogden af en borgen het schone goed weer op.

In het begin ging dit alles door onwennigheid tergend langzaam, zodat er na ontbijt en lunch geen tijd meer overbleef. Tussen lunch en diner gelukkig wel wat tijd, die ik besteedde om vuil en wel bekaf op mijn kooi te gaan liggen. Puf!

Ondertussen was het schip fors gaan stampen, met voorspelbaar resultaat. Het was in dat hok al niet fris maar nu kwamen daar nog de kotsgeuren van zeezieke bordenwassers bij.

Twee jongens van ons team, broers, werden de volgende dagen zo ziek dat ze op de grond zittend en liggend, gal lagen te spugen.

De voorman Dartel kwam af en toe 'es kijken hoe het met zijn nieuwe schaapjes ging en toen hij de twee op de grond ontdekte kreeg hij ze met wat welgekozen krachttermen weer overeind.

Na enige tijd ontdekte men kennelijk mijn kwaliteiten en werd ik ingezet als 'tremmer'.

D.w.z. het schone bestek, borden en glazen opruimen.

### **Militairen**

Onze passagiers waren op de heenreis dienstplichtige soldaten van de Landmacht die vrijwillig voor uitzending hadden gekozen. Zij zouden de detachementen mariniers aflossen in diverse kustplaatsen.

Ze hadden alleen tropentenue bij zich (met die fraaie tropenhoed) en zo stonden ze bij de afvaart te kleumen aan de railing luisterend naar de speech van de Minister van Defensie.

Kennelijk was de legerleiding bang voor desertie, want in alle plaatsen die we aandeden was voor de mannen militair busvervoer geregeld.

De eetzaal kon maar eenderde van de 800 man bergen, vandaar dat er in 3 zittingen werd gegeten. Iedere dag dezelfde oproep via de scheepsomroep: 'Attentie passagiers, tijd voor het ontbijt/middag-/ avondeten. De eerste/tweede/derde zitting.' Bij de mariniers werden de mannen een smakelijk eten gewenst door de sergeant-majoor en na afloop een 'Welbekomen, manneh!' De mannen antwoordden dan in koor: 'Dankuwel majoor'. Een aardig ritueel vond ik dat.

Overigens kon je goed het verschil zien tussen de discipline bij de KL en die bij de mariniers. Daar werd iemand die na zonsondergang aan dek verscheen met korte mouwen door een korporaal naar beneden gestuurd om zijn tenue aan te passen, aan het gevaar van de malariamuggen. Geen discussie, gewoon doen!



## Bemanning

De hut die ik met mijn 7 vakbroeders mocht delen herbergde een gemengd gezelschap.

De twee al eerdergenoemde broertjes, een jongen die vrijwillig bij de Marine ging maar het niet bolwerkte, een Surinamer met een levensgrote en lelijke tatoeage op zijn borst, een stille Molukker op leeftijd, en twee 'Spanjolen'. Deze wat oudere mannen uit La Coruña waren de eerste Spanjaarden die als matroos bij de Lijn in dienst waren gekomen. Ze voeren deze reis mee bij de Civiele Dienst, vanwege gebrek aan echte matrozenplaatsen op dit moment.

Het Surinaamse heerschap had de slechte smaak mijn portemonnee te jatten en werd zonder pardon op Curaçao van boord gezet.

Matrozen en machinekamerpersoneel woonden 'achteruit' dus die zag je maar weinig.

Een jongen die dagelijks in de pantry een ketel koffie en thee kwam halen en daarbij door de eetzaal moest lopen, had voor een weddenschap zijn kop kaal laten scheren.

Van de hofmeester moest hij daarna maar een pet dragen, omdat 'die kale kop de passagiers van hun eten zou houden.' Als je van een Victoryschip een passagiersschip maakt dan krijg je een wat vreemde layout. De kerels die voorraden voor pantry en keuken moesten halen liepen noodgedwongen een stuk door de machinekamer.

Wij werden aangestuurd door de Voorman A.D. de al eerder genoemde heer Dartel. Goeie kerel was dat. Op een dag verraste hij me met de vraag: 'Daane, jij heb gestudeerd hè?' Ik hielp hem uit de droom dat het alleen maar HBS was, maar dat maakte niks uit. Hij bevorderde me tot zijn assistent.

