

Redactie

Arie Krijgsman

Vijverlaan 101

3319 SN Dordrecht

e-mail:

arcon46@kpnmail.nl

telefoon

tussen 10.00 en
16.00 uur

078-7504575

b.g.g.h

06-25160899

www.tenanker.com

“Ten Anker”

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

**Disclaimer**

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

<https://www.tenanker.com>

en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

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

Nummer 32 – 6e jaargang – 11 augustus 2023



van s'Lands Vloot tot Koninklijke Marine (16)

Theo is boos...

De Jongens van de “Schorpioen”

Piraterij, het is geen sprookje

The Norway Pilot

Oorlogsscheper der belligerenten (V)

Indië reportage 1947 deel 3

Compilatie Indisch Journaal deel II

Dordtse marinier op Martinique doodgeschoten.



VAN 'S LANDS VLOOT TOT KONINKLIJKE MARINE (DEEL 16)

Hr. Ms. Walinrichtingen

ARTILLERIE-SCHOOL

In dit embleem zijn de twee, tegenwoordig niet meer van elkaar te scheiden, onderdelen van de artillerie voorgesteld, namelijk het kanon en de radar. De uit het radarscherm schietende gouden bliksemschichten symboliseren de voortdurende waakzaamheid, die door het artillerie-personeel wordt betracht. De embleemspreuk (Den vaderland getrouwe), die ook voorkwam op de kanons, in de Nederlandse Artillerie inrichting geconstrueerd, geeft de gedachte weer, waarmee de Nederlandse kanonnières door de eeuwen heen zijn beziel.



Op de artillerieschool vindt de opleiding plaats voor de volgende dienstvakken: geschutkonstabel, geschutmaker, vuurleidingkonstabel, vuurleidingmonteur, vliegtuigmaker-konstabel, officier van artillerie, artillerie-officier-vliegdiens, kanonnière, radio-afstandpeiler (vuurleiding), afstandwaarnemer, vliegtuigmitrailleursschutter, loodsbootkanonnière, koopvaardijkononnière, enz. enz.

Sinds 1951 is de Artillerieschool ondergebracht in het fort „Erfprins”, dat aan de noordkust van het vasteland van Noord Holland ligt en uitzicht geeft op het Marsdiep (de rede van Den Helder) en de toegangen daarvan.

Toen in 1781 op voorstel van stadhouder Willem V een aanvang werd gemaakt met de bouw van de oorlogshaven „Het Nieuwe Diep”, werd tevens een verdedigingsstelsel voor deze haven geprojecteerd.

De omwalling van het tegenwoordige „Erfprins” kwam in 1805 gereed. Het geheel bleef enige jaren onafgebouwd, totdat Napoleon opdracht gaf het fort te voltooien. In 1811 kwam het bastion gereed, ongeveer in de gedaante, die het momenteel nog heeft. Het kreeg de naam “Lasalle” en deed slechts eenmaal dienst als verdedigingswerk. Dat was in de jaren 1813—1814, toen de Fransen (gedurende die Franse tijd), die het fort bezetten, de bastion dienden te verdedigen tegen de aanvallende strijdmacht van Engelsen, Hollanders en Kozakken. Eerst op 4 Mei 1814 verlieten de Fransen het fort. Men veranderde hierna de naam in „Erfprins” naar Koning Willem I.

Sindsdien is het fort voor verschillende doeleinden gebruikt. Zo zetelde er van 1866 tot 1940 het „Regiment kustartillerie”, terwijl gedurende de tweede wereldoorlog de Duitsers het fort gebruikten voor de legering van luchtdoelartillerie en van luisterposten.



Navigatie-gevechts-
informatieschool

NAVIGATIE-GEVECHTS-INFORMATIE SCHOOL

In dit embleem is het onderwijs in de navigatie symbolisch voorgesteld door een stuurrad, in de gevechts-informatie door een spinnenweb, omdat een dergelijke figuur bij het plotten veelvuldig gebruikt wordt.

De roofvogel, die in het midden van het embleem geplaatst is, stelt de vliegtuigdirectie voor, een der hoofdtaken van de gevechtinformatiedienst,

De aard van de navigatie en gevechtinformatie-dienst komt voorts tot uiting in de embleemspreuk: "Perpetuo Vigilans", d.i. voortdurende waakzaamheid, hetgeen doelt zowel op de wijze van het voeren van de navigatie als op het tijdig melden van contacten in de gevechtinformatiedienst. "In Proelio Vehementer", d.i. onstuimig in de strijd, duidt op de vliegtuigdirectie, die de jachtvliegtuigen leiden moet in het gevecht.

Op de Navigatie-gevechts-informatieschool vindt de opleiding plaats van matrozen en marva's voor de brevenen „radioafstandpeiler-plot der tweede en der eerste klasse”, voorts voor korporaals en sergeanten van de Navigatie-gevechts-informatiedienst en tenslotte van officieren, welke zich in deze specialiteit willen bekwamen.

De Navigatie-gevechts-informatieschool begon haar werkzaamheden, voor wat betreft de opleidingen, in Maart 1949.

Zij is gevestigd in het oude fort "Oostbatterij" te Den Helder, dat — evenals het fort „Erfprins" (zie Artillerieschool) — dateert uit het begin van de vorige eeuw.

Sinds de aanvang der opleidingen zijn diverse verbouwingen en wijzigingen aangebracht teneinde de voor het onderwijs benodigde lokalen en installaties gelijke tred te doen houden met de voortschrijdende ontwikkelingen.

KONINKLIJK INSTITUUT VOOR DE MARINE

Het embleem is ontleend aan het vaandel van het korps Adelborsten, dat in September 1904 door Koningin Wilhelmina aan de adelborsten werd uitgereikt. Vertaling embleemspreuk: „Wij zijn en hopen te worden".

Op het Koninklijk Instituut voor de Marine vindt de opleiding plaats tot beroepsofficier bij de Koninklijke marine, te weten tot zeeofficier, tot officier van het korps mariniers, tot officier van de technische dienst, tot officier van de electrotechnische dienst, tot officier van administratie. De opleiding duurt drie jaar.

Tevens vindt hier de opleiding plaats tot reserve officier bij de Koninklijke marine, uitgezonderd het korps mariniers.

Het Koninklijk Instituut voor de Marine, welk gebouw in 1860 in gebruik werd genomen, is gevestigd in Den Helder. In de ruim vijf-en-negentig jaren van zijn bestaan is er heel wat aan verbouwd en gemoderniseerd geworden. Bovendien onderging het de nodige uitbreidingen. In onze „gouden eeuw" was er van een geregeld theoretische opleiding tot zeeofficier weinig sprake. De adelborsten of „adels", welke rang of titel reeds in de eerste jaren van de 17de eeuw voorkwam, werden aan boord geplaatst, deden dienst, leerden het zeemansvak in de praktijk en beoefenden tussen de bedrijven door de wis- en zeevaarkundige wetenschappen. Bij voldoende bekwaamheid volgde aanstelling tot officier.

Pas onder stadhouder Willem IV werden de eerste stappen gedaan tot stichting van een cursus voor de theoretische opleiding van de zeeman in het algemeen en van de zeeofficier in het bijzonder. Deze opleiding bleef bestaan tot aan de val van de Republiek.



Koninklijk Instituut
voor de Marine

In 1785 had zij plaats aan de Kweekschool voor de Zeevaart te Amsterdam. Door de wisseling in het landsbestuur, het Napoleontische tijdvak en het latere herstel van Nederland werden opleiding en plaats van vestiging van het opleidingsinstituut nogal eens gewijzigd.

Na gevestigd te zijn geweest te Feyenoord met een opleidingsschip ter rede van Hellevoetsluis (1805), te Enkhuizen (1809) en te Medenblik (1815), werd van 1850—1854 de opleiding tot zee-officier verenigd met die tot officier bij de Landmacht op de Koninklijke Militaire Academie te Breda. In 1854 tenslotte verhuisden de adelborsten naar Willemsoord (Den Helder), waar zij hun opleiding kregen op een wachtschip tot in 1860 het tegenwoordige gebouw werd betrokken. De benaming „Koninklijk Instituut voor de Marine”, welke aan deze officiersopleiding werd gegeven, dateert uit 1828.

MIJNENDIENST

Dit embleem geeft de taak van de mijnendienst weer. In de afbeelding moet worden gezien de geveegde drijvende mijn, die wordt overheerst en bedwongen door de met het opruimen der mijnen belaste instanties, te weten de duikers-demonteur, weergegeven door de duikerhelm, en de mijnenvegers, weergegeven door de veegkabel met kabelsnijders. Vertaling embleemspreuk: „Opdat de zee veilig zij”. De doelstelling van de mijnendienst wordt door deze spreuk kort en duidelijk weergegeven.



Mijnendienst

De ontwikkeling van de mijn en het gebruik ervan in tijd van oorlog hebben geleid tot maatregelen en middelen voor de bestrijding. De eerste afweermiddelen waren gericht op bescherming door schepen zelf.

