

## Redactie

Arie Krijgsman

Vijverlaan 101

3319 SN Dordrecht

e-mail:

[arcon46@kpnmail.nl](mailto:arcon46@kpnmail.nl)

telefoon

tussen 10.00 en

16.00 uur

078-7504575

b.g.h.

06-25160899

[www.tenanker.com](http://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 31 – 6e jaargang – 4 augustus 2023



Het KIM 1952

Van s'Lands Vloot tot Koninklijke Marine ( 15 )

De onderzeeboot en zijn bestrijding

Helden van weleer – Pieter Bitter

Instappen – Ouwehoeren.

De Amerikaanse Marine slachtoffer van “ Unificatie “

Oorlogsschepen der belligerenten ( III) en (IV)

Een patiënt verhaalt bij 50 jaar tandheelkundige dienst

Indië reportage 1947 deel 2

Reisverslag Smaldeel 5 mei 1968

Complicatie Indisch Journaal deel I

Nederlandse Marineraad / Hr.Ms. Dolfijn deel 2

Bootsman “spring naar de wal”

Gewichtig gesprek

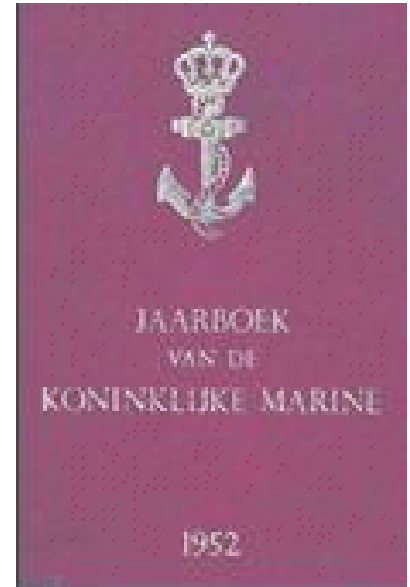
# HET KONINKLIJK INSTITUUT VOOR DE MARINE.

Commandant:  
kapitein ter zee J. K. Muller.

## Algemeen.

De opleiding adelborsten, welke in 1940 gedeeltelijk was gemobiliseerd en met de eerste oorlogsdag werd gestaakt, heeft gedurende de oorlogsjaren plaats gehad deels te Surabaya deels in Enys-house in het Verenigd Koninkrijk. In Mei 1946 werd de opleiding te Den Helder wederom ter hand genomen. Er werd begonnen met een verkorte noodopleiding, welke zou eindigen ultimo December 1947. In September 1946 werd wederom een aantal adelborsten tot de opleiding toegelaten, nu voor de normale driejarige cursus. In de daarop volgende jaren werden steeds in de maand September de nieuwe jongste jaars adelborsten tot het Koninklijk Instituut voor de Marine toegelaten.

De leeftijd der adelborsten van de noodopleiding varieerde van 19 tot 26 jaar in verband met de omstandigheid, dat velen eerst thans de mogelijkheid voor zich zagen geopend, een marineloopbaan te beginnen. Wel waren er onder deze adelborsten jongelieden, die al enige diensttijd als OVW-er hier te lande of in overzeese gebiedsdelen achter de rug hadden. Bij de in September 1946 aangenomen adelborsten varieerde de leeftijd al van 17 tot 22 jaar, in daarop volgende jaren werd het percentage aangenomen adelborsten, dat ouder was dan 21 jaar, steeds kleiner.



Sedert September 1949 worden Indonesische en Belgische adelborsten in opleiding genomen. Deze buitenlandse adelborsten vallen onder dezelfde huishoudelijke en militaire maatregelen van orde en discipline als de Nederlanders. Zij zijn buitengewoon lid van het Korps. De verstandhouding tussen de verschillende nationaliteiten is goed.

## Huisvesting.

De aantallen adelborsten, na de oorlog in opleiding, zijn per jaar groter dan voor 1940. Reeds spoedig werd daarom overgegaan tot uitbreiding van de instituutsgebouwen, het oude complex was te klein geworden om ruimte te bieden voor slaapgelegenheden, leslokaliteiten, recreatie en eetzaal. Op de plaats van het oude marine-hospitaal verrees een nieuw gebouw, uitsluitend bestemd voor studie. Het bevat leslokalen in twee verdiepingen. De bovenverdieping bevat studiekamertjes. In dit gebouw is ook een leslokaal, waar diverse afdelingen gelijk les krijgen, amfitheatersgewijs gebouwd. Een laboratorium is aanwezig voor natuurkunde, voorts o.a. een electro praktijklokaal, torpedolokaal en op zolder een afdeling, speciaal ingericht voor splitsen, knopen en ander schiemanswerk. Het gebouw werd in 1949 in gebruik genomen. Sedertdien is het oude hoofdgebouw uitsluitend bestemd voor recreatieruimte, eetzaal en slaapzaal. De amusementszaal werd tweemaal zo groot gemaakt.

Tevoren was al gebleken, dat de slaapzaalruimte te gering was. De bovenverdieping van het machinelaboratorium, destijds bestemd voor klasselokalen voor de M.S.D.-adelborsten en voor de eerste „studiekamertjes”, werd ontruimd en door wegbreken van muren ingericht als slaapzaal.

De instituutbibliotheek werd ondergebracht in de benedenverdieping van de aula. In het hoofdgebouw zal de ruimte, destijds bestemd voor bibliotheek, worden ingericht tot ontvangkamer of eventueel receptiezaal.

Het aulagebouw verrees in de jaren 1938/1939 op de plaats, waar voorheen o.a. de kegelbaan stond. Het gebouw bevat thans de grote en de F.M. van Hall-bibliotheek, op de eerste verdieping de aula, die ook als bioscoop kan dienen, en een aantal kleine vertrekken, bestemd voor divisiechefs. In de kelder van dit betonnen gebouw is de waskelder ingericht.

## Onderwijs.

De hiervoor reeds genoemde belangrijke vergroting van de aantallen adelborsten leidde tot de instelling door de minister van marine van een nieuwe functie: hoofd van het theoretische onderwijs.

Van 1946—1951 werden adelborsten voor de vliegdienst tot de opleiding toegelaten. Na 1950 verviel deze afzonderlijke opleiding en worden uit de luitenants ter zee officieren geselecteerd voor de vliegdienst, die dus na benoeming tot officier zich gaan bekwamen voor vlieg- en/of waarnemersbrevet. In 1950 werd een begin gemaakt met de aanneming van adelborsten voor de electrotechnische dienst.

De cursustijd voor adelborsten voor de administratie werd verlengd van twee tot drie jaren, zodat deze adelborsten thans gelijktijdig met hun jaargenoten der overige dienstvakken worden benoemd, en er gelegenheid bestaat aandacht te wijden aan de militair-technische vakken. Voor officieren werden de volgende cursussen ingesteld: cursus wapentechniek (voorbereiding tot éénjarige studie te Delft), applicatiecursus zeeofficieren, applicatiecursus voor officieren van het korps mariniers, applicatiecursus voor officieren van de technische dienst en applicatiecursus voor officieren van administratie. Eveneens hebben jaarlijks plaats de opleidingen van adspirant-reserve-officieren voor speciale diensten en van adspirant-reserve-officieren voor de codedienst, terwijl een enkele maal ook de eerste militaire vorming van adspirant-officieren vlieger en adspirant-reserve-officieren waarnemer bij het Koninklijk Instituut plaats vond.

Ten aanzien van de adelborsten verdient nog vermelding, dat de oudstejaars-kruisreis van vóór de oorlog vervallen is; als gedeeltelijke vervanging wordt thans gedurende de gehele cursus elke 14 dagen één middag gevaren en geoefend ter rede van Den Helder.

Teneinde het onderwijs in overeenstemming te houden met de hedendaagse eisen, heeft de lijst der theoretische vakken wel een belangrijke wijziging ondergaan, vergeleken bij die van voor de tweede wereldoorlog. Nieuwe vakken werden ingevoerd, bestaande afgevoerd, andere samengevoegd of anders benoemd.

Zo werden de vakken zeevaartkunde, cijferen, meteorologie en oceanografie samengevoegd tot het vak navigatie; torpedokennis en mijnen werd onderwaterwapenen; ketels en zuigermachines, turbines en motoren voor adelborsten voor de zeedienst heet thans machinekamerkennis; radiotechniek werd radio-radartechniek; zeevaartwetenschappen en zeevaartwetenschappen werden samengevoegd tot maritieme visie; gasdienst is vervallen; Maleis is vervallen voor Nederlandse adelborsten, doch de Indonesiërs krijgen nog Indonesisch; land- en volkenkunde heet thans algemene oriëntatie; Frans en Duits zijn vervallen; verbindingdienst werd ingevoerd, maatschappijleer werd ingevoerd als een verzamelnaam voor psychologie, sociologie en bedrijfseconomie; scheikunde verviel voor zeedienst, doch de technische dienst behield chemische technologie. Voor alle adelborsten werd het vak godsdienstkennis ingevoerd. Voor de adelborsten voor het korps mariniers vervielen de vakken tactiek Indië en militaire aardrijkskunde Indië; de vakken reglementen en dienstvoorschriften worden nu gegeven onder de naam algemene zaken; de vakken geodesie en topografisch tekenen vallen onder militaire aardrijkskunde; scheikunde verviel. Voor de technische dienst en de administratie werd ingevoerd het vak bedrijfseconomie, voor de administratie bovendien boekhouden.

Aan de in 1950 ingestelde electrotechnische dienst worden navolgende vakken gedoceerd: wiskunde (hogere wiskunde en analytische meetkunde), natuurkunde, electriciteitsleer en electrotechniek, mechanica, mechanische technologie, radio-radartechniek, militair straf- en tuchtrecht, scheepsbouw, nautische militaire onderwerpen, machinekamerkennis, maritieme visie, artillerie (speciaal vuurleidinginstallaties), bedrijfseconomie, Engels, algemene oriëntatie, godsdienstkennis, algemene zaken, technisch tekenen, materiaalbewerking; verder is een belangrijk aantal uren uitgetrokken voor praktijk electrotechniek en praktijk radio-radartechniek in de laboratoria van het Koninklijk Instituut en voor praktische militaire vorming, terwijl eveneens nog uren beschikbaar zijn voor de diverse vormen van sport.

## **Sport.**

Vele takken van sport worden door de adelborsten beoefend. Het janusleven van voorheen is weer in ere hersteld. De roei- en zeil- sport neemt o.a. een belangrijke plaats in. In 1946 werd begonnen met het jacht „Kijkduin”, waarna werd uitgebreid met de jachten „Falga” en „Watergeus”. Het roeimateriaal werd zo goed mogelijk opgeknapt en najaar 1946 werd weer met de roeitraining begonnen. Ook het sloepzeilen werd weer ter hand genomen en in deze tak van sport worden weer regelmatig lessen gegeven.

Bij de volgende roeiwedstrijden wisten de adelborsten zich te onderscheiden: in Mei 1948, Mei 1949 en Mei 1950 tegen de studenten van het Nederlands Opleidingsinstituut voor het buitenland. (Met deze studenten hebben de adelborsten jaarlijks een sportontmoeting). Zeilwedstrijden beperkten zich hoofdzakelijk tot wedstrijden in de omgeving van Den Helder. Bij de HWN-wedstrijd in sloepzeilen op het Amstelmeer in 1948 werd de eerste prijs behaald. Ook bij daarop volgende wedstrijden werden door de adelborsten successen geboekt: in 1949 HWN- en marine-wedstrijden Loosdrecht (BM) de 2e plaats; in 1950 HWN-najaarswedstrijd 1e en 2e plaats; in 1951 sloepzeilen Amstelmeer: 1e t/m 4e plaats, uit een veld van 10 sloepen; aanmoedigingswedstrijden B2-sloepen te Amsterdam: 1e, 3e en 6e plaats uit een veld van 15 sloepen; in 1952 werden de beide wedstrijden voor BM's op het Amstelmeer door de adelborsten gewonnen.

Voorts werden vanaf 1951 vele onderlinge wedstrijden georganiseerd en de wedstrijd om de Ouderprijs weer ingesteld.

Met hockey, handbal, volleybal, rugby spelen de adelborsten met succes in de betreffende competitie mee.

## **Kleding, diversen.**

De adelborsten van de verkorte noodopleiding werden gekleed in Atjeh-tenu. Te beginnen met de opleiding van September 1946 werd echter het baadje weer uniform. In 1950 werd wederom aangevangen met de (in bruikleen) verstrekking van de ponjaard, welke dus na het beëindigen van de opleiding weer moest worden ingeleverd. Vanaf 1953 mag de ponjaard in eigendom worden behouden. Daags tenue is na de oorlogsjaren geworden het z.g. „battledress”, dus buis en broek van donkerblauwe serge. De witte werkkleding bij roeien, zeilen etc. is vervangen door de blauwe overall. Vanaf December 1952 werd een oude traditie hersteld: het uitreiken van beloningen aan daarvoor in aanmerking komende adelborsten. Het kroontje is thans voor adelborsten der onderscheidene jaren hetzelfde, t.w. van gouddraad met idem lauwertak. Tevens werd in 1952 wederom overgegaan tot het uitreiken van het gouden horloge met inscriptie, zijnde een prijs, door de Minister van Marine uitgereikt aan de adelborst van het oudste jaar (voor zijn benoeming tot officier), die door karaktereigenschappen en studieresultaten het meest hiervoor in aanmerking komt. Het horloge werd dit jaar uitgereikt aan de sergeant-adelborst voor de technische dienst J. Rietman.

Door captain John A. Gade U.S.N.R. werd een bedrag geschonken aan het Instituut; de bedoeling van de gever is, dat jaarlijks uit de renteopbrengst van dit fonds een officiers-sabel met toebehoren wordt aangeschaft. De sabel wordt uitgereikt aan de adelborst van het oudste jaar, die bij zijn benoeming tot officier het hoogste cijfer heeft behaald voor wat betreft de beoordeling „algemene geschiktheid voor officier” en „resultaat praktische tijd”. De eerste

„John A. Gade-prijs” werd uitgereikt in 1952 aan de sergeant-adelborst voor de zeedienst S. C. Gooszen. De namen der betrokkenen worden gegraveerd in een koperen plaat, aangebracht in de amusementszaal adelborsten.

Het jaarlijks te houden Assaut werd in 1952 gevierd op 14 en 15 November.

## **Zakgeld.**

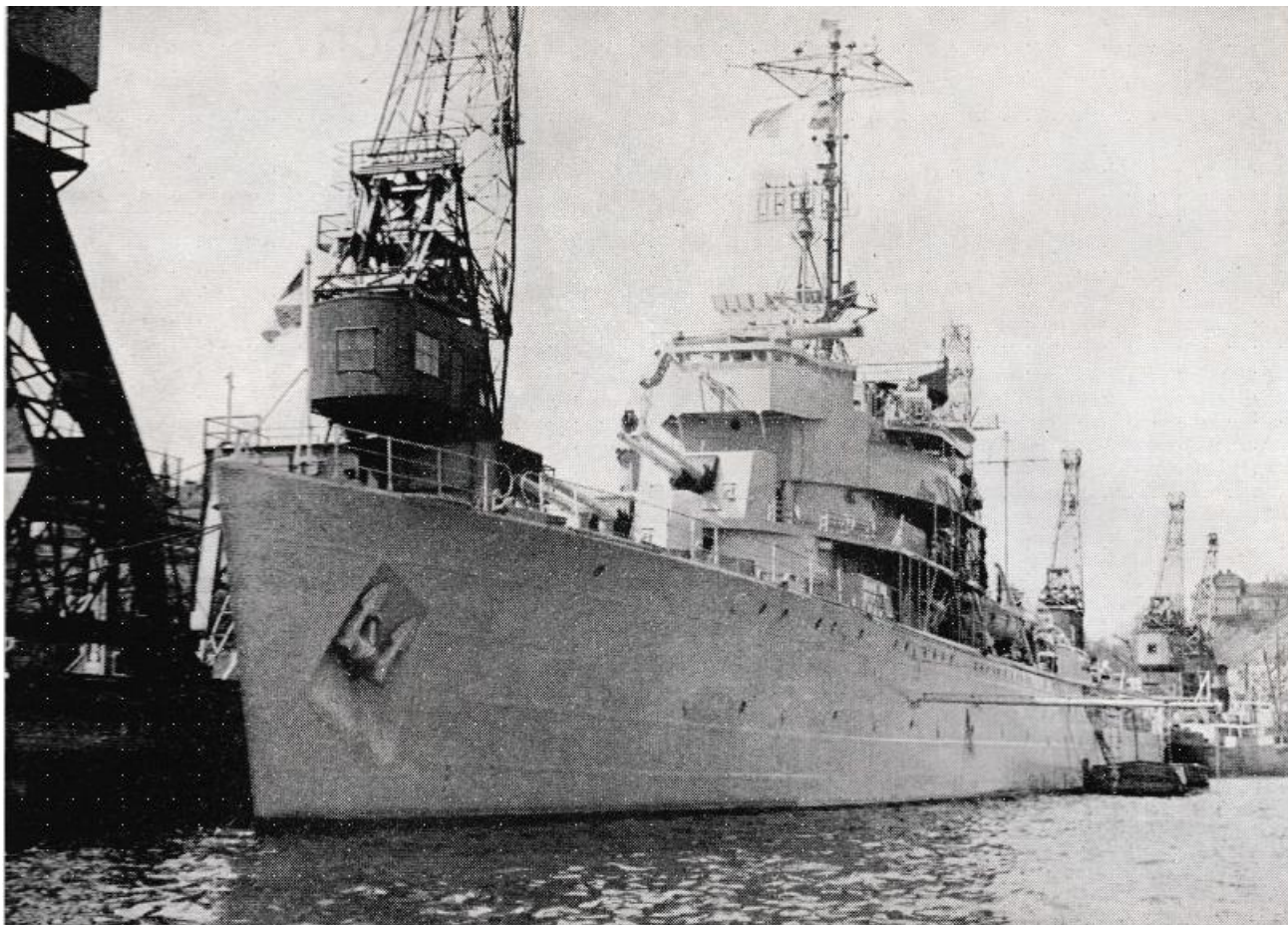
Vergeleken met 1939 reeds vermeerderd, werd na 1949 het zakgeld vastgesteld op *f* 5,—, *f* 4,— en *f* 3,— per week voor adelborsten met de rang van resp. sergeant, korporaal en de stand van matroos. Gedurende detacheringen wordt dit bedrag verdubbeld. Gedurende verblijf in het buitenland en ten Zuiden van de Noorderkeerkring kan de minister van marine incidenteel toestemming verlenen voor verdere verhoging der zakgelden.



