

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 30 – 6e jaargang – 28 juli 2023



Van 's Lands vloot tot Koninklijke Marine deel 14
De tocht naar Chatham (einde)
Tropisch Zakboekje , laatste deel.
Dienst der Hydrografie 125 jaar (vervolg)
Oorlogsschepen der Belligerenten (II)
Hoofdinspecteur Zeeman
Indië reportage 1947 deel 1
Merwede bij Gorinchem – lastig vaarwater
Bouwen schepen gebeurt al lang op marinewerf
Nederlandse Marineraad / Hr.Ms. Dolfijn deel 1

Opleidingschepen

Hr. Ms. ZEEAREND (A 892)

*Vertaling embleem-spreuk: „Waakzaam en vasthoudend”.
Deze spreuk geeft op kernachtige wijze het wezen van de
onderzeebootbestrijding weer. Waakzaam, opdat een onderwater verborgen
vijand niet aan de aandacht zal ontsnappen; vasthoudend, opdat de vaak
zwakke asdic-echo, niettegenstaande de aanvalsmanoeuvres van het eigen
schip en de ontwijkmanoeuvres van het doel, niet verloren zal gaan.*



Hr. Ms. Zeearend

OPLEIDINGSSCHIP VOOR DE ONDERZEEDIENST. - Standaard
waterverplaatsing 2.025 ton; grootste lengte 85,8 meter; grootste breedte 11,5
meter; gemiddelde diepgang 4,3 meter; bemanning 170 koppen.
Bewapening: niet bewapend.

In dienst gesteld: 15 November 1946.

Opnemingsvaartuigen



Hr. Ms. LUYMES (A 902)

Dit embleem is ontleend aan het wapen van de familie Luymes.

OPNEMINGSVAARTUIG. — Standaard waterverplaatsing 1.090 ton; max.
snelheid 15 mijl; grootste lengte 71,4 meter; grootste breedte 10,8 meter;
gemiddelde diepgang 3,9 meter; machine vermogen 2.000 apk; bemanning 103 koppen.
Bewapening: 1 mitrailleur van 40 mm; 2 mitrailleurs van 20 mm.

Genoemd naar de kapitein ter zee J. L. H. Luymes (1869—1943). Deze marine-officier verrichtte
als commandant van Hr. Ms. opnemingsvaartuig Van Doorn in de jaren 1908—1911 uitgebreide
opnemingen in de Kleine Soenda Archipel. Hij genoot internationale bekendheid en vermaardheid
door zijn publicaties op hydrografisch gebied. Van 1920—1935 was deze officier chef van de
afdeling Hydrografie van het Departement van Marine.

Na zijn indienststelling verrichtte Hr. Ms. Luymes enige maanden dienst als visserijpolitie-kruiser.
Vertrok op 15 September 1954 naar Nieuw Guinea voor opname-werkzaamheden.

In dienst gesteld: 14 Mei 1952.



Hr. Ms. Snellius

Hr. Ms. SNELLIUS (A 907)

Dit embleem komt geheel overeen met het geslachtswapen van de familie Snel van Royen of Snellius.

Op een gedenkplaat in de Nederlands Hervormde Kerk te Oudewater is een afbeelding van dit wapen te vinden.

OPNEMINGSVAARTUIG: Zusterschip van Hr. Ms. Luymes, derhalve zelfde beschrijving (zie boven).

Genoemd naar Willebrord Snellius (1568—1656), een zeer bekend hoogleraar in de wiskunde te Leiden.



Hr. Ms. Snellius

Vertrok op 19 Februari 1952 naar Nieuw Guinea voor opnamewerkzaamheden, waarvan het schip op 8 Januari 1955 in Den Helder terugkeerde.

Vertrok op 25 October 1955 wederom naar Nieuw Guinea.

In dienst gesteld: 4 Februari 1952.

=====



gastenboek

De Tocht naar Chatham (Einde)



Detail uit de ets 'Grote Brand van Londen' in 1666 van Jan Luyken (Rijksmuseum, RP-P-1896-A-19368-1507).

eens vergingen werden meerdere dezelfde brieven verstuurd met allemaal een nummer. Een Engelsman genaamd Du Moulin stuurde een week voorafgaand aan de Tocht naar Chatham een brief naar Engeland waarin hij waarschuwde voor het dreigende gevaar. Deze brief ligt tegenwoordig in de Nationale Archieven in Kew, Londen. Op een brief van Nederland naar Engeland toe werden twee datums geschreven. Nederland gebruikte de Gregoriaanse kalender die tien dagen voorliep op de Juliaanse kalender in Engeland. 19 Juni in Nederland heette 9 juni in Engeland.

MALARIA (blz. 13)

De Ruyter had indertijd de ziekte Malaria Tertiaana opgelopen. Dit was een tropische ziekte die toen ook wel in Europa voorkwam. Bovendien had De Ruyter in 1665 een lange reis gemaakt naar onder andere de tropen. Op deze bladzijde wordt de draak gestoken met hoe De Ruyter last had van koortsaanvallen en afwisselend wel en niet zijn taken kon uitvoeren. Wanneer een bevelhebber aan boord van zijn schip kwam, werd een speciaal fluitsignaal gegeven. Dit zien we op bladzijde dertien ook gebeuren.



KRIJGSRAAD (blz. 14)

Het overleg voorafgaand aan een slag of plundertocht aan boord bij de opperbevelhebber heette de 'krijgsraad'. In het eerste plaatje is de ligging van de schepen tijdens de krijgsraad precies zoals een bekend penschilderij van Willem van

de Velde de Oude uit 1666, genaamd 'De Krijgsraad aan boord van de Zeven Provinciën'. Willem van de Velde de Oude en zijn gelijknamige zoon (de Jonge) waren Nederlandse kunstschilders die veel schepen en zeeslagen in beeld hebben gebracht. In 1672 verhuisden zij naar Engeland waar zij voortaan de Engelse schepen en zeeslagen in beeld brachten. Dominee Thomas Potts zit bij het beraad aan tafel. In werkelijkheid was hij alleen voorafgaand aan de overtocht aan boord. Thomas trouwde tijdens de Tocht naar Chatham namelijk in Vlissingen met Michiels dochter Alida de Ruyter. In het laatste plaatje op de bladzijde maakt De Ruyter duidelijk dat er niet geplunderd mocht worden. Dit bevel heeft hij inderdaad gegeven.



De Krijgsraad aan boord van de 'Zeven Provinciën' op 10 juni 1666, van Willem van de Velde I (Rijksmuseum, SK-A-4289).

GETIJ (blz. 15)

Water in een rivier stroomt richting zee. Op zee speelt het getij (eb en vloed) een belangrijke rol bij hoe goed en hoe snel een schip kan varen. Het beste moment om tegen de stroom in een rivier op te varen is wanneer het getij van eb naar vloed gaat en zeewater tegen de stroom van de rivier in duwt. Het water moet bovendien hoog genoeg zijn om in te kunnen varen. Het juiste moment kiezen om aan te vallen was belangrijk.

ESKADERVAREN (blz. 16)

De vlaggen op de schepen hangen elk aan een andere mast. Dit symboliseert op vereenvoudigde wijze het eskadervaren in de 17^e eeuw. De groepen waarin de vloot was verdeeld noemde men 'eskaders'. Het belangrijkste eskader voer in het midden, het tweede vooraan en het derde achteraan. Vandaar dat de vlag op het middelste schip aan de middelste mast hangt (Grote Mast), op het voorste schip aan de voorste mast (Fok) en op het achterste schip aan de achterste mast (Bezaan). Per eskader duiden andere vlaggen de rangorde binnen het eskader aan. Het belangrijkste schip per eskader had bijvoorbeeld een wimpel aan de Grote Mast. De Engelse vloot was verdeeld in een eskader met de rode vlag in het midden, het voorste eskader had een witte vlag en het eskader achteraan een blauwe vlag. Zo kun je op schilderijen zien tot welk eskader een schip in die tijd behoorde.



AFGEZONKEN SCHEPEN (blz. 17)

De Britse koning Charles II geeft op bladzijde zeventien in het laatste plaatje opdracht om schepen af te zinken bij Woolwich om zo de rivier af te sluiten voor de Nederlandse vijand. Bij Woolwich werd onder andere het schip 'House of Sweeds' afgezonken. Dit was het voormalig Nederlandse schip 'Huys te Swieten' waar De Ruyter in 1654 op voer. Ook werd het voormalige VOC-schip 'Golden Phoenix' afgezonken. De 'Royal Charles' is het meest prestigieuze schip dat Nederland ooit op Groot-Brittannië veroverde. De 'Huys te Swieten' is het meest prestigieuze schip dat de Britten ooit op de Nederlanders veroverden.

SCHILDERIJ (blz. 19)

In zijn jeugd werkte schilder Ferdinand Bol samen met Rembrandt van Rijn. In 1667 schilderde hij minstens zes dezelfde portretten van De Ruyter en in 1669 nog een. De versie van het portret van De Ruyter dat hij hier in de strip schildert, hangt tegenwoordig in het Mauritshuis in Den Haag. Dit is te zien aan de franje van het gordijn achter hem op het schilderij. De zes dezelfde schilderijen verschillen in de achtergrond allemaal iets van elkaar. Andere kopieën die Bol schilderde hangen in het Rijksmuseum, Westfries Museum, Zeeuws Museum en het Maritime Museum in Kew, Londen. In Het Scheepvaartmuseum in Amsterdam en het Statens Museum in Kopenhagen hangen originele

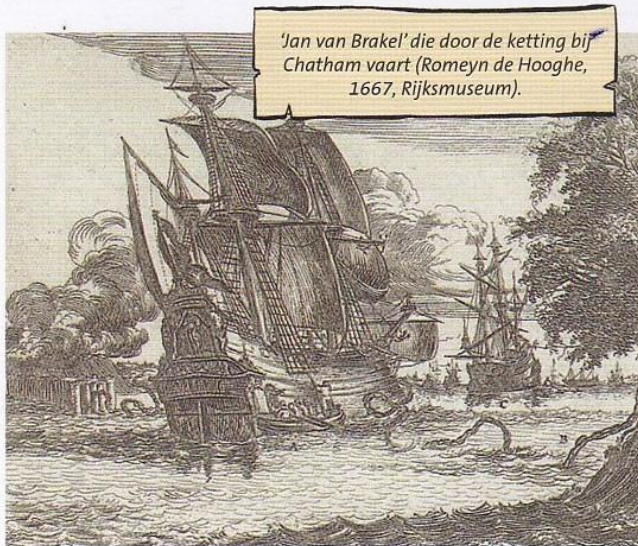


exemplaren die hier erg op lijken. Tegenwoordig worden vanuit de ruimte satellietfoto's gemaakt om het gebied van de vijand te bestuderen. In 1663 heeft Willem Schellinks schilderijen gemaakt van de rivier de Medway en de landschappen eromheen. Die gaven informatie over de Medway en waar de Britse vloot lag opgelegd. In de strip laat Ferdinand Bol die schilderijen van Schellinks en een doek van de Grote Brand in Londen in 1666 zien. Zelf is hij zover bekend niet in Londen of Medway geweest.

MARINIERS (blz. 20)

Op 10 december 1665 werd door de Staten van Holland, met advies van De Ruyter, het 'Regiment de Marine', het 'Korps Mariniers' opgericht. In 1663 richtte Groot-Brittannië eenzelfde soort korps op waarbij de voetsoldaten-ter-zee nog geen 'mariniers' werden genoemd. Spanje had al sinds





'Jan van Brakel' die door de ketting bij Chatham vaart (Romeyn de Hooghe, 1667, Rijksmuseum).

1537 een korps soldaten-ter-zee. Mariniers zijn militairen op oorlogsschepen die de strijd aan land voortzetten. Het Latijnse motto van de mariniers, 'Qua patet orbis', betekent 'Zo wijd de wereld strekt'. De 'Tocht naar Chatham' was de eerste grote, geslaagde amfibische operatie. Joseph van Ghent was de eerste kolonel van het korps en verdient veel lof voor zijn leiding in 1667.

KETTING (blz. 22)

Tussen Gillingham en Upnor Castle was de rivier de Medway afgesloten door een eroverheen gespannen dikke ijzeren ketting. De ketting liep over katrollen die dreven op vloten en afgezonken schepen. Hij hing deels onder water. Kapitein Jan van Brakel had voorgesteld om als eerste met zijn lichte schip 'Vrede' naar de vijand toe te varen. Hij voer hevig onder vuur genomen over de ketting heen. Zijn brander 'Matthias' volgde hem, voer tegen de ketting aan en brak erdoorheen. Een brander was een schip dat in brand gezet op de vijand werd afgestuurd terwijl de bemanning eraf klom of sprong. Verschillende schepen die de Nederlanders in brand staken waren door de Britten al tot het dek afgezonken zodat ze niet konden worden meegenomen. Omdat Van Brakel het voortouw nam, zijn leven waagde en de weg baande, is hij de geschiedenisboeken ingegaan als de man die door de ketting heen brak.



BEWAKEN (blz. 24)

De Ruyter bleef als opperbevelhebber met zijn eskader van zwaarbewapende schepen voor de monding van de Medway liggen. Indien Britse schepen van zee terugkwamen kon de vluchtweg worden verdedigd. De Ruyter maakt op bladzijde vierentwintig een opmerking over kippen aan boord. Vroeger had men levende kippen aan boord voor eieren en als voedsel. De Ruyter verzorgde zijn eigen kippen. Omdat de Medway niet ver van de Nederlandse Republiek was, werd de vloot vanuit Nederland bevoorrad.

DEUR - DEVIL (blz. 28-29)

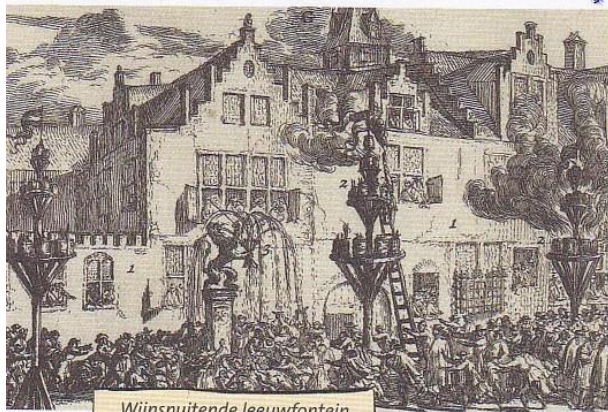
De Ruyter heeft werkelijk opdracht gegeven om een kerkdeur te repareren. In deze strip is dit de deur van Fort Sheerness. Als je onuitgenodigd met de deur in huis valt, moet dit natuurlijk wel beschaafd gebeuren. Ook de opmerking "By God, I think the Devil shits Dutchmen" onderaan bladzijde negenentwintig is historisch kloppend. De Engelsman Samuel Pepys schreef dit indertijd in zijn dagboek.

DE ROYAL CHARLES (blz. 32)

Het Britse vlaggenschip de 'Royal Charles' en de 'Unity' (het voormalig Nederlandse schip de 'Eendracht') werden meegenomen naar de Nederlandse Republiek. De Royal Charles heeft jarenlang in de haven van Hellevoetsluis gelegen. Allerlei onderdelen werden eraf gesloopt als souvenir of om aan belangrijke mensen cadeau te doen. Een pamflet uit die tijd verhaalt zelfs dat mensen op het dek hebben staan dansen om de overwinning te vieren. Toen er in 1673 weinig meer over was dan een kale romp is het schip gesloopt. De admiraliteit van Amsterdam heeft jarenlang een lantaarn van het schip bewaard en in Hellevoetsluis is mogelijk nu nog een lantaarn aanwezig. Het beroemde hakkebord met het wapen van Groot-Brittannië dat onderaan bladzijde drieëndertig is te zien, hangt tegenwoordig in het Rijksmuseum in Amsterdam.