Naarmate de mijn echter door betere technische uitvoering, gepaard met het gebruik ervan op steeds grotere schaal, een voortdurend grotere dreiging ging vormen, bleek ook het ruimen van mijnen door speciaal daarvoor bestemde schepen een noodzakelijke voorwaarde voor het openhouden van de zeewegen.

Alhoewel de mijn een zeer oud wapen is (de geschiedenis van de mijn gaat terug tot 1585), heeft het tot 1945 geduurd voordat de mijnendienst als een apart onderdeel van de Koninklijke marine te Milford Haven (Engeland) in het leven werd geroepen.

Vele Nederlandse marinemannen hebben zich aldus in geallieerde dienst onderscheiden.

Na de oorlog begon de moeizame taak van het ruimen van de mijnen langs de Nederlandse kust, een taak welke in 1950 nagenoeg als volbracht kon worden beschouwd.

Behalve het vegen van mijnen door schepen (mijnenvegers) en helicopters, worden mijnen ook opgeruimd door demonteurs, zowel onder als boven water. Het Duikbedrijf van de Koninklijke marine vervult in deze een onontbeerlijke taak.

Een zeer nauw en vruchtbaar contact wordt onderhouden met de Routeringsdienst, de Demagnetiseringsdienst en de Mijnen-uitkijkdienst. De mijnendienst is in Den Helder gevestigd.

ONDERZEEDIENST

De zeemeermin symboliseert de Nederlandse onderzeedienst. Zij kiest, door boven de zeespiegel naar haar prooi te speuren (periscoop) en opletend naar hem te luisteren (geruispeilers), beleidvol een gunstige aanvalspositie, waartoe zij zich behendig door het water voortbeweegt, steeds gereed (gespannen boog) haar wapen onder de golven (torpedo, voor gesteld door een pijl conform die van het Nederlandse Rijkswapen) trefzeker op hem af te schieten.

Het ridderkruis der 4e klasse van de Militaire Willemsorde werd bij Koninklijk Besluit van 6 Juni 1947 aan de onderzeedienst toegekend. Het versieren van het embleem met dit ordeteken beoogt de eervolle staat van dienst van de onderzeedienst, verworven gedurende de tweede wereldoorlog, levendig te houden.

Vertaling embleemspreuk: „Fel, ofschoon geduldig lijdend”. Deze spreuk geeft op kernachtige wijze het wezen van de onderzeedienst meer: fel in de aanval, geduldig en volhardend in de jacht, gehard en wel bestand tegen gevaren en tegenslagen.



Met de indienststelling van de eerste onderzeeboot, de „O 1” (Luctor et Emergo) op 21 December 1906, was de oprichting van de onderzeedienst een feit geworden. Zij is thans geconcentreerd in de Waalhaven te Rotterdam.

Voor de laatste wereldoorlog had de onderzeedienst zowel in Den Helder, als in Soerabaja haar bases, waarna tijdens de oorlogsjaren de walfaciliteiten hoofdzakelijk verplaatst werden naar Dundee in Schotland en Fremantle in West Australië, al opereerden de onderzeeboten ook vanuit plaatsen als Colombo, terwijl op vele andere plaatsen onderzeeboten gestationeerd of gerepareerd werden.

Vooraf in het voormalige Nederlands Oost Indië en de Middellandse Zee werden door Nederlandse onderzeeboten gedurende de tweede wereldoorlog belangrijke successen geboekt. Het doel van de onderzeedienst in de huidige tijd begint zich meer af te tekenen in het bestrijden van vijandelijke onderzeeboten, naast het bestrijden van de vijandelijke bovenwaterschepen. In de nabije toekomst zal de onderzeedienst haar tijdelijke basis in de Waalhaven verlaten; vermoedelijk zal deze meer om de West verplaatst worden.

MARINE OPKOMSTCENTRUM

Dit embleem symboliseert de opkomst van recruten uit alle windstreken (van Nederland) naar de Koninklijke marine. Vertaling embleemspreuk: „Dit is de deur(poort) tot de vloot”.



Het doel van het Marine opkomstcentrum is het zoveel mogelijk centraliseren van de verschillende werkzaamheden, welke verbonden zijn aan het aannemen van militair beroepspersoneel en het opkomen in werkelijke dienst van zeemiliciens. Deze werkzaamheden zijn in vier groepen te onderscheiden, namelijk de medische keuring, het psychotechnische onderzoek, het selecteren c.q. classificeren, het registreren en aanleggen van de verschillende personeelsbescheiden.

Bovendien heeft het marine opkomstcentrum nog diverse neventaken, zoals het verrichten van herkeuringen en herselecties, tropenkeuringen, het doorlichten van marinepersoneel, dat reeds in dienst is, enz., enz.

Al deze werkzaamheden worden uitgevoerd door een z.g. vaste bemanning, waaronder zich uiteraard vele medici en andere specialisten bevinden.

Het marine opkomstcentrum is in Voorschoten gevestigd, vandaar de meer officiële benaming: Marine Opkomstcentrum Voorschoten.

De geschiedenis van het Marine Opkomstcentrum is slechts kort, omdat de systematische centralisatie van de genoemde werkzaamheden eerst tijdens de tweede wereldoorlog, namelijk in 1944, naar Engels- en Amerikaans voorbeeld, werd opgezet. Dit werd noodzakelijk toen grote aantallen oorlogsvrijwilligers uit het bevrijde gedeelte van Nederland konden worden verwacht. Na eerst aan boord van Hr. Ms. Oranje Nassau, liggende te Londen (Shadwell Basin) gewerkt te hebben, werd in Mei 1945, toen geheel Nederland bevrijd was, dit opkomstcentrum te klein en verhuisde men naar HMS Royal Arthur te Skegness, Lincolnshire. Dit was een kamp, dat ook door de Royal Navy als opkomstcentrum was ingericht en waarin voldoende ruimte was om ook de Koninklijke marine tijdelijk op te nemen.

In December 1945 evenwel verhuisde men opnieuw, ditmaal naar Nederland, waar in Voorschoten (onder de rook van Leiden) een barakkenkamp van de Binnenlandse Strijdkrachten werd overgenomen en voor opkomstcentrum zoveel mogelijk werd geschikt gemaakt.

Dit barakkenkamp was vóór 1940 in gebruik bij de Koninklijke Landmacht, om gedurende de bezettingsjaren als kazernerij bij de Duitsers dienst te doen, die er een aantal stenen gebouwen en barakken bijbouwden.

Als Marine opkomstcentrum is er in de barakken veel vertimmerd, terwijl er bovendien een stenen badhuis aan werd toegevoegd.

Bron: 1957



Wordt vervolgd

Theo is boos

Er zijn van die dagen dan weet je dat je aan de bak moet met alle toeters en bellen die mogelijk zijn. Het weekprogramma op het publicatiebord eens bekeken, mmmmm, gevechtswachtoefening met action messing. De dag is daar en de oefening begint zo tussen 08:00 en 08:30 en ja hoor, de vijand komt in radarzicht: "Alarm, alarm, gevechtsposten bezetten." Je grist je zwemvest en gasmasker mee en in dit geval moest ik als Chef Sectiepost naar Sectiepost Voor op Hr.Ms. GW Tromp. Het gehele schip gaat in gevechtswacht en alle benodigde gevechtsposten worden bezet. Vanzelfsprekend alles wat kan schieten en vuren. TC – Commando Centrale – Brug zijn nu één en staan met elkaar in communicatie middels een directe lijn op de headset. Uitluisteren en alleen reageren als het nodig is. Een ieder heeft zijn anti-flashgear aan voor als de bom valt of als er brand mocht ontstaan.

Aangekomen op de sectiepost worden de diverse systemen van elkaar gescheiden of afgezet. Sluittoestand Z. Routinewerk, wat alleen routine kan worden als je vaak oefent. Precies weten waar welk compartiment gesitueerd is als je mensen op pad gaat sturen voor damage control, met andere woorden, brand blussen, stutten/schoren, en gewondentransport. En wat je verder nog als verrassing kunt beleven.

Nu is een Sectiepost Voor of Achter niet zo groot dat je al de mensen van de BAP ploegen kunt bergen (Brand Averij Ploegen). Het wordt dus opschieten in de hutten van de Onderofficieren omdat die in redelijk aantal nabij de sectiepost liggen als wij het over het H dek hebben. Op de sectiepost is het dus rustig. Ikke, een ordonnans en de man van de verbindingen met de TC afdeling averijbord, met eventueel een jonge officier die het ook moet leren.