Dat hield niks meer uit dan dweilen en bezems uitgeven, maar als hij 's middags plat ging, moest ik hem vervangen. De eerste en enige keer dat ik me meldde bij de chef- hofmeester, na de omroep: 'Attentie bemanning, voorman AD Dartel melden kantoor chef-hofmeester' werd ik door de grote baas zijn kantoor uitgevloekt met de boodschap dat ik Dartel maar moest wakker schoppen. Hij moest zichzelf maar melden.

De keuken werd bestierd door een imposante chef-kok, dhr Lam. In een hoekje van de kombuis was de 'pannenbak' waar de potten en pannen werden schoongemaakt. Daar zorgde een bijzonder vreemd figuur voor. Heel teruggetrokken en de hele dag psalmen zingend.

Naast de kombuis zaten de bakkerij en de slager. Die laatste was iemand waaraan goed te zien was dat het gezegde 'je mot niet zuipe als je d'r niet tege ken' veel waarheid bevat. Hij miste een



paar vingers, waarvan boze tongen beweerden dat hij met zijn dronken kop die in de gehaktmolen had gestoken.

De slager speelde theekistbas in een orkestje dat op Nieuw Guinea in allerlei kazernes werd uitgenodigd. Hoogtepunt van hun repertoire was een zo schunnig lied dat ik zelfs in deze toch veel vrijere tijd de tekst hier niet durf op te schrijven.

### **De reis**

Vertrokken uit Hoek van Holland op weg naar Curaçao. Passeerden de Azoren. Meerden af in Willemstad en konden een paar uur de wal op voor wat inkopen. Verder dan de winkelstraatjes kwamen we niet.

Nu op naar het Panamakanaal. De Canal Zone was toen nog in Amerikaans beheer en dat was goed te zien aan de perfect geschoren gazons. In mijn herinnering liep je vanuit de Zone zo de stad Colon in, waar uit de vele kroegen geweldige muziek tetterde. Maar ja, de taak van de Civiele Dienst riep weer en na een uurtje of zo weer terug aan boord. De militairen kregen een bustochtje en een bezoek aan de PX. 's Nachts door het kanaal en daarna een dag of elf alleen maar zee. In Honolulu weer hetzelfde patroon. Wij een uurtje of wat slenteren langs cafés en tattoo shops, het krijgsvolk in de bus rond het eiland.

Nu weer een weekje of twee Pacific. Mooie lange deining en fantastische zonsondergangen.

**Ter kust van Nieuw Guinea** En nu dan aangekomen waar mijn vader in de jaren 30 opnemingswerk had gedaan a/b Hr.Ms. Eilerts de Haan.

De eerste plaats waar we aanmeerden was Hollandia. Veel huisjes op palen in de aanlooproute te zien. Helaas was er geen stapverlof voor ons, dus ging een bezoek aan deze 'stad' aan mij voorbij.



Van Hollandia naar Biak. Hier was een vriend van mij gelegerd als dienstplichtig soldaat. Met hem naar de bioscoop (Was dat nog 'Krasnadrumski', een openluchtbioscoop waar de bezoekers op lege oliedrums zaten? Helaas, de herinnering is wazig.) Daarna door het

struikgewas kruipen van het vliegveld om naast de startbaan de landing van de eerste DC8 van de KLM van dichtbij te kunnen zien. De baan was hiervoor verlengd en de verlichting werd gevormd door oliepitjes. Mooie ervaring.

En verder gingen we de kust langs. Sorong, Kaimana en Fak Fak waar we soldaten afzetten en dan naar Merauke waar mariniers opgehaald werden en we de laatste landmachers afzetten. Daar bleven we ver uit de kust vanwege de ondiepte en het transport ging met landingsboten.

Vanwege de dreiging van Indonesische kant werden we voortdurend begeleid door een onderzeebootjager en fregat. Men was in hoogste paraatheid, wij met uitkijk op de bak en de oorlogsschepen met draaiende kanons en radars. Spannend, dat wel, maar geen spoor van de ALRI te zien. (Kom ik nou ook in aanmerking voor het Nieuw Guinea-kruis?

Ik ben bang van niet.) Via Manokwari gingen we met repatrianten (zat een jonge Patty Brard misschien bij ons aan boord?) weer op huis aan. Namen nog op zee een patient over van een Brits fregat en kwamen aan in Aden. Waar toen nog trots de Union Jack woei. Gingen met tenders aan wal en kocht wat souvenir. Meer was er niet te doen.