Het hakkebord van het beroemde vlaggenschip de 'Royal Charles' hangt aan de muur in de zeeheldenzaal van het Rijksmuseum (foto: Arthur Scheijde).



Wijnsputende leeuwfontein in Breda (Rijksmuseum, RP-P-1885-A-9009).



De Ruyters gouden beker (Rijksmuseum, foto: Arthur Scheijde).



De Ruyters familieportret door Jurriaen Jacobsz., 1662 (Rijksmuseum, SK-A-2696).



De huiskamer van De Ruyter met een berg scheepshout voor in de open haard, zijn familieportret aan de muur en de gouden beker en de ridderorde op de schoorsteenmantel.

MOST GLORIOUS DEFEAT (blz. 32)

De scheepsbouwerven waren nog niet afgebrand, dus op bladzijde tweëndertig gaan de Nederlandse mariniers opnieuw van boord om ook de werven met de grond gelijk te maken. Een groot deel van de Britse vloot was verwoest. In werkelijkheid zullen grote delen van de werven bewaard zijn gebleven. Groot-Brittannië herstelde de werven en bouwde een vloot van veel grotere en sterkere schepen dan er ooit waren. De ramp die de Nederlanders teweegbrachten tijdens de Tocht naar Chatham had voor Groot-Brittannië het voordeel dat het erna een ijzersterke vloot verwierf. De scheepsbouwer op deze bladzijde is Peter Pett, uit de beroemde Britse scheepsbouwfamilie Pett.

VREDE VAN BREDA (blz. 33)

Het hakkebord van de Royal Charles dat Laura op bladzijde drieëndertig in Breda komt brengen bij Johan de Witt zal in werkelijkheid nog lang aan het schip hebben vastgezet. In het laatste plaatje staat in de achtergrond een fontein met een wijnsputende leeuw met pijlen. Deze is na de Vrede van Breda echt geplaatst en is op oude tekeningen terug te vinden. Denemarken had een wijnfontein in de vorm van een olifant, Frankrijk een fleur-de-lis en Groot-Brittannië rozen. Dagenlang werd feest gevierd.

GOUDEN BEKER EN PORTRET (blz. 34)

Cornelis de Witt, Michiel de Ruyter en Joseph van Ghent

kregen ieder van de regering van het gewest Holland een gouden beker als waardering voor de Tocht naar Chatham. Rondom is op de beker met de hand de aanval geschilderd. De beker van De Ruyter staat in het Rijksmuseum. Een 3D geprinte kopie van deze beker is als wisselbeker de prijs van de roei- en zeilwedstrijden die worden gehouden tijdens de 350 jaar-herdenking van de Tocht naar Chatham. Ook de kunststof beker is met de hand beschilderd. Het meege-nomen schip Unity is vrij snel na de Tocht naar Chatham gesloopt. Michiel heeft hout ervan onderaan bladzijde vierendertig klaarliggen om in de open haard te stoken. Boven de stapel hout hangt het familieportret van het gezin van De Ruyter. Na zijn overlijden werd in 1677 de inboedel van De Ruyters huis beschreven. Dit schilderij wordt hierin duidelijk genoemd. Stichting Michiel de Ruyter heeft enkele jaren terug het echte schilderij laten restaureren. Het maakt deel uit van de collectie van het Rijksmuseum en is vrij te bezichtigen in het overdekte straatje naast het Amsterdam Museum in Amsterdam.

In 1689 stak een Nederlandse vloot van 500 schepen nogmaals het Kanaal over en besteeg de Nederlandse stadhouder Willem III samen met zijn Engelse vrouw Mary Stuart de tronen van Engeland, Ierland en Schotland. Het verschil met 1667 is dat we in 1689 wél uitgenodigd waren, door de Britse protestantse bevolking.

De Nederlandse zeeheld Michiel Adriaenszoon De Ruyter leefde van 1607 tot 1676. Hele boeken zijn er over hem volgeschreven. Dit boek is het zoveelste in een lange rij. Het samenstellen van de inhoud is met grote aandacht uitgevoerd. Het bevat derhalve nieuwe feiten, nieuwe visies op oude feiten, oude visies op nieuwe feiten, halve waarheden, verzinsels, leugens, achterklap, kwaadsprekerijen en lasterlijkheden. Dit alles 'ter leringhe ende vermaeck'.
Vooral dat laatste.

STEMMEN UIT DE PERS

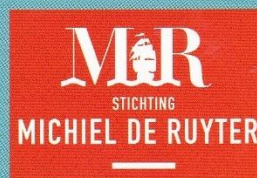
Gemakkelijke oplossingen zijn er niet, bittere keuzes wèl. [...] En het vraagt doorzettingsvermogen om die moeilijke weg vervolgens samen af te leggen.
– VOC Handelsblad

Hierop bruist de vloot der Staeten / Naer den Theems, daer Brittenlant / Trots zijne ysre ketens spant: / Maer wat kan een keten baeten, / Als de Leeu van Hollant brult, / En de zee met dootschrik vult?
– Joost van den Vondel

[...] the Duke of Albemarle writes that all is safe as to the great ships against any assault, the boom and chaine being so fortified; which put my heart into great joy.
– The Diary of Samuel Pepys



De Ruyter is godvrezend doortastend opvliegend herstellend ontvangend verhalend oorwassend afvurend bedliggend koerierend uitziend forcerend brieflezend kerkgangend koortshebbend ontwakend troslossend aannemend wraakzuchtend toelatend tijachtend voorzeilend poserend verbluffend aanvallend optellend navolgend afmakend verbrandend blokkerend doorzevend omspannend houtvorsend omkledend frisneuzend voorhoedend wegwetend huishoudend laatkomend meemakend doorpakkend rokscheurend opaffend weerkerend sleeptouwend prijswinnend uitrustend en haardzittend, maar bovenal vierdelend en eerstdrukkend.



Nettenwerkschip

Hr. Ms. CERBERUS (A 895)

Vertaling embleem-spreuk: „Ik bescherm tegen doorgang”.

Deze embleemspreuk geeft duidelijk de doelstelling van Hr. Ms. Cerberus weer.

Volgens de Griekse mythologie was de Cerberus een monster, dat de toegang tot de Hades (onderwereld) bemaakte.



Hr. Ms. Cerberus

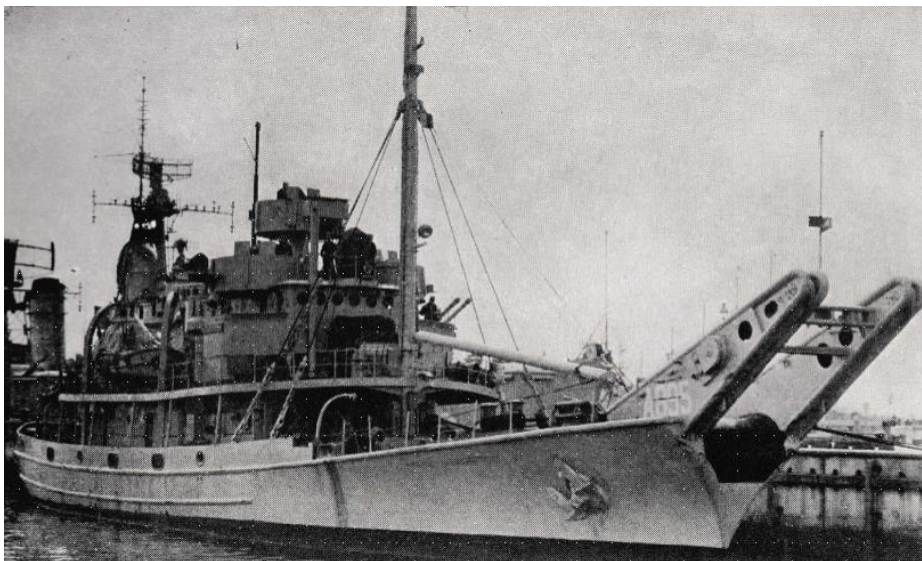
NETTENWERKSCHIP. — Standaard waterverplaatsing 855 ton; max. snelheid 12,8 mijl; grootste lengte 50,8 meter; grootste breedte 10,4 meter; machine vermogen 1.500 apk; bemanning 48 koppen.

Bewapening: 1 kanon van 7,6 cm; 6 mitrailleurs van 20 mm.

Nadat Hr. Ms. Cerberus van de Amerikaanse marine was overgenomen, kwam het schip op 6 Januari 1955 in Nederland aan.

Het schip heeft tot taak om in tijd van oorlog havenversperringen (stalen netten) te leggen.

In dienst gesteld: 10 November 1952.



Hr. Ms. Cerberus

Immobiele schepen

Hr. Ms. O 24 (A 875)

Dit embleem is omstreeks 1943 ontworpen door een lid van de toenmalige etat- major van de onderzeeboot Hr. Ms. O 24.

Het geheel geeft, bij aandachtige beschouwing, het cijfer „24” weer.



Hr. Ms. O 24

DRIJVEND OPLAADSTATION — Standaard waterverplaatsing 962 ton; grootste lengte 77,7 meter; grootste breedte 6,5 meter; gemiddelde diepgang 4,4 meter. Had in zijn voormalige kwaliteit van „onderzeeboot” (S 804) een machinevermogen (diesel) van 5.250 apk; (electrisch) van 1.000 apk; een max. snelheid (boven water) van 18 mijl; (onder water) van 8 mijl en een bemanning van 54 koppen. De bewapening van Hr. Ms. O 24 bestond toen uit 6 torpedobuizen, 1 kanon van 8,8 cm; 2 mitrailleurs van 20 mm.

Hr. Ms. O 24 bevond zich in aanbouw te Rotterdam en werd op 10 Mei 1940 vervroegd in dienst gesteld. Vertrok drie dagen later naar Engeland en verrichtte tot begin 1941 patrouilles in Noorse wateren. Vertrok nadien voor escortediensden bij geallieerde convoien naar Gibraltar, waar het in de Middellandse zee zes vijandelijke schepen met 19.500 BRT tot zinken bracht.

Ingedeeld bij de zeestrijdkrachten in het Verre Oosten patrouilleerde Hr. Ms. O 24 in de laatste maanden van 1942 in Straat Malakka en voerde daar met succes enige geheime opdrachten uit. Na onderhoudswerkzaamheden in Amerika, keerde de onderzeeboot terug naar de Indische wateren.

Na thuiskomst in Rotterdam (4 April 1946) en groot onderhoud bij de Rijkswerf te Den Helder, werd Hr. Ms. O 24 in de laatste maand van 1947 weer in dienst gesteld. Vertrok in September 1948 tesamen met Hr. Ms. Zeehond naar West-Indië, waar beide schepen oefenden in de Caraïbische zee. Teruggekeerd in Nederland in begin April 1949 werd deze onderzeeboot gebruikt bij de opleiding van het personeel.

Is op 1 Januari 1956 van de operationele sterkte afgevoerd en wordt momenteel gebezigd t.b.v. de instructie en als drijvend oplaadstation.

In dienst gesteld: 10 Mei 1940.

Hr. Ms. VAN KINSBERGEN (A 876)

Dit embleem is ontleend aan het wapen van de luitenant-admiraal Jonkheer Jan Hendrik van Kinsbergen (1735—1819).



Hr. Ms. Van Kinsbergen

LOGEMENTSCHIP. — Standaard waterverplaatsing 2.000 ton; grootste lengte 103,2 meter; grootste breedte 11,6 meter; gemiddelde diepgang 4,3 meter. Had in zijn voormalige kwaliteit van „Fregat” (F 804) een machinevermogen van 32.000 apk, een max. snelheid van 25 mijl en een bemanning van 203 koppen.

De bewapening van Hr. Ms. van Kinsbergen bestond toen uit 2 kanons van 10,5 cm; 3 mitrailleurs van 40 mm; 2 mitrailleurs van 20 mm.

Vertrok na zijn indienststelling in October 1939 van Den Helder naar West-Indië; in Mei 1940 te Curaçao, waar personeel van de landingsdivisie erin slaagde verscheidene Duitse schepen in beslag te nemen; daarna gedurende bijna heel de oorlog patrouillediensten in de West-Indische en Caraïbische wateren. Verkreeg door zijn snel en krachtig optreden de naam van „The Flying Dutchman”.

Na op 31 augustus 1945 in Nederland te zijn teruggekeerd, vertrok Mr. Hs. Van Kinsbergen op 14 October van dat zelfde jaar naar Indonesië. Kwam in October 1946 weer terug in Nieuwe Diep.

Vanaf 21 Maart 1952 tot 20 December 1954 verbleef Hr. Ms. Van Kinsbergen in Nieuw -Guinea, om gedurende deze periode ook nog (voor dokbeurt) Australië te bezoeken.

Werd op 1 November 1955 van de operationele sterkte af gevoerd en een maand later als logementschip in gebruik genomen.

Bron: 1957

Genoemd naar de luitenant-admiraal Jonkheer Jan Hendrik van Kinsbergen, die bijzondere roem verwierf door de slag bij Doggersbank (5 Augustus 1781). Z.M. Willem I onderscheidde hem in 1815 met de toen juist ingestelde Militaire Willemsorde, waarvan hij het grootkruis kreeg.



In dienst gesteld 21 Augustus 1939,

Tropisch Zakboekje , laatste deel...

LES 15.

Heen en terug vertalen!

1. Ditoko Tjina itoe orang djoeal banjak barang: topi, sepatoe, sepeda, pakaian njonja dan pakaian toean.
In die Chinese toko verkoopt men veel goederen: hoeden, schoenen, fietsen, dames en heren costuums.
2. Saja poenja saudara laki² beli disana pakaian dalam lagi sapoe tangan selosin.
Mijn broer kocht daar ondergoed en een dozijn zakdoeken.
3. Harga berapa pakaian toean nomor satoe sekarang?
Hoeveel kost een herenpak eerste kwaliteit tegenwoordig ?
4. Tida mahal toean, moerah betoel! Baik, toean lihat sendiri.
Niet duur mijnheer, echt goedkoop. 't Beste is, dat U zelf (eens) kijkt.
5. Harga sepeda lebih dari tiga ratoes lima poeloeh roepiah sama lampoenja lestrik dan pompa.
Een fiets kost meer dan 350 gld. met electrische lamp en pomp.
6. Diblakang saja poenja roemah ada kebon besar sama banjak pohon boeah.
Achter mijn huis is een grote tuin met veel vruchtbomen.
7. Dimoeka dan kiri kanan ada kebon sama kembang.
Aan de voorkant en links en rechts is een bloementuin.
8. Dalam roemah ada kamar toean, kamar makan dan tiga kamar tidoer.
In het huis is een kamer voor mijnheer een eetkamer en drie slaapkamers.
9. Siapa masak makanan saben hari?
Wie kookt elke dag het eten?
10. Makanan dimasak oleh koki dalam dapoer.
Het eten wordt gekookt in de keuken door de koki.
11. Baboe ada djoega, lagi djongos sama bininja jang kerdja diroemah boeat toeloeng njonja.
'n Baboe is er ook en verder 'n djongos met zijn vrouw, die in huis werken om mevrouw te helpen.