---

# VAN 'S LANDS VLOOT TOT KONINKLIJKE MARINE (DEEL 15)

## Immobiele schepen (vervolg)



*Hr. Ms. Tromp*

### **Hr. Ms. Tromp (A 878)**

*Dit embleem is ontleend aan het wapen van Maarten Harpertszoon Tromp (1598—1655), waarmee hij in 1640 werd begiftigd door de Koning van Frankrijk, Lodewijk XIII, toen deze hem verhief tot Ridder van St. Michiel, „ter gedachtenisse van den victorieusen Zeestrijd, bij hem op zijne Majesteits ende dezer Landen vyanden, verkregen”.*

*Deze „victorieuse Zeestrijd” was de beroemde slag bij Duins in 1659, waar Tromp de Spaanse Armada geheel versloeg en uit elkaar joeg.*

LOGEMENTSCHIP. — Standaard waterverplaatsing 4.000 ton; grootste lengte 132 meter; grootste breedte 12,4 meter; gemiddelde diepgang 4,8 meter.

Had in zijn voormalige kwaliteit als „lichte kruiser” (C 804) een machinevermogen van 56.000 apk, een maximum snelheid van 32 mijl en een bemanning van 449 koppen. De bewapening van Hr. Ms. Tromp bestond toen uit 6 kanons van 15 cm; 4 kanons van 7,6 cm; 8 mitrailleurs van 40 mm en 2 mitrailleurs van 20 mm.



*Hr. Ms. Tromp*

Hr. Ms. Tromp bevond zich bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog in Nederl. Indische wateren. Verrichtte na 10 Mei 1940 konvooreizen in de Indische oceaan om op 1 Februari 1942 ingedeeld te worden bij de Combined Striking Force. Nam deel aan de actie's bij Kangean, Banka en Billiton, maar werd op 20 Februari 1942 tijdens nachtgevecht in straat Badoeng (Bali) zwaar beschadigd. Trad na herstel (1944) actief op bij acties tegen Sabang, Soerabaja, Sabangbaai en Padang. Speelde eveneens een rol gedurende de landing bij Rangoon, bij het bombardement van de Adamanen en Nicobaren en de herovering van Balikpapan. Het was het eerste Nederlandse oorlogsschip, dat na de Japanse capitulatie, op 16 September 1945, te Batavia aankwam. Het schip werd met de Koninklijke vermelding bij Dagorder onderscheiden.

Hr. Ms. Tromp werd op 1 April 1953 als „lichte kruiser” van de operatieve sterkte afgevoerd en als „logementschip” in gebruik genomen.

Genoemd naar de beroemde luitenant-admiraal van Holland en West-Friesland Maarten Harpertszoon Tromp, die gedurende zestien jaar (1637-1653) het bevel gevoerd heeft over de zeemacht van de Staat en in vele gevechten, waaronder acht grote zeeslagen, onze vloot heeft aangevoerd

Op 10 Augustus 1653 werd Tromp dodelijk gewond in de zeeslag bij Ter Heide.

In dienst gesteld: 18 Augustus 1938.

### **Hr. Ms. JACOB VAN HEEMSKERCK (A 879)**

*Dit embleem is ontleend aan het wapen van vice-admiraal Jacob van Heemskerck (1567—1607), zoals dit voorkomt op zijn grafmonument in de Oude Kerk- te Amsterdam,*

LOGEMENTSCHIP. — Standaard waterversplaatsing 4.150 ton; grootste lengte 132 meter; grootste breedte 12,4 meter; gemiddelde diepgang 4,8 meter.

Had in zijn voormalige kwaliteit van „Luchtverdedigingskruiser” (C 803) een machinevermogen van 56.000 pk, een maximum snelheid van 32 mijl en een bemanning van 464 koppen.

De bewapening van Hr. Ms. Jacob van Heemskerck bestond toen uit 10 kanons van 10,2 cm; 8 mitrailleurs van 40 mm en 4 mitrailleurs van 20 mm.

Werd bij de Duitse invasie in Nederland op 10 Mei 1940 vervroegd in dienst gesteld. Week uit naar Engeland om in Juni van dat jaar Hr. Ms. Sumatra met H.K.H. Prinses Juliana en de twee oudste prinsesjes aan boord naar Canada te begeleiden. Na terugkeer op de Staatswerf te Portsmouth verbouwd tot luchtverdedigingskruiser. Verrichtte gedurende 1941 escortendiensten in de Atlantische oceaan en Ierse zee. Vertrok in Januari 1942 naar Nederl.-Indië en werd ingedeeld bij de Eastern Fleet. Verrichtte van Januari tot Juni 1944 konvooidiensten in de Middellandse zee. Na de oorlog viel Hr. Ms. Jacob van Heemskerck de eer te beurt om ons koninklijk paar in November 1950 naar Engeland te brengen voor een officieel staatsbezoek. Het schip werd op 1 October 1954 als „luchtverdedigingskruiser” van de operatieve sterkte afgevoerd en als „logementschip” in gebruik genomen.

Bij haar eerste officiële bezoek aan de Koninklijke marine, werd H.K.H. Prinses Beatrix op 5 September 1955 aan boord van Hr. Ms. Jacob van Heemskerck ontvangen.



*Hr. Ms. Jacob van Heemskerck*

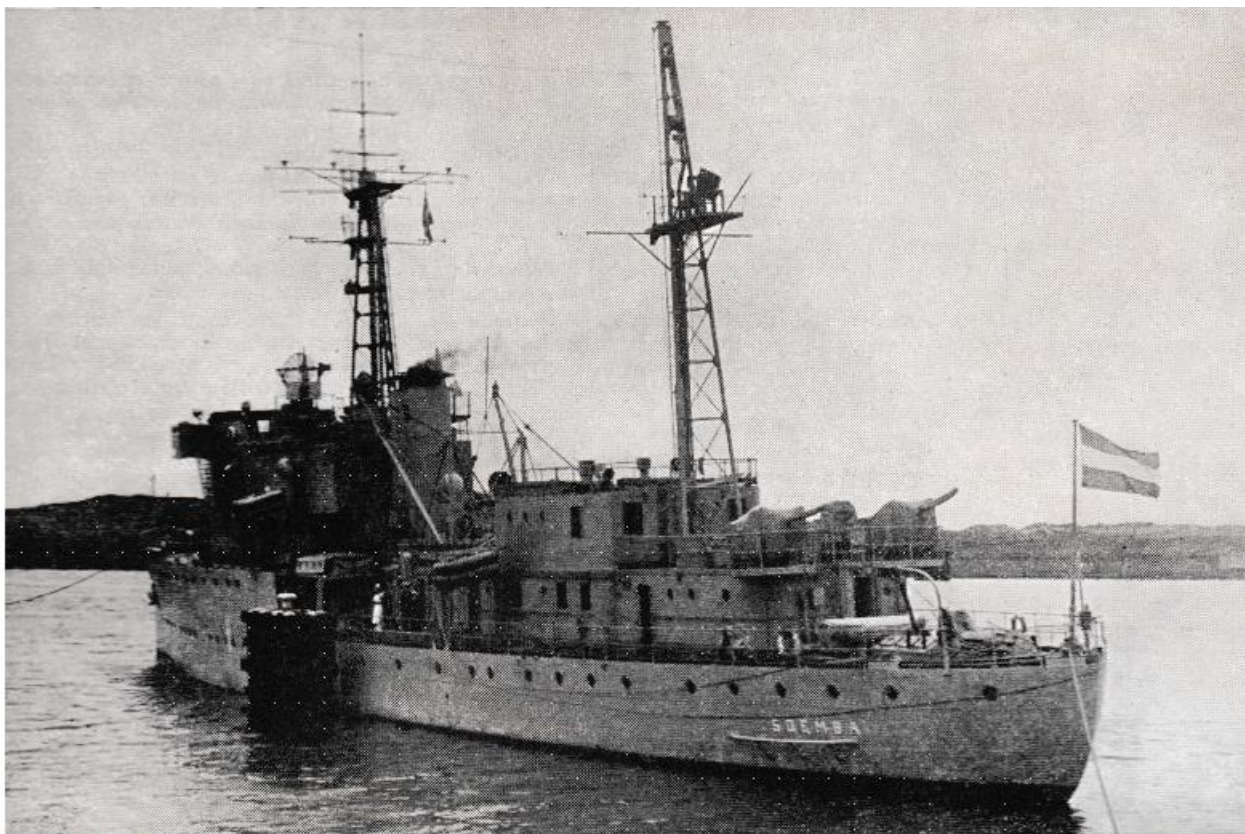


Genoemd naar Jacob van Heemskerck, een veelzijdig zeeman, wiens naam als ontdekkingsreiziger (overwintering op Nova-Zembla), als pionier van de handel, als koopman, als navigator en als aanvoerder van de oorlogsvloot met gulden letters in de geschiedenis van het Nederlandse zeewezen geboekstaafd staat. Hij sneuvelde bij de slag in de baai van Gibraltar in 1607.

In dienst gesteld: 10 Mei 1940.



*Hr. Ms. Jacob van Heemskerck*



*Hr. Ms. Soemba*

## **Hr. Ms. SOEMBA (A 891)**

*Vertaling embleemspreuk: „Zo werp ik pijlen”.  
Het embleem stamt uit de tijd, dat Hr. Ms. Soemba nog radaropleidingsschip was, zodat de symbolen voorkomend in dit embleem ontleend zijn aan het onderscheidingsteken voor het brevet „radioafstandspeiler-plot”.*

*De opleiding tot dit brevet vond eertijds voor een groot gedeelte aan boord van Hr. Ms. Soemba plaats, welk schip speciaal voor dit doel was uitgerust.*



*Hr. Ms. Soemba*

LOGEMENTSCHIP. — Standaard waterverplaatsing 1.486 ton; grootste lengte 75,6 meter; grootste breedte 11,5 meter; gemiddelde diepgang 3,7 meter.

Had in zijn voormalige kwaliteit van „Radaropleidingsschip” een machine vermogen van 2.000 apk, een maximum snelheid van 15 mijl en een bemanning van 185 koppen.

De bewapening van Hr. Ms. Soemba bestond toen uit 2 mitrailleurs van 40 mm en 2 mitrailleurs van 20 mm.

Hr. Ms. Soemba bevond zich bij het uitbreken van de oorlog in Nederlands-Indië. Het nam in 1942 deel aan de bewakingsdienst van Straat Soenda, om na de bezetting van Indie door de Japanners behouden in Colombo te arriveren. Werd aldaar ingedeeld bij de „Hormuz-Force” aan de ingang van de Perzische golf, om op het eind van 1942 ook deel te nemen aan konvooidiensten in de Indische Oceaan.

Vertrok eind April 1943 naar de Middellandse zee, waar Hr. Ms. Soemba o.m. deelnam aan de ondersteuningsactie bij de landingen op Sicilië in Juli 1943.

Bij de landingen te Normandïe op 6 Juni 1944 nam Hr. Ms. Soemba deel aan de voorafgaande bombardementen om ook bij latere landingen op dit deel van Frankrijk een actieve rol te spelen. Tesamen met het zusterschip Hr. Ms. Floris stonden deze beide schepen in de oorlog bij de Engelsen bekend als de „Terrible Twins”.

Werd bij Koninklijke Vermelding bij Dagorder onderscheiden.

Werd in de jaren 1945/1946 verbouwd tot radarinstructie schip en in 1956 tot logementschip.

In dienst gesteld: 12 April 1926.



*Wordt vervolgd*

Bron: 1957



---

# De ONDERZEEBOOT

## En zijn bestrijding

### **Mijnen**

In de reeks bestrijdingsmiddelen moeten we allereerst de mijn noemen Het vergaan van een Nederlandsche O-boot na operaties in de Golf van Tapani (Dec.1941), waarbij slechts één opvarende gered werd, vormt een treffend voorbeeld van. het gevaar dat ook voor onderzeebooten, ondanks hun afweer, in mijnevelden, versperringen en netten schuilt. Volledigheidshalve zij nog erop gewezen, dat het begin van den tweeden Wereldoorlog met de verrassing van de z.g. magnetische mijn kwam.

### **Netten**

Nauw verbonden met het vorige bestrijdingsmiddel is het anti-duikbootnet, „geknoopt” uit staaldraad, dat gebezigd wordt voor de bescherming van haveningangen en vaargeulen. Het is

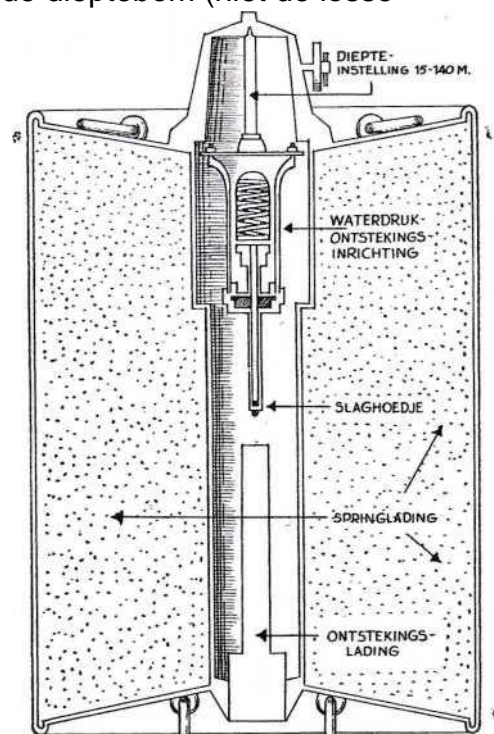


een onderwater-uitgebreide ontwikkelings-phase van den reeds in de Middeleeuwen gebruikte afsluitketting. Soms zijn deze netten tevens voorzien van mijnen; anders worden zij bewaakt door met dieptebommen uitgeruste bewakingsvaartuigen. Daarnaast worden voor hetzelfde doel gebezigd de anti-torpedonetten, een soort maliënkolders van dubbele stalen ringen, met derhalve aanmerkelijk nauwere mazen. Het ontbreken van een dergelijke versperring (welke bevestigd is aan boeien of blazen van groot formaat) is wellicht oorzaak geweest van het doordringen van een Duitse onderzeeboot in de baai van Scapa Flow, gevolgd door het torpedeeren van de „Royal Oak” (14 Oct. '39).

**Bewapende Koopvaarders** Reeds in den oorlog van 1914—1918 heeft men zeer spoedig voor het bestrijden der „stalen haaien” zijn toevlucht genomen tot het bewapenen van koopvaarders, voornamelijk met een enkel stuk geschut op voor en achtersteven. In dit verband zij opgemerkt, dat inderdaad soms de waterdichte schotten tusschen de diverse ruimen het behoud van getorpedeerde koopvaarders zijn geweest. Vrijwel tezelfdertijd werden de hulpkruisers in gebruik genomen. Zij missen evenwel de zoo belangrijke pantsering en zijn dus uiteraard zeer kwetsbaar. Bekend zijn de Q-ships uit 1914-1918, als onbewapende koopvaarders vermomde hulp-oorlogsschepen, wier plotseling uit het dek oprijzende kanons menige onderzeeboot onaangename verrassingen hebben bezorgd vóór de afkondiging der onbepaalde duikbootoorlog.