Alles is klaar voor de actie die ongetwijfeld gaat komen. En ja, je kunt er gif op innemen. De vijand stuurt fighters op je af die met hoge snelheid je schip of het verband van schepen naderen. De 3 D radar en vuurleiding zien alles en de schietijzers gaan de goede kant uitwijzen. Maar tja, de fighters vuren op redelijk grote afstand air-to-surface missile (ASM), ook wel air-to-ground missile (AGM) op je af en die komen dan seaskimmend op je aan en op het laatste moment gaan ze omhoog om zich dan op je schip te storten. Simpler spul wordt pas later ingezet als ze door mochten komen, dus een ronde met de 20 mm boordkanonnen kan ook mogelijk zijn. (Heb een Leanderclass Frigate in een Engelse haven gezien waar ze met 20 mm vliegtuigboordkanonnen op geschoten hadden, je wordt niet blij hoe je schip een gatenkaas wordt). Ik vermoed dat het



een schip was dat bij de Falkland oorlog betrokken was geweest. Een Dassault Mirage III kwam best wel eens door en dan met ratelende 20 mm wapens.

Goed, missiles komen op je af en het alarm wordt afgegeven dat missiles naderend zijn en binnen zeer afzienbare tijd je schip zullen treffen. Je gaat op je hurken zitten (bal van de voet) en je grijp je met je handen ergens aan vast wat een onderdeel van het schip is. Paar doffe klappen van handgranaten buitenboord simuleren de inslagen en binnen worden wat rookpotten ontstoken. Jaja, het brand en onder het H dek en dieper (onder de waterlijn) is een dik-dik lek, je krijgt door van de TC waar lenswater alarm doorkomt, de rookpotrook kun je zien op je brandmeldkast dus je stuurt de brandblusgroep op pad om polshoogte te nemen en bij brand dit onmiddellijk te melden en gelijk aan te vallen met kleine apparatuur en dan de brandbluslangen op te tuigen. De Averijploeg dirigeer je naar de plaats waar het water stijgt. Nu staan beide BAP ploegen onder leiding van een sergeant of bootsman en daar weer bij korporaals en een ploegje jongens. Je krijgt rapport wat er gaande is. Je licht de TC in en geeft korte order wat er moet gebeuren. Het is een drukte van jewelste en er wordt gesleept met slangen, verplaatsbare lenspompen, stutten van hout, schoorborden, universeel stutten, proppen, keggen, krammen, houten hamer, voorhamer en lange bijlen en alles wat een averijkast en sectiepost zoal nog meer heeft te geven.

Communicatie is alles, zonder goede communicatie ga je op je bek en natuurlijk de kundigheid van je mensen om je heen en de beslissingen die je zelf ook neemt. Kennis schip is zeer gevraagd, nou, die had ik wel want in mijn eigen tijd alles nagelopen en ingeprent waar alles zat aan afsluiters, kleppen, ventilatie-schuiven, bedieningen, afstands-bedieningen, scheidingskleppen, en waar de diverse apparatuur stond, en wat brandgevaarlijk was.

Alles heb je in je kop zitten dus rustig blijven en laat je niet opnaaien. Iedereen werkt in hoog tempo en niemand klaagt. Alles krijg je onder controle (dat wordt bepaald door scheidsrechters). Pauze: 1 AAN. Hèhè, je mag effe een sigaret paffen, wel vlug draaien want het kan zomaar weer over zijn. 5 minuten later: 1 UIT. Hop, iedereen drukt braaf zijn peuk uit in de aanwezige blikjes en ondertussen is een grote pul met koffie gehaald en die wordt graag naar binnen gelebberd (nee helaas geen slagroomtaart, nog geen vezelrijk koekje die de darm peristaltiek bevordert).

Even later klinkt de kreet over de scheepsomroep: ACTION MESSING, ACTION MESSING. Aha, het diner staat klaar. Je stuurt kleine ploegjes naar het Cafeteria om in 5 minuten warm te eten. Ik ben er NOOIT achter gekomen of de Bottelier, Koks en Hofmeesters onder een hoedje speelden. Dat eten was verrekte heet. Stampot boerenkool, Oranjerats, voor mijn part Hete Bliksem. Je verbrandde je lippen en je broodmolen want tijd voor afkoelen was er niet. Je appeltje nam je mee naar je oorlogspost. Hop, de volgende ploeg ging dan eten. In een mum van tijd had de gehele scheepsbemanning dan gegeten. Zit weer op post, komt er een Onder Officier, een Sergeant Majoor naar mij toe en zegt,

“WAT DOEN DIE JONGENS IN MIJN HUT?”

Ik zeg: “Uit de kinken zitten.” *“DIE GAAN ER UIT.”* “Nope.” *“IK ZET JE OP PARADE.”* “Is goed Theo, doe je best maar, maar ze blijven zitten.”

In de middag ging de oefeningen gewoon door. Brandje blussen, wat luiken stutten en nog wat gewonden transporteren richtingen gewonden opvangpost, dus je was de botsing alweer vergeten. Na de oefening, alles is opgeruimd en weer schoon, komt Onder Officier Sergeant Majoor Theo naar Sergeant saja (ikke dus) en zegt: “Ik heb je op rapport gezet”. “Goed zo, Theo, strakke actie, man”. De HTD schiet mij aan en vraagt wat er aan de hand is. Ik vertel het voorval en hij geeft als antwoord: “Ik regel dit, Jan”. En inderdaad geregeld: of Smjr Theo zich even bij de Commandant wilde melden. Ik weet niet wat er besproken is maar rapport is van de baan en Theo maakte zijn verontschuldiging, aangenomen, Theo, en sindsdien konden we door 1 deur en waren vriendelijk tegen elkaar. “Mogge, Theo”. “Mogge, Jan.” “Biertje, Jan?” “Ja lekker, Theo, pindaatje erbij?” en je zag twee tevreden mannen. Theo was helemaal geen kwaai pier en best te pruimen, aardige vent en dat meen ik oprecht. Had even de gedachte “Privacy” gehad. Theo, aan boord wordt “privacy” klein geschreven.

Maar om even terug te komen op inkomende missiles. Wat doen die met je schip? Nou, dat is niet best. Heb ik in Gibraltar een testschip zien liggen waar ze een Harpoon of zo’n Frans krenge op hadden afgevuurd. Stond bol dat ding, en de binnendeuren op het H dek waren allemaal opgedrukt door de explosie. Dat wil dus zeggen dat als je sectiepost voor en achter bezet hebt, en zo’n sigaar komt binnen rossen dan is de kans op overleven niet helemaal 100%. De drukgolf gaat gewoon over het hele H-dek als hij daar binnenkomt en je zit als een vlieg tegen de scheepsopbouw aangeplakt....

Bron:


Jan Kaauw



In navolging editie Matrozenopleiding te Gorinchem uit ten Anker week 28, het volgende stukje geschiedenis....

De jongens van de "Schorpioen" (voorgeschiedenis)

In Oud-Gorcum varia kwam ik in mijn zoektocht naar meer informatie over Willem Stavast oud marineman, onderstaande stukken tegen,....

Prachtige geschiedenis, met veel ervaringen op maritiem gebied !

Willem Stavast en andere dappere Gorcumers.

"Als de storm loeit"

Het is vrijdagavond, omstreeks tien uur, 16 november 1928. Stormweer!

Buiten Gorinchems veste, de waterpoort uit, viert het noodweer hoogtij op de Merwede, die daar ongeveer duizend meter breed is, van dijk tot dijk.

Akelig huilt en loeit de stormwind door het onheilspellend donker. Woest beuken de razende golven tegen wal en dijk. Vuil-zwart bonken de golfskoppen omhoog als vraatzuchtige monsters, gierig zoekend naar prooi. Daar hebben ze wat gevonden! Daarginds links op de rivier langs de strijkkrib daar, een schip, een kast van 506 ton, met zand geladen.

Vanaf de wal is het schip nauwelijks te zien: door 't licht van de lantaarn, voor op het schip en van de lamp in de kajuit zijn omtrek en gestalte van het schip vaag te herkennen.

Zonder ophouden, met woest geweld hard slaan de golven overboord en verzadigen de zandmassa der lading.

Langzaam, ijzig langzaam maar zeker zie je de lichten zakken: dieper, steeds dieper zinkt het schip. Een schip in nood! En daar zijn mensen aan boord, een moeder met haar dochter en een schippersknecht. De schipper zelf was reeds uren tevoren, toen de storm nog lang niet zo hevig was , met zijn zoontje in een roeiboort naar de wal geroeid, om een sleepboot te zoeken, die het schip in de vluchthaven slepen zou. Doch door verschillende omstandigheden gebeurden dat niet.

Telkens weer klinkt akelig getoeter van een misthoorn vanaf het schip tot de wal, Hulp, hulp!. Red ons, wij vergaan...!

Waar zijn de mannen die moed en durf hebben? Honderden mensen staan op de wal en bepraten en bestuderen met veel drukte het geval, raden dit en dat te doen; ook ligt daar de stoomboot van de waterstaat onder stoom tegen de wal. Maar met praten, kijken redeneren en onder stoom stil blijven liggen zijn de mensen op dat schip in nood niet geholpen!

Zijn er geen moedige kerels in Gorinchem?

Toch wel!