Tjina	— Chinees	sendiri	— zelf
djoeal	— verkopen	lampoe	— lamp
barang	— goederen	lesterik	— electrisch
topi	— hoed	pompa	— pomp
sepatoe	— schoen	kebon	— tuin
saudara	— broer, zuster	boeah	— vrucht
laki-laki	— mannelijk	kembang	— bloem
perempocan	— vrouwelijk	masak	— koken
pakaian dalam	— onderkleren	dimasak	— gekookt worden
sapoe tangan	— zakdoek	makanan	— eten
losin	— dozijn	bini	— vrouw
nomor satoe	— eerste soort	kerdja	— werken
mahal	— duur	toeloeng	— helpen
baik	— goed; 't zou goed zijn		

LES 16.

- | | |
|--|---|
| 1. Apa ini kampong anoe? | Is dit kampoeng N? |
| 2. Saja toean, ini kampong anoe. | Ja mijnheer, dit is kampoeng N. |
| 3. Siapa kepala-kampong disini? | Wie is hier het kamponghoofd? |
| 4. Kepala-kampong Pardi, toean. | Het kamponghoofd is Pardi, mijnheer. |
| 5. Dima'na dia? | Waar is hij? |
| 6. Barangkali diroemahnja. Roemahnja (ada) disana, dekat koeboeran. | Hij is misschien thuis. Daar staat zijn huis, dicht bij een graf. |
| 7. Baiklah I Tjoba lihat atau (apa) dia ada dan minta dia datang kemari. | Mooi zo! Kijk eens of hij er is en vraag hem hier te komen. |

LES 17.

- | | |
|---|---|
| 1. Tabé sersan, saja Pardi. | Dag sergeant, ik ben Pardi. |
| 2. Tabé Pardi, apa kamoe kepala-kampong disini? | Dag Pardi, ben jij het kamponghoofd hier? |
| 3. Saja toean, soedah sepoeloeh tahoen. | Ja mijnheer, al tien jaar. |
| 4. Apa Pardi kenal Kadar? | Pardi, ken jij Kadar? |
| 5. Saja toean, saja kenal Kadar, tetapi ia tida ada disini. | Ja mijnheer, ik ken Kadar, maar hij is niet hier. |
| 6. Dimana ia sekarang? | Waar is hij nu? |
| 7. Saja kira ia pergi kepasar di A. | Ik denk dat hij naar de markt in A. is. |
| 8. Kapan dia (datang)kembali (poe lang)? | Wanneer komt hij terug? |
| 9. Barangkali nanti malam, tetapi beloem tentoe. | Misschien vanavond, maar dat is niet zeker. |
| 10. Baik Pardi, kasi tahoe kepada Kadar, kalau ia soedah poelang, toean maoe bitjara dengan dia besok pagi poekoel delapan. | Goed Pardi, zeg aan Kadar, als hij thuis komt, dat ik hem morgenochtend te 8 uur wil spreken. |
| 11. Saja (akan) kasi tahoe kepada Kadar, bahwa besok pagi ia mesti datang ketangsi. | Ik zal Kadar zeggen, dat hij morgen in de kazerne moet komen. |
| 12. Terima kasih Pardi, tabé! | Dank je wel Pardi, goeden dag! |
| 13. Terima Kasih kembali toean, tabé toean ! | Niets te danken mijnheer, dag mijnheer! |

Tabé	goeden dag	kasi (memberi) tahoe	kennis geven
kenal	kennen	bahwa	dat (tussenvoegsel)
beloem tentoe	nog niet zeker	terima kasih	dank je wel
Koeboeran	graf		

LES 18.

- | | |
|-----------------------------|----------------------------|
| 1. Siapa namamoe? | Hoe heet jij? |
| 2. Nama saja Wongso, toean. | Ik heet Wongso, mijnheer. |
| 3. Asalmoe kampong mana? | Uit welke kampoeng kom je? |

4. Kampong Tjililitan, toean.	Kampoeng Tjililitan, mijnheer.		
5. Siapa kepala-kampong disana?	Wie is daar het kampoenghoofd?		
6. Doeloe Pak Sidin, tetapi sekarang si Amin.	Vroeger was het Pak Sidin, maar nu is Amin het.		
7. Kenapa kamoe menèmbak kompenie?	Waarom heb jij op de kompenie geschoten?		
8. Saja tida menèmbak, sersan.	Ik heb niet geschoten, sergeant.		
9. Tetapi kamoe toeroet pasoe kan Wongso, betoel atau tida?	Maar jij was toch bij de bende van Wongso, is het waar of niet?		
10. Saja toean, tetapi saja dipaksa toeroet.	Ja mijnheer, maar ik werd gedwongen mee te doen.		
11. Kenapa kamoe bikin begitoe?	Waarom heb jij dat gedaan?		
12. Kalau saja tida maoe toeroet, saja akan diboenoeh.	Als ik niet wilde mee doen, zou ik vermoord worden.		
13. Siapa maoe memboenoeh kamoe?	Wie wilde je doden?		
14. Saja tida brani kasi tahoe itoe.	Dat durf ik niet te zeggen.		
15. Apa si Daroe barangkali?	Is het misschien Daroe?		
16. Saja toean, tetapi djangan bilang kepada siapa djoega, bahwa saja jang kasi tahoe itoe.	Ja mijnheer, maar vertelt U aan niemand, dat ik het verteld heb.		
17. Dimana si Daroe?	Waar is Daroe?		
18. Barangkali ia pergi ke kampong Tanah merah.	Hij is misschien naar kampoeng Tanahmerah gegaan.		
19. Apa roemahnja disana?	Woont hij daar?		
20. Tida toean, tetapi disana ada roemahnja anaknja laki.	Neen mijnheer, maar daar woont zijn zoon.		
21. Baik, toeroet ketangsi.	Goed, ga mee naar de kazerne,		
Nama	naam	pasoekan	bende
asal	oorsprong	paksa	dwingen
doeloe	vroeger	begitoe	zo (danig)
kenapa (mengapa)	waarom	boenoeh	doodmaken
tèmbak	schieten	toeroet	volgen, meegaan

LES 19.

1. Bagianmoe, berapa orangnja?	Hoe sterk is jullie afdeling?
2. Lebih-koerang (kira) enam poeloeh orang, toean.	Ongeveer 60 man, mijnheer.
3. Mereka itoe (datang) darimana?	Waar kwamen zij vandaan?
4. Dari daerah sebelah oetara Djember, toean.	Van 't gebied ten Noorden van Djember, mijnheer.
5. Siapa panglimanja?	Wie was de aanvoerder?
6. Seorang Nippon toean, tetapi saja tida tahoe naman ja.	Een Japanner mijnheer, maar de naam weet ik niet.

- | | |
|---|---|
| 7. Berapa orang bersenapan? | Hoeveel man hadden een geweer? |
| 8. Sepoeloh orang bersendjata (dengan) senapan, lagi satoe mitraljer, jang lain bersendjata (dengan) toembak, kléwang, golok dan bamboe tadjam. | Tien man waren bewapend met geweren en een mitrailleur, de anderen waren bewapend met lansen, klewangs, kapmessen en scherpe bamboes. |
| 9. Siapa kepala-kepala lain? | Wie waren de andere aanvoerders? |
| 10. Kommandan lain jaitoe Kiai Banten dan si Besi. | De andere commandanten waren Kiai Banten en si Besi. |
| 11. Kamoe orang dapat perintah apa? | Wat voor orders hebben jullie gekregen? |
| 12. Kami mesti semboenji disini dan kalau kommandan kasi tanda, kami mesti tëmbak dan serang dengan kléwang. | Wij moesten ons hier verbergen en op een teken van de commandant moesten wij schieten en een klewangaanval doen. |
| 13. Bagaimana tanda itoe? | Hoe was dat sein? |
| 14. Kommandan akan berteriak „pasang”. | De commandant zou schreeuwen "vuren". |
| 15. Lain daripada tembak dan serang dengan kléwang apakah perintah lagi? | Wat voor orders hadden jullie nog meer behalve het schieten en de klewangaanval? |
| 16. Tiap-tiap serdadoe mesti diboenoeh dan sendjatanja mesti dibawa. | Elke soldaat moest gedood worden en de wapens moesten worden meegenomen. |
| 17. Kalau djadi begitoe sehabisnja itoe kamoe akan pergi kemana? | Als dat gelukt was, waar zouden jullie daarna naar toe gegaan zijn? |
| 18. Koerang periksa, toean. | Dat weet ik niet, mijnheer. |
| 19. Apa di kampong ini masih ada sendjata jang disemboenjikan? | Zijn in deze kampoeng nog wapens verborgen? |
| 20. Apa jang saja tahoe, tida toean. | Wat ik er van weet, nee mijnheer. |

lebih-koerang (kira)	ongeveer	teriak	schreeuwen
panglima	aanvoerder	djadi	gelukken, worden
toembak	lans en speer	Sehabisnja itoe	daarna
koerang periksa	ik weet het niet	daerah	gebied
tadjam	scherp	oetara	Noord
dapat	krijgen	timoer	Oost
perintah	order, bevel	selatan	Zuid
semboenji	verbergen	barat	West
tanda	teken		

LES 20

- | | |
|--|---|
| 1. Sekarang kamoe tawanan kami dan mesti toeroet ketangsi. | Nu ben jij onze krijgsgevangene en moet jij mee naar de kazerne. |
| 2. Kamoe mesti bekerdja dida- lam tangsi dan kalau bekerdja baik dan kelakoeanmoe baik djoega kamoe tida oesah takoet apa-apa. | Jij moet in de kazerne werken en als jij goed werkt en ook je gedrag goed is, behoef jij nergens bang voor te zijn. |
| 3. Baik toean; apa betoel sa ja tida diboe- | Goed mijnheer, maar word ik heus niet |

noeh?

4. Tida! betoel, djangan takoet apa apa.
Kompeniebeloem pernah menboenoeh
tawanannja.

5. Wah! slamat toean.

tawanan	krijgsgevangene
kelakoean	gedrag
tida oesah	het hoeft niet

doodgemaakt?

Neen! Heus, jij hoeft niet bang te zijn. De
kompenie heeft nog nooit haar
krijgsgevangenen dood gemaakt.

Ach! Gelukkig mijnheer

beloem pernah	nog nooit
slamat	geluk



Scheepshond "Flappie"



Uit het jaarboek van de Koninklijke Marine 2000 (vervolg)

DIENST DER HYDROGRAFIE

Chef der Hydrografie: ktz L. Kool

Dit jaar bestond de Dienst der Hydrografie 125 jaar.



Productie van hydrografische publicaties

Hydrografische kaarten

Het eerste kwartaal was traditiegetrouw weer de periode dat de afdeling Productie de taak had de hydrografische kaarten te leveren voordat het vaarseizoen begon. Dit jaar zijn enkele kenmerkende wijzigingen doorgevoerd. Zo zijn de atlanten losbladig uitgevoerd en is aan de kaarten een groen netwerk toegevoegd, hetgeen het plotten van posities vergemakkelijkt.

Ontwikkelingen rond de elektronische zeekaart

Het navigeren op elektronische zeekaarten op computers neemt snel toe in populariteit. De productie van Electronic Navigational Charts (ENC's) van Nederlandse origine is in 2000 bij de Dienst der Hydrografie op gang gekomen. De ENC is de enige elektronische kaart waarop door de professionele vaart (SOLAS shipping) gevaren mag worden zonder back-up van papieren zeekaarten. Eind 2000 waren vijf Nederlandse kaarten beschikbaar als ENC. Een groot aantal Europese hydrografische diensten, waaronder de Nederlandse, hebben in 1998 gezamenlijk een werkmaatschappij opgericht onder de naam PRIMAR. Het uitgangspunt is het vergroten van de veiligheid op zee door het beschikbaar maken van ENC's en de commerciële activiteit beperkt zich tot het terugverdienen van de daarmee gepaard gaande investeringen. De hydrografische diensten produceren zelf ENC-cellen die zij aanleveren aan PRIMAR. PRIMAR maakt daar een

naadloze database van, die commercieel beschikbaar is. De vijf Nederlandse ENC's zijn inmiddels in deze database opgenomen.

De Nederlandse hydrografische kaarten zijn geschikt gemaakt om opgenomen te worden in de serie Raster Navigational Charts (ARC's) van de Britse Admiraliteit. Deze zullen begin 2001 in de winkel liggen. De Nederlandse zeekaarten waren, in het kader van de Engels-Nederlandse samenwerking, al eerder in deze serie opgenomen.

Voor militaire toepassingen zullen in de toekomst Additional Military Layers (AML's) beschikbaar komen. Deze bevatten geografische militaire informatie en zijn opgebouwd volgens dezelfde datastructuur als ENC's. Ze kunnen gecombineerd met de ENC's gebruikt worden in het Electronic Chart Display and Information System (ECDIS)), die daardoor een Warfare ECDIS wordt en in gevechts-informatiesystemen.

Onder de paraplu van de NAVO adhoc Hydrographic Working Group heeft de Britse hydrografische dienst baanbrekend werk verricht op dit gebied. Het oplei-dingsvaartuig Van Kinsbergen is het eerste KM-schip dat de ENC's gebruikt.

De HP33-getijtafel heeft een duidelijkere lay-out gekregen. Inhoudelijk werden de dagen van de week en de maanstanden toegevoegd. Ook werden de belangrijkste delen van de stroomatlassen toegevoegd.

De speciale visserijkaarten die de dienst sinds jaar en dag uitgeeft, zijn vervallen verklaard per 1 januari 2001. Een belangrijke aanleiding daartoe was het eerder in 2000 uit dienst stellen van de Decca navigatieketens. De voor de visserij van belang zijnde 3, 6 en 12 mijlszones zullen in de gewone papieren en elektronische zeekaarten worden opgenomen.

Nederlandse Antillen en Aruba (NA&A)

Naast kaarten van het Noordzeegebied en Suriname maakt de Dienst ook de zeekaarten van de wateren rond de Nederlandse Antillen en Aruba. Teneinde de informatiestroom van de zich aldaar voordoende wijzigingen die op de kaart verwerkt dienen te worden, te verbeteren, heeft in november een delegatie van de dienst een werkbezoek gebracht aan diverse autoriteiten aldaar. Overeengekomen is dat het Departement Scheepvaart en Maritieme Zaken en de Kustwacht NA&A een belangrijke rol gaan spelen bij het doorgeven van informatie.

Schelde ECDIS project

Een bijzondere elektronische kaart wordt die van de Westerschelde. In samenwerking met Rijkswaterstaat Directie Zeeland, het Nederlandse en Belgische loodswezen en de Belgische Hydrografische Dienst is gewerkt aan een elektronische kaart van de Schelde op een laptop. De schaal van deze kaarten is op het niveau van de hydrografische opname en ze zijn daardoor zeer gedetailleerd. Het is de bedoeling dat loodsen in de toekomst met een laptop aan boord komen, in plaats van met een stapel peilbladen en getijtafels.

SHIP2

In 2000 is de productie van ENC's aangevangen. Deze zijn echter nog gebaseerd op de papieren kaarten. Daarnaast loopt het project SHIP2 waarin onderzocht wordt hoe in de toekomst vanuit de databases van de dienst zowel papieren als elektronische producten geproduceerd kunnen worden. De definitiefase van dit project wordt omstreeks maart 2001 afgerond.