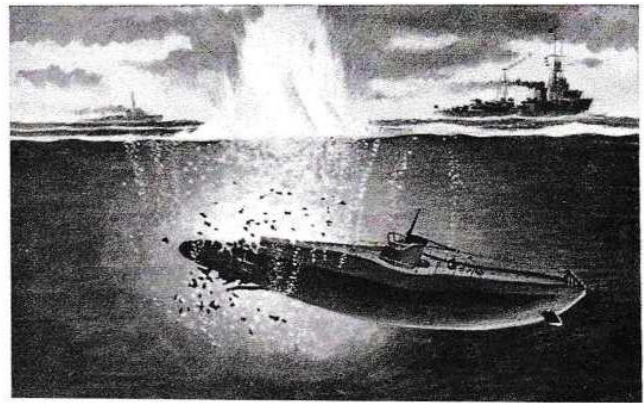
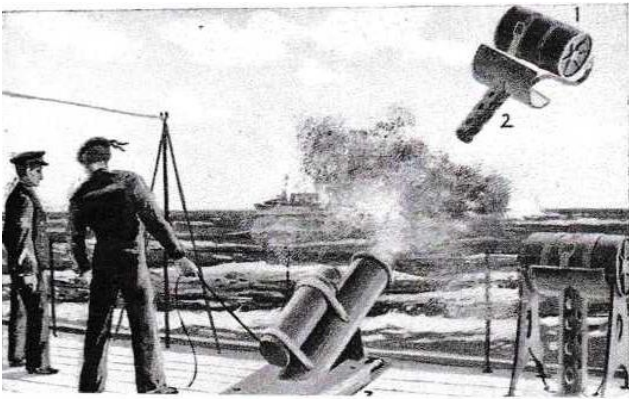
**Onderzeebootjagers en dieptebommen** Daarnaast heeft men eveneens in den vorigen wereldoorlog gezocht naar een gespecialiseerd vaartuig voor bestrijding van onderzeebooten. De Italiaansche marine gebruikte daartoe in 1917 reeds motorbooten, bewapend met mitrailleurs. Hier klemt evenwel weer de geringe actieradius. Daarom bezigde de Britsche vloot in 1914-1918 en aanvankelijk óók in deze oorlog voor dit doel torpedojagers, uitgerust met de thans zoo populair geworden „asemmers”, alias dieptebommen (zie afb. 3). Het zijn „tonnen” van 100 a 200 kg, welke afgesteld kunnen worden om op 'n bepaalde diepte te explodeeren 1).

Zij worden gelanceerd met behulp van een soort glijbaan 2) aan den achtersteven of met behulp van een lanceerinrichting, die met samengeperste lucht of kruit de dieptebom (niet de losse houder) afschiet en plm. 80 m ver wegwerpt (afb. 4). Deze dieptebom, die ook reeds in den vorigen wereldoorlog het licht zag, is het wapen bij uitnemendheid voor de bestrijding van onderzeebooten. Geen wonder dan ook, dat deze de hoofdbewapening vormt van alle onderzeebootjagers 3). En vooral waar de snelheid der onderzeebootjagers minstens het dubbele is van die der onderzeebooten bij onderwatervvaart, is de kans om te ontkomen aan een diepte-bombardement — zooals afb. 5 die weergeeft — voor onderzeebooten zeer gering. Dit is dan ook één van de oorzaken dat onderzeebooten na een aanval bij nacht, menigmaal spoedig boven water komen om aldus sneller zich van eventueele achtervolgers te kunnen ontdoen. Ook al is dit niet zonder



Afb. 3

gevaar! In Januari 1941 werden de eerste bijzonderheden bekend aangaande een nieuw soort



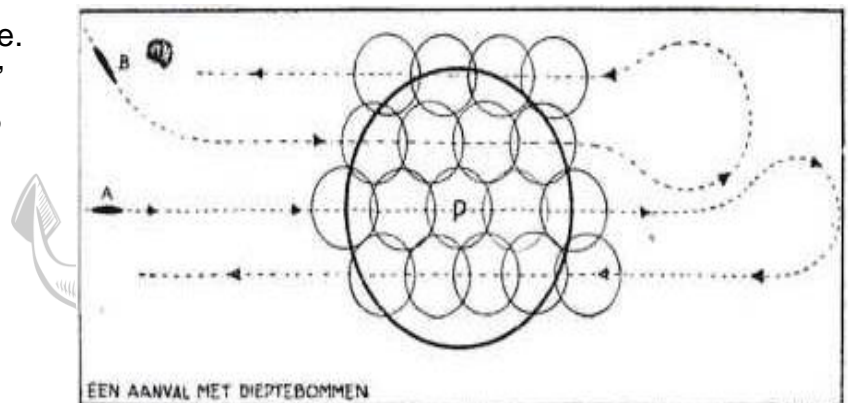
onderzeebootbestrijdingsschip: de „korvet“.

Er werd van gezegd, dat zij kleiner waren dan torpedojagers, 50 koppen bemanning voerden, geschut (één a twee stukken 10,2 cm plus eenige mitrailleurs a.1.) aan boord hadden, dienden voor konvoibeschermtng en aan den loopenden band werden aangemaakt. Tóch was de Engelsche korvet — er is ook een Nederlandsch korvet „Johan Maurits van Nassau“ in de vaart gebracht naar 't zelfde model — niet anders dan een verbetering van vorige typen onderzeebootjagers. Want reeds in 1939 kenden Engelsche, Italiaansche, Japansche (booten van 300 ton) en Fransche marines,

vertegenwoordigers van deze categorie.

De Fransche „Chasseurs sous-marins“ waren 150 ton en voerden 1 kanon 7,5 cm semiautomatisch en mitrailleurs.

De voor Nederland in 1940 geprojecteerde 6 onderzeebootjagers maten 395 ton, hadden een 24 mijlssnelheid en was — behalve met „dieptebommen“ — bewapend met mitrailleurs.



Maar de Engelsche booten van 1941 kenmerken zich voornamelijk door hun grootte (800 ton), wat wellicht aan hun zeewaardigheid ten goede kwam. De snelheid was kleiner dan die der „onze“ (17 mijl). Zij zijn een ware schrik geworden voor de Deutsche U-booten, die zij als onverschrokken „fox-terriers“ vervolgden en geen moment van rust gunden 4). Het moet dan ook voor een groot deel op rekening van deze dappere „convoyers“ geschreven worden, dat in Mei 1943 door de Geallieerden 30 U-booten vernietigd werden (een record) en dat zomer 1944 de stemming onder het personeel van de Deutsche onderzeevloot dermate gedemoraliseerd was, door de hooge verliezen, dat er reeds geruchten liepen over dienstweigering op U-boot- bases in

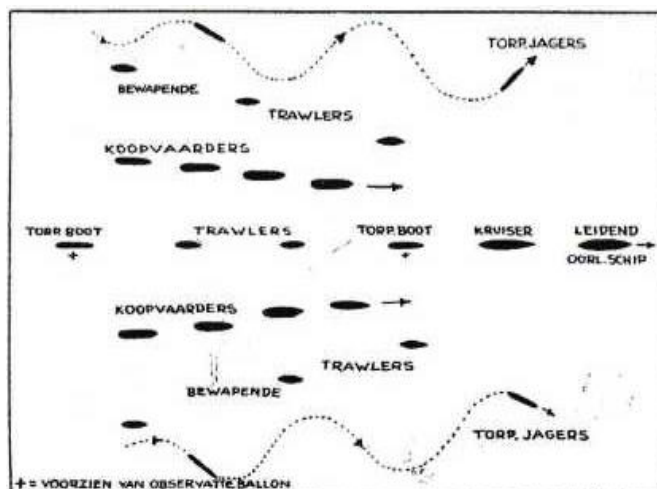


Torpedoaanval op een konvooi



Noorwegen. Geen wonder, wanneer door een enkel konvooi reeds in luttel uren 6 U-booten vernietigd werden, zooals de Amerikaanse commandant van de kustwachtkotter annex duikboot-jager, James Hirschfield beschreef in een belangwekkende Marineschets. Dit

doet ons nog een enkele blik werpen op de afweertactiek der konvooien; maar niet, dan na nog twee uiterst voorname hulpinstrumenten voor de duikbootbestrijding gememoreerd te hebben: het luisterapparaat, dat zelfs in rust verkeerende onderzeebooten op 500 m signaleert en — voor de afweer bij schemering of bij nacht: de lichtkogel, de kunstmatige maan!



### Afweer-tactiek

Bekend was reeds lang het varen in konvooi in breede formatie, ruim verspreid en in zigzagkoers, met escortevaartuigen aan de

buitenzijden (zie afb. 6). Mede door de grootere snelheid van de escortevaartuigen t.a.v. de koopvaarders, zullen vooral deze convoyeurs al zig-zaggend het water rondom het konvooi afzoeken. Maar de actie der escortevaartuigen heeft zich tegenwoordig tot een zeer ruim zeegebied rondom het konvooi uitgebreid. Dit is vooral te danken aan de hulp van vliegtuigen bij het opsporen van onderzeebooten. Zoo kan het meermalen

Afb. 6

gebeuren, dat de escorteurs zich 40 km van het konvooi verwijderen, om onderweg zijnde onderzeebooten op te vangen en te verrassen — vaak bij boven watervaart! Voor de afweer van onderwater varende onderzeebooten daarentegen is vooral het reeds gememoreerde geluidsapparaat van onschatbare waarde. Voorts moet bij de afweer van rechtstreeksche aanvallen van een „school” onderzeebooten op een konvooi bovenal ertegen gewaakt worden, dat de vijand niet zijn doel bereikt door schepen van het konvooi te isoleren. Schemering en nacht zijn de kwetsbaarste oogenblikken; want dank zij de goede afweermiddelen van de tegenwoordige konvooien, schuwen de onderzeebooten het daglicht. — Waar het tenslotte bovenal op aankomt is: waakzaamheid en snel handelen. Bovendien gebeurt het wel eens, dat de jachtmakende escortevaartuigen hun prooi door rammen tot zinken brengen. Bekend is het rammen van Deutsche onderzeebooten door 'n Engelsche trawler en door de Amerikaanse kustwachtkotter „Campbell”; maar... dit is een soort noodmiddel, wat menigmaal gaat ten koste van belangrijke eigen averij.

### Vliegtuigen

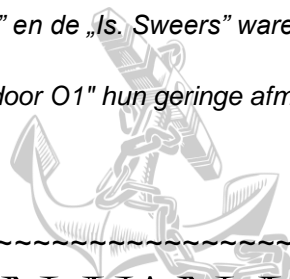
Reeds uit de wereldoorlog is het in den strijd werpen van vliegtuigen bij de bestrijding van onderzeebooten met succes toegepast. Zoo werd zomer 1918 de Engelsche onderzeeboot C-25 in de Theemsmonding het slachtoffer van de bomaanvallen van een in Zeebrugge gestationneerd escadrille watervliegtuigen. Ook de tweede wereldoorlog kent deze bestrijdingswijze. Bekend is het optreden van de Britsche Sunderlandvliegbooten 5) voor dit doel; in 1943 bracht één dezer booten in de Golf van Biscaje een drietal U-booten met bomtreffers tot zinken! Maar daarnaast wordt 't vliegtuig vooral gebruikt voor de opsporing van onderzeebooten langs de groote zeevaartroutes. Hiertoe werden in 1944 aan vele konvooien kleine aircraftcarriers toegevoegd. Voorts werd in Amerika voor de bescherming van konvooien in 't zelfde jaar een begin gemaakt met de aanmaak van een serie hefschroefvliegtuigen (héli-coptères), fabriekaat Sikorsky. Zou dit vliegtuigtype aan de verwachtingen beantwoorden, dan beteekent dit tevens een aanzienlijk minder kostbare en minder groote uitvoering der vliegtuigdragers. Doch haar grootste



rendement verkrijgt het vliegtuig-ter-bescherming-van-kon-voeien, eerst wanneer het ten nauwste samenwerkt met de escorterende zeestrijdkrachten. Evenwel... verkenning van onderwater-varende onderzeeboten door vliegtuigen is sterk aan de weersgesteldheid gebonden. Want zij vereischt vooral helder weer en kalm water, zonder schuimvorming. Eerst wanneer aan deze voorwaarden voldaan kan worden, kan ook de opsporing van — zelfs vrij diep — onder de oppervlakte varende onderzeeboten met succes bekroond worden. Sinds December 1944 is daarnaast nog bekend geworden, dat Britsche vliegtuigen van de Coastal Command waren uitgerust met een 5,7 cm snelvuurkanon, welks granaten pantserplaten van 12,5 cm dikte doorboren, en dat derhalve een nieuw succesvol wapen is gebleken bij de bestrijding van onderzeeboten. Niet alleen voor de bescherming van konvoeien heeft 't vliegtuig zijn bruikbaarheid bewezen, maar ook door de „preventieve beveiliging” der konvoeiwegen door zware bombardementen (met bommen van 600 kg) op de zwaar gebetonneerde onderboot-boxen. Uit eigen land zijn bekend de bombardementen, voor dit doel uitgevoerd op IJmuiden. En daarnaast niet minder de vernietiging van werven en fabrieken, waar respectievelijk onderzeeboten en hun onderdeelen vervaardigd worden. Zoo is de bestrijding van het onderzeebootengevaar, met name in de laatste wereldoorlog, uitgegroeid tot een zeer omvangrijk apparaat, waarbij wel het meest frappante feit is geweest, dat zij geleid heeft tot een zeer nauwe en harmonische samenwerking tussen vloot en luchtwapen.

#### W. A. Poort

- 1) . Van belang ook voor de toegenomen duik- diepte (tot 100 m).
- 2) . Lanceergoot.
- 3) . Onze torpedojagers type „Van Galen” en de „Is. Sweers” waren ook met lanceerinrichtingen voor dieptebommen uitgerust.
- 4) . Bovendien zijn de „duikboot”-jagers door O1" hun geringe afmetingen en geringe diepgang weinig kwetsbaar voor torpedoaanvallen.
- 5) . Van de Coastal Command.



## HELDEN VAN WELEER

### Pieter de Bitter (??-1666)



Laat in de Eerste Engelse Oorlog voor het eerst van zich spreken waarbij hij eigenlijk alleen in de Oost actief was in het belang van de V.O.C.

Nam deel aan de verovering van Colombo (Ceylon, het huidige Sri Lanka) op 10 april 1656, als vicecommandeur. In 1661 werd hij commandeur van de blokkadefloot voor Goa en in 1663 nam hij deel aan de verovering van Cochin, een Portugese vestiging op de kust van Malabar waar hij verder commandeur van die kust was. In 1663 kreeg hij de opdracht namens de Staten een overeenkomst met de Koning van Siam te sluiten. Daarna werd hij benoemd tot de commandant van de rijkste VOC retourvloot die ooit vanuit

Batavia naar Holland voer.

Aangezien de Tweede Engelse Oorlog toen was uitgebroken koerste hij benoorden Engeland naar Noorwegen, waar hij zijn twaalf retourschepen veilig in de baai van Bergen wist te brengen. Daar

slaagde hij erin de Engelse vloot onder admiraal Teddeman te verslaan in de Slag bij Bergen. Hij was nu echter wel opgesloten in de Baai en de Deense neutraliteit was onbetrouwbaar als gevolg van geheime afspraken van de Deense koning met de Engelsen. Gelukkig kwam de Ruyter, op de thuisreis na zijn Reis naar West-Afrika en het Caribische gebied, hem te hulp. Zij brachten de retourvloot veilig naar Nederland.

Ten gevolge van het slechte weer vielen toch nog twee grote retourschepen in Engelse handen.

Hij overleed op een terugreis naar Batavia.

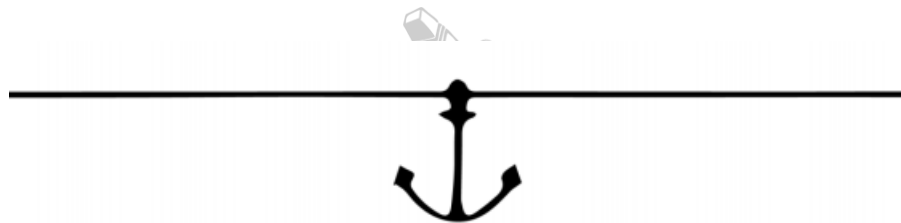
Bron:

<http://www.deruyter.org>



*Mijnenveger Hr.Ms. Pieter de Bitter 1937-1942 Foto:NIMH*

\*\*\*\*\*



## Instappen, ouwehoeren

De aflosbemanning van het Nederlandse motorschip 'Alcoholic' hing verveeld aan de bar van het Hongkong KaiTak Airport. De vlucht naar Manilla was opnieuw uitgesteld, en ondanks de airconditioning liep het zweet tappelings langs de ruggegraat. Er werd overwegend koel bier gedronken. Ze waren juist de instapcontrole gepasseerd; de zoveelste want varen betekende tegenwoordig ook vliegen van of naar het schip, als het niet in de thuishaven kwam. Van waar ze verveeld zaten of hingen te wachten, hadden ze zicht op de instapcontrole van de passagiers. Die moesten eerst hun bagage op de band zetten, waarvan een bewaker met röntgen de ingewanden bekeek, en dan mochten ze zelf door het poortje stappen. Soms 'n koddig, afleidend gezicht.

Wanneer de foutbel ging, volgde 'n heel ritueel als ze gefouilleerd werden. Sommigen begonnen schaaftig te lachen, anderen werden kwaad, haalden verlegen de schouders op of hieven theatraal hun armen omhoog. 'Feeling, ohoho, feeling!' zong de tweede stuurman, vrij melig van het bier. 'Kijk, die kerel verwacht er meer van!' wijzend op een man die er wijdbeens bij stond, mond open en ogen dicht, hemels omhoog kijkend.