Door het Suezkanaal waar ik als kind vanaf de Sibajak nog in de Bittermeren ben gedoken, toen we daar moesten wachten op een tegemoetkomend konvooi.

In Port Said kregen we met een aantal lieden de opdracht de aanvoer van levensmiddelen te controleren. Deze werden door hordes Egyptenaren van het dek naar de koelcellen van man tot man doorgegeven. De heren zorgden er dan behendig voor telkens een stukje verder op te rukken naar de schatkamers waar de kazen voor het grijpen lagen. En wij maar proberen deze dieverij te beperken.

Storm op de Med en uw schrijver leed er weer behoorlijk onder. De 'kanaalkoorts' sloeg toe op de laatste avond voor aankomst in Rotterdam. Ik hoorde een van de koks, toch al een man op leeftijd dacht ik toen, zich luidkeels verheugen op de standjes die hij met vrouwlief zou gaan beleven. Dat vond ik als achttienjarige toch wel bijzonder. Andere, kuisere tijden.

Aan de Wilhelminakade afmonsteren met afspraak voor volgende reis en toen op huis aan. Knap koud winterweer, en ik zongebruind met baard, vermoedde dat ik een enorm succes zou zijn bij de dames. Of dat inderdaad zo was, laat ik maar in het midden.

## Was getekend D.D. Bolier...

\*\*\*\*\*



## Electriciteit en Draadloze Telegrafie en Telefonie.

Door het s.s. „Johan de Witt” van de Mij. „Nederland”, gezagvoerder D. Ouwehand,

werd zeer veel nut ondervonden bij het verlenen van hulp aan het s.s. „Rondo” van bovengenoemde Mij. en het s.s. „Feronia” van den draadlozen richtingzoeker, toen in Januari 1924 met stormachtig weer en zeer hoge zee en deining de golf van Biscaye werd gepasseerd. Het stoomschip „Rondo” dreef toen met gebroken schroefas aldaar, terwijl de „Feronia” later is gezonken, nadat de geheele equipage gered was.

Uit opgaven van het in Maart thuisvarende s.s. „Arends-kerk” bleek weer daarentegen, dat de radiopeilingen volstrekt niet onder alle omstandigheden betrouwbaar zijn. Wel werd Ouessant gerond en koers in het Engelsch kanaal gesteld op 3 achtereenvolgende radiopeilingen van Ouessant, dat niet verkend werd, welke bestekken bleken goed te zijn door peiling Guernsey en Casquets later, doch op het traject Casquets Beachy Head gaven de radiopeilingen van



Cherbourg, Wight en Lizard zoo'n groote driehoek, dat er zelfs bij benadering geen standplaats uit te maken viel, wat ook het geval was met daaropvolgende radiopeilingen van deze stations.

Het station Wight gaf na de eerste peiling op, dat deze onbetrouwbaar kon zijn door zonsopkomst. De wind was oostelijk, kracht 3, temp. 70 C.

Intusschen meldt Reuter, dat het s.s. „Mafoja”, dat 6 Juni Londen heeft verlaten met bestemming Australië, was uitgerust met reddingbooten, voorzien van richtingzoekers, zoodat de reddingbooten kunnen aansturen op het te hulp komende schip. („De Zee”, Juli 1924).

## Brave jongen.



### Praten op de valreep

verhalen van zeevarenden

Een uitgave van Alkmaar Nautiek

In de jaren vijftig waren de meeste kustvaarders nog niet met een radar uitgerust.

Dus als er in de mist werd gevaren, moest er iemand naar de bak om daar te luisteren en uit te kijken.

Op een van de reizen door het Engelse Kanaal stond daar een kersverse vijftienjarige zeeman in dichte mist op uitkijk, als lichtmatroos bij ons aan boord, zo bij moeders achter de rokken vandaan.

Tegen 11 uur s' avonds komt hij naar achteren gelopen.

Vanuit het stuurhuis word verbaasd gevraagd: 'Wat ga je doen?'

Nou, is het antwoord, het is daar voor koud en nat. Bovendien is het zo mistig dat ik toch niets kan zien, horen doe ik ook al niets, dus ik ga maar slapen. 'Ja, maar je hebt wel de wacht tot middernacht', klinkt het uit het stuurhuis. 'Dat kan allemaal wel,' is het antwoord, 'maar ik heb mijn moeder moeten beloven op tijd naar bed te gaan. Anders mocht ik niet varen.'