Geodesie en getijden

Referentievlakken (WGS84 en LAT) voor Nederlandse Zeekaarten

Posities op kaarten zijn ten behoeve van de noodzakelijke berekeningen altijd gerelateerd aan een wiskundig model. Hiervan zijn er een groot aantal gedefinieerd. Van oudsher werd er één gekozen die in het gebied van de kaart 'goed past'. Met de komst van wereldwijde GPS-navigatie bleek dit erg verwarrend en inmiddels is internationaal besloten om alle kaarten te gaan converteren naar het wereldwijd geldende WGS84-datumssysteem. De nieuw uitgegeven Nederlandse zeekaarten in de route naar Hoek van Holland zijn inmiddels gebaseerd op WGS84. De overige Nederlandse kaarten zullen volgen.

Diepten op Nederlandse zeekaarten zijn opgegeven ten opzicht van het kaartvlak, gemiddeld Laag Laag Water Spring (gLLWS). Inmiddels is internationaal afgesproken dat in de toekomst overgegaan moet worden op Lowest Astronomical Tide (LAT), de laagste voorspelbare waterstand zonder meteorologische invloeden. Ter voorbereiding op deze conversie is een aanvang gemaakt met de nieuwe reductie-kaart. De conversie van de zeekaarten en getijtafels is ingrijpend en zal nog geruime tijd vergen.



PCTrans

Ten behoeve van diverse geodetische berekeningen (datumtransformaties en projecties) heeft de Dienst der Hydrografie in het verleden het programma PCTrans ontwikkeld. In 2000 zijn hierin verbeteringen aangebracht, met name betreffende het Nederlandse Rijksdriehoekstelsel (ingemeten punten) en de ligging van de geoïde. Op website www.hydro.nl is deze software beschikbaar.

Vaststelling maritieme grenzen

Op verzoek van het ministerie van Buitenlandse Zaken leverde de Dienst der Hydrografie advies bij de onderhandelingen met Frankrijk over het bepalen van de maritieme grenzen tussen het Nederlands Koninkrijk en Frankrijk rond Sint Maarten. Tijdens de onderhandelingen op het eiland is overeenstemming bereikt over het westelijke deel van de grens. Ook werd er technische ondersteuning geleverd aan de rechters van het International Court of Justice, in de zaak tussen Bahrein en Katar. Uitspraak volgt in februari 2001.

Volgens het internationale recht worden territoriale wateren en exclusieve economische zones bepaald ten opzichte van basislijnen die getrokken worden over de kustlijn op de door het land uitgegeven zeekaart met de grootste schaal. Hier ligt dus een belangrijke rol voor de dienst. Om de gegevens toegankelijker te maken is een computerbestand opgebouwd met voornoemde basislijnen. Met speciaal daarvoor door de dienst geschreven software worden de diverse zones berekend.

Elektronische plaatsbepaling

Het bij vele oud-zeevarenden zo bekende Decca-navigatiesysteem is achterhaald door het Global Positioning System (GPS). De Hyperfix-keten die jarenlang in het zuidelijk gedeelte van de Noordzee voor de precisieplaatsbepaling bij mijnenjacht en hydrografische werkzaamheden heeft gezorgd, is per 1 april uit de lucht gehaald. Ook daar heeft GPS het over genomen. Per 2 mei is de opzettelijke verstoring die de Amerikaanse overheid op het signaal van het GPS heeft gezet. Selective Availability (SA), ongedaan gemaakt. Volgens de officiële berichten wordt plaatsbepaling

met GPS nu "tienmaal preciezer en wordt een garandeerde precisie bereikt van 22,5 meter". Deze officiële waarden zijn ook aan de scheepvaart bekend gesteld. De dienst heeft testen uitgevoerd om te onderzoeken hoe precies het signaal na de verwijdering van SA is. In de praktijk blijkt dit nog veel beter dan hetgeen gegarandeerd wordt. De maximale horizontale fout die tijdens een meetserie in december werd gevonden, was nog geen tien meter. In 95 procent van de metingen bevond de gemeten positie zich binnen een straal van vier meter van de ware positie.

Bedrijfsvoering

In het najaar, van 14 tot en met 18 november, was de Dienst der Hydrografie met een stand vertegenwoordigd op de vakbeurs 'Rotterdam Maritime' in Ahoy. Naast de papieren publicaties, zeekaarten, hydrografische kaarten en boekwerken waren er demo's van ENC/ARCS en het navigatie ondersteunende programma CNAV. De producten van de Dienst der Hydrografie werden voorzien van een nieuwe cover. De productinformatiefolder werd aangepast aan de huidige ontwikkelingen.

De dienst was ook in Den Helder aanwezig tijdens de Nationale Vlootdagen van 13 tot en met 16 juli, SAIL 2000 Amsterdam van 25 tot en met 27 augustus, en het Wereldhavenfestival Rotterdam van 1 tot en met 3 september. In de expositietent van de het Centrum voor Audiovisuele Dienstverlening KM werden de bezoekers in de gelegenheid gesteld om hun vragen te stellen en een aantal demo's te bekijken.

Eind 1999 kreeg de verkoopafdeling van de Britse Hydrografische Dienst een logistiek probleem door de overgang naar een nieuw systeem. Hierdoor raakten diverse kaarten en boekwerken bij de agentschappen uitverkocht. Ook de KM-sche-pen worden via deze agentschappen bevoorraad en ook daar waren de leveringspro-blemen voelbaar. De dienst heeft zorggedragen voor alternatieve leveringen. In mei was de situatie weer normaal.

Naast de officiële publicaties door Hydrografische diensten ten behoeve van de professionele scheepvaart (SOLAS shipping) is er ook een commerciële markt voor elektronische kaartproducten. De dienst heeft meerdere copyrightcontracten met bedrijven afgesloten die vanaf publicaties van de dienst elektronische en andere producten maken. Deze producten worden dus met toestemming, gebaseerd op gegevens van de Dienst, maar niet onder verantwoordelijkheid van de Dienst, op de markt gebracht. Om een visueel onderscheid tussen de producten van de dienst en die van derden te maken, worden die derden verplicht het nieuwe logo met voetnoot 'ten dele gebaseerd op data van de Dienst der Hydrografie' op die producten aan te brengen.

Hr.Ms. Tydeman

commandant: kltz B. Miltenburg, vanaf 20 januari kltz M.R. Gerding

Tot eind januari lag Hr.Ms. Tydeman in onderhoud te Den Helder, gedurende de rest van het jaar verrichtte hij hydrografische werkzaamheden op het Nederlands continentaal plat. Op 1 februari vertrok het schip naar zee voor de opname West-gaande route, Maas West Inner-Outer. De opname besloeg een gebied met een oppervlakte van 364 km², dat moest worden uitgevoerd met echolood en gesleepte side-scan-sonar met slagen om de 100 meter. Voor een zo optimaal mogelijke bat-hymetrische dekking werden met alleen echolood tevens slagen gelegd tussen voornoemde slagen (interlineslagen). Vanwege de harde wind, te hoge golven en slechte sonarcondities werd in eerste instantie alleen op de interlineslagen redelijke voortgang geboekt. De opname werd eind april onverwacht onderbroken door een opgelegde onderhoudsperiode van drie weken. Jammer genoeg bleek juist in deze weken het weer uitstekend te zijn voor hydrografische werkzaamheden. Een positief punt hiervan was dat maximaal kon worden gewerkt aan het buitenboords schilderwerk. Een andere onderbreking betrof de spoedopname

'recommended anchorage' benoorden de IJ-geul. Er waren meldingen van koopvaardijsschepen over vuile ankergrond. Het gebiedje werd in drie dagen opgenomen waarbij diverse contacten werden aangetroffen met de gesleepte side-scan-sonar.

Bij nadere inspectie door een mijnenbestrijdingsvaartuig bleken er diverse ankers, kettingen en stalen obstructies op de bodem te liggen. Uiteindelijk kon de gehele hydrografische opdracht Westgaande route, Maas West Inner-Outer begin juli worden afgerond. Voor haven-bezoeken zie blz. 325.

In plaats van door te gaan met de restantopname Doggersbank van 1999, werd tot aan het zomerverlof een aanvang gemaakt met de opname Breeveertien-Noord. Hiertoe werd besloten omdat het verstomen van en naar de Doggersbank tijdrovend is en er eerst nog getijde-instrumenten zouden moeten worden gelegd en opgenomen, wat ook nogal tijdrovend is. De opname besloeg een gebied van 562 km² en diende met echolood en gesleepte side-scan-sonar te worden uitgevoerd met een slagafstand van 100 meter.

Aanvankelijk was voor 14 juli een varende familiedag van Amsterdam naar Den Helder gepland, maar deze werd vanwege het onstuimige weer uitgesteld tot 8 september. De week daarna werd besteed aan het terugplaatsen en uittesten van ^{<^e} hek-galg die in 1999 voor reparatie naar de Rijkswerf was gegaan. Vervolgens werd het schip gereedgemaakt voor het zomerverlof van 21 juli tot 21 augustus.

De activiteiten werden daarna voortgezet op de Doggersbank. Eerst moest het resterende gebied van 1999 Doggersbank-SE worden voltooid, waarna vervolgd werd met de opdracht Nordschillgrund tot Cleaverbank. Beide opnamen dienden te worden uitgevoerd met echolood en hull-mounted-sonar met een slagafstand van 250 meter. Gedurende acht weken werd op Doggersbank goede voortgang gemaakt. Het restant opnamegebied van 1999 werd voltooid en van de vervolgoopdracht tien procent. Gezien de oppervlakte (4302 km²) van dit laatste gebied is dit nog immer een aanzienlijk deel.

Tijdens de opnameperiode Doggersbank werd van 31 augustus tot 4 september deelgenomen aan de Wereldhavendagen te Rotterdam.

Van 23 tot 27 oktober ging de bemanning collectief met compensatieverlof, waarna de opname 'Breeveertien Noord' werden voortgezet. In november zijn de weersomstandigheden op de Doggersbank doorgaans van dien aard, dat hydrografische inzet aldaar niet zinvol is.

Tijdens de laatste vijf hydrografische weken was er een groot tekort aan officieren, mede als gevolg van medische indicatie. Uiterst moeizaam konden vervangers worden gevonden, waardoor uiteindelijk toch nog, op veilige wijze, de nodige hydrografische activiteiten ontplooid konden worden. Voor Hr.Ms. Tydeman eindigden de activiteiten dit jaar op 1 december. Het schip zal tot eind maart 2001 op de Rijkswerf verblijven voor een uitgebreid onderhoud.

Hr.Ms. Buyskes

commandanten: Itz 1 J.P. Loog tot 5 oktober, vanaf 5 april tevens Itz 1 ing. P.J. Velberg, vanaf 5 oktober Itz 1 ing. W.A. Barten

Sinds 5 april opereert Hr.Ms. Buyskes in een zogenoemd twee-bemanningen-concept. Naast en gelijkwaardig aan de bemanning van commandant Itz 1 J.P. Loog werd een tweede bemanning geformeerd onder bevel van Itz 1 P.J. Velberg. Hierdoor kon het schip nagenoeg permanent op zee zijn. In principe werd de varende bemanning elke tweede woensdag te Den Helder afgelost. De proefneming zal tot april 2001 voortduren, waarna over eventuele formele voortzetting zal worden besloten. Het doel van de proef is tweeledig. Ten eerste moest de leemte worden

opgevuld na de uitdienststelling van Hr.Ms. Blommendal en daarnaast kunnen de resultaten worden geprojecteerd op het ontwerp en de bedrijfsvoering van de twee nieuw te bouwen hydrografische eenheden. Gelijktijdig met de invoering van de proefneming is per bemanning een reductie van 42 naar 32 man doorgevoerd terwijl de taak van het schip in grote lijnen onveranderd bleef. Minder mensen voor dezelfde taak betekende dat de traditionele KM-bedrijfsvoering binnen een aantal disciplines aangepast moest worden. De ervaringen met het twee-bemanningenconcept zijn ronduit goed te noemen. Het aantal hydrografische dagen dat kon worden gerealiseerd is boven verwachting. Hierdoor is het mogelijk gebleken nagenoeg de gehele jaaropdracht voor de Buyskes af te ronden. Een voorzichtige prognose van de nog te realiseren hydrografische dagen in 2001 laat zien dat het werk van twee Noordzeeopnemers (NZO) overgenomen kan worden door één NZO waarbij ook nog eens twintig manjaren worden bespaard als gevolg van de reductie op de bemanningslijst. Het werken met een kleinere bemanning blijkt goed mogelijk. De algemene taakverzwaring is ondervangen door het aanpassen van individuele taken van opvarenden, werkverschuiving, en invoering van een veertiendaagse werkweek.

Gerealiseerde opdrachten in juiste volgorde en huidige opdracht:

Maasaanloop, vlak voor Hoek van Holland; Breeveertien, 30 mijl uit de kust van Scheveningen; Ankergebieden Maas Noord en Maas West, voor de kust bij Hoek van Holland; controle 'selected track', Diep Water (DW) route op Noordzee; DW-anker gebied; ZW-gaande lane van het Verkeersscheidingsstelsel Noord Hinder Zuid; Zuidwest gaande DW-route; Bollen van Goeree, voor de kust van de Zeeuwse Eilanden en aansluitend hierop de huidige opdracht Buitenbanken Westelijk deel.

Sloepopnamen: Molengat, vlak voor de kust van Texel en de Mokbaai nabij Joost Dourlijnkazerne op Texel. Naast het reguliere hydrografische werk conform de jaaropdracht werd het schip in week 13 ingezet om op de Waddenzee de aanloop naar Harlingen op te nemen. Dit was nodig omdat Hr.Ms. Van Galen een bezoek ging brengen aan Harlingen. In week 35 heeft het schip voor het eerst dregwerk-zaamheden met een mijnenbestrijdingsvaartuig (Hr.Ms. Urk) van de Alkmaarklasse uitgevoerd. Drie wrakken werden succesvol afgedregd. Gerealiseerde hydrografische dagen: 144.



Zeemacht en luchtmacht

Terwijl vroeger het slagschip onbetwist de zeeën beheerste, en die vloot de sterkste was, die het grootste aantal slagschepen bezat, is, sedert de opkomst van het luchtwapen, verandering gekomen in deze situatie. Naarmate het bombardementsvliegtuig meer tot ontwikkeling kwam, begon bij velen de mening veld te winnen, dat hierdoor het slagschip in waarde zou achteruitgaan, ja zelfs, dat het zou hebben afgedaan, en spoedig geheel zou moeten plaats maken voor het vliegtuig.

Het reactionaire standpunt werd natuurlijk ingenomen door die landen, die van ouds een groot aantal slagschepen bezaten, zoals bijvoorbeeld Engeland, terwijl de nieuwe opvatting vooral in Duitsland veel aanhangers kreeg, aangezien dit land geen slag vloot van betekenis bezat, en al zijn krachten wijdde aan de uitbreiding van zijn luchtwapen.



Talrijk zijn de beschouwingen en debatten, die aan dit onderwerp gewijd zijn, en ook in Nederland is het een tijdlang actueel geweest, toen enkele jaren geleden beslist moest worden over de versterking van de defensie van N. O.-I.

Men verkeerde toen in twijfel over de kwestie of men slagkruisers (3) zou bouwen, of de Nederlands-Indische luchtvloot met enige honderden bommenwerpers zou uitbreiden. Na zorgvuldig onderzoek besloot men toen tot de slagkruisers.