'Er zijn vrouwen die beginnen te schelden als ze door een vrouw gefouilleerd worden ... ' zei de stuurman met 'n verre blik in de ogen. 'Die willen persé een man!' 'Haha!' kwam de hwtk. 'Als ze pas uit een blijf-van-m'n-lijf huis komen, beginnen ze juist te slaan...'

'Kijk, die ouwe daar staan te giechelen ... ' zei de tweede wtk. 'Hij lacht met z'n hele bek, en hij is geen eens jarig!'

'n Verlate puber,' constateerde de stuurman.

'Of 'n grootvader,' vond de hwtk.

'Da's ongeveer hetzelfde!' zei de marconist. 'Kijk maar naar de kapitein ... '

Deze snoof ontstemd, maar zei: 'In Engeland moet je, voor je door de poort mag stappen, al je spullen in van die plastic bakjes deponeren. Je begint met te weinig natuurlijk, loopt door de poort, wordt afgefloten en moet de tocht door de ereboog wéér maken. Repeat, repeat, totdat je clean bent ... '

'Dat gelazer met dat vliegen!' zei de hwtk. 'Allemaal niks die vliegende doodkisten! Naar Engeland moest je vroeger in het vliegtuig ook van die kaartjes invullen. Name, address, profession, SEX. Ik vulde daar altijd 'YES' in en dat ging goed tot er 'n kerel aan de balie zat die naar z'n collega riep: "Here is a joker, John!" Nou, dat heb ik geweten ... Ik heb daar nog nooit zó lang bij de douane moeten zitten ... ' Hij stond moeilijk op en haalde nog 'n pilsje. Dat voorbeeld werd algemeen gevolgd.

'D'r is geen uniformiteit in die systemen!' zei de kapitein. 'Ieder land schijnt z'n beste elektronici te hebben opgeroepen om een elektronisch fouilleersysteem te ontwikkelen.' 'Wat je kunt meemaken! Ben je wel 's in Papua Nieuw-Guinea geweest?' zei de stuurman lijsig. 'Daar moet je onder de tonen van "Waltzing Mathilde" allerlei valse grepen door 'n goedaardig soort kannibalen ondergaan ...'

'Haha!' kwam de marconist, 'controleren zeker of je geen peniskoker meesmokkelt!'

'Draag jij die dan niet?' vroeg de tweede wtk.

De marconist nam 'n slok en zei met tranen in de ogen: 'In Colombia gebruiken ze 'n hash-hond. Die ruikt je van top tot teen af. Als ie bij je middel is, sta je doodangsten uit dat ie toehapt!'

'In Rio kan je na het fouilleren ook zó gelubt naar het Carnaval,' zei de stuurman.

'Als ze je in Belam, Amazonas niet vertrouwen, laten ze je los in een zwembad met pirana's!' zei de hwtk. 'Nee, dáár is de lol eraf voor skijackers.'

'Zijn jullie wel 's in Taiwan geweest?' vroeg de stuurman, voor de afwisseling een whisky-ice in de hand. 'Daar hebben ze, volgens de aangeplakte reclame een SEARCHLITE AIRPORT CHECKING SYSTEM. Made in Taiwan. Very special. Dat ontdekt, als je door de poort loopt, zelfs bloedarmoede vanwege ijzergebrek, circusvlooiën met karretjes, drugsspuiten, nierstenen en stalen zenuwen ... '

Er werd gelachen. De stuurman kreeg er zin in. 'n Chinees ging zevenmaal door het poortje heen, en elke keer moest ie wat uittrekken ...'

'n Zogenaamde trip-tease ... ' zei de hwtk met een stalen gezicht, maar de kapitein was al lichtelijk geërgerd weggedrenteld naar de balie.

'Nou, de bel bleef maar gaan en toen ze 'm op de band hadden gelegd, ontdekten ze in de doorlichtkast dat ie 'n stalen kogel in z'n heupgewricht had,' vervolgde de stuurman.

'Ja,' zei de 2e wtk, 'dat kán ik me voorstellen. Zo'n kogel is bijna even groot als een kleine revolver... Ze zijn op Taiwan natuurlijk bang van die op het vasteland, en regelen de apparatuur zeer gevoelig af .. .'



'Je bent te serieus bezig!' zei de stuurman met een lichte schittering in zijn ogen. 'Maar technisch gesproken heb je waarschijnlijk gelijk. Er kwamen daar regelmatig onverklaarde foutmeldingen binnen, tot 'n Chinees vrouwtje d'r goud-op-snee kuisheidsgordel in het bakje deponeerde ... ' 'Searchlite saves your flight, zag ik laatst op een bord in Dubai,' kwam de hwtk dromerig. 'Er stond een met een hautain gezicht voorovergebogen kameel bij. Brr! Ik vraag me nog steeds af wat dat beest met fouilleren te maken heeft ... '

'Dan ken ik er nog wel een...' zei de marconist. 'Die Amerikaanse oorlogsveteraan met z'n zilveren trouwgereedschap ... '

'Mannen!' onderbrak de kapitein hem.

'Die marinier werd elke keer opnieuw gefouilleerd...' probeerde de marconist nog. 'En ... '

'Jullie worden steeds meliger!' kwam de kapitein, 'vliegen is ook niet meer wat 't geweest is! Maar kijk, dáár is ie dan! Hij staat op het bord! Instappen, stelletje ouwehoeren!

Daar moet ik nou de Stille Oceaan mee over!'



Bron:  
Jan Noordegraaf

\*\*\*\*\*

## De Amerikaanse Marine slachtoffer van “ Unificatie “

*De Amerikaanse Schout bij Nacht Daniël V. Gallery, plaatsvervangend hoofd van de afdeling Geleide Projectielen bij de Marineleiding te Washington, heeft onlangs een cri-de-coeur geslaakt over de toekomst van de U.S. Navy. Hij deed dit in de vorm van een bewogen artikel in „Colliers”, een vooraanstaand Amerikaans weekblad. Aan zijn treffende uiteenzetting ontleen wij het volgende:*



### Experts mogen alleen „jabroers" zijn

“De recente stormachtige zittingen voor U.S. Armed Services Committee hebben vraagstuk voor het Amerikaanse volk opgeleverd van veel groter omvang, dan van het vóór of tegen van de B. 36 of zelfs van het lot van de Marine onder de „unificatie” met Leger en Luchtmacht. Het werkelijke vraagstuk, dat ten slotte naar voren kwam, is het recht, of juister uitgedrukt de verplichting van de officieren van alle delen der strijdmacht, om de waarheid, zoals zij die zien, te vertellen, wanneer zij moeten verschijnen voor het Congres der Verenigde Staten Tot nu toe onderschreven de Amerikanen Voltaires uitspraak: „Ik ben het met geen woord eens, dat gij zegt, maar ik zal tot mijn dood uw recht verdedigen óm het te zeggen”.

Dat dit nu een vraagstuk is geworden, is veelbetekenend voor onze tijd. Wij zijn betrokken in een koude oorlog om de uitbreiding van de communistische dictatuur te voorkomen en de voortdoring van de democratische regeringsvorm op aarde mogelijk te maken. En toch, terwijl wij Europa steunen met miljoenen dollars, om deze communistische voortgang buiten ons land te stuiten, adopteren wij juist hun methode van onvrijheid van gedachte in de Verenigde Staten.

Wij moeten nu besluiten of in dit atoomtijdperk de nationale veiligheid en ons democratisch regeringsstelsel samen kunnen gaan of niet. Tussen ons stelsel en het communisme ligt tot nu toe een grote kloof: de „Rechten van de Mens”. Wij kunnen deze waardevolle individuele rechten zeker niet lang handhaven, wanneer we de methoden van de politiestaat gebruiken. Het zou wel het toppunt van dwaasheid zijn, als we onder het voorwendsel van het communisme buiten onze grenzen gedwongen zouden worden ons eigen democratische systeem te slopen. De recente „koude” zuivering in de Marine is een ernstig symptoom van dit gevaar. De zuivering was niet gericht tegen mannen, die beschuldigd waren van verraad, maar tegen officieren, die hun vaderlandsliefde en dapperheid bewezen in de oorlog en die vochten om de Vier Vrijheden te handhaven. Hun misdaad was alleen, dat zij de moed hadden om voor hun overtuiging uit te komen en weigerden zich te onderwerpen aan een partijvoorschrift. In Oktober 1949, op de dag die vroeger „Navy Day” was, werd Admiraal Louis Denfeld, na 40 jaar eervolle en gewichtige diensten aan het land te hebben bewezen in tijd van vrede en oorlog, plotseling ontheven van zijn functie als Chef Marinestaf. De admiraal vernam dit ontslag van een collega, die het in de krant had gelezen. In de op het ontslag volgende herziening van de hogere rangen werden alle Admiraals, die achter Denfeld stonden, op een zijspoor gezet.

### **Het is duidelijk, waar men heen wil**

Tot dusver is de Marine de enige dienst, die de ijzeren hiel der onvrijheid van gedachte heeft gevoeld. Naar mijn inzicht is de strekking van deze zuivering meer onheilspellend voor het hele land dan voor de Marine. Waar men heen wil is nu duidelijk. Zowel voor de officieren van het Leger, de Luchtmacht en het Korps Mariniers als voor de Marine geldt het „*Onderwerpt u, of gaat er uit*”.



*De Amerikaanse torpedoboot jagers "Pouwer" en "Steinaker" hebben van 11 tot 16 Februari een bezoek aan Amsterdam gebracht. De bodems liggen aan de Javakade gemeerd.*

Moderne oorlogvoering ter zee, te land of in de lucht is een zeer gespecialiseerd en technisch beroep, waaraan mannen een levenslange studie wijden.

Of ons land dit atoomtijdperk zal overleven, hangt af van de juistheid van de beslissingen op militair gebied, die in de komende jaren door het Congres genomen moeten worden. En hoe kan het Congres juiste en wijze beslissingen nemen, wanneer dit niet kan beschikken over oprechte adviezen van de mensen, waarvoor de belastingbetalers hebben betaald om als hun experts op te treden?

Soms zijn ook de experts het niet eens. Op zijn minst genomen zou het Congres hiervan moeten horen. Maar het is moeilijk te zien hoe het Congres voortaan ook maar iets anders kan verwachten van de officieren, die voor hen verschijnen, dan eensgezindheid volgens politiek voorschrift.

Thans worden de voorstanders in de Marine van de zogenaamde „super-carrier” geliquideerd. In de toekomst is het denkbaar, dat de voorkeur van de experts van de luchtmacht zou omzwaaien van grote zware bommenwerpers naar meer geschikte straaljagers en snellere middelbare afstands-bommenwerpers.

Hoe moet het Congres dan op de hoogte komen van deze veranderde mening, wanneer de politiek van het Departement van Defensie dan nog steeds zou zijn: Goedkope en Zekere Overwinning voor Spotprijzen?

Admiraal Denfeld en andere Admiraals werden terzijde gesteld, omdat zij voor het Armed Services Committee de waarheid vertelden, zoals zij die zagen.

Natuurlijk heeft in iedere organisatie het hoofd recht op de loyaliteit van zijn raadgevers. In schijn is de „jabroer” loyaal tegenover zijn chef. Maar een raadgever, die werkelijk loyaal is, moet ook de moed hebben om het niet met zijn chef eens te zijn als zijn geweten hem dat ingeeft. Ik heb altijd geleerd, dat loyaliteit iets is, dat naar twee kanten werkt. Van boven naar beneden net zo goed als van beneden naar boven. Het is niet voor niets te krijgen; je moet het verdienen en een onmisbaar element daarvoor is een behoorlijke aandacht voor de eerlijke mening van je ondergeschikten.

Het grote vraagstuk, dat uit de zittingen naar voren kwam, overtrof alle andere punten op de oorspronkelijke agenda van het Armed Services Committee. Ons antwoord op dit vraagstuk zal beslissen hoe ver ons land al op weg is naar een dictatuur, gelijk aan die, welke wij zo kort geleden in de Tweede Wereldoorlog hebben vernietigd.



*Captain John Crommelin, ... de man, die zijn carrière offerde om het Amerikaanse volk in te lichten over de maatregelen tegen de Marine...*

Een ander, kleiner vraagstuk is het plan in grote lijnen, hoe wij de Verenigde Staten in een volgende oorlog zullen verdedigen. De Marine waarschuwt hier tegen het gevaar van de leuze „Vlugge, Goedkope Overwinning door Strategische Macht in de Lucht”. Het idee van de Marine is in het kort, dat de heerschappij ter zee nog steeds van vitaal belang is voor het bestaan van de Verenigde Staten en dat, tenzij de Marine sterk is in de lucht, wij de biljoenen verspillen, die we nu aan de Marine besteden. Noch het leger, noch de luchtmacht zullen ontkennen, dat wij een Marine nodig hebben. Zij beseffen, dat wij geen moderne oorlog kunnen voeren zonder haar en dat zonder zeemacht het grootste gedeelte van de strijdkrachten binnen de grenzen van het Noord-Amerikaanse vasteland zou zijn opgesloten. Bovendien weten zij, evengoed als de Marine, dat grote verscheppingen van personeel en materieel een vereiste voor ons zijn om, waar dan ook, een oorlog te voeren, behalve in Canada of Mexico.



Het werkelijke geschilpunt komt, wanneer we in details treden over wat voor soort Marine we nodig hebben om de zeeën open te houden. Het leger en de luchtmacht, die geen oorlogservaring ter zee hebben, behalve misschien wanneer zij in een konvooi vervoerd zijn, kunnen alleen maar de noodzaak zien voor een „konvooi-Marine”. Zij vergeten, dat de zeeslagen bij Midway, de Marianen, Straat San Bernardino en andere van onze Snelle-Carrier Task Force, in hoofdzaak ten doel hadden het openhouden van de zeewegen voor vrachtschepen.

De Marine daarentegen weet, dat zonder deze slagvloten, die onder de vijandelijke kust opereerden, de konvoeien wel gedwongen zouden zijn geweest in de haven te blijven.

De vraag wat voor soort Marine we nodig hebben om de zeeën open te houden, kunnen we niet beslissen aan de hand van een opinieonderzoek, of zelfs met een 2-tegen 1 stemming van de Gezamenlijke Chefs van Staven. Dat is een vraagstuk, dat opgelost moet worden door mannen, *die een oorlog ter zee hebben meegemaakt.*

De Chefs van Staven kunnen, wanneer zij zulks wensen, de kwestie naar voren brengen en bespreken of de heerschappij ter zee van enig belang kan zijn in de volgende oorlog. Doch zodra zij besloten hebben, dat die heerschappij inderdaad belangrijk is, moeten zij de Marine maar laten uitmaken, wat voor schepen en vliegtuigen daarvoor nodig zijn.

Het leger en de luchtmacht willen de „koek” alleen eten en zij verlangen zelfs, dat de Marine hun „koek” overzee aflevert in Europa, met niets dan *vrachtschepen*. Zij vergaten, toen zij met twee tegen één stem de aanbouw van U.S.S. „United States” afstemden, dat zij daardoor hun eigen portie ook verminderden.

Amateur-strategen hebben een simpele oplossing voor de problemen met betrekking tot de organisatie van de nationale defensie. Zij zeggen: „Alles wat vliegt in de luchtmacht, wat loopt in het leger en alles wat drijft in de Marine”.

Wij zouden evengoed kunnen zeggen: „De Marine is de enige dienst, die in de oorlog bewezen heeft met schepen, vliegtuigen en landstrijdkrachten (Mariniers) te kunnen omgaan, dus dan alles in de Marine”. We staan nu wellicht op het punt om het slechter te doen.

Wanneer de voorstanders van dit nieuwe en ontzettend gevaarlijke verdedigingsplan geen antwoord meer weten op het pleidooi van de Marine voor een realistische defensie, vallen zij altijd terug op hun „unificatie”. Men zegt: dit is nu de wet van het land en de Marine deed maar beter er zich naar te schikken. Het is een soort heilig huisje. Niemand weet precies wat het betekent, maar iedereen is er vóór. De wet garandeert het voortbestaan van de Marine- Luchtvaartdienst en het Korps Mariniers, maar er is niets dat belet, dat beide tot een staat van onmacht worden gereduceerd”.

Onze Vloot maart 1950

---

## **Verliezen der belligerenten** Over de verliezen, die de Belligerente

mogendheden gedurende de oorlog geleden hebben, bestaan geen preciese gegevens, en wij moeten ons bepalen tot de opgaven en schattingender verschillende partijen, die onderling veel verschil vertonen.

Wat Duitsland betreft: Tijdens de oorlog gingen verloren : 1 vestzakslagschip (de Admiral Graf Spee), 2 kruisers (de Blücher en de Karlsruhe), ± 12 torpedojagers, o.a. bij de gevechten in de Narvik Fjord, een aantal onderzeeboten, waarover nadere gegevens ontbreken, en verder een aantal mijnenvegers, mijnleggers en andere hulpvaartuigen.