## Japans bad

De reis met de motortanker 'Oligarch' van het hete Pladjoe op Sumatra naar Shimonoseki in Japan zat erop. De aan de langdurige hitte van de tropen gewend geraakte bemanning fleurde op in het weldadig frisse weer van de Japanse aprilmaand en snoof met welbehagen de zuivere lucht, de kou, en de reinheid van land en bevolking in.

De stank van olie en het getjonk van de pompen verstoorde de stilte van het raffinaderijgebied waar het schip lag te lossen. Voor velen was die bekende geur en sfeer van tanker en raffina-derij, haven en kade, na zoveel maanden zee en benzinedamp plotseling onhoudbaar geworden.

Nu de kans er was de wal op te gaan liet men die niet schieten. Wie geen wacht had, bivakkeerde ergens aan de vaste wal, en niet alleen om de benen te strekken, naar de kapper te gaan of een brief te posten, zoals dat heette ...

Er was een geisha-huis in de buurt van de haven, met een eethuis en annex bar, waar lichtvoetige Japanse vrouwtjes rondliepen met doekjes voor de mond en slepende sandalen aan hun kleine voeten. Ze maakten het verrukkelijk geurende eten tot een feestmaal, en vooral de warme Japanse wijn of saké viel erin als peen in een konijn.

Nee, een eethuis of geisha-huis was geen bordeel. Wie dat wilde, moest elders zijn, hoewel de warme saké aanleiding gaf tot opgewonden gevoelens en gedachten in de richting van verhoogde potentie.

Derde wtk Piet Dijkstra, lang van huis en ongebonden, voelde tijdens de soekiaki de bui al aankomen. Ze keek hem zó vertederend aan van achter dat doekje als ze wat opdiende, dat hij als wás werd en opnieuw droomde van een baan aan de wal, in de nabijheid van zo'n vrouwtje. Niet van die stomvervelende, gefrustreerde kerels de ganse dag om je heen, maar zóiets; zo vriendelijk, zo beleefd, zo voorkomend, zo bereid ... tot alles!

Piet Dijkstra zuchtte, en vroeg nog 'n saké; zo'n heerlijke gloeiende wijn, die iemand in vervoe-ring bracht, vooral met op de achtergrond dat zachte, ruisende gewaad en het poppegezicht erboven als van een engel. En alles was zo brandschoon, dat hij zich vies begon te voelen als opvarende van de roestbak 'Oligarch' die op haar laatste zuigerveren liep en weldra naar de sloop zou gaan. 'Is hier een badhuis in de buurt?' vroeg hij, en ze glimlachte toen ze zei: 'De meeste zijn nu gesloten, meneer!'

'Jammer...' zei Piet, zichtbaar teleurgesteld, 'want ik ben er wel aan toe na die lange reis vanuit dat hete Indonesia ...'

'Misschien kan ik u helpen,' zei ze met haar lieve, zachte stemmetje, 'dan gaat u maar met mij mee naar huis ...'

Piet Dijkstra begon zwaar te ademen. 'Wacht buiten op me!' zei ze nog, 'n hand door z'n haar halend. 'Ik ben binnen een kwartier klaar...'

Hij slurpte opgewonden de laatste saké naar binnen, rekende af, en stapte de kille avond binnen, meer dan ooit verlangend naar een stoombad ... en haar. Dat leek 'm Paradise Regained!

Hij rilde als een riet toen ze naar buiten kwam en voor hem uitklepperde naar haar woning.

Eenmaal binnen in het kraakzindelijke huis werden zijn jas en schoenen met een glimlach meteen door haar uitgetrokken, drukte ze een kimono in zijn benevelde handen en stak zijn koude voeten alsof het een ritueel betrof in een paar zachte sandalen.

'Kleed je dáár uit!' zei ze nog, een rieten beschoot opzij schuivend. 'Ga dan onder de koude douche hier, en kom dan door die deur daar naar de badkamer. Ik zal op je wachten ...Nee, we gebruiken in bad geen badkleding ..'

Ze liet Piet met een betoverende glimlach alleen. Zenuwachtig en in haast begon hij zich uit te kleden, kroop onder de ijskoude douche die hem deed kreunen van de pijn, sprong er onderuit en beende poedelnaakt naar de badkamer. 'Ik tjomp erin!' dacht hij. 'Ik tjomp er zó in!'