En wat hebben de jongste oorlogservaringen geleerd ? In de eerste plaats dit:

Dat het zeer moeilijk is om door middel van horizontale bommenwerpers oorlogsschepen te treffen. Verder, dat slagschepen een groot incasseringsvermogen tegen bomtreffers bezitten, want er is tot nog toe geen enkel geval bekend, dat een slagschip definitief door bomtreffers verloren ging. Wel is gebleken dat door geconcentreerde duikbomaanvallen een grotere trefkans verkregen wordt, maar toch is de gedachte, dat de slagschepen volkomen door bommenwerpers kunnen worden vervangen, onjuist.

Over het algemeen is de actieradius van de tegenwoordige bommenwerpers nog niet zodanig, dat daardoor uitgestrekte zeegebieden kunnen worden beheerst, maar wel is een krachtige luchtmacht in staat beperkte gebieden ontoegankelijk te maken voor slagschepen en andere grote oorlogsschepen, m.a.w. dat deze gebieden een te groot risico vormen om daarin kostbare slagschepen e. d. te wagen. Beide wapens, zeemacht en luchtmacht, moeten gezamenlijk tot ontwikkeling gebracht worden, om tot een krachtige weermacht te geraken. Zij moeten elkaar aanvullen en steunen, en hun samenwerking is in de moderne oorlog onontbeerlijk.

Bovendien werd de Middellandse zee een tweede strijdtoneel voor Engeland, toen in Juni 1940 Italië in de oorlog trad, terwijl het duikbootgevaar steeds groter werd en er in Engeland een grote behoefte ontstond aan kleine oorlogsschepen, zoals torpedojagers, die de handelsschepen, vooral op de Atlantische Oceaan, moesten beschermen tegen aanvallen van Duitse onderzeeboten. Voor dit doel werden van de Verenigde Staten 50 oude torpedojagers overgenomen. Meer en meer ontwikkelt zich nu de strijd ter zee tot een duel tussen Engelse torpedojagers en andere convoiebegeleidingsvaartuigen enerzijds, en Duitse onderzeeboten, die Duitsland in steeds groter getale aanmaakt, anderzijds.

Volgens de laatste berichten heeft Duitsland behalve onderzeeboten ook een aantal bovenwaterschepen op de Atlantische Oceaan ingezet, o.a. de slagkruisers „Gneisenau” en „Scharnhorst”, die als raiders optreden. De bedoeling hiervan is om met alle krachten te beletten dat de aanvoer van wapens en levensmiddelen uit de Verenigde Staten Engeland bereikt. Dit zal zeer waarschijnlijk tot Engelse tegenmaatregelen leiden, welke vermoedelijk zullen bestaan in het zenden van Britse slagkruisers naar de betrokken gebieden.

Bron: oorlogsschepen der belligerenten



INDIË-REPORTAGE 1947

INLEIDING

Een reportage van het leven en het werken van de mannen van de Koninklijke Landmacht en het Koninklijk Nederlands-Indische Leger in de wordende wereld, die ligt tussen Nederlands-Oost-Indië en Indonesië.

Samengesteld door drie hunner, die even naamloos wensen te blijven als de wapenbroeders die met hun daden dit werk schreven in zweet, stof en modder en aan wie dit boek, hun boek, in kameraadschap is opgedragen.

Deel 1



Dit boek vertelt van den Nederlandsen soldaat in Indië en heeft daarom geen andere pretenties dan dat gij hem hier uit zult leren kennen; met al zijn vreugden en zorgen, zijn gekanker en lef. Hij is geen held noch een openbaring. Als ge hem de verscholen camouflage overal van de leden zoudt stropen, zoudt ge den doodgewonen jongen van Uw platteland en uit de straat herkennen. Een beetje bruin gebrand door de zon, nonchalant geworden in de heupen en toegerust met een verbazende dosis levenservaring ; maar op en top een Nederlandse knul. Daarom begrijpt ge ook wel dal hij geen held noch een openbaring kan zijn. Die komen alleen voor in de legers van andere landen, waar heel de wereld met waardering over spreekt.

In dit boek worden geen namen genoemd, omdat namen den enkeling van het geheel scheiden en het wil U juist dit leren kennen door van den willekeurigen enkeling te vertellen. Uitdrukkelijk zij daarom vooraf verklaard, dat elk feit als in dit boek genoemd, op waarheid berust en dat elke soldaat, wiens ware naam ongenoemd zal blijven, een realiteit is. Misschien is hij wel Uw zoon of echtgenoot, misschien Uw vader of verloofde. Hij lijkt er ten minste veel op.
BATAVIA, Juni 1947.

INDIË

Een maand geleden ontving een sergeant in Batavia een pakket uit Nederland, inhoudende echte koffie en echte thee; zijn maats komen nu op tijd aan het ontbijt en zij allen prijzen Nederland, het land waar de koffie en thee vandaan komen. Denk niet, dat dit een sterk verhaal is. Wij hebben er ons over verbaasd, dat van Nederland uit met één simpel gebaar het Indië van nu zo raak en ten voeten uit getekend werd.



Want Indië is Indië niet; niet meer wat er van geschreven is in oude schoolboekjes ; en ook niet wat er van verteld wordt tegenwoordig in duizend tegenstrijdige verhalen.

Indië is een doolhof van goede en slechte ervaringen, waar geen pad doorheen voert van theorie of conclusie.

Indië: steden en het land daarbuiten. De steden zijn wit en stoffig en uitgebouwd over enorme afstanden, omdat geen rekening hoefde te worden gehouden met ruimte.

Als in elke stad ter wereld zijn er zaken- en woonwijken met grote pleinen

daartussen. De historie grenst er aan het heden; onder de bemoste fortwallen uit de V.O.C.-tijd bespreken hurkende vissers de politiek van de dag. Er zijn moderne winkelwijken en oude



opslagloodsen met de vage geur nog van specerijen. Er zijn kerken, schouwburgen, bioscopen, hotels, dancings, restaurants en verboden huizen. Door de straten lopen trambanen en er zijn stationsgebouwen. In sommige steden rijden overbelaste treinen van en naar het binnenland. Er zijn brede boulevards en stinkende slopjes.

Het land daarbuiten is van milde vruchtbaarheid en onzegbaar mooi. Er zijn bergen en dalen, bossen en rivieren; het bamboebos ruist in een diep ravijn en tegen de heuvels liggen de sawahterrassen te dromen als duizend blinkende scherven in de zon. Er zijn palmen en waringinbomen; pittoreske kampongs schuilen met hun rieten daken onder het kruivend boomgewas. Er zijn duizend eilandjes en meer dan duizend, met zeetuinen rondom, witte koraalstranden en met vele variaties groen.

Maar over heel dit Indië met zijn steden en het land daarbuiten grijnst het verwaarloosde hongermasker van Nippon en loert de terreur.

Er zijn mensen in Indië van velerlei ras en gehalte.

Het ras doet er weinig toe. Het krult het haar of laat het sluik vallen; het maakt de mens rank en groot of bouwt hem tot een gedrongen gestalte. Het maakt hem stug of opgeruimd en geeft klank aan zijn taal.

Het gehalte vindt ge terug in elk volk ter wereld; het maakt de mens goed of slecht, wat ook zijn huidskleur zij.

Elk volk heeft zijn slechte elementen, zoals de padi lege aren heeft.

Toen de Jap voelde aankomen, dat zijn strijd verloren was, opende hij de deuren van gevangenissen en tuchthuizen en gaf het schuim van de maatschappij de „vrijheid” weer en wapens. Deze rondzwerfende marodeur-benden vinden geen baat bij een maatschappij waar rust en orde heersen en zij vechten met de rug tegen de muur voor het behoud van een chaotische toestand, waarin terreur en intimidatie de wapens zijn, waarmee de sterkste over een weerloos volk kan heersen.

Elk volk heeft zijn idealisten; wij zouden de idealisten zo graag de hand willen reiken. Wij zelf hebben vijf jaren bezetting achter de rug en de nood heeft wel zeer scherp de grens getrokken tussen schijn en waarheid. Ware er in dit land geen doel, doch slechts het gebazuin van holle woorden en frasen, ten einde aan de winzucht van een kliek “koloniale machtswellustelingen” de besten onzer te offeren, ik zeg U: de Nederlandse soldaat zou met dezelfde grimmige verbeterheid het wapen keren tegen dit streven als hij thans de volle last van een schier bovenmenselijke taak op de schouders heeft gebeurd. De Jap heeft echter dit volk jarenlang vergiftigd met blankenhaat. De haat is het sterkste wapen gebleken toen Japan capituleerde en geallieerde hulp in eerste instantie uitbleef. In de chaotische situatie van onzekerheid, van honger en nood, werd ongenadig van dit wapen misbruik gemaakt door onverantwoordelijke elementen, om de vonk aan te blazen tot een vernietigende storm van vuur en bloed. Het enorme beest was losgebroken uit de kooi.

De idealisten zouden het beest graag weer terug willen voeren in de kooi; maar hun aantal is te klein en zij beschikken niet over een gehoorzaam en capabel machtsapparaat om het dolle monster meester te kunnen. Hun waarschuwend, pleitende stemmen zijn als die der roependen in de woestijn. Te midden van het rumoer verstaan wij echter hun stemmen; er zal een tijd komen, dat de afstand zo klein is geworden, dat onze stemmen over de kloof kunnen dragen en antwoorden in een taal, die door niemand kan worden misverstaan. De taal van twee handen, die zonder meer in één kunnen grijpen.

De grote massa staat geschrokken bezijden het grote gebeuren. De grote massa bestaat uit eenvoudige luidjes, die geslachtenlang rustig en tevreden bij hun lapje grond in de kampong leefden, hun kinderen bezochten de dessa-school en hun kleinkinderen verlieten reeds de intieme, kleine maatschappij voor een baantje als klerk op een kantoor en een gesteven wit baadje. Het leven zou ongestoord voorbij zijn gegaan tot het volk rijp was om het land een waardige plaats te doen innemen in de rij der zelfstandige naties.

Toen kwam de nachtmerrie van de oorlog; de massa maakte kennis met vele nieuwe dingen; het verstoorde de balans van het leven en schrikte hen af.

Nippon plaatste houten kastjes met luidsprekers in de kampongs. Als na de dagtaak de mensen naar oude trant bijeen hurkten om wat te gezelsen, begon een stem in de eigen landstaal te praten. De stem drong door tot in alle uithoeken van de kampong, sprak van nooit-gehoorde zaken, beloofde gouden bergen en predikte haat tegen

allen die een blanke huid hebben. De eenvoudige man heeft nimmer om gouden bergen verzocht, goud kan de padi van het geluk niet dragen. Hij behoeft slechts rust, vrede en bescherming voor zijn sawah, zijn gezinnetje, zijn bamboehuis en de karbouw. Maar de eenvoudige man werd verdoofd door de stem, die almaar sprak van haat. Steeds weer: haat; almaar meer: haat. Dag-in, dag-uit, jarenlang.

Daarna kwamen mannen van eigen bloede in de kampongs; zij droegen Japanse uniformstukken en wapens. Zij overstelpten de kampongs met onbegrijpelijke, brallende propaganda van „merdeka”, „repeoblik” en „andjing-Nica” (Nica-honden).*

In de propaganda werd het woord Nica tot een afschuwelijk toverwoord; niemand begreep wat het betekende, maar de terrorist kreeg er zijn goedgegelovigen landgenoot mee in de macht. In de volksmond werd „Nica” tot een mythische stam van moordende, plunderende, brandschattende woestelingen met een blanke huid; zo gauw het bericht kwam, dat de Nica een kampong naderde, vluchtte alles in panische angst weg. Toen Tjiandjoer (langs de convooiweg Batavia—Bandoeng) door de onzen bevrijd was, stortte enkele dagen later een eenvoudige dessa-man

N.I.C.A. betekent: Netherlands Indies Civil Administration en is het in Australië geformeerde corps van ambtenaren Binnenlands Bestuur, artsen, ingenieurs, economen en zo meer, die direct met de geallieerde invasietroepen zouden landen op Nederlands grondgebied om ogenblikkelijk hulp in de grote nood te brengen en het burgenbestuur te hervestigen.

zijn hart uit bij den commandant: — Eerst was Nippon hier de baas. Wij hadden het heel slecht en leden veel honger. Toen werd Nippon verjaagd en kwam de andjing Nica; die waren véél erger dan de Nipponners. Die plunderden en moordden en rampokten er maar op los. Dat was wel de ergste tijd. Maar toen kwamen de belandah-soldaten en vluchtte de andjing-Nica de bergen in —.

INDIË IS INDIË NIET MEER.

De natuur is adembenemend mooi gebleven, maar de ontreddering vreet aan verlaten rijstvelden en het woekergewas kruipt steeds verder over de kampongs.

De mensen zijn slachtoffers van een chaotische maatschappij. Duizenden en tienduizenden zwerven dakloos en zonder het gezin rond; ergens kreperen ze in de zon. Hun gronden, waar zijn hun gronden en waar hun kampongs? De oorlog is als een alles-vernietigende, giftige adem over



het land getrokken; leuzen en beloften van een nieuw vaderland zijn een hersenschim gebleken, die de doem heeft van een noodlot.

Het leven in Indië is ingewikkeld en boordevol problemen; haat, achterdocht, angst, wanbegrip zijn de dwaalsporen door de doolhof.

Naar dit Indië gaat de soldaat. Hij zal van de ervaring leren. Telkens zal hij de weg verliezen; hij zal verlangen hebben naar de zijnen en eenzaam zijn; tegenslagen zullen hem deprimeren en soms zal de toestand zo onbegrijpelijk zijn, dat hij vertwijfeld in een oneindige, lege ruimte staat, omdat het doel hem als los zand tussen de vingers door gevallen is. Maar ook telkens weer zal hij in dit ontredderde land en in het aangezicht van een opgedreven, ziek en hongerend volk het doel terugvinden. En dit doel is hard, reëel en door en door Nederlands, gezuiverd van alle valse schijn.



Troepentransportschepen varen heel die lange zeeweg van Nederland naar Indië; aan weerszijden van het schip glijdt de wereld voorbij. Wij zien er niet zo heel veel van, want het schip heeft haast.

Toch is het goed te weten, hoe blauw de Middellandse Zee is na de grauwe oneindigheid van de Atlantische Oceaan. Een vliegende vis is een ritsende voor van zilver die over de golven spat. In het late middaguur gloeit de zonsondergang in warme pasteltinten over de norske kusten van Afrika.



BERG EN NEDERLANDSE SOL DAAT WAKERS OVER HET INDISCHE LAND.

Zandzakstelling met dak van gegolfd plaatijzer. Post ligt dicht bij demarcatieline. Schildwacht staat buiten om de schaarse voorbijgangers te onderzoeken op papieren en eventuele verborgen wapens. Hij heeft een veldtelefoon bij de hand om zo nodig commandopost direct te waarschuwen. Naast de telefoon bren-machinegeweer, gericht op het voorterrein.