Het Duitse vlootbouwprogramma heeft echter in de geleden verliezen kunnen voorzien, en zelfs werd de vloot aanzienlijk versterkt door de indienststelling der beide 35.000 ton grote slagschepen Bismarck en Tirpitz, terwijl binnenkort een vliegtuigmoederschip en nog enige kruisers gereed zullen komen.

Italië verloor tijdelijk 3 van zijn slagschepen bij de „coup van Tarente”, n.l. 1 van de Littorioklasse en 2 van de Cavourklasse, die beschadigd werden en voor enige maanden buiten gevecht zijn gesteld. Spoedig zullen echter de beide overige schepen der Littorioklasse de Roma en de Impero in dienst worden gesteld. Verder gingen een paar kruisers verloren, o.a. de kruiser Bartolomeo Colleoni en de San Georgio. Bovendien een aantal torpedojagers, duikboten en andere kleinere vaartuigen, waarover geen nauwkeurige gegevens verstrekt kunnen worden. Engeland verloor het slagschip Royal Oak, de vliegtuigmoederschepen Courageous en Glorious, terwijl de Illustrious zwaar beschadigd werd. Verder een aantal kruisers, ± 40 torpedojagers en enige tientallen onderzeeboten. Over de totale Engelse verliezen werd onlangs van Duitse zijde bij monde van Admiral Rader bekend gemaakt, dat deze 450.000 ton aan scheepsruimte zouden bedragen, d.w.z. door Duitse actie vernietigd. Volgens Giornale d' Italia moeten hier nog aan worden toegevoegd 34 oorlogsschepen, die sinds Juni 1940 door Italiaanse actie werden vernietigd. In hoeverre het Engelse vlootbouwprogramma de geleden verliezen heeft kunnen aanvullen, is niet in alle opzichten te zeggen. Wat de slagschepen betreft, de 5 slagschepen van de King George V klasse worden in 1941 in dienst genomen, terwijl ook 5 a 6 vliegtuigmoederschepen hun voltooiing naderen.

Nadere gegevens omtrent kruisers, torpedojagers en andere schepen ontbreken hier.

# DUITSLAND

Vanaf de troonbestijging van Keizer Wilhelm II dateert de opkomst van de Duitse Marine, en reeds in het begin van de 20ste eeuw beschikte Duitsland over een groot aantal slagschepen. Onder invloed van de Boerenoorlog, die anti-Engelse gevoelens wakker riep in Duitsland, werd besloten tot een omvangrijk bouwprogramma, waardoor o.a. het aantal slagschepen bijna verdubbeld werd.

Reeds in 1906 volgde een nieuw vlootbouwprogramma, waardoor de Duitse marine groeide tot de sterke vloot waarmee het in 1914 de oorlog begon. In tegenstelling tot de Engelse vloot, welke over vele werelddelen verspreid moest worden, concentreerde de Duitse „Hochseeflotte” zich in zijn geheel in de Noord- en Oostzee, waar zij de Engelse „Grandfleet” als tegenstander kreeg.

Vooraf aan de artillerie was veel zorg besteed en in de slag bij Jutland bleek de waarde van het door vele Duitse slagschepen gebruikte 28 cm kanon, dat een zeer groot doordringingsvermogen bleek te hebben.

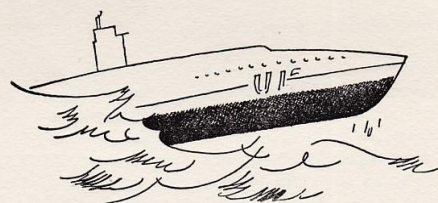
Vandaar dat ook tegenwoordig nog een grote voorkeur bestaat voor dit geschut, en ettelijke Duitse oorlogsschepen, o.a. de vestzakslagschepen en de slagkruisers Gneisenau en Scharnhorst, er mee zijn uitgerust.

Verder bouwde Duitsland in de wereldoorlog een groot aantal duikboten, waarmee het belangrijke resultaten wist te behalen. Na de oorlog maakten de bepalingen van het Verdrag van Versailles

## OORLOGSSCHEPEN DER BELLIGERENTEN

DOOR

A. L. DE WOLF



het onmogelijk een nieuwe Duitse vloot op te bouwen; het grootste deel van de in 1918 nog aanwezige „Hochseeflotte” was bij Scapa Flow door de eigen bemanning tot zinken gebracht in plaats van het aan de Engelsen over te leveren.

In 1933, toen Hitler aan de macht kwam, is men opnieuw begonnen met de opbouw van een krachtige Duitse marine, waarbij vooral het duikbootwapen tot ontwikkeling kwam, o.a. door de reeds vermelde verbetering van de hydrofoon, terwijl tevens een methode werd uitgevonden om de meeste geluiden van de onderzeeboot zelf uit te schakelen en zodoende de kans op ontdekking door met hydrofoons toegeruste vijandelijke torpedojagers te verkleinen.

## **VLOOTBASES EN STEUNPUNTEN.**

Kiel, Swinemünde, Pillau, Wilhelmshafen, Cuxhafen, Emden, Borkum, Helgoland en Sylt. Bovendien moeten sinds Juni 1940 hier nog een groot aantal bases en steunpunten aan de Noorse, Deense, Hollandse, Belgische en Franse kust worden toegevoegd.

## **SLAGSCHEPEN.**

BISMARCK

TIRPITZ.

Tonnenmaat : 35.000 ton.

Bewapening : 9 kanons van 35.6 cm.

Snelheid : Boven de 30 mijl.

Bemannig : ± 1200 man.

Verdere gegevens ontbreken nog. Het zijn de nieuwste Duitse slagschepen, voltooid in 1940.

Volgens Weyers 1939 is nog een derde slagschip in aanbouw, waarover verder niets bekend is.

## **SLAGKRUISERS.**

GNEISENAU.

SCHARNHORST.

Tonnenmaat: 26.000 ton.

Hoofdbewapening : 9 kanons van 28 cm.

Tweede bewapening: 12 kanons van 15 cm.

Luchtafweer : 14 kanons van 10.5 cm ; 16 kanons van 3.7 cm.

Snelheid : Ruim 30 mijl.

Bemannig : 1460 man.

Vliegtuigen : 4.

Jaar van voltooiing : 1938.

Het waren de eerste grote oorlogsschepen welke Duitsland sinds de wereldoorlog bouwde.



## **VESTZAKSLAGSCHEPEN.**

ADMIRAL GRAF SPEE.

ADMIRAL SCHEER.

LUETZOW.

Tonnenmaat : 10.000 ton.

Hoofdbewapening : 6 kanons van 28 cm.

Tweede bewapening : 8 kanons van 15 cm.

Luchtafweer : 6 kanons van 10.5 cm (Lützow 6 v. 8.8 cm),

8 kanons van 3.7 cm.

Vliegtuigen: 2.

Snelheid : 26 mijl.



Bemanning : 965 man.

Jaar van voltooiing : 1933—1936.

Zoals men zich zal herinneren werd de Admiral Graf Spee voor de haven van Montevideo door de eigen bemanning tot zinken gebracht, nadat het enige dagen te voren een zeegevecht had geleverd met de drie Britse kruisers Exeter, Ajax en Achilles.

Deze klasse is enig in haar soort en juist daarom zo merkwaardig wegens de combinatie van een geringe tonnage met een in verhouding buitengewoon zware bewapening.

## **PANTSERSCHEPEN.**

SCHLESIEEN.

SCHLESWIG HOLSTEIN.

Tonnenmaat : 13.000 ton.

Hoofdbewapening : 4 kanons van 28 cm.

Tweede bezwapening : 10 kanons van 15 cm.

Luchtafweer: 4 kanons van 8.8 cm.

Snelheid : 18 mijl.

Bemanning : 700 man.

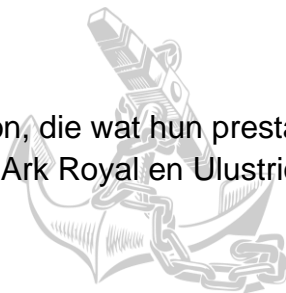
Jaar van voltooiing : 1908.

Maken tegenwoordig geen deel meer uit van de gevechtsvloot, maar doen dienst als opleidingsschepen.

## **VLIEGTUIGMOEDER SCHEPEN.**

A en B (in aanbouw).

Waarschijnlijk schepen van  $\pm$  20.000 ton, die wat hun prestaties betreft, niet veel zullen verschillen van de Britse vliegtuigmoederschepen Ark Royal en Ulustrious. Binnenkort zal er een in dienst worden gesteld.



## **ZWARE KRUISERS**

BLUECHER.

ADMIRAL HIPPER.

Tonnenmaat: 10.000 ton.

Hoofdbewapening : 8 kanons van 20.3 cm.

Tweede bewapening : 8 kanons van 15 cm.

Luchtafweer : 12 kanons van 10.5 cm; 12 kanons van 3.7 cm.

Torpedo's : 12 lanceerbuizen.

Vliegtuigen: 3.

Snelheid : 33/34 mijl.

Bemanning : 650 man.

Jaar van voltooiing : 1938/40.

De Blücher is bij de operaties voor de Noorse kust verloren gegaan.

C.

(Vermoedelijk nog in aanbouw, naam zou volgens Weyers „Prinz Eugen” zijn.)

## **LICHTE KRUISERS.**

NUERNBERG.

Tonnenmaat: 6000 ton.

Bewapening : 9 kanons van 15 cm.

Luchtafweer : 8 kanons van 8.8 cm ;

kanons van 3.7 cm.  
Vliegtuigen : 2.  
Torpedo's: 12 lanceerbuizen.  
Snelheid : 32 mijl.  
Bemanning : 650 man.  
Jaar van voltooiing : 1935.

#### LEIPZIG.

Tonnenmaat: 6000 ton.  
Bewapening : 9 kanons van 15 cm.  
Luchtafweer : 6 kanons van 8.8 cm ; 8 kanons van 3.7 cm.  
Torpedo's: 12 lanceerbuizen.  
Vliegtuigen : 2.  
Snelheid : 32 mijl.  
Bemanning : 600 man.  
Jaar van voltooiing : 1931.

#### KARLSRUHE.

#### KÖLN.

KÖNIGSBERG. Tonnenmaat : 6000 ton.

Bewapening : 9 kanons van 15 cm.  
Luchtafweer : 8 kanons van 8.8 cm;  
8 kanons van 3.7 cm.  
Torpedo's : 12 lanceerbuizen.  
Vliegtuigen : 2.  
Snelheid : 32 mijl.  
Bemanning : 550 man.  
Jaar van voltooiing : 1929/30.



De Karlsruhe ging verloren bij operaties voor de Noorse kust in April 1940.

#### EMDEN.

Tonnenmaat: 5400 ton.  
Bewapening : 8 kanons van 15 cm.  
Luchtafweer : 3 kanons van ± 9 cm.  
Torpedo's : 4 lanceerbuizen.  
Snelheid : 29 mijl.  
Bemanning : 550 man.  
Jaar van voltooiing : 1925. In 1934 gemoderniseerd.  
D, E, F, G, H, I (in aanbouw).

Van deze zes in aanbouw zijnde lichte kruisers zullen twee een tonnenmaat krijgen van 10.000 ton, de overige vier ongeveer 7000 ton. Een gedeelte van deze schepen zal binnenkort in dienst worden gesteld.

#### TORPEDOJAGERS.

Z 1.  
Brand von Arnim, Erich Giese, Bruno Heinemann, Erich Steinbrinck, Friedrich Eckoldt, Friedrich Ihn, Georg Thiele en de Hans Lody.

Z16.

Hermann Schoemann, Lebrecht Maas, Max Scuhltz, Paul Jacobi, Richard Beitzen, Theodor Riedel Wolfgang Zenker en de Erich Koellner.

Tonnenmaat: 1600 ton.

Bewapening : 5 kanons van 12 cm.

Luchtafweer : 4 kanons van 3.7 cm.

Torpedo's : 8 lanceerbuizen.

Snelheid : 36 mijl.

Bemanning : 250 man.

Bovendien zijn alle torpedojagers uitgerust met dieptebommen voor het bestrijden van onderzeeërs.

Z 17.

Anton Schmidt, Wilhelm Heidkamp en de Karl Galster.

Z 22.

Herman Künne, Hans Lüdemann en de Diether von Roeder.

Tonnenmaat : 1800 ton.

Bewapening : 5 kanons van 12 cm.

Luchtafweer : 4 kanons van 3.7 cm.

Torpedo's : 8 lanceerbuizen.

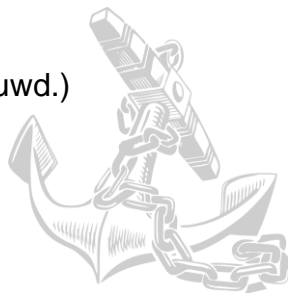
Snelheid : 36 mijl.

Bemanning : 280 man.

Jaar van voltooiing : 1936—1938.

Z23 — Z30. (Tijdens de oorlog gebouwd.)

Gelijk aan de vorige.



## **TORPEDOBOTEN.**

T 1 — T 30.

Tonnenmaat: 600 ton.

Bewapening : 1 kanon van 10.5 cm.

Luchtafweer: 1 kanon van 3.7 cm.

Torpedo's : 6 lanceerbuizen.

Snelheid : 36 mijl.

Iltis, Jaguar, Leopard, Kondor, Luchs, Tiger, Wolf, Seeadler, Albatros, Falke Greif en de Möwe

Tonnenmaat : 800 ton.

Bewapening : 3 kanons van 10.5 cm.

Torpedo's : 6 lanceerbuizen.

Snelheid : 34 mijl.

Bemanning : 120 man.

Jaar van voltooiing : 1926—1928.

## **ONDERZEEBOTEN.**

56 — U 63.

Tonnenmaat: 250 ton.

Torpedo's : 3 lanceerbuizen.

Snelheid : 13—7 mijl.

Bemanning : 23 man.

U69 — U 71 U 52 — U 55 U 47 — U 50 U 45, U 46, U51

Tonnenmaat: ± 500 ton.

U

Bewapening : 1 kanon van 8.8 cm.

Torpedo's : 5 lanceerbuizen.

Snelheid : 16.5—8 mijl.

Bemanning : 35 man.

Jaar van voltooiing : 1938.

U 66 — U 68      U 64 en U 65      U 40 — U 44      U 37 — U 39

Tonnenmaat: 740 ton.

Bewapening : 1 kanon van 8.8 cm.

Torpedo's : 6 lanceerbuizen.

Snelheid : 18.5—8 mijl.

Bemanning : 40 man.

Jaar van voltooiing : 1938.

U 33 — U 36 U 27— U 32

Tonnenmaat: 500 ton.

Bewapening : 1 kanon van 8.8 cm.

Torpedo's : 5 lanceerbuizen.

Snelheid : 16,5 — 8 mijl.

Bemanning : 35 man.

Jaar van voltooiing : 1936—1937.

U7 — U 12      U 17 — U 24      U 13 — U 16

Tonnenmaat: 250 ton.

Torpedo's : 3 lanceerbuizen.

Snelheid : 13 — 7 mijl.

Bemanning : 23 man.

Jaar van voltooiing : 1935—1936.

Dit was ongeveer de onderzeebootvloot waarmee Duitsland de oorlog inging. Door een grote productiecapaciteit is de omvang dezer vloot echter geheel gewijzigd, en het aantal Duitse onderzeeboten mag thans wel op 150 a 200 geschat worden.

*Over genomen uit : Weyers „Taschenbuch der Kriegsflotten”*

### **TORPEDO MOTORBOTEN (Schnellboote).**

Een groot aantal torpedomotorboten of Schnellboote zijn op het ogenblik in aanbouw. Het zijn kleine snelle vaartuigen, die bewapend zijn met torpedolanceerbuizen en een of meer luchtafweerkkanons van klein kaliber.

S 16 – S

19 S 21

S 26 – S 37

Deze gegevens dateren uit 1939 en geven slechts een zeer onvolledig beeld van het aantal Schnellboote, dat nu in dienst is.

### **MIJNENVEGERS.**

M1 — M 36.

Tonnenmaat : 600 ton.

Bewapening : 2 kanons van 10.5 cm.

Luchtafweer : 1 kanon van 3.7 cm.

Snelheid: 17 mijl.

Bemanning : 80 man.



Jaar van voltooiing : 1938.

Bovendien nog 20 mijnenvegers, die afkomstig zijn uit de wereldoorlog. Zij hebben een tonnenmaat van ruim 500 ton en een bewapening van 1 kanon van 10.5 cm.

De meeste van deze vaartuigen zijn tevens ingericht als mijnenleggers.

### GELEITBOOTE.

F 1 — F 10.

Tonnenmaat: 600 ton.

Bewapening : 2 kanons van 10.5 cm.

Luchtafweer : 4 kanons van 3.7 cm.

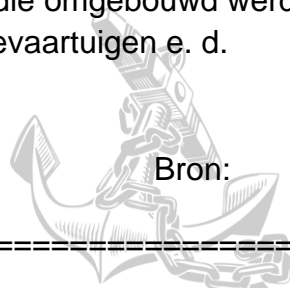
Snelheid : 28 mijl.

Bemanning : 125 man.

Jaar van voltooiing : 1936—1938.