1. Willem Stavast, kapitein van de Woudrichemse veerboot, oud 54 jaar, gehuwd, vader van niet minder dan twaalf kinderen , van wie de jongste 8 jaar oud is. Stavast is de beste schipper tien uren de rivier op en af.
2. Toon Mik, visser, weduwnaar vader van vijf kinderen

3. Hendrik Prenger, vrijgezel, vroeger visser, thans fabrieksarbeider, kostwinner van zijn oude moeder en weduwe.
 4. Klaas Kuipers, vroeger visser, thans fabrieksarbeider, gehuwd en vader van vier kinderen
- Alle vier deze mannen uit Gorinchem...

En vertel eens Stavast, hoe het gegaan is.

En Stavast, een echte waterrat type vertelt: Ik was 's avonds om half acht met de veerboot naar Woerkom (Woudrichem) gevaren. Toen ben ik van Woerkom naar Sleewijk gelopen (een dik half uur gaans) en toen met het Sleewijkse veer naar Gorkum teruggevaren om kwart voor negen. Ik trof mijn kameraden hier buiten de Waterpoort en ik zei: Jongens als we een boor kunnen krijgen, dan gaan we ze halen, als jullie durven!

Ja Willem, zeiden ze , met jou gerust.

t' Zijn alle drie echte schippers, meneer!. Nou en toen hebben we een roeiboot gevraagd van de Waterstaat.

De Baksmeester wou eerst niet geven, maar ten langen leste kregen we hem toch. Nou en toen zijn wel in de boot gestapt en naar het schip geroeid.

Ging het erg moeilijk Stavast ? Nou, erg gemakkelijk ging het niet. Toen we tot bij het schip geroeid waren, ben ik aan boord gegaan. Direct zei de schippersvrouw me: Je komt me zeker vertellen, dat mijn man en mijn jongen een ongeluk gekregen hebben, is het niet?

Ik zei: Vrouw maak je maar niet bang, je man en jongen zijn gezond en wel aan de wal. Ze wou me eerst niet geloven, maar ik zei: Vrouw, ik ben hier niet om praatjes te verkopen maar om jullie te halen, want je schip gaat direct naar de kelder. Nou, toen haalde ze gauw d'r spaarbankboekje en d'r losse geld, deed het in een kistje, pakte nog wat kleren bij elkaar, en de schippersknecht haalde zijn zondagse pak en toen gingen de rouw met haar dochter en de schippersknecht en ik in de roeiboot.

Het was hoog tijd, want toen we nog maar een paar meter van het schip weg waren, kantelde het over naar stuurboordzij en zonk de diepte in.

Toen zijn we weer terug geroeid naar de wal en hebben we de mensen gelukkig aan wal gezet.

En toen hen ik het kistje van de vrouw maar aan de inspecteur van politie gegeven, want er waren zoveel handen die helpen wilden en ik zei: Meneer, neem dat kistje nou, bij u is het veilig.

Ja, nou en toen ben ik gewoon naar huis gegaan en m'n kameraden ook....

De mensen waren gered, meneer.....

Pracht kerels.

En is er al iemand bij je geweest, Stavast om je te feliciteren en te bedanken?

Die vraag beviel Stavast niet erg. Nee, meneer, maar daarvoor heb ik het niet gedaan en mijn kameraden ook niet! Ik, wij hebben....

Ja, dat weet ik, Stavast. Maar is er nou niemand van de.....

Nee, meneer, alleen de schippersknecht is me vanmorgen komen bedanken en heeft me een hand gegeven. En, o ja, meneer De Groot van de betonfabriek "Grotius" heeft ons alle vier een kistje sigaren gestuurd en me een mooie brief geschreven. Is dat nou niet aardig meneer?

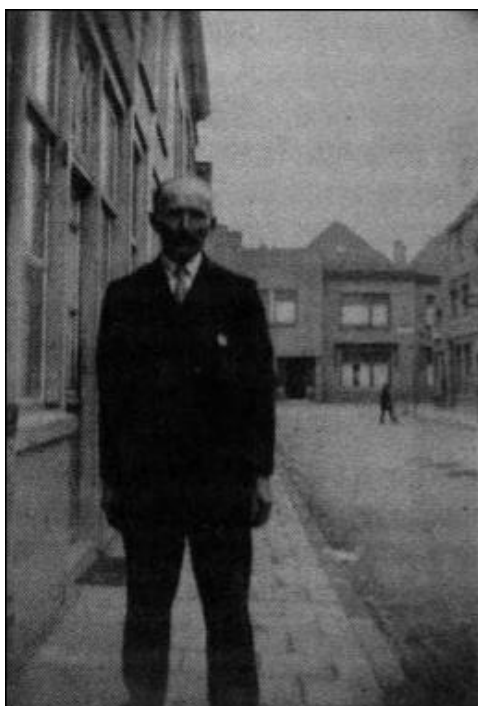
Ja, Stavast, Mik Kuiper en Prenger, dat is heel aardig, dat is een mooie en sympathieke geste van directeur de Groot. Maar dat is niet genoeg voor jullie!

Jullie hebben meer verdiend en moeten hebben wat je toekomt. Jullie met je vieren hebt een stuk werk verricht dat behoort tot die serie heldendaden, waarom Holland's naam over heel de wereld met ere genoemd wordt, jullie behoren tot de jongens van Dorus Rijkers.

Bravo, Willem Stavast, Toon Mik, Klaas Kuipers en Henrik Penger!

Vier jongens van Jan de Witt, Hollands Glorie

(bewerkt naar een artikel van J.W.v.W in "De Voorwaarts" van 20 november 1928)



In april 1952 – bijna 24 jaar later – zou de inmiddels lang gepensioneerde kapitein van de Woudrichemse veerboot Willem Stavast opnieuw iemand van de verdrinkingsdood redden...

Een krantenbericht vertelt ons daarover het volgende:

Willem Stavast met de reddingsmedaille van het Carnegiefonds op de borst, in de Dalemstraat, ca.1950.

Toen Willem Stavast - de vroegere kapitein van de Woerkumse boot - Vrijdag zijn ommetje maakte en eens ging kijken naar de waterstand Buiten de Waterpoort, zag hij op het eind een jongetje in het

water liggen.

Het kind was bij de trappen aan het eind aan het spelen en was te water geraakt. Zijn vriendjes liepen weg en Willem, bijna 78 jaar maar nog bijzonder kras, bedacht zich geen ogenblik en ging aan de kant van de haven in het water. Hij kon hier goed staan en reikte het jongetje zijn hand, maar helaas lukte de greep niet en het kind ging weer onder. Een hernieuwde poging had meer succes en toen Willem het kind eenmaal goed vast had liet hij het niet meer los. Hij riep om hulp en een sluisknecht stond hem bij om het knaapje in veiligheid te brengen. Stavast bracht het jongetje - een zoontje van de fa. van der Zouwen aan de Langedijk - naar huis en had het bevredigende gevoel zijn plicht gedaan te hebben.

Ongetwijfeld is deze redding een kras staaltje en wij mogen Stavast, die vandaag juist zijn 78^{ste} verjaardag viert dus wel dubbel gelukwensen.

Nog vele jaren Willem !"



Gorkum.

Vluchthaven met marineschepen.

Die vele jaren zouden hem niet meer gegund worden, want hij stierf no in hetzelfde jaar, op 16 september 1952

In **Oud-Gorcum Varia** 1988 nr. 12 treft u het artikel Willem Stavast

Terloops wordt in genoemd artikel ook de naam van Willem Stavast jr, genoemd. Over hem gaat dit

verhaal, Veel ouderen onder ons zullen hem vast wel gekend hebben. Willem Stavast, Gorkumer en marineman in hart en nieren. wonende aan de Vissersdijk nr. 72, een statig pand dat de sfeer ademt van vroeger eeuwen.

Enige jaren geleden, op 13 november 1991, is hij op 86-jarige leeftijd overleden. Niet lang daarna, op 19 februari 1993, stierf ook zijn uit Meerkerk afkomstige echtgenote, Jannigje Wink. in de ouderdom van 80 jaar, zoals het overlijdensbericht vermeldt Evenals haar man werd zij gecremeerd in het crematorium "Noorderveld" te Nieuwegein.

Met een vleug van weemoed denk ik terug aan de bezoeken die ik aan dit echtpaar bracht. Fijne mensen. zoals je er geen twaalf in een dozijn vindt. Eerst kwam de koffie op tafel. Willem stak daarna al vlug de brand in een zwaar shagje. Dat was het begin van een avond die altijd veel te vlug voorbijging. Het was verstandig er lopend of met de fiets heen te gaan, want een borrel of een biertje had hij steevast in huis. En, albums met foto's uit een lang vervlogen tijd. Kortom het waren onvergetelijke avonden vol herinneringen aan Willems betrekkelijk korte maar intens beleefde marine jaren. Daarvan wil ik trachten iets op u over te brengen.

Jongen van de Schorploen Willem Stavast jr. werd op 6 maart 1905 aan het Laantje geboren, Zijn ouders waren Willem Stavast sr. (16-4-1874 /16-9-1952) en Antonia Wervenbos, die een jaar jonger was.