Toen hij binnen aan de damp gewend was, zag hij haar zitten in dat grote, ronde, verleidelijke bad. Ze wenkte, maar hij weifelde. Hij vroeg zich af of hij er nog wel bij kon. Papa-geisha en mama-geisha, opa-geisha en oma-geisha en twee van die kleine krenge van kinderen, met van die spleet-oogjes, zaten er namelijk ook in... Ze grinnikten en knepen die ogen daarbij dicht, alsof ze stikten van de lach. Of was het pure beleefdheid en vriendelijkheid?

Vreemd, maar Piet voelde zich toch gewoon belazerd ...

Bron: Jan Noordegraaf



## Een veilig gevoel

Al eeuwen lang breken generaals, admiraals en andere legeraanvoerders zich het hoofd over de kwestie hoe de strijdmacht van de vijand het beste kan worden overwonnen. Strategieën, spionage, schijnaanvallen, toveroverleg... dagen, weken, maanden gaan er verloren met het zorgvuldig plannen van de aanval, opdat er maar niets mis zal lopen. Of het nu om D-Day gaat of de inval in Koeweit, alles is tot in de puntjes uitgeplozen. Zodra het moment van de inval daar is, loopt de hele boel op rolletjes en precies binnen de gestelde tijd is het voor elkaar; het beoogde doel is bereikt, de steden heroverd, het volk bevrijd en de krijgsgevangenen in een dal als schapen bij elkaar gedreven, smekend om genade.  
Eén nadeel: er is geen lol meer aan.

Geen onverwachte hinderlagen, valkuilen, mijnenvelden. Geen gevaar, trauma's, niets! De oorlog is ontgaan van het oeroude spanningselement. Dat wat de oorlog nog de moeite waard maakte, waar veteranen en invaliden ons en elkaar nog in geuren en kleuren over kunnen vertellen, waar alle oorlogs-, cowboy- en James Bond films op drijven: het onvoorspelbare, precies dat is verdwenen. Oorzaak: planning en strategie! Immers: binnen een goed voorbereid huwelijk gaat in het algemeen weinig mis, tijdens een tiptop geplande autovakantie evenmin en een zorgvuldig en weloverwogen geschreven roman is bijna altijd in orde. Zeldzaam saai, dat wel - maar in orde.

Gelukkig doen wij Nederlanders aan dat soort neurotische grappen niet mee. Ofschoon wij voor buitenstaanders een volk lijken dat alles tot in het kleinste detail geregeld heeft, wijst de praktijk het tegendeel uit. Niet alles is altijd wat het lijkt.

Mocht er ooit weer een land krankzinnig genoeg zijn om ons land te willen onderwerpen aan 'betere' en 'vooruitstrevender' ideologieën en dit met een militaire inval willen bekrachtigen, behoeft het vooraf slechts één simpel ding in overweging te nemen: Het juiste tijdstip! En ik zal u vertellen wanneer dat is. Wanneer en hoe laat, tot op de minuut nauwkeurig! Schrijf maar op.

1. Op werkdagen (maandag tot en met vrijdag), van 12:00 tot 13:00 uur. Dit is de tijd waarin de voltallige defensiemachine de middagmaaltijd nuttigt (soep, hoofdschotel, toetje), nauwkeurig en geconcentreerd. Waag het niet hen daarbij te storen!
2. Van 's middags 17:15 tot 's morgens 08:00 uur stipt! Een periode waarin voornamelijk wordt geslapen, gezopen, gepingpongd en nadrukkelijk gezocht wordt naar nog stompzinniger activiteiten dan overdag.
3. Tijdens de weekends (zaterdag en zondag), de gehele dag en nacht, non-stop.
4. Op de christelijke feestdagen (Pasen, Kerstmis, Hemelvaart en Pinksteren).
5. Tijdens vakanties (Kerst-en zomervakantie).

Wanneer een invasiemacht (groot of klein - al betreft het de nationale garde van Liechtenstein met gevulde waterpistolen en plastic zwaarden en schilden) zo kien is om ervoor te zorgen exact op één van deze tijdstippen voor de deur te staan, kunnen ze probleemloos binnenrennen en al plunderend en moordend hun gang gaan. Het leger van Jan Kaas is naar huis en daar valt niet aan te tornen.