### RAUMBOOTE.

40 schepen met een tonnenmaat van 90 ton en een bewapening van 2 mitrailleurs. Verder nog een aantal bewakingsvaartuigen die patrouille- diensten verrichten en handelsschepen begeleiden. De drie laatstgenoemde groepen zijn sedert het uitbreken van de oorlog zeer sterk uitgebreid met een groot aantal handels- en vissersvaartuigen, die omgebouwd werden tot mijnenleggers, mijnenvegers, patrouillevaartuigen e. d.

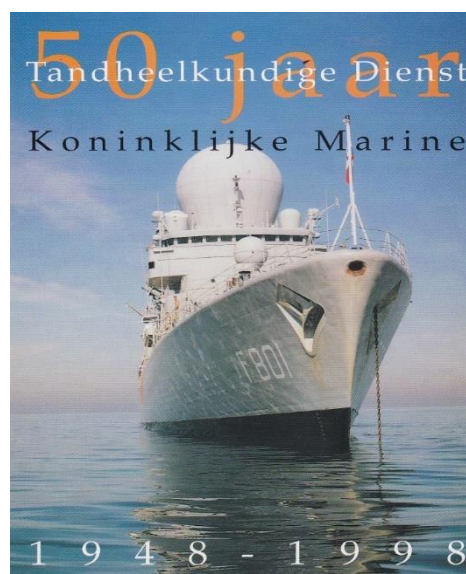


---

## In de lamp kijkend:

### een patiënt verhaalt bij 50 jaar tandheelkundige dienst

Toen ik uitgelachen was en het tot me doordrong dat mijn gesprekspartner aan de telefoon écht wilde dat ik als patiënt een bijdrage zou leveren aan een bundel ter ere van het vijftigjarig bestaan van de Tandheelkundige Dienst Zeemacht, heb ik maar ja gezegd: ik weet niet of tandartsen ook een eed van Hippocrates afleggen, maar laten we er voorlopig even van uitgaan dat ze dat doen; zoals die eed hen bindt om geen patiënten in de kou te laten staan, zo voel ik me gebonden, na jarenlange ongevraagde terugkoppeling van mijn belevenissen als patiënt, om de deur te openen voor degenen die nu vragen om terugkoppeling. Maar dan: vijftig jaar: talloze tandartsen, onnoemelijk veel patiënten, met mijn schamele negentien jaar als KM-patiënt kan ik hen onmogelijk allemaal recht doen. Zo'n 38 controles, een handvol vullingen, vier kronen, dit alles gerealiseerd in vijf ziekenboegen, dat geeft toch geen beeld van de tandheelkundige dienst? Of misschien toch? Wat universeel is voor patiënten zal mij toch ook overkomen zijn in die negentien jaar? Zo denkend, kijkend vanuit 'de stoel', de lamp in het gezicht en het blikveld daardoor aangetast, zijn toch thema's te noemen die alle patiënten herkennen.....



### **de assistente**

Bij haar begint het allemaal: zij beheert de agenda en de afspraken, en zij rangschikt de spoedgevallen. In de kleinere ziekenboegen is zij vaak een tandem met de tandarts, en van onschatbare waarde voor de patiënten omdat zij die kent. Ze weet wiens klachten de grootste spoed vereisen, en weet van de dokter hoeveel hij nog aankan. Neemt het aantal lastige patiënten toe, wat bij grotere ziekenboegen vaak gebeurt, dan wordt de assistente een waakhond. En waakhonden houden ook vaak mensen op een afstand bij wie dat nou net niet de bedoeling is. Vervelend hoor, en aanleiding tot tandenknarsen, als je in je inschepingsverlof terug moet naar Den Helder omdat de tandarts drie weken vóór je verlof begon was volgeboekt....

### **de kaart en de foto**

De eerste horde is genomen, nu volgt de confrontatie met 'de kaart'. O, u heeft hem niet bij u? Nog aan boord? Nog niet opgestuurd van de vorige plaatsing? Dan zit u in de put en slaat een beurt over.. . Bent u nog in het spel, dan is het toch even meekijken -tegen de lamp in- met de dokter: het kan gebeuren dat hij de verkeerde kaart heeft ("...tijd voor een fotootje", terwijl volgens u net vorige keer alle molaren keurig geportretteerd zijn), en dan eindigt u misschien met precies dezelfde vullingen als de patiënt die in het alfabet net voor of net achter u staat. En als u boft: inderdaad een fotootje maken. "Het kan geen kwaad, hoor", zegt de dokter, terwijl hij de geloofwaardigheid van zijn eigen tekst verpulvert door met de assistente schielijk een veiliger omgeving op te zoeken. En dan een foto met zo'n nieuw apparaat: kunstig en digitaal, je schijnt tot bij de parodontoloog en tot in het KHO zichtbaar gemaakt te kunnen worden. Het suffe is alleen dat als u een week later bij een KL-tandarts terecht komt, een verdieping boven de KM-tandarts, de landmachtcollega toch wat teleurgesteld constateert dat hij de kort geleden gemaakte digitale foto niet kan bewonderen..

### **de jonge dokter**

Dan volgt toch het wezen van het bezoek: de ontmoeting met de tandarts, en laat mij eerst even denken aan al die jonge tandartsen, vroeger dienstplichtigen en tegenwoordig BBTers, die hun eerste serieuze ervaring met uw gebit opdoen. Hun kennis is prima en hun perfectionisme is te bewonderen. Hun werktempo is misschien niet hoog maar dat hoeft ook helemaal niet. Gezellig om te bestuderen is hun non-verbale communicatie: de blikken naar de assistente wanneer onheil zichtbaar wordt, het stilvallen van lopend commentaar op de behandeling, het plotselinge neuriën. Het enige storende is dat de omgang met de (misschien wat directe) KM-patiënten voor de meesten toch gewenning vergt: bij "..de situatie aankijken.." schrikken ze van de vraag of ze dan meegaan naar zee om daar te helpen kijken de komende weken, en bij "..er toch nog wel even last van hebben.." komt de vraag hoeveel dagen en hoeveel paracetamolletjes dat dan is, vaak onverwacht.

### **de oude dokter**

Eigenlijk een uitgestorven ras: de overste, op eigen tandartsenburcht, met oude kennis maar een ervaring van decennia, van wie men zei dat vullingen zijn aandacht niet hadden, maar kroon- en brugwerk des te meer.

### **de belegen dokter**

Eerlijk gezegd mijn favoriet: frisse vakkennis, ervaring genoeg om modetrends en zinvolle vernieuwingen van elkaar te onderscheiden, het gezicht goed in de plooi in voor- en tegenspoed, vlot van werktempo en bereid om pijn ook 'pijn' te noemen. Als hij je na de behandeling met paracetamol naar huis stuurt, dan weet je dat er niet zoveel aan de hand is. Stuurt hij je weg met brufen dan weet je dat hij de kans op serieuze onvrede aanwezig acht. Een man (of vrouw) die zijn vak verstaat en leuk vindt, de patiënt kent, de omgangscodes kent en vertrouwen wekt. Het meeste vertrouwen wekte bij mij zo'n belegen tandarts die bij mij in de buurt woonde in Den Helder: als ik op zaterdag boodschappen ging doen, poetste hij zijn auto zoals weinigen dat doen (ik geloof dat hij zelfs de portierscharnieren floste). Zo'n man zal dan toch ook zeker goed voor mijn gebit zorgen?

## de ITDZ

De patiënt ziet de inspecteur weinig. Zelf heb ik er één bewust meegemaakt, en misschien is mijn beeld van ITDZ daardoor wat beperkt. Nauwelijks zichtbaar vanuit Den Helder, hoog op de Olympus en in nevelen gehuld, zetelt in Den Haag de ITDZ. Hij beschikt over moeilijkere ingrepen en ontwikkelt beleid. Periodiek daalt hij af van de Olympus en deelt hij zijn wijsheid met de jonge tandartsen, die met de mopperende inspecteur aan de ene kant en de morrende patiënt aan de andere kant, "caught between the devil and the deep blue sea", zenuwachtig naar hem luisteren. En wanneer een patiënt vraagt naar de noodzaak van een bepaalde ingreep kan ook alleen een inspecteur van oude stempel in volle ernst antwoorden: "Meneer, ik heb daar zes jaar voor gestudeerd, en ik ga u dat niet uitleggen". En hoe wonderlijk de marine is blijkt wel uit het feit dat de ITDZ in kwestie zijn roeping als tandarts pas vond nadat hij afgewezen was voor het KIM (administratie) vanwege zijn ogen..

## beste wensen en andere wensen

Alle gekheid op een stokje: ook de patiënten willen de Tandheelkundige Dienst Zeemacht feliciteren met het jubileum, en het beste wensen voor de toekomst. Hopelijk blijft een goede tandheelkundige zorg op zee, in het veld en bij vredesoperaties in de toekomst gewaarborgd. Maar misschien past bij zo'n groot jubileum ook een vooruitblik, en zicht op wensen van de patiënten. Als ik er twee mag noemen: de wens om voor mensen die langer in de marine verblijven de keuze van een vaste tandarts binnen de marine mogelijk te maken, zodat een patiënt niet iedere controle een andere tandarts heeft. En verder de wens dat personeel op operationele plaatsingen ook als het drukker wordt bij de tandarts, voorrang krijgt. Het ga de tandheelkundige dienst goed!  
LTZA 1 H, van Gelder

\*\*\*\*\*

# INDIË-REPORTAGE 1947

## Deel 2

## DE WERELD ZIEN

Een troepentransportschip heeft haast. Toch is de reis voor vele dingen goed. Toen ons bataljon in Juli 1945 de tocht naar de Pacific begon met een oversteek naar Engeland, hing de boerenkneuterzoon Jopie in eindeloze verbazing over de railing en verzuchtte in mist en regen: — Watte waoter, watte waoter ... — Daarna ging hij naast het rieten barbiesje zitten en werd hartverscheurend zeeziek.



Later, in de gloeiendhete Rode Zee, vonden ze hem doodziek van ellende; een opgeblazen rode kreeft die uren in de wind geurde. Na een lijflijk onderzoek en een klinkende botsing met tradities van geslachten, werd hem tot driemaal toe gelast het jaegerhemd uit te trekken.

Toen wij de Indische Oceaan binnenvoeren, vertelden wij dat de evenaar gepasseerd zou worden. De Bleu' en de Witte waren niet weg te slaan van de railing. Vroeg de Bleu': — Sèn we nouw in de trop'n of sèn we nouw in Indieje, Wit'? — De Witte g'leufde wel dat 't dieje trop'n zouden zijn, want hij had net een witte streep gezien waar twee zeestromingen tegen elkaar optornden en had de Bleu' dieje wind niet zo nondeju- gek voelen draaien? Dat was nou de evenaar geweest.

Maar een maand geleden ontmoette ik Jopie op het vliegveld van Palembang; hij knoopte nog een knoop los van het luchtige hemdje en vertelde: — Ik 'zij op deurreis na' Biak ... — Hij had het

gemak in houding en gebaar van den globetrotter; verder een correspondentievriendin in de Engelse Malverns, een portefeuille uit Port Said, een sigarettenkoker uit Aden, een nette broek uit Sydney, een opgezette schildpad uit Penang en een krokodillen-leren riem uit Bandjarmasin. En kort daarvoor was ik op het terras van Batavia's paleisachtig „Hotel des Indes”; er zaten grote zakenlieden, kolonels, gedecolleteerde dames, de Bleu' en de Witte. Achter een whiskey- soda en als mensen van de grote wereld ; ze hadden pommade in plaats van geweervet in de kuif geplakt. Jammer van de grootse indruk, dat ze laat in de avond een afschuwelijke ruzie kregen met den bestuurder van een betja (fietstaxi met bak voor twee passagiers) omdat die de weg naar Tilburg niet wist.

## AANKOMST

Vreemd is de gewaarwording: over de railing te hangen als vele malen daarvoor, maar nu met de gedachte: — Straks Nederlandse grond —.

Dit is Nederland niet; als gesmolten zilver ligt het watervlak, daarachter een groen land met palmen of moerasbossen; witte kaden die blakeren in de zon; vaagblauwe bergen rijen in de horizon. Dit is even vreemd voor oog en hart als de strakke lijnen van Suez, de bonte wemeling van Aden, de zandige oevers van de Bittermeren. De onzekerheid beklemt als een vage onrust. Voor de oorlog was Indië een warm land, dat ver weg lag met zijn apen, kokosnoten, slangen en bruine vrouwen waar je voor op moest passen. Na de oorlog een land van extremisten en terroristen; de eeuwen-diepe leemte van voorlichting kan in geen jaar gedempt worden met verhalen; de leegte van onzekerheid hangt als een grauwe ruimte om het schip.

Elk gekleurd mens, tot dit ogenblik gezien, was een prettige nieuwigheid, die de sfeer ademde van avontuur, van verre reizen en vreemde landen. Ook hier staan bruine mensen op de kaden. Extremisten? Terroristen?

Er zijn soorten van aankomsten geweest; de voortgang der tijden bracht er gestaag de lijn in. Heel in den beginne zijn Nederlandse bataljons in grommende landingsvaartuigen op Nederlands grondgebied aangekoerst; de helmband strak om de kin en het wapen vurens-gereed. Zo deed een bataljon op Bangka; zij konden er van alles verwachten en op dat kleine tin-eiland lieten zij ook de eerste doden achter. De bataljons, die op Java aanvoeren, vonden geschonden havenwerken. Het schip manoeuvreerde tussen de roestige rompen van gezonken vaartuigen. Achter de stoffige kaden stonden geruïneerde loodsen te midden van enorme brokken opgeblazen beton, bergen roest en verwrongen ijzer.

Er was geen welkom. Er stonden wat trucks op het slordige emplacement en wat soldaten met norske, doodmoede gezichten. Talloze bedelaars in lompen en onder de zweren, die vochten om een stuk brood en een handvol sigaretten. De ontscheping geschiedde haastig, een truck wordt aangewezen, opladen. De chauffeur lijkt een jongen van ten hoogste vijftien jaar, pistool laag op de heup, de zwaaiende gang van de desperado:

— Hallo lui, fijn dat jullie komen helpen —. Brenmitrailleur op de kap, grendels overhalen, weest op je hoede. Rijden!

In convooi raasden wij in topsnelheid de stoffige verwaarlozing in.

Tijden veranderen. Vele troepentransportschepen zijn sindsdien de havens binnengelopen. Om de herinnering, wat de eigen aankomst was en het grote gemis dat daarbij gevoeld werd, maakt iedereen die er de kans toe ziet, zich vrij om naar de haven te gaan. Welfare-cantine-wagens, afgeladen met tinnetjes bier, sigaretten en de traditionele pisangs stuiven dezelfde weg.





Een militaire kapel stelt zich op in de schaduwen van de reuzenloodsen, waarbinnen de plaatijzeren ruimten het nijvere geklop en gehamer van de opbouw duizendvoudig resonneren.

Het is niet veel, wat wij de binnenvarende troepen kunnen bieden. Het land is arm, het leger is arm, wij zijn arm. Maar elke geste is gemeend; de militaire kapel blaast zich hartelijk- spontaan de wangen op en het schetterende lied daverd een welkom. En tegen de achtergrond van het vreemde tropenland zijn elk gebaar, elk woord, elk lied, rond en zuiver Nederlands. Er zijn schepen, die eerst havens als Sabang of Belawan-Deli binnenlopen om een deel van de lading en troepen te lossen alvorens door te stomen naar Java. Dan staan buiten het haven- emplacement trucks gereed; omdat het schip toch een dag of langer in de haven moet liggen, hebben de troepen, wier bestemming verder weg ligt, de gelegenheid om alvast het Indische landschap te leren kennen.

De gidsen en gastheren zijn gulle, zongebrande soldaten van de plaatselijke detachementen; jongens van de voorposten en convooiwegen; vol sterke verhalen, arm aan sigaretten en met de hartelijke armzwaai van: — Jullie horen d'r bij; kom mee, we zullen jullie alvast een brokje Indië laten zien dat wij gefikst hebben —.

Het wordt een machtige dag . . . Eerst laat in de avond rijden de bestofte trucks met zingende feestgangers terug naar de haven. Wie had dat gedroomd? In Indië is een brokje Nederland teruggevonden, dat sterk en dynamisch-levend is.

De „baroe” (nieuweling) staat aan de railing van het wegvarende schip, schudt de bevreemding van de schouders, steekt grijnzend de duim naar de toekomst en zou best willen zeggen: Ik doe mee! — Maar dat lijkt zo kinderachtig.

## ACCLIMATISATIE.

Opeens is alles anders. Bij de eerste voet die zij aan wal zetten. Natuur, mensen, leefwijze, voeding, wat niet al. De medici zeggen, dat de Noorderling drie maanden nodig heeft om zich geestelijk en lichamelijk voldoende aan de tropische omstandigheden aan te passen, wil hij zich geheel kunnen wijden aan een zware taak. .

De soldaat doet dat tussen de bedrijven door. Hij beschikt over een fantastisch aanpassings-vermogen. De weg wordt hem gewezen door den makker, die al langer in Indië zit of door den wapenbroeder van het KNIL, die hier geboren en getogen is. Het meest leert hij door de ervaring. Hij verbaast zich nooit te lang; behalve over legerzaken, maar met aangeboren intuïtie heeft hij begrepen dat hij daar nooit over moet denken.