Willem Stavast jr. (l.) en sr. bij het "bruggeske" buiten de Dalempoort. Foto: Verzameling Mevr. G. Asmus-Stavast

Het echtpaar kreeg 18 kinderen, waaronder dus de hoofdpersoon uit dit verhaal. Vader Willem was achtereenvolgens visser, varensgezel, bootsman, sleepbootkapitein en beëindigde zijn carrière als kapitein op de veerboot Woudrichem-Gorkum v.v. Geen wonder dus dat de jonge Willem zich ook tot het water voelde aangetrokken. Na de lagere school aan de Kalkhaven te hebben doorlopen ging hij naar de ambachtsschool. Daarna ging hij eerst korte tijd werken bij het grote staalconstructiebedrijf De Vries Robbé en Co, N.V. Toen echter in 1921 de matrozenopleiding van de Koninklijke Marine in Gorkum werd gestationeerd was Willem er vlug bij om zich als leerling-matros aan te melden. Dat was in 1922.



Bij de onderzeedienst in Oost- Indië

In 1926 vertrok Willem Stavast met de onderzeeboten KVIII en KIX naar de Oost. Tot 1932 zou hij bij deze dienst blijven en opklimmen tot matros der eerste klasse. Hij diende in die tijd ondermeer onder luitenant-ter-zee der eerste klasse A. van Karnebeek, bijgenaamd 'De Kikker', op de KXI en de KXII.

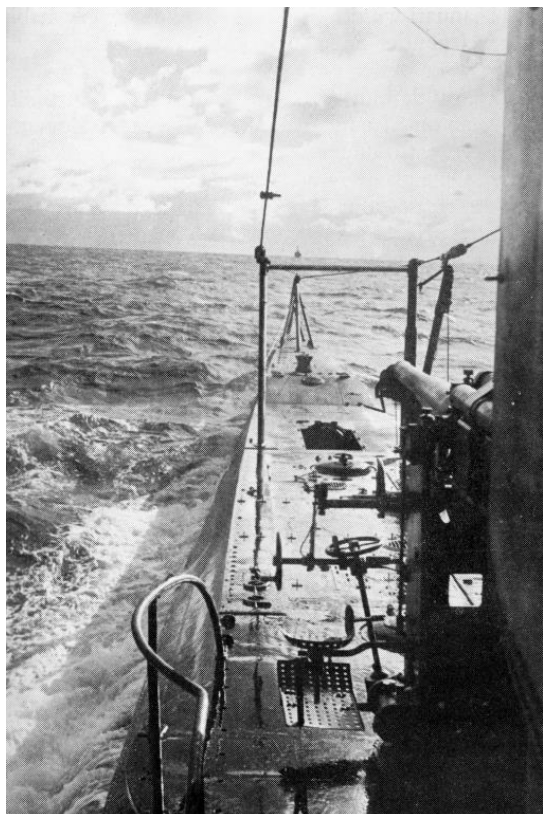
Ook heeft hij gevaren onder luitenant-ter-zee Christiaan Wilhelm Slot. Beide zeeofficieren bereikten later de rang van vice-admiraal en werden respectievelijk vlagofficier personeel en commandant der Zeemacht in Nederland.

De commandant van de onderzeedienst in Nederlands-Indië, luitenant-ter-zee der eerste klasse Christiaan Jan Willem van Waning (1901-1989) - familie van de Gorkumse dokter Van Andel - wist Stavast zich ook heel goed te herinneren.

Deze bekwame zeeofficier was tijdens de Eerste Politionele Actie in 1947 commandant van de grote marinebasis te Soerabaja, tevens thuisbasis van de K-boten.

Op deze boten maakte Willem Stavast menige tocht mee en kon er met geestdrift en overgave sappige verhalen over vertellen. Helaas heb ik daar destijds geen aantekeningen van gemaakt.

KXII in de oost



Bezuinigingen en achteruitgang in wedde

Bekende personen uit de geschiedenis van de marine zag Willem in die tijd, zoals Maarten Hendrik van Dulm en Karel Doorman.

Stavast werd echter steeds minder enthousiast en met hem de meeste andere opvarenden bij de marine. Er moest steeds meer bezuinigd worden op de kosten van de vloot. Dit ging ten koste van de bemanningen.

Daarnaast werden ook de te vervullen taken er bepaald niet gemakkelijker op.

Zo werd Japan steeds agressiever in zijn optreden jegens onze voormalige kolonie, met zijn 13000 eilanden en eilandjes. In plaats van neutraliteits- schendingen begon men steeds meer te vrezen voor een Japanse verovering van ons eilandenrijk.

Deze gedachtegang zou korte tijd later maar al te zeer bewaarheid worden, zoals we weten. Zoals ik reeds vaak vertelde, ging het de marine in de loop der twintiger jaren niet voor de wind.

In 1923 was er al een wet ingediend bij de Tweede Kamer, de zg. vlootwet-Deckers, tot versterking van de vloot. Hiertegen rees massaal verzet. Op 26 oktober van dat jaar werd deze wet met 50 tegen 49 stemmen verworpen, waarna een langdurige kabinetscrisis ontstond. In 1930 werd een nieuw vlootplan aangenomen: welk plan gedurende het verloop van de dertiger jaren trouwens ook grotendeels werd gerealiseerd, dat wel.

Toen kwam 1933.

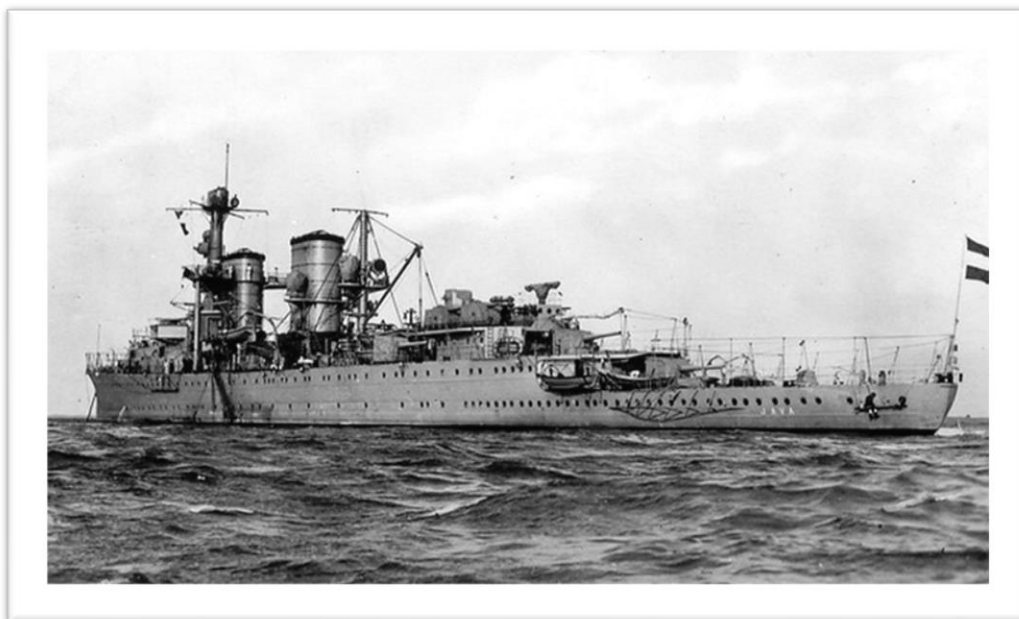
Het materiaal werd wel beter, maar de onrust onder de bemanningen werd niet weggenomen, integendeel. Er ontstonden in de Oost conflicten tussen officieren en manschappen, die - gesteund door hun bonden - in het strijdperk traden tegen verlagingen van hun wedde of bezoldigingen.

De munterij op de "Zeven Provinciën" Willem Stavast werd overgeplaatst op de oude kruiser - Java". Ook op dit oorlogsschip werd gemord

De regering had namelijk besloten. dat de bezoldigingen nog lager zouden worden. Stavast en vele anderen pikten dit echter niet langer en weigerden verder dienst te doen. Op de "Zeven Provinciën" liep het geheel uit de hand en moesten vliegtuigbommen een einde maken aan een munterij onder leiding van korporaal-machinist Maud Boshart (geboren in 1906 te Hellevoetsluis), De uit een vliegtuig geworpen bom kostte aan 23 mensen het leven.

Deze gebeurtenis vond plaats op 4 februari 1933. Op de "Java" kwam het gelukkig niet tot munterij. Willem Stavast voer nog drie maanden op dit schip als kwartiermeester, maar kreeg toen van eskader- commandant Maarten Hendrik van Dulm (1879-1949) te horen, dat hij was teruggezet tot matroos der eerste klasse, iets wat Stavast erg aan het hart ging, maar het was nu eenmaal het gevolg van zijn optreden. Er viel niets aan te doen. Stavast zag toen geen andere mogelijkheid dan de marine te verlaten

Met de "Vondel" van de Stoomvaart Maatschappij Nederland keerde hij terug naar Nederland, terugziend op een avontuurlijk leven in dienst van het Vaderland
In zijn hart bleef hij echter Marineman



Piraterij, het is geen sprookje...