Is het werkelijk zo? Nee, niet helemaal! De belastingbetaler kan weer tot bedaren komen. Er zijn nog wachtposten! Jonge frisse knapen die, omhangen met lege geweren en pistolen, druk



kwartettend, walkman-luisterend of tevreden doezelend in hun houten wachtkeetje zitten. En... het schip van de wacht!

Te allen tijde, feestdag of geen feestdag, dobbert er een fregat van de marine voor de kust op en neer om ons te beschermen tegen binnendrijvende ellende. Van boven naar beneden, van Rottumeroog tot de Zeeuwse mosselbanken, zeven dagen per week, tweeënvijftig weken per jaar, permanent! Een bijzonder geruststellend initiatief.

Dat vond ook de NOS, die in de vroege ochtend van de 24e december een driekoppige crew (beeld, licht en geluid) op ons af stuurde om dit fenomeen nu eindelijk eens wat dichterbij de burger te brengen.

Voor het eerst zou ik met Kerstmis niet thuis zijn. Ons schip viel de eer te beurt om van 23 tot 30 december de nationale kustlijn te verdedigen. Een domper voor mijn zieke moeder maar ze zou me wel op Kerstavond op de TV kunnen zien zoals de Nos-lui ons beloofd hadden, en dat maakte veel goed.

De weerkaart voorspelde weinig goeds. Windkracht negen. De kok in alle staten... Zijn met zorg en liefde bereide kerstdiner leek door de zware slagzij op een mislukking uit te draaien. Maar de commandant beloofde een gunstige koers gedurende de maaltijd. Een evenement dat de filmers niet meer mee mochten maken, want zij zouden nog die zelfde avond, na hun werk te hebben gedaan, van boord gaan. Wat de marine met Kerst doet, moet zij zelf weten maar de journalistenclub zit in elk geval hoog en droog voor de open haard te tetteren.

Maar wat te filmen?

Is niet minstens de helft van de aan boord staande rommel geheim of op z'n minst alleen bestemd voor ogen van speciaal daarvoor geautoriseerd personeel? Een onverwacht probleem! Besloten wordt een officier met het trio mee te sturen, die de mannen zal vertellen waar ze wel en waar ze niet hun camera op mogen richten. Persvrijheid!

Allereerst wordt er een shot gemaakt vanaf het uiterste puntje van de boeg. De cameraman hangt met zijn rug tegen de reling en filmt zijn collega, die vertelt dat de volgende beelden een indruk moeten geven van de wijze waarop de Koninklijke Marine het Kerstfeest viert op zee. Terwijl ze daar staan, waait en regent het zo hard dat we vrezen dat ze elk moment overboord kunnen slaan. Een viertal matrozen staat al klaar om in te grijpen. Maar de landrotten redden het. Wel zijn ze zeeziek als ze weer binnenkomen.

Dan volgt een rondje door het schip. Slap en bleek zwalken ze door de gangen en schieten hun plaatjes daar waar de officier hen zegt te schieten. Als ik hen in de buurt van de wasserij tegenkom, houdt de cameraman met zijn rechterarm de grote camera vast en in zijn linker draagt hij een emmer waarin hij regelmatig overgeeft. Een knap staaltje doorzettingsvermogen, waar menig matroos een voorbeeld aan kan nemen.

Na een paar close-ups en korte interviewtjes in de officierskantine wordt er besloten een treffend beeld te geven van de saamhorigheid. Iets wat volgens de geluidsman het best uit de verf zal komen in de manschappenkantine. De officier denkt een moment na en besluit eerst zelf even te kijken of het plaatje wel representatief genoeg is. Hij vraagt de cameraman op de gang te wachten en neemt de andere twee mee naar binnen.

'Gezellig hier!', zegt de man met de lampen. 'Veel gezelliger dan bij jullie!'

'Bij ons is het ook gezellig', antwoordt de officier, 'maar anders gezellig. Er zijn nu eenmaal verschillende soorten gezelligheid.'

'Er is maar één soort gezelligheid', mompelt de geluidsman. 'En die vind je hier!'

Wie er uiteindelijk gelijk heeft gekregen, zal ik in het midden laten. Zeker is dat de kantine vol zit, dat het licht zacht roze en blauw gedempt is, dat de stereo een song brult die in ieder geval niets met Kerst te maken heeft en dat de tafels zo vol staan met blikjes bier dat er geen elleboog meer bij kan. Een reden voor de officier om in te grijpen. Al dat bier, dat kan niet. Wat moeten die trotse ouders thuis daar wel van denken. De Nos-boys stribbelen tegen, maar ze hebben geen schijn van kans. Alle blikjes verdwijnen op de grond, tot iedereen met één blikje voor zijn neus zit. Uit de prullenmand vist de officier een paar lege Spa- en Colablikjes, die hij er tussen zet.