Als hij na een uurtje geen tegenpool gevonden heeft voor de verbazing, maakt hij er een en dan moet nondeju de rest maar zien zich bij hem aan te passen.

De eerste bataljons konden na aankomst op Java onmiddellijk in de voorste lijn worden gebruikt, omdat zij op Malakka reeds acclimatiseerden.

Zo is ons bataljon ergens op een koortseilandje onder Malakka's kust neergezet en begraven in een verregende, ontredderde rubbertuin, tientallen kilometers dieper het binnenland in. Het was een oud Japans kamp van wildhouten paalhuizen, die verspreid stonden tussen beboste heuveltjes en in de ravijntjes; alles was maandenlang verwaarloosd en onbewoond gebleven en het was een onooglijke blubberbende, terwijl in niéts voorzien was om ons verblijf enigszins draaglijk te maken.



De emoties begonnen onmiddellijk na de aankomst, toen wij door enkel-diepe modder en door een neergutsende regenbui de kromgetrokken barakken gevonden hadden, en meteen alle soldaten kwijt waren. Iedereen was uitgezworven in het paradijsachtige rijk van regen, modder, bos en bergstroompjes en genoot onbeschrijflijk. Groen van opwinding kwamen ze opeens weer opduiken met een kanjer van een rode duizendpoot op de open handpalm. En of ik mij de keel al schor schreeuwde dat ze van alles af moesten blijven omdat ze straks nog met een python zouden komen aansjouwen, omdat ze 't zo'n lekker wurrempie vonden —, het hielp allemaal niets. Honderdvoudig belangrijker was de vraag, wat die stomme duizendpoot



WACHTLOKAAL. Vervelozе wanden van gevlochten bamboe; tafel met veldtelefoon die in verbinding staat met commando-post en alle posten; lege flessen, wat niet betekent dat er bier of vruchtensap is gedronken, maar water blijft koeler in een fles. En enkele soldaten, die omtollen van de slaap.



24 UUR VERLOF NAAR STAD betekent weer mens te worden in een normalere maatschappij en meer zorg aan het toilet. Zijwanden van tenten zijn opengeslagen, om de hitte te weren; links een „druipbak” van bamboe waarop etensgerei ligt te drogen in de ontsmettende hitte van de zon; rechts een afvalton; inhoud wordt elke middag verbrand of begraven.

nou elke avond wel zeggen zou als 'ie z'n voetjes moest wassen. Dan waren er de vruchten, tientallen soorten waar ze nog nooit van gedroomd of gehoord hadden. Ze maakten de bevolking stapelgek van opwinding met de prijzen, die ze betaalden voor groene, onrijpe pisangs. Toen de avond viel waren alle vruchttuinen in desolate conditie en zat het voltallige bataljon benauwd gehurkt tussen de stinkende restanten van Japanse latrines.

Er was geen ondankbaarder werk dan de troep wegwijs te maken in de wonderen van de natuur; de troep is akelig nuchter en heeft overal aanmerkingen op.

Door de avond wickten bijvoorbeeld spookgestalten: — Jongens, kijk 's, daar heb je vliegende honden, kalongs ... —

— Waaro? ferrèk, benne dat hondjes? Most me ome 's weten, die klautert met se asthma elke dag drie-hoog op en af as se fikkie mot —

Sprookjesachtig dwaalden honderden vuurvliegjes door het bos.

— Jongens, daar heb je vuurvliegjes ... —

— Watte rotland dat ze zelfs de vliegjes met achterlichies late darren ... —

Bos en tuin krioelden van de slangen. — Jongens, uitkijken hoor, 't barst hier van die krenge —. Ze kéken uit; voor elke gesignaleerde slang stormden de barakken leeg en als het erg warm was stonk het van de slangenhuiden, die ze te drogen hadden gespannen.

In de heuvels waren vele diepe hopen uitgegraven, die de Japanners gebruikten als schuilloopgraven en munitiebergplaatsen. Er stonden bordjes bij met het uitdrukkelijke verbod, de hopen binnen te gaan wegens het niet denkbeeldige gevaar van booby-traps. En prompt hoorde ik, voorbij een heuvel lopende, een stem uit het onbekende kankeren: — Lanem niet op me tenen dondere ... — Ik drong de vochtig-bedompte ruimte binnen en zag vier soldaten, die een kist optilden en prompt verstarde in onbeweeglijke ge-spannenheid.



— Wat doen jullie daar? — vroeg ik kwaad. De heren waren bezig te onderzoeken of die hopen nou wérkelijk getrapped waren; als ze een kist optilden en er was na twee minuten nog niets opgeblazen, was er géén booby-trap.

Door bepaalde omstandigheden klopte er in de beginweken niets van de fouragering zoals trouwens helemaal niets klopte. Dagenlang heeft de troep het moeten doen met een veldfles ongesuikerde thee en een handvol

kaakjes per dag. Zwerftochten en vermoeienissen schepten de magen uit tot bodemloze vaten; daarom trok de soldaat er met zijn snel-gemaakte vriendje uit de kampong op uit om eetbare knollen uit de wildernis op te graven, 's Avonds zaten zij rond het houtvuur en roosterden de knollen en zongen te midden van het druipende oerbos, waar de miriaden cicaden veeltonig in zwirlden, hun liederen met machtige uithalen: — Toen wij van Rotterdam vertrokkééé, vertrokke wij uit Rotterdaam ... — en vergaten alle misère van regen en honger.

Ze leerden het volk kennen; direct na aankomst dwaalden ze de verarmde, hongerende kampongs in. Kwamen kribbig en niet-begrijpend de gegapte tinnnetjes weer terugbrengen bij den kok: — Snappie dat nou? Die kosselijke vetspek lussese niet, maar die stinkende blikkiesvis daar zijne ze kepleet mesjokke mee ... —

Geurt, die prachtig op zijn schippersharmonica kon spelen, trok met zijn instrument de kampong in, om de zaak wat op te vrolijken. Hij klaagde die avond: — La' ze nou toch nooit van dat lied Sarina uitte-nessa 'ehoord 'ebbe ... —

Zo is Malakka de leerschool geworden van de eerste bataljons. Een modderige en zware leerschool.

Er was in niets voorzien om het de bataljons in Malakka gemakkelijk of ook maar draaglijk te maken. Onvoorziene omstandigheden schiepen grote moeilijkheden, maar de jongens maakten van alles een groot avontuur. Heel vaak is deze soldaat een „avonturier” genoemd en de stemmen klonken niet vriendelijk; maar laat deze soldaat een avonturier zijn, hij is het van het beste kaliber, dat thuis hoort in het kader van Nederland's ijzeren reuzenbruggen, zeesleepvaart en afsluitdijk.

## ACCLIMATISATIE THANS

Toen deze bataljons in Indië landden, waren de grote steden van Java niet meer dan bruggenhoofden in een onmetelijk gebied, dat veel weg had van een gistende heksenketel. Elke beschikbare man werd ingezet en had zijn taak en méér dan zijn taak, maar het was mogelijk door de ruggegraat van de Malakka-tijd..

In de loop der maanden zijn brede gebieden rond de steden gezuiverd; daaromheen zijn waakzame gordels van vooruitgeschoven posten getrokken. Zodoende ontstond achter deze „frontlijn” een tweede lijn en zelfs een „veilige zone”, duidelijk merkbaar aan dancings en bioscopen, die als paddestoelen uit de grond verrijzen. In deze tweede lijn en veilige zone vinden de nieuw-gekomen troepen de gelegenheid om zich op rustiger en gedegener wijze te acclimatiseren.



Bij elk bataljon worden KNIL-mensen gedetacheerd, die met de „baroetjes” (nieuwelingen) optrekken en hen wegwijs maken in het verwarrende terrein, in de strijd tegen sluipschutters en in de Indische maatschappij. De onderlinge verhouding is in alle opzichten uitstekend en uit deze eerste tijd vol verrassende emoties en lachwekkende situaties zijn hechte vriendschaps- banden ontslaan tussen Joesoep Tulalepsy uit Haroekoe en Wullum Wullums uit Mokum.



Het wachtrapport, dat een wachtcommandant opstelt uit de eerste nacht, die een bataljon door- brengt in een Indisch kampement, is steeds weer een historisch document: - Te zo laat door post nr zoveel gevuid op verdachte bewegingen in het voorterrein. Te zo laat door post nr zoveel gevuid op licht- schijnsels in de kampongrand. Te zo laat door post nr zoveel gevuid op . . . — en zo gaat het verder. De soldaat staat er zo onzeker, die eerste nacht in een hem volkomen vreemde omgeving, waarvan de

atmos-feeer geladen is met duizend onbekende, verontrustende geluiden. Er is hem gezegd: — Wees op je hoede — en hij herinnert zich de verhalen van generaties opoes en bezorgde tantes en de artikelen in sommige tijdschriften. En schiet daarom op honden, katten, vleermuizen in vruchtbomen, kikkers, vuurvliegjes ( . . . — ik zag 'm roken! —) en wat niet al.

Maar onveranderlijk blijft het gemak, waarmee de soldaat zich door alles heenwerkt.

Twee soldaten van de allernieuwste divisie kwamen onbeholpen een Chinees restaurantje binnen en bestelden een gesloten ellipsgebaar tussen twee vingers en „tok-tok-tok-tok”: kippeneieren. De Chinees bracht glibberwitte plakaten met een oranje ovaal, die ongetwijfeld nee-nee-gebaar en „kwek-kwek-kwek” eendeneieren moesten zijn. De Chinees kon er niet tegen op en bracht spijtig de zoveel duurdere maar gelijk geprijsde kippeneieren.





HOSPITAALSOLDAAAT gaat in zijn vrije tijd de verwaarloosde kampongs in met een tas vol medicijnen, pillen en verbandmateriaal. De bevolking is schuw, maar groter dan de schuwheid is de nood. Deze soldaat vooral is de zaaiër van het vertrouwen dat in de toekomst een rijke oogst van begrip en samenwerking zal dragen.



VOLK AAN DE POORT van elk bivak en kazernement, wachtende op de verdeling van het voedsel.

*WORDT VERVOLGD*

---

---

# COMPILATIE

## INDISCH JOURNAAL

### EN REIS HR.MS. KORTENAER

#### ANTHONY VAN KAMPEN

1948



DEEL 1

02-04-1948

**Reisschema**

**Hr. Ms. Kortenaer**



Hare majesteits torpedobootjager Kortenaer" zal Zaterdagmorgen tussen tien en elf uur uit de haven van Nieuwediep naar Indonesië vertrekken. Onder commando van kapitein-luitenant ter zee jhr. H. A.

N. A. van Adrichem Boogaert. De commandant zeemacht in Nederland, schout bij nacht J. J. L. Willinge, zal waarschijnlijk bij dit vertrek aanwezig zijn. Het reisplan van de Kortenaer, die in Indonesië hare majesteits torpedobootjager „Banckert" gaat aflossen, is als volgt: 7/8 April Lissabon, 12/14 April Malta, 21/22 April Aden, 30 April Trincomalee, 6 Mei aankomst Tandjong Priok.

**03-04-1948 Anthony van Kampen naar Indonesië**

De Zaanlander 06-04-1948

Zaterdagmiddag 3 april 1948 vertrok uit de haven van Nieuwediep Hr. Ms. „Kortenaer” naar Indonesië. Tussen het marineblauw der uniformen bevond zich het grijs van een burgercostuum. Onze reporter Anthony van Kampen had zich ingescheept aan boord van het schip. Hij was van het podium van het Amsterdamse kunstleven overgestapt op de valreep van de „Kortenaer”.

Zelf een zoon van Nieuwediep, een minnaar van de zee, waarvan zijn talrijke boeken getuigen, zal onze collega zich op de dekken van de Nederlandse oorlogsbodem evengoed thuis voelen als in de schouwburg of bioscoopzaal.

Zoals bekend, zullen van zijn hand in ons blad regelmatig artikelen verschijnen, waarin zijn vaardige pen U zal verhalen van zijn reis met de torpedojager naar Insulinde, om na aankomst zijn visie te geven op de toestanden, leven en werken in Indonesië.

Bij zijn vertrek naar de tropen wensen wij hem een „Goede vaart”.

## **03-04-1948 Nou ... tabéh dan...!**

### ***STORMACHTIGE UITREIS van Hr. Ms. KORTENAER***

Nijmeegsch dagblad 20-04-1948

#### **GOLF VAN BISCAJE**

Eén der grondbegrippen der journalistiek is, dat een reporter onder alle, letterlijk alle omstandigheden zijn plicht heeft te doen. Die plicht is: schrijven. En dankzij die plicht heb ik me zojuist tussen een krukje en een tafel zeevast gezet, de schrijfmachine op m'n knieën gemonteerd en wordt thans getracht uit een aantal „swingende” toetsen een leesbaar verslag tevoorschijn te typen.

Dat alles vindt plaats in de golf van Biscaje onder verre van dragelijke omstandigheden. Er staat een harde bries met uitschietende stormvlagen, met overdrijvende buien en ofschoon iedere, nog redelijk denkende opvarende van Hr. Ms. torpedojager Kortenaer mij telkens opnieuw komt verzekeren dat deze jager een perfect zeeschip is, dat magnifiek op het water ligt en, zelfs onder deze omstandigheden, nog vrij behoorlijk naar haar roer luistert, dat alles neemt niet weg dat we het niet zo gemakkelijk hebben gehad, sinds het vertrek uit Nieuwediep, en nog niet hebben.

Nieuwediep ... dat is een verre herinnering! Een lang geleden genomen afscheid met een beetje lach en veel tranen, veel gezwaai, veel geroep van „nou... tabeh dan!” en tenslotte alle weemoed die nu eenmaal verbonden is aan het vertrek vaneen van Hare Majesteits schepen.

Glorieus gingen we de ree op, nagestaard dooreen paar duizend Nieuwediepers, die voor de eerste maal na de bevrijding weer een schip van oorlog uitgeleide deden. Glorieus was 't in de haven, glorieus op de ree. Maar eer dit schip goed en wel het Schulpengat uitwas, was er van glorie al geen sprake meer, want er stond reeds direct een stijve bries en in serie zag men groepen en groepjes van de bemanning ten offer vallen aan de zeeziekte.

Het werd de Kortenaer niet cadeau gegeven, de eerste dagen en het is veel beter over die eerste twee maal 24 uur een plechtig stilzwijgen te bewaren. Steeds meer opvarenden vielen ten prooi aan hevige zeeziekte en het werd er, nadat lichtschip Goeree gepasseerd was en de Downs bereikt waren niet beter op. Het bleef ruw weer, ruwer en wilder wordend in de nacht van Zaterdag

op Zondag, om tenslotte over te gaan ineen behoorlijke Zuidwesterstorm. Toen was het Zondagmorgen.

De vaart van 14 mijl, die tot dat ogenblik behouden was, werd teruggebracht op 10 mijl. Deels om de machines te sparen, die heel wat te stouwen kregen, deels om het de huidplaten niet te zwaar te maken en deels waarschijnlijk om de mensen te sparen.

Windkracht 8-9. Dat wil zeggen: dat de zee vrij over voor- en achterschip heenloopt, dat het stuifwater tot boven de toren slaat en dat alles, wat niet volledig zeevast gesjord is, over boord gaat. De dienst gaat door, maar ik begrijp niet hoe het mogelijk is met zo weinig in behoorlijke conditie zijnd volk door te draaien. Het schijnt echter een kwestie van organisatie te zijn.

Zondagavond werd het wat rustiger en waren er weer mensen die belang stelden in de laatste restanten van de Britse kust. Grauw en triest strekte die kust zich, met hier en daar een licht. Na Start Point, bij Plymouth, kwam de beroemde Eddystone vuurtoren als laatste Britse baken. Daarna werd koers gezet op de Franse kust, met als voorlopig doel: de Golf van Biscaje. Het werd een zware nacht. Opnieuw wakkerde de wind aan en de weerberichten, zowel de Engelse als de Franse, wedijverden met elkaar in het vooruitzicht stellen van depressies en „gale warnings”, waarschuwingen voor stormweer. Maar dat hadden we ook zonder deze radiografische mededelingen wel geweten, want van slapen kwam die nacht niets. Het was een ellendige nacht, met donderende slagen van waterlawines tegen de flanken van het schip, met overtrekkende regen- en hagelbuien en met 'n wilde, opgejaagde zee, die met schuim overdekt een wreed en onheilspellend schouwspel bood. De dekken stonden vrijwel voortdurend blank en tegen de morgen (die nooit scheen te willen komen...) werd de whaleboot aan stuurboord goeddeels uit de sjorrings geslagen.

Met harde wind, met uitschietende stormvlagen, werd de golf van Biscaje bereikt. De voorpiek, het verblijf van een deel der bemanning bood een trieste aanblik. Hier en daar lagen mensen te slapen, deels in het water. In dat water dreven allerlei vreemde voorwerpen, variërend van sandalen tot doorweekte sokken.