DOOR
MARTIN MUNTENDAM
KAPITEIN
MS „REESTBORG“

Maandagavond 21 februari 2005, we zijn met de „Reest- borg” onderweg van Port Kelang in Maleisië naar Laem Chabang in Thailand, een haven die 20 km van het grote toeristencentrum Pataya ligt. We hebben net het avondeten op en de zon zakt langzaam achter de kim, nog een uurtje en dan is het donker. Samen met de eerste stuurman zit ik op de brug; nog zo'n 12 mijl te gaan voordat we de loods aan boord zullen nemen. Je kunt al merken dat de winter ten einde loopt, de dagen worden alweer langer, al geven de temperaturen die je hier hebt niet het gevoel dat het winter is.

In de verte kunnen we de haven van Laem Chabang al zien liggen, stuurboord van ons ligt het eiland Ko Lan. Hier vermaken westerse toeristen zich met parasailen en het liggen op een exotisch strand. Om ons heen wemelt het van de kleine vissersboten. Als je die bootjes zo ziet, is het een bont maar kleurig gezelschap. De meeste liggen stil en een enkeling vaart op zijn gemak in het rond. Recht vooruit ligt een zwarte vissersboot, die eigenlijk t.o.v. de andere vissers- bootjes een beetje uit de toom valt. Zijn de lokale vissers in bonte kleuren geschilderd, deze is donker en erg grauw van kleur. Ook lijkt deze niet op het plaatselijk model vissersboot, het is meer een Chinese sampan.

Een paar mijl voor ons uit, 1 a 2 streken over bakboord, vaart een grote bulkcarrier genaamd „Alam Maju”. Nog even en we zullen deze bijna 190 m lange bulker oplopen en achter ons laten.

Voordat de stuurman van de wacht een koerswijziging kan uitvoeren om een aanvaring met de zwarte vissersboot te voorkomen, zet deze zich in beweging. Een enorme rookpluim achter dit scheepje geeft aan dat hij zijn motor heeft gestart.

Het vaartuig zet zich in een koers richting de achtersteven van de 50.000 tonner „Alam Maju”. De vaart neemt steeds meer toe en het lijkt alsof hij vlak achter de achtersteven wil langs kruisen. Het is een actie, die elke dag plaats vindt, hier gelden duidelijk andere regels ten aanzien van passeerafstanden. Wij hebben echter nu ruimte en concentreren ons op de laatste mijlen alvorens reisnummer „186 Noord” er weer opzit.

De Golf van Thailand. De plaats van handeling bevindt zich in de cirkel.



De VHF kraakt, het is de loods die vraagt of wij onze ETA van 19.00 uur lokale tijd kunnen bevestigen. De stuurman antwoordt bevestigend. Plots zien wij beiden dat de bulker „Adam Maju” hard bakboord uit is gegaan en op tegenovergestelde koers ligt. Wij vinden dit een vreemde actie, echter niets is tegenwoordig ongewoon. Misschien een wijziging in de orders, hoewel vlak vóór ons had zij ook contact met de loods en bevestigde ze eveneens haar aankomsttijd.

Dan plots kraakt de radio weer: „Laem Chabang Pilot, hier de „Alam Maju”. er zijn ongewenste personen aan boord van mijn schip.” Wij denken eerst nog: „Misschien Vietnamese verstekelingen. ...”, maar dan komt de stem weer op de radio.

Hij klinkt erg angstig en probeert verschillende stations te pakken te krijgen: Laem Chabang Pilot, Bangkok Pilot, Laem Chabang Port Contrei...

Vijf minuten geleden was het nog een kakofonie van geluid geproduceerd door de genoemde stations. Nu blijft het angstig stil..., dan weer de radio: „May day may day, er zijn piraten aan boord, is er iemand die ons kan helpen..!”. Nog een paar keer wordt de roep om hulp herhaald en dan wordt het stil, heel stil.

Vanaf de brug kunnen wij zien hoe de vissersboot zich met een draad aan de achtersteven van de „Alam Maju” heeft vast gemaakt. Door hard bakboord te gaan, heeft zij nog geprobeerd te voorkomen dat de piraten zich met een haak aan de achtersteven konden vast maken. Helaas, dit was tevergeefs, het kwaad geschiedde, de „Alum Maju” was geënterd door piraten...

Wat konden wij doen, we stonden machteloos te kijken naar wat er gebeurde. Van binnen voel je een ongeremde woede opkomen, je bent zo dichtbij, het gebeurt in het zicht van de haven bij daglicht en niets of niemand reageert of doet iets...

Volgens de ISPS-procedure laat ik het algemeen alarm gaan en gebruik het intercomsysteem om de bemanning te waarschuwen. Iedereen meldt zich op de brug, de bootsman controleert of alle deuren van de accommodatie dicht zitten en de WTK van de wacht snelt naar de machinekamer om zich er van te vergewissen dat ook alle toegangen tot de MK gesloten zijn. Per slot van rekening weet je het nooit met deze jongens...



De „Reestborg” van Wagenborg Shipping B.V. Delfzijl, getuige van piraterij op klaarlichte dag. Foto Flying Focus.

De machines gaan op „vol vooruit” en er wordt „water aan dek” gegeven. Er spuit nu water over de achtersteven zodat deze moeilijk te bereiken is. We naderen de „Alam Maju” steeds dichterbij, nog steeds geen reactie van enige instantie. Ik probeer via de satelliettelefoon Laem Chabang Port Control te bereiken, echter zonder succes. Een antwoordapparaat en een onbeantwoorde telefoon... (!) „Dan maar de agent,” denk ik. Gelukkig neemt hij snel op en ik probeer zo kort mogelijk de situatie uit te leggen, echter het duurt wel een volle 5 minuten voordat onze agent begrijpt wat ik hem vertel en wat er gaande is. Hij zal de instanties waarschuwen.



Ik herinner me dat er een meldpunt is om piraterij te rapporteren. Ondertussen zijn wij er getuige van hoe er mensen op het achterdek van de „Alam Maju” spullen naar de vissersboot brengen. We zijn al drie kwartier verder en nog steeds is er geen actie van de wal af ondernomen.

Het telefoonnummer voor het meldpunt is snel gevonden en ik maak melding van de piraterij. Er wordt gevraagd om dit via de e-mail nogmaals te bevestigen...(!)

Gestaag verdwijnt de „Alum Maju” achter ons. Wij kunnen nog steeds met de verreijker volgen wat er gebeurt. Het piratenschip geeft met een rode en witte lamp signalen aan zijn kompanen aan boord. Het lijkt erop dat de aanval teneinde loopt... Een hoop bedrijvigheid op het achterschip, dan zien we hoe zwarte silhouetten zich via een touw weer naar beneden begeven om aan boord van de vissersboot te stappen. Een paar minuten later verdwijnt het schip in de richting van een tropisch eilandje Kho Pai.

Ter bevestiging van hetgeen waar wij getuige van waren, is er vanaf de „Reestborg” het volgende uitgegaan:

„ The bulkcarrier Alum Maju was hijacked (entered) by pirates at 21/02/05 18.10 lt. Position of the attack 12.50 north 100,44,5 east (about 12 nm from Laem Cha-bang). We were passing the men-

tioned vessel when the pirates attacked the vessel. The pirates escaped in the vicinity of island Kho Pa,

Best regards, Master m.v. Reestborg”.

Terwijl wij nog vol zijn van wat we net onder onze ogen hebben zien gebeuren, de angst gehoord in de stem op de radio, de paniek dat niemand hen komt helpen, nemen wij de loods aan boord. Dan begint de telex te ratelen, vreemd in de tijd van de emails... Het blijkt een bericht zijn van IMBPRC Kuala Lumpur. Verbaasd kijk ik naar het bericht, de eigenaar (uit Maleisië) ontkent dat het schip is aangevallen door piraten. Even twijfel ik aan mezelf, maar nee de hele bemanning heeft de may day gehoord en de angstige stem „Please is there anyone who can help us, there are pirates on board, may day may day!”

Je wilt er niet aan, maar er zijn nog altijd rederijen die piraterij blijkbaar ontkennen. Ik bespreek het voorval met de loods en vertel hem dat ik het vreemd vind dat niemand reageert of actie onderneemt. Ook de loods vindt dit vreemd (al spreek ik daar openlijk mijn twijfels over uit). Hij heeft mijn verklaring meegenomen naar zijn superieuren. Zullen we er ooit nog wat van horen?

Bij aankomst Laem Chabang komt de agent aan boord. Hij heeft, zoals ik heb gevraagd, een aantal instanties ingelicht. Ook deze zwijgen in alle talen en voornamelijk ..in het Thais”... Ik kom tot de ontdekking dat ze allemaal doen alsof er niets is gebeurd, openlijk wordt er gezegd: „Nee, hier komt geen piraterij voor!” En wat hebben wij dan gezien en gehoord...?