'Het is Kerst, geen carnaval!', zegt hij triomfantelijk.

Dan ziet de lichtman iets wat hem bevalt: een tatoeage. Hij vraagt of de matroos op wiens onderarm het valse plakplaatje zit, vooraan wil plaatsnemen - met opgestroopte mouwen, graag. De officier trekt een vies gezicht, maar wil zich niet belachelijker maken dan hij al heeft gedaan. Als er zich plotseling nog meer getatoeëerden melden, suggereert hij er niet meer dan twee per tafel te plaatsen.

'En nu zingen!', stelt de lichtman voor, die de smaak duidelijk te pakken heeft. Zijn zeeziekte lijkt volledig te zijn verdwenen.

'Een vet zeemanslied!', vult de man met de bandrecorder aan.

We zetten in. Het volk wil een realistisch beeld, dan zullen ze het krijgen ook.

Na het eerste couplet maakt de officier er een eind aan. Te vet! Kan niet! Of we nog iets anders hebben? Minder vet?

De cameraman steekt zijn hoofd om de deur om te vragen hoe lang het nog gaat duren. De officier gebaart dat hij mag binnenkomen. Het is in orde. Ze installeren zich, goochelen met licht, maken proefshots van de tatoeages, testen het timbre van de stemmen tijdens een kort refrein en dan kan het beginnen.

'Klaar?', roept de man met de camera, die even daarvóór nog een zoveelste portie in zijn emmer spuugde.

'Licht klaar... Geluid klaar', antwoorden zijn collega's. 'ACTIE!'

Als 's avonds het nieuws van 8 uur begint, zit de voltallige bemanning voor de TV. De stemming is op z'n zachtst gezegd euforisch. Een stukje oud zeer komt naar boven, waar geen mens in de burgermaatschappij weet van heeft. Miskening! Vraag me niet hoe het precies zit, maar de marineman voelt zich op een of andere manier miskend. Misschien zit het 'm in het feit dat hij niets zinnigs doet, niets produceert, verkoopt of voor anderen betekent, misschien komt het doordat hij zich onbewust een beetje schaamt omdat hij met zijn stomme kop de hele wereld ziet en de burgerman met een beetje mazzel Torremolinos in de vakantie en het Zuiderzee-museum tijdens de Pinksterdagen, maar het gevoel is er en steekt op momenten zoals dit heel gluiperig de kop op. Gevaar schuilt er in ieder geval niet in. Het is een mengeling van deemoed, valse bescheidenheid en gelukzaligheid. Trots! Dat is het, want eindelijk komen zij, de marine-mannen, op de TV, en nog wel met de Kerst, als heel Nederland onderuitgezakt zijn wegge-smeten jaar overdenkt. Dan zijn zij in actie!

Eerst meldt de nieuwslezer iets over de komende kersttoespraak van de vorstin, waarin ze weer eens zal oproepen tot verdraagzaamheid en nog meer moois. Een onderwerp dat vele minuten vergt. Dan iets over de politiek, iets onbelangrijks. Duurt ook weer lang. Er beginnen er een paar te schreeuwen; ze worden ongeduldig. Dan gebeurt het. Achter de nieuwslezer verschijnt een

kleurenbeeldje van ons schip. Opeens stijgt er een gebrul op als van een horde krank-zinnigen. Er klinkt een luid gesis en iedereen is weer stil. We kijken gefixeerd naar het sneeuwerige beeld. Eerst het shot op de boeg. Prachtig! Dan door de gangen, in de kombuis, in de wasserij (ik zie mezelf; dag mam!). En ten slotte in de kantine. De hele helse troep staat er op. Compleet met tatoeages, blikjes bier, die duidelijk zichtbaar op de grond staan, en een gematigd vet lied.

Tot besluit de weersvoorzichten...

Ondanks het rotweer presenteert de kok zijn heerlijke kerstmaal en tegen middernacht is de complete bemanning, op twee na, bezopen. Als een soort spookschip varen we onze koers, van boven naar beneden, zonder dat iemand er iets van merkt. Goddank vieren de meesten van onze vijanden ook Kerst.



*tot volgende week...*