De eindeloze zandwoestijnen langs het Suezkanaal, oververzadigd van licht en hitte, doen een andere De Lesseps kennen dan de kleurloze schoolboekjes. Kamelen, met de last vastgesjord op de rug en in deinende rij de weg zoekend naar het nederzettinkje van kleiwallen en benzinedrums, zien er anders uit dan achter de tralies van Artis. In de havens zijn scheepjes vol betoverende

koopwaar, kleuren en lawaai. Arabische jongetjes, uit ebbenhout gebeiteld en met de glinstering van ongeschonden ivoor in de breed-grijnzende lach, duiken achter het geldstukje dat wegwarrelt in de groene diepten bezijden de scheepswand. En veel, veel meer. Kleuren, klanken, geuren; de hitte van de dag en de koelte van de avond over de dekken; de onbegrensde majesteit van de zee en de charme van duizenden lichtjes langs nachtelijke kaden —, dit al spoelt in bedwelmende verrassing over het troepentransportschip.



TERUG VAN PATROUILLE gooien de soldaten onmiddellijk de bemodderde, doorgezweete uniformen uit en baden zich; kameraden die thuisbleven kunnen niet wachten op de nieuwtjes. Badgelegenheden zijn in de open lucht, afgeschermd met wanden van gegolfd plaatijzer. Uit wasemmers gooien ze de putsen water over het dampende lichaam; gebruiken daarvoor de etenstinnetjes, waarin ze straks hun soep krijgen opgescheept

Dagen en weken gaan voorbij, waarin het schip tot een verbijsterende nietigheid wordt in de oneindige ruimte van lucht en water. Het schip wordt een eigen maatschappij waarin de stoere taal bewust gaat leven. Soms komt in de rij van voorbijgaande schepen een boot met de bekende kleuren aan de achterstevan.

Dan stroomt de railing vol met zwaaiende armen en gejuich; een vreemde warmte, als een nooit bewuste ontroering, reikt van schip tot schip; twee handen, die in elkaar grijpen. De handen van stijve, nuchtere Nederlanders die elkaar zo maar in het openbaar begroeten al zagen zij elkaar nooit te voren.

Ik was aan boord van een troepentransportschip in Sydney, de dag voor het vertrek. Die avond verzamelden zich zestienhonderd Nederlandse soldaten op het voordek om hun vaderlandse liederen te zingen als afscheid aan het land, dat geweigerd had hen aan land te laten gaan. Nog nooit heb ik zó het: — Ik heb U lief, mijn Nederland ... — horen zingen. Chauvinisme? Vals sentiment? Ik zag een jongen soldaat van het soort, dat schichtig wordt wanneer men aan zijn gevoel komt; zijn ogen hadden de verrukte glans als had een vertrouwd en begrijpend iemand hem in dit vreemde, ongastvrije land bij de hand genomen.

=====



HOOFDINSPECTEUR ZEEMAN

Vaartuig van de Dienst van Bebakening en Kustverlichting. Op 15 december 1908 bij de Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij te Amsterdam op stapel gezet en op 13 mei 1909 te water gelaten. Gereed voor de dienst op 5 juli 1909. Afmetingen: 52,70 x 9,20 x 3,07 m. Waterverplaatsing: 803 ton. Machinevermogen: 860 IPK. Snelheid: 11, 2 mijl. Niet bewapend. Bemanning: 47. Ter vervanging van dit schip werd in 1939 de POOLSTER gebouwd, doch ten gevolge van de oorlogsomstandigheden bleef de HOOFDINSPECTEUR ZEEMAN in dienst. Op 5 maart 1942 te Tjilatjap door een Japanse luchtaanval gekapseisd, nadat het schip reeds op 4 maart door een Japanse luchtaanval was beschadigd. De HOOFDINSPECTEUR ZEEMAN deed dienst als boeienwerkschip bij de Koninklijke Marine.

Foto: Universitaire Bibliotheken Leiden

Merwede bij Gorinchem – lastig vaarwater

Bijblijver

Nu de zomer in volle gang is, wordt het ook drukker op een van de drukst bevaren rivieren in Nederland; de Merwede.

Een uitdaging voor de beroepsvaart en recreatievaart om elkaar niet in het vaarwater te zitten.

De benaming van het riviergedeelte bij Gorinchem is Boven-Merwede. Hiermee wordt een onderscheid aangebracht met de Beneden Merwede en de Nieuwe Merwede.

De Boven-Merwede splitst zich enkele kilometers stroomafwaarts van Gorinchem, na de verkeersbrug van de A27, tussen Boven- Hardinxveld en Werkendam.

De Beneden- Merwede stroomt richting Dordrecht verder en de Nieuwe-Merwede stroom noordelijk van de Brabantse Biesbosch langs, richting de Moerdijk en het Hollandsdiep.

Enkele kilometers stroomopwaarts van Gorinchem ligt een andere belangrijke splitsing van vaarwateren. Bij Woudrichem komen Maas en Waal bij elkaar en stromen verder als de Boven Merwede richting Gorinchem. In tegenstelling tot de Waal is de Maas bij Woudrichem al meer dan honderd jaar geen vrij afstromende rivier meer. De oude rivierstroom loopt nu van de Bergse Maas bij Heusden als Andelse Maas, om na de sluis bij Andel verder te gaan als Afgedamde Maas naar de Merwede bij Woudrichem.

Terug naar de Boven Merwede met een lengte van ruim negen kilometer en een intensief scheepvaartverkeer. Talrijke binnenvaartschepen varen tussen het havengebied van Rotterdam over de Beneden Merwede stroomafwaarts in oostelijke richting, en verder over de Boven Merwede en Waal naar diverse bestemmingen in hoofdzakelijk Nederland of Duitsland.

Recreatievaart op de Merwede

Dat het kan spoken op de rivier blijkt wel uit de diverse krantenberichten....

Binnenvaartschip vaart op rivier Beneden-Merwede over andere boot heen: 'Hij had het niet eens door'

Op rivier de Beneden-Merwede bij Hardinxveld-Giessendam is onlangs een binnenvaartschip over een recreatieboot heen gevaren. Een van de twee inzittenden van het bootje, een vrouw (19) uit Hardinxveld, is zelf naar het ziekenhuis gegaan. Een 27-jarige man uit Hardinxveld bleef ongedeerd.

De twee Hardinxvelders die op het kleinere 'pleziervaarttuig' zaten, raakten te water maar werden snel opgepikt door een andere boot die op de rivier voer. „De boot is naar de kant gesleept”, laat een woordvoerder van Veiligheidsregio ZHZ weten. De schipper van het grote schip schijnt niet eens gemerkt te hebben dat hij over een andere boot is heen gevaren. „Die persoon hoorde het van anderen.”



Vrees voor zomer vol chaos op water na aanvaring op rivier: 'Wij hebben een enorme dode hoek'

Binnenvaartschepen, jachten, speedboten en waterscooters vechten in de zomermaanden om een plekje op het vaarwater. Dat de drukte op rivieren niet ongevaarlijk is, bleek toen een binnenvaartschip over

een recreatieboot heen voer. De vraag die nu rijst: wie zit er fout?

Na het incident, waarbij gelukkig niemand ernstig gewond raakte, kwam er de nodige commotie op sociale media over wie de veroorzaker moest zijn: de kapitein van het binnenvaartschip die aangaf niets gemerkt te hebben, of de schipper op de recreatieboot, die misschien achteloos aan het varen was? Die vraag houdt je vaker bezig, weet Joost Weeda van de KNRM. „Overkomt het je, of ben je roekeloos?” Monique Vlot is schippersvrouw op een binnenvaartschip en dit is het seizoen waarin het meest opgelet moet worden, merkt zij. „Het is voortdurend opletten wat de pleziervaart doet. Ik wil ze niet

allemaal over één kam scheren, want er zijn er ook die zich aan de regels houden. Toch gebeurt het te vaak dat een bootje midden op het water vaart, zonder achterom te kijken.”

Grote dode hoek

Een binnenvaartschip wat honderden of soms zelfs duizenden tonnen zwaar is, leg je ook niet zomaar even stil. Vlot: „We moeten vaak onze vaargeul - de koers - aanhouden. We zijn manoeuvreerbaar genoeg, maar niet zo erg als vaak gedacht wordt. Wanneer ons schip leeg is, hebben we ook nog eens een enorme dode hoek.” Vlot is ervaringsdeskundige op zo'n binnenvaartschip. „Te vaak komen we situaties tegen die slecht zijn voor het hart. De mensen die achteloos het water op gaan, hebben geen idee dat ze een schipper soms de stuipen op het lijf jagen. De binnenvaartschipper wordt er op aangekeken, terwijl het vaak onwetendheid is.”



Te vaak komen we situaties tegen die slecht zijn voor het hart

Monique Vlot, Schippersvrouw op binnenvaartschip

Een Gorcumse omwonende die liever anoniem blijft, loopt vaak langs de rivier met zijn hond. „In de zomermaanden zien we de drukte op de rivier, met jachten, speedboten en waterscooters. Met name die laatste twee nemen het niet zo nauw met de regels. Ze gaan kriskras met hoge snelheid over het water. Ze duiken nog even in de boeggolf of varen kort langs de beroepsvaart. Wij zeggen thuis al jaren tegen elkaar: dit gaat een keer mis, met alle gevolgen van dien.”

Gedeelde verantwoordelijkheid

Het heeft geen zin om nu met de vinger te wijzen, vindt Weeda. „Dan moet je echt kijken op persoonsniveau, net als in het verkeer. Je komt heel veel bestuurders tegen die het netjes doen, maar je hebt altijd de paar schurken die door rood rijden. Soms niet eens expres.” Maar de KNRM rukt niet voor niets tweehonderd keer per jaar uit. „Dit soort ongevallen gebeuren, maar onder die tweehonderd keer vallen ook meldingen van bijvoorbeeld motorpech.”



*Ter impressie:
reddingsboten van de
KNRM op het water bij
Dordrecht © Jeffrey
Groeneweg*

De KNRM ziet nieuwe ontwikkelingen op het water. „We zien nu een stuk meer beginnende schippers op een bootje zitten, of mensen die minder geld in het onderhoud van hun bootje steken.” Ondanks die constatering, ligt de verantwoordelijkheid voor veilig varen bij iedereen. „Hier op de Beneden- Merweede is er de stroming, soms golven en zijn er heel veel beroepsvaarten. De rivier is het drukst bevaren, met serieuze stroming. Mensen onderschatten dat vaak.”

Uiteraard wil schippersvrouw Vlot ook dat het zo veilig mogelijk blijft. „Wanneer het fout gaat, zijn de gevolgen zó groot; dat wil je als binnenvaartschipper niet ervaren. Wij zeggen altijd: vaar met verstand, blijft anders aan de kant.” Vlot is dol op het soms stressvolle vak. „Ik zit inmiddels mijn grootste tijd aan de wal, maar spring regelmatig aan boord van ons binnenvaartschip. Ik zou het voor geen goud willen missen.”



De schrik van de watersporters

Een dagje varen kan, los van de gestegen brandstofprijzen, flink in de papieren lopen als je de regels niet kent.

Bingo! We zijn nog geen minuut aan boord van de P99 of de eerste overtreder is al gespot. Een waterscooter met daarop twee getatoeëerde jongens vaart aan de verkeerde kant van de rivier. ‘Verkeerde wal varen’, zegt Martin Henzel, operationeel chef bij de waterpolitie Gorinchem. ‘Dat is de meest gemaakte fout.’ En er staat een boete op van 90 euro.

Regels kennen

Een dagje varen kan, los van de gestegen brandstofprijzen, flink in de papieren lopen als je de regels niet kent. En dat velen die niet kennen, blijkt wel uit hoe druk de waterpolitie het in de zomer heeft, als er meer recreatievaart is. ‘Dit is een van de drukst bevaren routes van Nederland. Er zijn veel toeristen uit Engeland, Zweden, Frankrijk en Duitsland. Die mensen varen vaak midden op het water. Ze hebben geen idee hoe druk de Nederlandse vaarwateren zijn’, vertelt Frank Vlaming (50), die aan het roer staat van de P99, een van de vaartuigen van de groep Gorinchem van de unit Rivieren-West van de dienst Waterpolitie.

Vlaming ergert zich vooral aan waterscooters die met grote snelheid dicht langs de kades varen. ‘Ze vinden het belangrijk om gezien te worden. Heel hinderlijk.’

Maar ook gevaarlijk. Er zijn hier vervelende dingen gebeurd, tot aan dodelijke ongelukken aan toe.

Vlaming heeft het nog niet gezegd of daar schiet in de verte alweer een waterscooter voorbij. Dit keer wil iemand een spelletje spelen met de politie.

Martin Henzel (58): 'Hij was rondjes aan het draaien bij een kruising. Dat is echt heel gevaarlijk. Toen hij ons zag, schoot hij meteen de haven in. Maar we hebben hem met onze twee speedboten ingesloten, dus we kunnen hem zo pakken.'



Goede vangst

Het blijkt een goede vangst. De overtreder heeft geen vaarbewijs, geen legitimatie en geen registratiebewijs bij zich. De scooter wordt meteen in beslag genomen en de verdachte wordt nog dezelfde middag voorgeleid. Hij blijkt ook nog 1.000 euro aan openstaande boetes te hebben.

Henzel is door zijn functie als operationeel chef tevens hulpofficier van justitie en doet de voorgeleiding zelf.

Het is een veelzijdige baan, vindt hij. 'Er komt veel bij kijken. Je hebt naast de recreatievaart natuurlijk te maken met de beroepsvaart, die veel regelgeving kent, bijvoorbeeld met betrekking tot afvalstoffenvervoer en rusttijden. Je moet dus goed op de hoogte zijn van de regels. Bovendien stellen officieren van justitie steeds hogere eisen aan de kwaliteit van een proces- verbaal.'

Varend bureau

Er werken 22 mensen bij de unit Rivieren-West, van wie er twee operationeel chef zijn. Het team heeft de beschikking over twee grotere boten, die in feite dienstdoen als varend bureau.

Daarnaast zijn er twee snelle vaartuigen: een opvallende en een onopvallende speedboot. Agent Mark Schools (30) vaart vandaag op de onopvallende boot, onder cover. Het is geen slechte dag om te varen, vindt hij. 'Lekker weertje, maar wel erg druk vandaag. Veel recreatievaart.' Hij demonstreert hoe hard zijn boot kan: 80 kilometer per uur.

'Werken bij de waterpolitie is mooi', vindt zijn chef Martin, 'maar we hebben nu te maken met veel uitstroom van ouder personeel.' De vacatures, in zijn regio momenteel zes, zijn moeilijk op te vullen. Vooral omdat voor een baan bij de waterpolitie specifieke nautische kennis vereist is. 'Het is lastig goede sollicitanten te krijgen. Je moet aan veel eisen voldoen en een aantal opleidingen hebben: het politiediploma, vaarbewijs (klein én groot), het 'vaarbekwaamheidsbewijs politie' en een radardiploma. En dan is een beginsalaris van 1.200 euro netto niet echt aantrekkelijk.'

Binnenvaart

Dat bevestigt ook Ed Kraszewski van het KLPD, waar de waterpolitie onder valt. 'We proberen met advertenties in vakbladen als Schuttevaer personeel te werven. Maar het is voor mensen die bijvoorbeeld uit de binnenvaart komen wel een stap terug in salaris. Voor

wie nog geen grote financiële verplichtingen heeft, is het heel aantrekkelijk werk. Je hebt te maken met prachtig materiaal. De Nederlandse waterpolitie heeft het mooiste materiaal en de modernste vloot van Europa.' Met mooi weer op een snelle boot over het water jakkeren heeft dus ook zijn charmes, ondanks de misschien geringe financiële beloning? Voor Martin Henzel wel, hoewel hij tegenwoordig ook veel op het bureau werkt. 'Ik heb van mijn hobby mijn werk gemaakt, dus het kan niet beter.' Minder mooi is het eerste vaardagje voor de familie in zwemkleding op een grote speedboot. Ze worden door het team aangehouden, omdat ze ongeveer alles verkeerd doen wat je maar verkeerd kunt doen: rood licht negeren ('niet gezien'), verkeerde wal varen ('ik dacht dat dat mocht hier') en ze hebben vaarbewijs noch registratiebewijs bij zich ('heb ik normaal altijd bij me, alleen vandaag niet!').