Wij zijn weer onderweg naar Port Kelang. reisnummer ‘186 Zuid’. De beelden die wij hebben gezien en de angstige stem over de radio zullen ons nog lang bij blijven. Ook besef ik nu dat soms economische belangen de voorkeur hebben boven de veiligheid van mensen. Door net te doen alsof het niet bestaat of niet voorkomt, wordt het probleem ontkent. Het leven van alledag gaat gewoon door als er maar centjes in het laatje komen. En wij, wij varen trouw onze rondjes met nu in ons achterhoofd dat hulp soms heel ver te zoeken kan zijn. Wij konden helaas niet meer doen dan proberen te waarschuwen. het mocht echter niet baten.

Bron: mei 2005



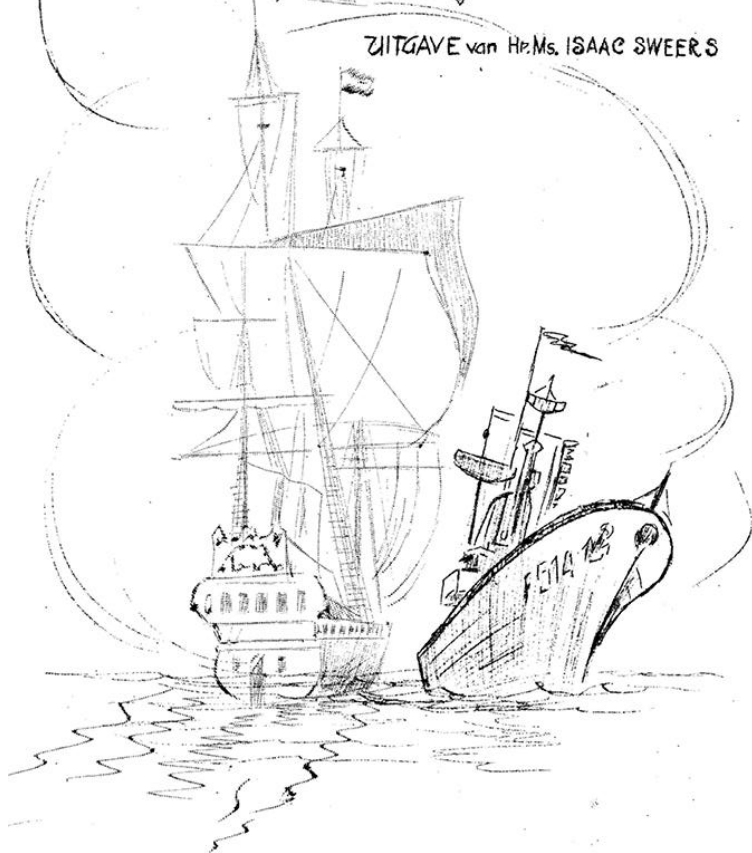
The Norway Pilot...

The Norway Pilot, het marine handboek over de Noorse kust, vertelt ons dat Bergen in 1070 door koning Olav Kyrre gesticht werd en nu de tweede stad van Noorwegen is na Oslo.

De stad ligt aan een baai en wordt omgeven door dicht beboste heuvels die tot ruim 450 m hoog zijn. Meermalen werd Bergen verwoest, maar in de verschillende bouwstijlen vinden we nog resten van het verleden. Verder is er enige textiel- en kledingindustrie. Vooral het handbreiwerk is bekend.

Dagregister

ZIJTGAVE van H. Ms. ISAAC SWEERS



3^e JAARGANG
zeegang 9
30 juli 1970

Bergen is een universiteitsstad met meer dan 5500 studenten. De bevolking telt meer dan 120.000 zielen. Voor toeristische mogelijkheden raadplegen men het VVV, waar - naar uit betrouwbare bron werd vernomen - charmante Noorse meisjes U te woord staan.

De meeste Noren spreken trouwens zeer goed Engels. Het VVV (Information Office) is te vinden op Torgalmenning tel. 11487, in de buurt van de grote vismarkt.

Een selectie uit de vele touromogelijkheden:

- Nonstop Bergen in 1-5 - uur.
- Tour met stops, n.l. bij kerken en musea.
- Do it yourself tour; 48-uur per trolleybus.
- Bergen boat sightseeing; 1-3 uur lang voer wie van het nat niet scheiden kan.
- Avondtour voor sunset (zonsondergang) bewonderaars, en verstokte vissers (d.w.z. alleen avond-bijters).
- Zelfs dagtrips per boot. (Hardanger, Vadheim, Sogna fjord) en/of trein.

Oude en/of bezienswaardigheden en gebouwen.

Bruggen met de mooiste houten huizen.

Häkonkallen, Rozenkrantstoren.

Traldhaugen is het huis van de componist Edward Opleg, te bereiken via de bus naar Hop (15 min) en dan nog een kwartiertje lopen door een bijzonder mooie omgeving.

Verder musea waarin volks- en moderne kunst, zich bevinden.

Voor wie het hoger op zoekt:

- Tandradbaan naar de berg Flo/ien (520 meter) tot middernacht open.

Restaurant aanwezig. Retour + 4 kr. - Kabelbaan, buslijn naar Hankeland, halte na Alrek Hotel.

Beiden geven een prachtige panorama van Bergen.

Commercieel-toeristische wetenswaardigheden.

De winkels zijn open van 08.50-19.00 uur. op vrijdag, tot 15.00 uur op zaterdag.

De schilderachtige vismarkt, de meest gefotografeerde plaats van Noorwegen, wordt, behalve zondag gehouden van 8- 15 uur .

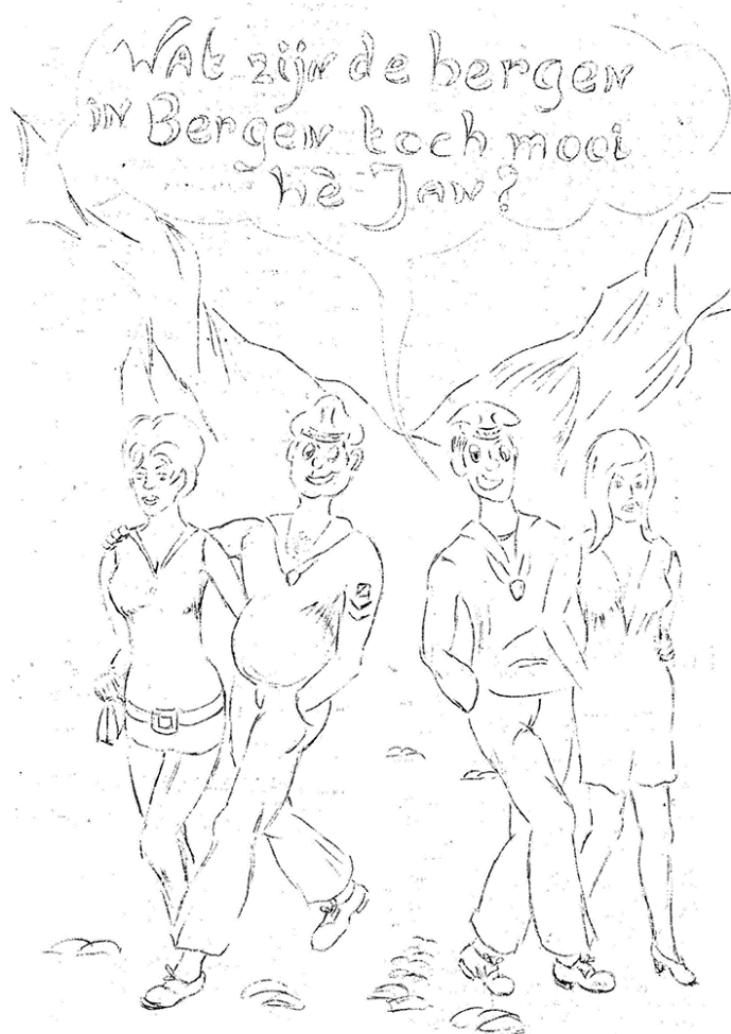
Meer confidentiële' gegevens.

* Dancings: (met bijna of geheel volledige vergunning) vraag naar; Restaurant Bristol (nooit zondag).

Floien (voor wie het weet kan je dat uitspreker, - zonder jeuk te voelen), Norge, Rozenkranse, Stjernesalen, "Excellent, Neptun, Orion, enz. enz. U ziet keus genoeg.



op



Overweeg ook een avondtrip naar de volksdansen genaamd "Fana Folklore" desnoods uit culturele belangstelling, een beproefd alibi, Voor wie eens een ander soort film wil zien.

De Noren zien blijkbaar niet veel in nasynchronisatie en hebben de originele soundtrack behouden evenals wij.

Dus Noorse ondertiteling.

Nog niet voldoende? De,, hotels hebben een lijst waarop de komende evenementen vermeld staan.