Op de brug staande bood de zee een indrukwekkend beeld. Een volstrekt eenzame zee, met een enkele meeuw, jagend over het kielzog van de Kortenaer. Met daarboven een rossig zwerk, en in het water zelf enorme kuilen en bergen, waardoor en waarover Hr. Ms. torpedojager Kortenaer had te klimmen en te kruipen. De scheepshond, Sindbad, doet z'n best z'n naam niet tot schande te maken, maar helemaal in orde is het niet met hem. Het is de eerste maal dat Sindbad op de lange deining zit en bij alle dingen die hij mist, mist hij vooral een boompje. Hij meent er thans een gevonden te hebben: een opgerolde cocosloper, leunend tegen het achterste dekhuis. De loper heeft uitkomst voor Sindbad gebracht.

Ergens, achter een deur van een whalegang, lag een jonge matroos. Hij was er ellendig aan toe. Er passeerde een maat, die het minder voor z'n kiezen had, en in het voorbijgaan riep: „Moeder mag ik varen.” Alleen enkele zeer bevaren leden der bemanning is het niet aan te zien dat we de vuurproef ondergaan. Ze waggelen kwiek op kromme zeebenen voorbij, roken een pijp en zien met mededogen op het zieke volk neer.

*WORDT VERVOLGD*

# Nederlandse marineraad

Hr.Ms. Dolfijn deel 2

Het aantekenblaadje had hij op de plot laten liggen en dit was zoekgeraakt, waardoor het nu (bij het onderzoek) voor hem allemaal geheugenwerk werd en hij zich vele peilingen niet meer kon herinneren. De raad tekent hierbij aan dat, mede door het mankeren van een overzicht van de genomen peilingen, aan diverse in de kaart voorkomende posities — welke vrijwel niet te controleren waren - twijfelachtige waarde moet worden toegekend. Te 19.10 uur veranderde het schip koers naar 323°, bij logstand 49,6', waarmede overeenkomstig de route in de kaart de nauwere toegang tot de Lower Loch Fyne werd binnengevaren. Deze koerswijziging werd niet in het scheepsjournaal vermeld, doch staat wel aangetekend in het logboek roerganger.

Met betrekking tot deze kaartkoers is gebleken: dat door de navigatieofficier in beide kaarten 2131 en 2381 oorspronkelijk een koers 324° was afgezet; dat echter in kaart 2131 deze trek door de onderofficier van de wacht, na door hem te zijn nagemeten, was gewijzigd in 323°, en dat zowel de officier van de wacht als de onderofficier van de wacht van 19.10 uur af met een kaartkoers 323° hebben gewerkt. Te ongeveer 19.10 uur, vermoedelijk kort na de koersverandering, begaf de commandant zich naar de radarhut om de positie van het schip in verband met de algemene voortgang van de opmars te controleren. Na op het radarbeeld de plaats ten opzichte van het midden van het vaarwater en de koers met de koerscursor te hebben bekeken, verliet hij, tevredengesteld over de situatie, weer de hut.

Te 19.25 uur nam de onderofficier van de wacht drie radarpeilingen, welke bleken de eerste en enige peilingen te zijn die gedurende de wacht met de radar werden genomen. De verkregen positie in de kaart gaf aan dat bij logstand 52,1', het schip zich ongeveer 0,4 mijl aan stuurboord van de koerslijn bevond. Te 19.32 uur werd opnieuw een positie afgezet, de laatste in de kaart 2131, bestaande uit slechts één peiling van Sgat More Light bij logstand 54,5', in feite dus een verbeterde gis. Toen hieruit wederom bleek dat het schip aan stuurboord van de koerslijn lag, zij het nu ongeveer 0,2 mijl, adviseerde de onderofficier van de wacht enige graden naar bakboord op te sturen. De officier van de wacht kon zich met dit voorstel verenigen en bepaalde te 19.33 uur - volgens het logboek roerganger bij een logstand 54,4' - koers 318°. Vanaf 19.32 uur werd de navigatie verder op de kaart 2381 bijgehouden, de bijbehorende positie was hierop overgebracht, doch merkwaardigerwijs met een afwijkende tijd en logstand, namelijk 19.30 uur en log 43,8', en bovendien als een gispositie (zonder peilingslijnen). Desgevraagd wist de onderofficier van de wacht hiervoor geen nadere verklaring te geven. Overeenkomstig deze positie voer Hr. Ms. Dolfijn op dat ogenblik bijna dwars van Sgat More Island op een afstand van 0,6 mijl daarvan verwijderd, vrijwel in de engte (1,5 mijl) van het vaarwater. Te ongeveer 19.30 uur kwam de commandant voor de tweede maal in de radarhut. Wetende dat het schip omstreeks deze tijd in het nauwere gedeelte van de toegang tot de Lower Loch Fyne - ongeveer dwars van Sgat More Island — zou zijn aangekomen, wilde hij nogmaals de situatie op de radar bekijken en tevens, gelet op het naderende einde van de opmars, de officier van de wacht vast orders geven inzake het onderwatergaan in het oefengebied.

Na de positie van het schip en met de koerscursor koers en voortgang te hebben gecontroleerd, besloot hij evenwel, gezien de nog te varen afstand, het instrueren van de officier van de wacht tot een later tijdstip uit te stellen, waarop hij de radarhut weer verliet. Te 19.39 uur werd op initiatief van de onderofficier van de wacht een tussentijdse plaats bepaald, teneinde — in verband met het vijf graden opsturen - de positie van het schip ten opzichte van de koerslijn te controleren.



Hoewel in de kaart twee peilingen stonden (van Sgat More Light en East Loch Tarbert Light), verklaarde de onderofficier van de wacht dat de verkregen positie vermoedelijk een verbeterde gis was en alleen berustte op een peiling van Sgat More Light en een logstand van 55,6' aangezien hij naar zijn stellige overtuiging op geen enkel moment een peiling van East Loch Tarbert Light van de officier van de wacht heeft doorgekregen. Toen hem bleek dat het schip nagenoeg (even aan bakboord) op de koerslijn lag, lichtte hij de officier van de wacht hieromtrent in, hem daarbij adviserend naar de oorspronkelijke koers 323° terug te keren. Volgens de kaartpositie bevond Hr. Ms. Dolfijn zich op dat moment ongeveer twee mijl of wel ongeveer 10 minuten varen van de ingang tot de Lower Loch Fyne, het punt alwaar koers moest worden veranderd naar 360°. Op het advies uit de gevechtscentrale gaf de officier van de wacht te ongeveer 19.43 uur de roerganger via de spreekbuis de opdracht 'stuur koers 323', welke order door de roerganger naar zijn genoegen werd herhaald. Eenmaal de nieuwe koers voorliggend, meldde de roerganger deze wederom naar de brug. De officier van de wacht, op dat moment bezig met het nemen van peilingen voor de volgende plaatsbepaling te 19.45 uur, hoorde wel de melding 'koers' doch niet het uitroepen van de koers zelf. Hij controleerde de koerswijziging niet op het kompas, noch had hij op de roer- verklikker gekeken en zodoende merkte hij niet op dat het schip, in plaats van de beoogde vijf graden naar stuurboord — terug naar de oude koers 323° - 15 graden bakboord uitdraaide en tenslotte een foutieve koers 303° voorlag. In de gevechtscentrale hoorde de onderofficier van de wacht wel dat de roerganger opdracht kreeg voor een koersverandering, doch — zelf druk bezig met voorbereidende werkzaamheden met betrekking tot het aflossen van de wacht - had hij hier geen aandacht aan geschonken en ook niet geluisterd naar wat er precies was gezegd. Hij had ook niet de koersverandering bij de roerganger gecontroleerd, er op vertrouwend dat dit wel in orde zou zijn, aangezien hij betrokkene kende als een goed roerganger.

De roerganger verklaarde dat hij de opdracht 'stuur koers 303', in plaats van '323' had gekregen. Hij had deze koers ook zo herhaald. Toen het schip de opgegeven koers voorlag, meldde hij naar de brug 'koers 303', waarop van de officier van de wacht 'aya aye' terugkwam. Dat hij gedurende de draai niet om de 10 graden de koers heeft gepraaid, komt doordat, volgens hem, dit alleen gebruikelijk is bij draaien met roer aan boord. Te 19.45 uur werd een nieuwe positie in de kaart gezet, ogenschijnlijk een ware plaats bestaande uit drie peilingen, aangevende dat het schip zich bij logstand 57,0' even bakboord van de kaartkoers 323° bevond, 0,9 mijl verwijderd van het eerstvolgende punt van koersverandering naar 360°. De onderofficier van de wacht verklaarde dat de geconstrueerde plaats in feite echter als een verbeterde gis moest worden beschouwd, verkregen uit twee peilingen - waarvan één van een onbekende landhoek — gecombineerd met de gis. Van de brug had hij namelijk twee peilingen doorgekregen, welke door hem genoteerd waren als Sgat More Light - 131° en een landtong over bakboord 212° - zonder naam. Niet wetende welke landhoek precies was bedoeld, had hij van de positie van 19.39 uur, met een koers 323° (zich er niet van bewust dat in feite 303° werd gestuurd) en een behoud volgens de log, eerst een gisplaats in de kaart afgezet en deze toen met de peiling van Sgat More Light gecombineerd tot een verbeterde gis. Hierna had hij getracht na te gaan welke landtong de officier van de wacht kon hebben bedoeld.

Menende dat dit Garbhaired kon zijn geweest, trok hij van de verbeterde gis een peilingslijn naar deze landtong, doch deze lijn bleek niet te kloppen met de genoteerde peiling 212°; hierbij vergat hij echter de peilingslijn uit te vlakken. Voortgaande met het zoeken, zette hij vervolgens van de verbeterde gis de peiling 212° af, welke uitkwam op de landhoek Ruhda Loisgte. Zodoende verschenen in de kaart drie peilingslijnen, waarvan slechts één betrouwbaar scheen.

De onderofficier van de wacht meldde naar de brug dat de verbeterde gis- positie nagenoeg op de koerslijn lag en het schip nog 0,9 mijl was verwijderd van het punt waar koers moest worden veranderd naar 360°, hetgeen diende te geschieden bij een logstand van 57,7'. Ter zitting gewezen op het verschil van 0,2 mijl tussen de opgegeven nog te varen 0,9 mijl en de volgens de log af te leggen afstand van 0,7 (57,7' - 57,0'), bleek de onderofficier van de wacht de genoteerde logstand bij de positie van 19.45 uur pas op een later tijdstip te hebben afgelezen, zodat daar dus in feite 56,8' in plaats van 57,0' had behoren te staan. De officier van de wacht verklaarde voor de plaatsbepaling van 19.45 uur drie peilingen te hebben genomen namelijk Sgat More Light - vrijwel recht achteruit iets over stuurboord, de landtong Garbhaird - bakboord dwars, juist zichtbaar doordat het werd beschenen door het lichtschijnsel van het daarachter gelegen plaatsje East Tarbert en verder nog een lichtje over stuurboord, vermoedelijk van een huis aan de wal. De gepeilde punten had hij doorgegeven aan de onderofficier van de wacht, maar hij kon zich de peilingen niet meer herinneren.

Enige tijd later, toen de positie in de kaart stond, werd hem door de onderofficier van de wacht gemeld dat het schip zich nagenoeg op de koerslijn bevond, het nog 0,9 mijl varen was tot het punt van koersverandering naar noord en dat deze koerswijziging bij logstand 57,7' diende plaats te vinden. Hij wist zich niet meer te herinneren of de positie van 19.45 uur hem was doorgegeven als een ware plaats, dan wel als een verbeterde gis, of gewoon als de positie zonder meer, doch er waren hem geen moeilijkheden medegedeeld omtrent het construeren van de positie. Hij voelde zich op dat moment ook geheel zeker aangaande de gevoerde navigatie en de verkregen positie. Te ongeveer 19.47 uur vlak nadat de onderofficier van de wacht de brug omtrent de plaats van het schip had ingelicht, kwam de commandant in de gevechtscentrale teneinde zich - vóór het binnenvaren van Lower Loch Fyne - nogmaals op de hoogte te stellen van de situatie en vast instructies te geven omtrent het onderwatergaan.

De onderofficier van de wacht vragende 'waar zitten we', bekeek hij de aangewezen positie van 19.45 uur in de kaart en zag hij dat deze praktisch op de koerslijn lag en was verkregen uit drie peilingen van de wal. Vervolgens vroeg hij de onderofficier van de wacht 'wat sturen we, deze koers?', daarbij met zijn vinger wijzend op de route in de kaart, hetgeen volgens hem bevestigend werd beantwoord. Daarna bekeek hij op de beeldkast van de vuurleidingsradar - eveneens in de centrale - de generale positie van het schip in het vaarwater, mede in verband met de gemaakte voortgang. Zowel uit het radarbeeld, als uit de positie in de kaart, welke volgens hem onderling ongeveer overeenstemden, kreeg de commandant een vertrouwenwekkende indruk van de situatie.



=====

### **BOOTSMAN SPRING NAAR DE WAL...**

Het afmeren van een oorlogsschip langs een kade of steiger is altijd een hele gebeurtenis. Keesjes, dunne lijnen met een zandzakje verzwaard, vliegen door de lucht naar de wal.

Commando's klinken en fluitsignalen vormen de codes waarop matrozen de trossen en springen (trossen die in de midscheepsrichting getrokken worden) naar de wal slepen.

Dit schouwspel bood ook de onderzeebootjager Hr. Ms. Brabant, toen zij van haar eerste vierweekse reis terugkeerde in haar geboortestad Vlissingen.

Het schip voer de sluis binnen en de afmeer-procedure, die al tijdens de vaart was voorbereid, begon ten aanschouwe van het talrijke publiek.

De belangstelling was zo groot, omdat tegenover de sluis een nieuw flatcomplex stond 'Het Eiland' genaamd. Hier woonden overwegend marinegezinnen en veel vrouwen liepen daarom even naar de overkant om hun mannen vanaf de kade te begroeten.

Onder hen bevond zich ook de vrouw van bootsman Meerman.



Op de brug stond Siem de Boer, de commandant en een zeer markante persoonlijkheid. Op zijn jukbeenderen had hij twee plukken haar, als een soort verplaatste bakkebaarden, waar hij apetrots op was. Overste de Boer hield van direct contact met zijn mannen. Daarom gebruikte hij ook zo min mogelijk de omroep, maar riep zijn commando's direct van de brugvleugels naar de meerploeg op het voorschip, de bak genaamd.

Toen de voortros al stond vond hij het nodig dat er ook nog een spring op de bolder op de kade gezet moest worden. Met luide stem riep hij het commando naar de bak. "Bootsman, spring naar de wal!"

De stentorstem van de commandant was op de wal goed hoorbaar - ook voor de bootsmansvrouw.

Geschrokken keek ze omhoog naar haar man op het voorschip, dat hoog boven de kade orees. Toen sloeg de angst haar om het hart en schalde haar angstkreet: "Paul je doet het niet hoor! Spring niet, laat die man het zelf maar doen."

Bron: [www.debakstafel.nl](http://www.debakstafel.nl)



## "Gewichtig" gesprek



Ik kwam hem weer tegen in ons winkelcentrum, mijn oude marine-maat. Met is zijn hand een bos verse bloemen, stak hij van wal.

"Ik heb thuis weer wat goed te maken, anders word ik niet meer toegelaten door mijn Marietje en haar boosaardige moeder die sinds enige tijd bij ins in woont".

"Toen ik Marietje leerde kennen en de eerste maal bij haar thuis kwam, was daar natuurlijk óók mijn aanstaande schoonmama".

"Dag mijnheer, dus U bent de heer des huizes." zei ik oprecht tegen de man met snor. Het bleek mijn schoonmoeder te zijn want ze had een redelijke knevel onder haar haakneus en dát is verwarrend!

Het mens liep rood aan. "Had dan de haren onder je neus verwijderd; dat geeft verwarring!" sprak een dun kaalhoofdige mannetje met enig verwijt in zijn stem. Hij bleek mijn a.s. schoonvader te worden en ging schuil achter de brede rug van zijn vrouw.

Het is nooit meer goed gekomen tussen schoonmama en mij. Ik heb weken geleden in wat meubelzaken gezocht naar een elektrische stoel voor schoonmama, maar men had slechts elektrisch verstélbare relaxstoelen; jammer.

Marietje is in de loop der jaren aan gewicht toegenomen. Zij vroeg afgelopen week aan mij: "Ik ben 3 kilo afgevallen, kan je dat zien?", waarop ik antwoorde "Als ik uit een dik telefoonboek drie blaadjes scheur kan jij dat wél zien?" Wat er daarna gebeurde weet ik niet meer. ....



Gisteren werd Marietje jarig. Ze had al een paar dagen kenbaar gemaakt dat zie "iets met power wilde hebben van 0 tot 130 in vier seconden". Dus heb ik haar een personenweegschaal cadeau gegeven.

En zo is de ruzie begonnen.

"Dat moet je niet pikken" gilde mijn besnorde schoonmoeder tegen Marietje. Oh... wat mis ik een elektrische stoel in huis! Nu is Marietje óók nog boos op mij ! Ik heb zojuist maar een bloemetje gekocht, wellicht hoef ik dan vannacht wéér niet buiten te slapen."

Diemen, 2 augustus 2023

Wim Degen.



Tot volgende week....