Totale boete: 430 euro.



Maar de overtreder krijgt kwantumkorting. Henzel: 'We willen de mensen echt niet het vel over de neus halen, dus we rekenen meestal maar één boete, de hoogste.' De familie kijkt er wat sipjes bij. Is hun dag nu verpest? De bestuurder: 'Een beetje wel ja, één klein foutje en dan dit. Jammer.'

Jonge schippers halen levensgevaarlijke capriolen uit op de Boven Merwede

De Politie Landelijke Eenheid Zuidoost heeft bij Woudrichem twee jonge schippers (15 en 12) van de Boven Merwede tussen Woudrichem en Werkendam geplukt. De broertjes voeren in een onverlicht bootje in het pikkedonker op de drukst bevaren rivier van Nederland. Dat meldt de politie donderdagmorgen op Facebook. De politie enterde het bootje midden in de scheepvaartroute, waar dag en nacht enorme duwbotten met hun lading onderweg zijn naar Duitsland of naar de Rotterdamse haven.



Nederlandse marineraad

Hr.Ms. Dolfijn deel 1

Nummer 46

Uitspraak van de Nederlandse marineraad inzake het aan de grond lopen van Hr. Ms. Dolfijn op 18 februari 1974 in de Lower Loch Fyne. Op 18 februari 1974 bovenwater varende, in opmars van Faslane naar Lower Loch Fyne (Schotland), is Hr. Ms. Dolfijn te ongeveer 19.49 uur aan de zuidzijde van Barmore Island, in de positie 55°53',2 noord en 05°24',1 west aan de grond gelopen, tengevolge waarvan het schip ernstige boegschade opliep.

Naar

aanleiding van de vanwege de commandant der zeemacht in Nederland aan de voorzitter van de Nederlandse marineraad toegezonden uitkomsten van het voorlopig onderzoek omtrent dit aan de grond lopen, besliste de raad in zijn vergadering van 10 oktober 1974 dat, gelet op de aard en de omvang van



Afb. Wikipedia: Hr.Ms. Dolfijn

het ongeval, een onderzoek door de raad zou worden ingesteld. Dit onderzoek vond plaats in de openbare zitting van de raad op 19 november 1974, gehouden te 's-Gravenhage. Ter zitting werden als getuigen achtereenvolgens gehoord de commandant van Hr. Ms. Dolfijn en de officier, de onderofficier en de roerganger van de wacht ten tijde van het aan de grond lopen. Tevens werd als getuige- deskundige (met ervaring als onderzeebootcommandant) gehoord een stafofficier van de marinestaf van het ministerie van defensie. Uit vorenbedoelde stukken, gegevens en verklaringen der getuigen is zakelijk weergegeven het volgende gebleken: Hr. Ms. Dolfijn is een onderzeeboot van het zogenaamde driecilinder type, behorende tot de Koninklijke marine, in dienst gesteld 16 december 1960, waterverplaatsing 1510 ton, lengte over alles 79,5 meter, grootste diepte 7,8 meter en een gemiddelde diepgang aan de oppervlakte van 4,8 meter. Het schip wordt voortgestuwd door twee schroeven, dieselelektrisch aangedreven door twee MAN-dieselmotoren (2800 pk) en twee hoofdelektromotoren (4400 pk), maximum vaart bovenwater 14,5 knoop en onderwater 17 knopen. De bemanning telt normaal 67 koppen.

Op maandag 18 februari te ongeveer 16.00 uur stoomde Hr. Ms. Dolfijn van de basis Faslane (in de Clyde area), alwaar het schip tijdens het weekeinde afgemeerd lag, naar een oefengebied in de Lower Loch Fyne. Gedurende de opmars werd bovenwater gevaren, eerst met variërende koersen en vaarten op aanwijzing van een loods via Gare Loch, Rhu Narrows en Ard More Channel naar buiten en vervolgens, na debarkering van de loods te 16.56 uur, met vaart 250 omwentelingen (twee dieselmotoren) volle kracht vooruit/volle kracht vooruit = 12,5 knoop, via de Firth of Clyde, de Bute Sound en Inchmarnock Water naar de ingang van de Lower Loch Fyne, overeenkomstig de op de Britse zeekaarten nummers 2131 en 2381 aangegeven route. Het bestek werd bijgehouden door peilingen en/of zicht van de wal, van boeien en van lichtbakens. In het orderboek officieren was door de commandant hieromtrent het volgende vastgesteld:

- 'Meer nog dan voor enig ander schip, is het voor een onderzeeboot van vitaal belang dat de positie zo nauwkeurig mogelijk wordt bijgehouden. Bedien u van alle ter beschikking staande hulpmiddelen. In nauwe vaarwateren en nabij de kust wordt de positie iedere 15 minuten in de kaart bijgehouden. In ruim water, buiten zicht van land, wordt de gegiste positie ieder half uur bijgehouden.'

Te 16.42 uur werden in verband met het verminderde zicht - heilig weer -, de navigatielichten alvast ontstoken. De tijd van zonsondergang was die dag 17.33 uur. Te 17.15 uur, na het passeren van de lijn Gantock — Gloch Point, verliet de commandant de brug, alwaar hij zich had bevonden sinds het vertrek van het schip uit Faslane. Naar zijn verklaring was het, onder normale omstandigheden, voor hem gebruikelijk na het passeren van deze lijn in de Firth of Clyde van de brug te gaan. Bij de aanvang van de tweede platvoetwacht te 18.00 uur bevond Hr. Ms. Dolfijn zich ter hoogte van Great Cumbrea Island in de positie 55°47',3 noord en 04°57',9 west. Het schip lag in de koers 191° en de vaart bedroeg nog steeds 12,5 knoop. Het was donker en buiig weer, geheel bewolkt (8/8), matig zicht (internationale schaal 96 = 4-10 kilometer), navigatorische lichten waren goed zichtbaar, de contouren van de kust en de overgang van water naar land waren echter slecht dan wel geheel niet te onderscheiden, vrijwel geen wind en een zwakke ingaande stroom van ongeveer 0,5 mijl. Op de brug bevonden zich de officier van de wacht en de uitkijk, terwijl beneden in de gevechtscentrale de onderofficier van de wacht op post stond bij de plot.



Afb. Canmore: Great Cumbrea Island

Aan boord bleek het volgende navigatiesysteem te worden gevoerd:

- Onder normale omstandigheden bovenwater varende, bevindt de officier van de wacht zich - zonder zeekaart - voortdurend op de brug. Bij zicht van de wal en/of lichtbakens neemt hij, door middel van het op de brug aanwezige en met een pelorus uitgeruste kompas, peilingen en geeft deze door aan de officier van de wacht in de gevechtscentrale, die daar aan de plot waarop de zeekaart ligt, dienst doet. De officier van de wacht zet de peilingen in de kaart af en verricht tevens het verdere kaartwerk ter bijhouding van het bestek, waarna hij de informatie omtrent de verkregen positie en alles wat de officier van de wacht nog meer weten wil, terug meldt. Op de brug beschikt de officier van de wacht naast een kompas tevens over een roerverklikker. Beide instrumenten zijn voorzien van een dimbare nachtverlichting. Verder staat hij met één spreekbuis in verbinding met de officier van de wacht, alsmede met de roerganger, aan welke laatste hij rechtstreeks de telegraaf en roerorders doorgeeft. De commandant verklaarde dat dit systeem bij de onderzeedienst algemeen wordt toegepast en goed voldoet. Het spruit voort uit de omstandigheid dat de brug van een onderzeeboot zich niet leent en ook niet is ingericht om aldaar in de kaart te werken, en zeker niet bij duisternis, waarbij men zich zelf dan nog met een lampje moet bijlichten. Het systeem brengt volgens hem echter wel met zich mee dat, daar tijdens de wacht geen directe gelegenheid bestaat om de kaart te raadplegen, de officier van de wacht zich grondig moet voorbereiden alvorens hij zich naar de brug begeeft. De commandant achtte dit laatste alleen maar een voordeel, omdat de officier van de wacht de kaart nu goed diende te kennen, uit het hoofd dan wel met behulp van vooraf gemaakte en mee te nemen aantekeningen omtrent te sturen koersen, karakters van lichten in volgorde van passeren enzovoorts. De officier van de wacht gedurende de tweede platvoet was een luitenant ter zee der 2e klasse oudste categorie, die aan boord tevens de functie van navigatieofficier vervulde. Hij was in januari 1974 aan boord geplaatst en had voordien, van juni 1972 tot januari 1973, reeds eerder in dezelfde functie op Hr. Ms. Dolfijn gediend. De commandant had betrokkene gedurende deze beide perioden onder zijn bevelen gehad en oordeelde hem afgeoeft om onder normale omstandigheden bovenwater varende zelfstandig de wacht op de brug te lopen. In zijn functie van navigatieofficier had de betrokken officier van de wacht die ochtend, voor vertrek uit Faslane, de diverse koersen voor de opmars van het schip naar het oefengebied in de beide te gebruiken Britse zeekaarten (nummers 2131 en 2381) afgezet, terwijl hij daarna, op een notitiebladje, de

nodige aantekeningen had gemaakt van de op zijn wacht betrekking hebbende navigatorische gegevens. De functie van de onderofficier van de wacht werd tijdens de tweede platvoetwacht vervuld door een korporaal-onderzeebootbestrijdingsdienst. Deze was sinds 10 september 1973 aan boord geplaatst en diende reeds tien jaren bij de onderzeedienst. Naar de commandant verklaarde, wordt deze functie aan boord van onderzeeboten vervuld door korporaals die door eigen zorg, aan boord en op de onderzeedienst, zijn opgeleid om de officier van de wacht bij het voeren van de navigatie te assisteren. Deze taak omvatte onder meer het afzetten van peilingen in de kaart, het maken van een gispositie, het werken met Britse en Nederlandse stroomatlassen ter bepaling van de stroom, het berekenen van zonsopkomst en -ondergang door middel van de Nautical Almanac, het bijzetten en bedienen van de radar voor het nemen van peilingen en afstanden, en het afzetten van deze gegevens. De betrokken korporaal had deze opleiding reeds op een vorige onderzeeboot, met gunstig resultaat, doorlopen; hij beschikte in deze functie over een ruime ervaring en had bovendien een drieweekse cursus op de navigatiegevechtinformatieschool gevolgd. De commandant had hem als een betrouwbaar onderofficier van de wacht leren kennen, consciëntieus en vlug in zijn werk. Tussen de betrokken officier van de wacht en onderofficier van de wacht bestond ten aanzien van de te voeren navigatie de volgende procedure: iedere 15 minuten werden door de officier van de wacht (hij controleerde daarbij zelf ook de tijd) op waarschuwing van de onderofficier van de wacht peilingen genomen, de laatstgenoemde zette dan de peilingen in de kaart en meldde vervolgens de verkregen positie als een ware plaats, dan wel een verbeterde gis of een gis, met de verheid tot het punt van de eerstvolgende koersverandering en eventuele andere van belang zijnde gegevens, terug naar de brug.

Te 18.05 uur kwam de commandant in de gevechtscentrale om de route van opmars, zoals deze door de navigatieofficier in de kaart was afgezet en welke hij nog niet eerder had gezien, te bestuderen. Hij wijzigde de kaartkoers $270^{\circ}/0,6$ mijl Zuid Garroch Head in 232° van $270^{\circ}/0,6$ mijl Cumbrae Elbow, aansluitend op de bestaande koers 303° naar Inchmarnock Water en droeg de onderofficier van de wacht op de officier van de wacht omtrent deze wijziging in te lichten. Hierop verliet de commandant de centrale en begaf hij zich naar de longroom voor het avondeten. Te 18.21 uur passeerde Hr. Ms. Dolfijn, in koers 180° , de engte (1,3 mijl) tussen Cumbrae Elbow en Rumanum Point en kort daarna werd te 18.22 uur koers 232° bepaald, welke leidde naar de ingang tot de Bute Sound. De commandant verklaarde het niet nodig te oordelen, gedurende de passage door deze nauwte, zelf op de brug aanwezig te zijn. Onder de gegeven omstandigheden, met naar hij meende goed zicht van de wal, vertrouwde hij de veilige navigatie van het schip geheel toe aan de betrokken officier van de wacht en de hem assisterende onderofficier van de wacht in de centrale. Te 18.30 uur werd koers veranderd naar 303° en stoomde Hr. Ms. Dolfijn vervolgens, overeenkomstig deze in de Britse kaart 2131 aangegeven route, door de Bute Sound naar Inchmarnock Water. Het weer bleef donker, enigszins heilig en miezerig, en de vaart ongewijzigd 12,5 knoop. Kort na de koerswijziging, te 18.32 uur bleek de verkregen positie - bestaande uit twee peilingen bij logstand 41,7' - ongeveer 0,3 mijl aan bakboord van de koerslijn te liggen. Teneinde het schip weer op de kaartkoers terug te brengen, werd achtereenvolgens te 18.37 uur en te 18.41 uur koers veranderd naar respectievelijk 310° en 315° . Beide koerswijzigingen stonden in het logboek roerganger opgetekend, doch alleen die naar 315° bleek in het scheepsjournaal vermeld te staan.

Te 18.45 uur bevond het schip zich bij de logstand 44,6' in een positie ongeveer 0,1 mijl aan stuurboord van de koerslijn. Deze verkregen plaats was gebaseerd op twee peilingen, vermoedelijk van lichten van de gemeten mijl op Aran Island.

Op advies van de gevechtscentrale veranderde hierop de officier van de wacht te 18.45 uur koers naar de oorspronkelijke koers 303°. Vrijwel tezelfder tijd liet hij, in verband met een naderende bui de radar bijzetten. Hij gaf hiertoe opdracht aan de onderofficier van de wacht, onder mededeling dat de radar echter niet behoefde te worden bezet omdat het zicht goed bleef, maar de positie in de kaart wel regelmatig met behulp van de radarbeeldkast in de gevechtscentrale diende te worden gecontroleerd. Tevens droeg hij de onderofficier van de wacht op, de commandant omtrent de reden en het bijzetten van de radar, alsmede het behoud van een goed zicht, te doen informeren. Ten aanzien van het regelmatig controleren van de verkregen kaartpositie met het radarbeeld, bleken de verklaringen van de officier van de wacht en de onderofficier van de wacht uiteen te lopen. De laatste ontkende namelijk deze opdracht te hebben gekregen; hij had kort na het bijzetten van de radar deze slechts één keer - te 19.25 uur - gebruikt voor het nemen van peilingen, doch nimmer voor het verrichten van bedoelde controles. De officier van de wacht bleek hierop ook geen toezicht te hebben uitgeoefend. Vrij spoedig na het bijzetten van de radar, gaf de officier van de wacht opdracht het voorstoomlicht te doven, aangezien het zó donker was geworden dat dit lichtschijnsel zijn zicht naar voren, als het ware door een waas, belemmerde. Hij verzocht wederom de onderofficier van de wacht ook hierover de commandant te doen inlichten. De algemene weersgesteldheid werd door de officier van de wacht op dat moment als volgt beoordeeld: navigatorische lichten en diverse lichten van huizen aan de wal waren goed zichtbaar, contouren van het land waren alleen te zien tegen een verlichte achtergrond, de kim alsmede de over- gang van water naar land en van land naar lucht was niet te zien, het miezerde en er stond vrijwel geen wind en geen stroom. Behalve het doen waarschuwen van de commandant inzake de door hem getroffen maatregelen, achtte de officier van de wacht de situatie niet van dien aard dat hij het nodig vond zijn navigatieteam te versterken, de radar permanent te doen bezetten, dan wel anderszins hulp te vragen, of eventueel de commandant op de brug te roepen. Hij had volledig vertrouwen in de gevoerde navigatie en in de door de onderofficier van de wacht op de kaart bijgehouden posities, en het nemen van peilingen leverde geen problemen op.

De commandant verklaarde dat hij omtrent beide, door de officier van de wacht getroffen, maatregelen was ingelicht en dat deze hem niet hadden verontrust. Het bijzetten van de radar, zonder dat deze werd bezet - hoewel normaal niet gebruikelijk achtte hij in de gegeven situatie (verwachte regenbui) een goede voorzorg voor het geval het zicht plotseling zou dicht trekken, terwijl het tijdelijk doven van het voorstoomlicht wel vaker voorkwam, in verband met de nadelige invloed hiervan op het nachtzien en hieromtrent een bepaling was opgenomen in het orderboek officieren. Bovendien gingen beide informaties vergezeld van de mededeling dat het zicht van de wal gehandhaafd bleef. Hij zag dan ook geen reden om de toestand persoonlijk op de brug te controleren, dan wel hierover contact op te nemen met de officier van de wacht, er volledig onvertrouwend dat de laatste hem wel zou waarschuwen zodra zich moeilijkheden zouden voordoen. Te 19.00 uur bij logstand 47,4' bevond het schip zich volgens de kaart in een gegiste positie ongeveer 0,1 mijl aan stuurboord van de koerslijn. Blijkbaar was het niet mogelijk geweest hier peilingen van de wal te verkrijgen, althans stonden deze niet in de kaart aangegeven. Ten aanzien van het opschrijven van peilingen verklaarde de onderofficier van de wacht, dat hij alle doorgemelde peilingen van de brug direct met bijbehorende tijd en daarna de logstand op een los aantekenblaadje noteerde. Hij gebruikte hiertoe niet het brugjournaal, omdat dit al gauw zou zijn volgeschreven, zeker varende in een nauw vaarwater.

WORDT
VERVOLGD

Bouwen schepen gebeurt al lang op marinewerf

Het eerste in Den Helder gebouwde marineschip stamt uit 1845

Den Helder *

Bron: Helderse Courant !

Als het aan de marine ligt worden de op komst zijnde onderzeeboten in Den Helder afgebouwd. In het voorstel van Saab-Damen is de afbouw nu nog voorzien in Vlissingen, maar het kan ook op de marinewerf als Defensie dat graag wil. Bouw of afbouw van marineschepen in Den Helder heeft een historie die terugvoert tot halverweg de negentiende eeuw.

In Nederland is de Vlissingse werf Damen Schelde nadrukkelijk in beeld voor de onderzeebootorder. In samenwerking met Saab Kockums, de ervaren bouwer van onderzeeërs. Maar zover is het nog niet. Er zijn meer consortiums in de race. Wel is door de overheid de ambitie uitgesproken dat oorlogsschepen door de marine en het bedrijfsleven samen ontwikkeld dienen te worden. Binnen de Koninklijke Marine wordt daarom gedacht aan het afbouwen van de onderzeeërs op het Marinebedrijf te Den Helder. Dat zal het bedrijf tijdens de bouwfase de noodzakelijke kennis opleveren voor het toekomstige onderhoud op de Helderse werf.

Zelfstandig

Samenwerking tijdens de bouw van oorlogsschepen tussen de marine en particuliere bedrijven is van alle tijden. Maar ooit bouwde de marine haar vloot geheel zelfstandig op de eigen werven. Zo liet de Admiraliteit in de zeventiende eeuw op Kattenburg in Amsterdam een grote scheepstimmerwerf aanleggen. Meer dan zeshonderd schepen gingen van de hellingen te water. Waaronder het beroemde vlaggenschip Hollandia van Cornelis Tromp.

Banka

In Den Helder liep het eerste gebouwde schip op 8 april 1845 feestelijk van stapel. Onder luid gejuich van de vele toeschouwers gleed de schoener Banka statig van de rijkswerfhelling af. Er zijn in de periode 1845-1860 vier marinevaartuigen in Den Helder gebouwd. Waaronder de Banka, de driemaster Makassar, het schroefstoomschip Prinses Maria en een instructievaartuig kanonneerboot. De scheepshellingen bevonden zich tegenover de Zuidstraat. Van de werkplaatsen is de Mastenloods (gebouw 66) behouden gebleven. De Helderse bouwperiode was slechts van korte duur. Een nieuwe ordervdeling gaf aan dat nieuwbouw in Amsterdam moest plaatsvinden. De werf in Den Helder verrichtte wel de afbouw werkzaamheden.



Particulier

Vanaf de jaren 1900 nam de bouw van schepen op de rijkswerven sterk af. Door veranderde inzichten van de regering stelde men particuliere werven in de gelegenheid marineschepen te bouwen. Uiteindelijk ging het groter materieel in zijn geheel naar particuliere werven. Zo liepen in de jaren 1910 van De Schelde te Vlissingen en Feyenoord te Rotterdam acht torpedo- bootjagers van stapel. De Schelde bouwde in 1906 ook de eerste onderzeeboot, de Luctor et Emergo die later als Hr. Ms. Onderzeetorpedoboot O1 in dienst kwam bij de Koninklijke Marine.

Herstel en onderhoud van de marineschepen bleef onveranderd hoofdtaak van de rijkswerf.

Desondanks werd in Den Helder op Willemsoord in 1917 een brandweervaartuig annex sleepboot gebouwd, bestemd voor eigen gebruik op de werf. En er werd een klein verbindingsvaartuigje gebouwd. Ongetwijfeld zal de ambitie van de Helderse werf bij de bouw een rol hebben gespeeld. Het toonde aan dat nieuwbouw van kleinere schepen uitstekend paste binnen het bedrijf. En ja, nadat een aantal jaren geen nieuwbouw op de rijkswerven plaatsvond stond in de Marinebegroting van 1920: 'Op 's rijkswerf te Willemsoord zal als proef worden overgegaan tot de aanbouw van klein materieel. Bij aanvullende begroting zullen de nodige fondsen worden aangevraagd voor het maken van hellingen'. Kortom, de minister had het voornemen om op de Helderse werf schepen in de grote van mijnenleggers en loodsvaartuigen te laten bouwen. De enige beperking voor de rijkswerf was dat het personeel niet mocht worden uitgebreid en dat de bouw als stopwerk moest worden ingepland. Door de beschikbaar gestelde financiën kwamen er moderne machines op de werf die het mogelijk maakten op efficiënte wijze te bouwen. De aanleg

van twee nieuwe scheepshellingen vond in 1922 plaats. De werf was gereed om het eerste schip op stapel te zetten. Niet veel later werd op 6 maart 1923 de kiel van loodsboot No.16 gelegd.

Tewaterlating

‘Thans is de bouw van loodsboot No.16 reeds zo ver, dat de tewaterlating binnenkort zal kunnen plaats hebben’, aldus een ooggetuigenverslag. ‘Het te water laten is altijd een gewichtig moment voor de bouwmeesters en een interessant gezicht voor de toeschouwers’. Zaterdag 18 augustus 1923 gebeurde het. Eerst langzaam, dan steeds sneller schoot het schip de helling af. In verband met de korte uitloop in het Natte Dok waren kettingen aangebracht. In deze kettingen waren stukken loos gemaakt door op enige afstand van elkaar gelegen schalmen met touwen te verbinden. Bij het aflopen moesten deze verbindingen stuk getrokken worden. Hiermee werd de vaart van het schip vertraagd en er ten slotte uitgehaald. Binnen enkele seconden was alles gebeurd en lag de loodsboot te water.



Na de Tweede Wereldoorlog werd met financiële steun van het Marshallplan voor Amerikaanse rekening op de Helderse werf vijf patrouillevaartuigen gebouwd. Het Marshallplan was een omvangrijk materieel hulplan op initiatief van Amerika. Het was gericht op de economische wederopbouw van de door de oorlog getroffen landen in



Europa. In de jaren 1954-1955 vond de bouw van de vaartuigen plaats. De casco sectiedelen werden in de grote scheepmakerswerkplaats gebouwd, op de helling vond de afbouw plaats. De schepen werden bekend als de Balderklasse en kregen de namen Balder, Bulgja, Freyr, Hadda en Hefring.

Tewaterlating patrouillevaartuig Hr.Ms. Balder 1954 Vlagvertoon

Behalve patrouilles verrichtten de vaartuigen ook visserij inspectie, vlagvertoon en

opsporing en red- dingacties. Woensdag 25 februari 1954 werd de Balder te water gelaten. De doop verrichtte de echtgenote van kapitein ter zee Russel S. Hitchcock, hij was marine-attaché voor de Amerikaanse regering en hield toezicht op de bouw van de schepen. Onder aanwezigheid van vele autoriteiten en werf personeel gleeed het ranke schip de helling af. Augustus 1954 vond de officiële overdracht plaats. Met het commando: ‘Vlag, geus en wimpel hijsen’, stelde de commandant het schip in dienst.

Marinebedrijf

Tijdens de periode 1920-1985 kwam de rijkswerf tot 116 bouwnummers van nieuwbouwprojecten. Dat varieerde van pontons en dekschuiten tot sleepboten, mijnnevegers, betonningsvaartuigen en lichtscheperen. Bouwnummer 34 uit het jaar 1952 is lichtschip Texel dat in de Museumhaven Willemsoord ligt.



Masten

Vanaf de jaren zeventig werden op de werf geen zeegaande schepen meer gebouwd. Wel pontons en dekschuiten. De opdrachten gingen om economische redenen naar de particuliere scheepswerven.

Toch vond er nog op kleine schaal nieuwbouw plaats. In de grote casco constructiehal van het Marinebedrijf op de Nieuwe Haven werden dit decennium in opdracht van scheepswerf Damen Schelde een aantal grote masten gebouwd. Bestemd voor nieuwbouw marineschepen. Waaronder voor de Hol-landklasse en Karel Doorman.



DE WACHTKAMER

De “kijkdagen” zitten er officieel op, maar Willem knijpt hem nog wel een beetje.

Vorige week lag hij nog in Santos, gisteren is hij na elf maanden op die pokkeschuit naar huis gevlogen vanuit Rio de Janeiro.

En nu zit hij, op zijn eerste ochtend in Holland in de wachtkamer van zijn huisarts, die al twintig jaar zijn officiële huisarts is, maar hij heeft hem nog nooit eerder ontmoet; hij was altijd zo gezond als een vis.

Maar vanmorgen kreeg hij een pijnlijke scheut tijdens het plassen en er zit ook een vreemd knobbeltje aan de zijkant van zijn geslachtsdeel.

Aan de ene kant is het wel prettig, dat hij niet aangewezen is op de meestal dronken eerste stuurman, die er dan heel gewichtig een dik boek bijhaalt, maar iedere verdachte patiënt een penicillinebehandeling geeft, die hij dan persoonlijk inspuit.

Alhoewel, die eerste stuur had wel een goede spuitervaring.

De waldokters laten het meestal aan hun assistentes over, dat zijn vaak stagiaires, die de voorkant van een spuit nog niet van de achterkant weten te onderscheiden.

De patiënten, die de wachtkamer met hem delen zien er ook niet echt vrolijk uit.

Op zijn “Goeie morgen” werd totaal niet gereageerd.

Maar het zijn natuurlijk walslurven, die zijn allemaal een beetje achterkuttig.

Naast hem zit een ouwe man van zo’n jaar of zestig te rochelen, alsof hij er elk moment in kan blijven.

Gelukkig komt er een fris jong meisje van zo’n jaar of achttien binnen.

Ze zegt vriendelijk: “Goede morgen”, haar groet wordt wel beantwoordt.

Ze gaat in een stoel tegenover Willem zitten en die ziet opeens, dat de mode in Holland wel heel erg in zijn voordeel veranderd is.

Die hoeveelheid mooi been zag hij altijd alleen maar in Brazil en Japan en dan nog alleen maar in de havenkroegen, waar hij altijd kwam.

“Ook goeie morgen”, zegt hij enthousiast, maar ze reageert helemaal niet.

Een doordringend zoemertje gaat en er maken twee mensen aanstalten om de wachtkamer binnen te gaan. Een fragiel oud vrouwtje en een hinkende sportman beginnen voor de deur een discussie, over wie er het eerst aan de beurt is.

“Ik hield de deur voor U open, toen ik als eerste aankwam” stelde de voetbalknie. “Maar ik was voor U in de wachtkamer en wie het eerste komt, het eerste maalt” kijft de ouwe taart.

“De eersten zullen de laatsten zijn” spreekt Willem wijs en meteen krijgt hij de hele wachtkamer over zich heen.

“Waar bemoei jij je mee”, schreeuwt het rochelende ouwe baasje en ook het meisje met de mooie benen vindt, dat hij zich er buiten moet houden.

De doktersassistente komt op het lawaai af en krijgt een dreun van een afgezwaaide handtas tegen haar hoofd en gaat terstond knock-out.

De dokter komt zijn spreekkamer uitrennen en ontfermt zich over zijn assistente.

De ruziemakers gaan stilletjes weer op hun stoel zitten.

Omaatje krijgt toestemming van de geblesseerde spits om de volgende te zijn en de rest van de wachtkamer vraagt aan zijn buurman: “Was ik voor, of na U” ?.

De oldtimer gaat weer rustig door met rochelen, de mooie benen worden over elkaar geslagen, maar Willem kan de kleur van haar slipje net niet onderscheiden.

Als hij haar voor laat gaan kan hij het natuurlijk aan de dokter vragen, maar die ziet hem al aankomen, met zijn vermoedelijke druiper.

Toch wel een mooi vak: dokter. Terwijl hij naar de mooie benen staart stelt hij zich voor, dat hij daar binnen in een mooie witte jas achter een bureau zit en die Miss Leg komt binnen en verklaart last van haar keel te hebben.

“Kleed U zich maar eens helemaal uit” zouden zijn eerste woorden zijn.

En nog geld verkrijgen ook!

Inmiddels is de assistente opgekalefaterd en strompelt het ouwe lijk de spreekkamer binnen.

De rochelaar rochelt maar door.

Het mooie meisje heeft hem een vernietigende blik toegeworpen, alsof zij zijn gedachten heeft gelezen.

De deur gaat open en een hoogzwangere vrouw schrijdt binnen.

Automatisch springt Willem op om zijn plaats aan te bieden maar met een minachtende blik naar Willem neemt de toekomstige moeder plaats op een van de vrije stoeltjes.

Elf maanden aaneen op zo'n boot doet je toch wel vervreemden van de normale sociale samenleving.

“Ik rot maar op” denkt Willem, “Ik ga wel naar Amsterdam daar heb je zo'n drop-in spreekuur voor geslachtsziekten.

En als het loos alarm is, kan ik meteen naar de wallen. Met een condoom.



tot volgende week...