De klimaat tabel stond wel in "The Norway Pilot", maar de censuur verhindert mij hier verder op in te gaan.

Mede als ruggesteun tijdens de zwaar te (ver)dragen wacht-wéekenden op zee, wens ik U een paar plezierige dagen in Bergen. speciaal voor U. uitgeréisd (op papier)

. . Scheepsdok.

***** ENGELAND en zijn dominions

Aan het einde van de elfde eeuw vinden wij de eerste sporen van een Engelse vloot, (die was samengesteld uit schepen van vijf Engelse steden, n.l. Sandwich, Dover, Hythe, Romney en Hastings, die in ruil hiervoor privileges van den Engelsen Koning verkregen. Vanaf die tijd begint de



Engelse vloot zijn ontwikkeling en na talrijke oorlogen, waarvan wij o.a. memoreren het conflict met Spanje, de vier zeeoorlogen met Nederland en de Franse oorlogen, is het Britse imperium gevestigd, voornamelijk door Englands machtige positie ter zee.

Er is dan ook geen tweede mogendheid in de wereld, die zo afhankelijk is van zijn macht ter zee als het Britse rijk. In oorlogstijd is het voor het grootste deel afhankelijk van invoer van buiten af en alle producten moeten over zee worden aangevoerd. Zo heeft Engeland in totaal 85.000 mijl aan zeeverbindingen te beschermen en geen wonder dat zulks een buitengewoon sterke vloot vereist. En niet alleen Englands levensbehoeften zijn de oorzaak van deze zeemacht, maar ook zijn onafhankelijkheid heeft altijd min of meer berust op de vloot, aangezien het leger in vergelijking daarmee van weinig betekenis was, en zeker niet in staat, om alleen weerstand te bieden aan een aanval.

In het begin der 20ste eeuw kreeg Engeland een geduchte concurrent in Duitsland, dat toen uit alle macht bouwde aan een geheel nieuwe vloot, en tengevolge daarvan was ook Engeland gedwongen zijn zeemacht uit te breiden en te versterken. Na de wereldoorlog ontstaat er een streven, om de bewapening te verminderen en ook de Engelse vloot ondervond hiervan de gevolgen. De vlootverdragen van Londen en Washington getuigen hiervan. Zo werd o.a. het aantal Britse slagschepen van 70 teruggebracht tot 15 en het aantal kruisers van 120 tot 50. begon Engeland de tegenwoordige oorlog met een veel minder sterke vloot dan in de wereldoorlog, waar tegenover staat dat dit ook bij Duitsland het geval was. Een nieuwe grote concurrent verscheen met de opkomst van het luchtwapen.

VLOOTBASES EN STEUNPUNTEN :

Scapa Flow, Cromarty, Portland, Milford haven, Chatham, Sheerness, Portsmouth, Devonport, Aden, Colombo, Mauritius, Port Stanley, St. Helena, Siërra Leone, King George Sound, Auckland, Bridgetown, Brisbane, Cyprus, Durban, Hobart, Kingston, Perim, Penang, Suez, Gibraltar, Malta, Singapore, Hongkong, Sydney, Bombay, Ascension, Bermuda, Halifax, Walvis Ba *)

**) Verscheidene bases en steunpunten zijn om strategische redenen opgeheven, terwijl van de nieuwe uiteraard geen bijzonderheden bekend zijn.*

SLAGSCHEPEN.

NELSON.

RODNEY.

Tonnenmaat : 33.500 ton.

Hoofdbewapening : 9 kanons van 40.6 cm.

Tweede bewapening : 12 kanons van 15 cm.

Luchtafweer : 9 kanons van 12.7 cm ; 16 kanons van 4 cm.

Torpedo's : 2 lanceerbuizen onder de waterlijn.

Vliegtuigen : 2.

Snelheid : 24 mijl.

Bemanning : 1350 man.

Jaar van voltooiing : 1925.

Het zijn de enige slagschepen die Engeland sedert de wereldoorlog nieuw heeft gebouwd (behalve dan de in 1938 op stapel gezette vijf slagschepen).

De Nelson is het vlaggeschip van de Homefleet, terwijl ook de Rodney hiervan deel uitmaakt.

Het merkwaardige van deze schepen is gelegen in de opstelling van de hoofdbewapening, n.l. in drie achter elkaar geplaatste geschuttores, elk van drie kanons, die $\pm \frac{2}{3}$ van het gehele schip in beslag nemen, in tegenstelling met de gewoonte om de geschuttores over voor- en achterschip te verdelen.

ROYAL SOVEREIGN KLASSE.

RAMILLIES, RESOLUTION, REVENGE, ROYAL OAK en de ROYAL SOVEREIGN.

Tonnenmaat: 29.(XX) ton.

Hoofdbewapening : 3 kanons van 38.1 cm.
 Tweede bewapening : 12 kanons van 15 cm.
 Luchtafweer : 8 kanons van 10.2 cm ;
 4 kanons van 4.7 cm ;
 16 kanons van 4 cm.
 Torpedo's : 2 lanceerbuizen.
 Vliegtuigen: 1.
 Snelheid : 22 mijl.
 Bemanning: 1100 man.
 Jaar van voltooiing: 1916—1917.
 Enkele werden later gemoderniseerd zoals bijvoorbeeld de Resolution.
 De Royal Oak ging verloren bij Scapa Flow.

QUEEN ELIZABETH KLASSE.

BARHAM, VALIANT, MALAYA, WARSPITE en de QUEEN ELIZABETH.

Tonnermaat: 31.000 ton.

Hoofdbewapening : 8 kanons van 38.1 cm.

Tweede bewapening : 12 kanons van 15 cm.

Luchtafweer : 8 canons van 10.2 cm ; 4 canons van 4.7 cm ; 16 canons van 4 cm.

Torpedo's : 2 lanceerbuizen.

Vliegtuigen : 4

Snelheid : 25 mijl

Bemanning: 1100 man

Jaar van voltooiing 1915 – 1916 en sedert dien allen gerenoveerd

KING GEORGE V KLASSE (in aanbouw).

KING GEORGE V, JELLICOE. BE ATT Y, PRINCE OF WALES en de DUKE OF YORK.

Tonnenmaat: 35.000 ton.

Bewapening : 10 kanons van 35.6 cm, 16 kanons van 13.2 cm.

Snelheid : ruim 30 mijl.

De kanons van 35.6 cm zijn opgesteld in 2 vierlingtorens op voor- en achterschip, en 1 tweelingtoren op het voorschip. De kanons van 13.2 cm zijn allen opgesteld in tweelingtorens. Uit hoofde van de grote snelheid is men geneigd deze 5 schepen als slagkruisers te beschouwen.

LION KLASSE (in aanbouw).

A, B, C, D.

Tonnenmaat : ± 40.000 ton.

Bewapening : Kanons van 40.6 cm.

Jaar van voltooiing : 1943.

SLAGKRUISERS.

HOOD.

Tonnenmaat: 42.000 ton.

Hoofdbewapening : 8 kanons van 38.1 cm.

Tweede bewapening : 12 kanons van 14 cm.

Luchtafweer : 4 kanons van 10.2 cm ; 4 kanons van 4-7 cm ; 16 kanons van 4 cm.

Torpedo's : 6 lanceerbuizen.

Snelheid : 31 mijl.

Bemanning : 1300 man.

Jaar van voltooiing : 1920.

Het grootste oorlogschip ter wereld.

RENOWN en de REPULSE.

Tonnenmaat: 32.000 ton.

Hoofdbewapening : 6 kanons van 38.1 cm.

Tweede bewapening : 12 kanons van 14 cm.
 Luchtafweer : 8 kanons van 10.2 cm ; 4 kanons van 4-7 cm ; 16 kanons van 4 cm.
 Torpedo's : 2 lanceerbuizen (Repulse 8).
 Vliegtuigen : 4.
 Snelheid : 28 mijl.
 Bemanning : 1200 man.
 Jaar van voltooiing : 1916 ; sedertdien gemoderniseerd.
 Al deze slagkruisers zijn volkomen gelijkwaardig aan slagschepen.

VLIEGTUIGMOEDERSCHEPEN.

ILLUSTRIOUS.

Tonnenmaat: 23.000 ton.
 Bewapening : 16 kanons van 11.4 cm.
 Luchtafweer : 32 kanons van 4 cm + luchtdoelmitrailleurs.
 Snelheid : 31 mijl.
 Vliegtuigen : 72.
 Bemanning : 1500 man.
 Jaar van voltooiing : 1940.

IMPLACABLE,
IDOMITABLE,
FORMIDABLE en de
VICTORIOUS. (in aanbouw).

Gelijk aan de Illustrious.

ARK ROYAL.

Gelijk aan de Illustrious.
 Jaar van voltooiing : 1938.

HERMES.

Tonnenmaat: 11.000 ton.
 Bewapening : 6 kanons van 14 cm.
 Luchtafweer: 3 kanons van 10.2 cm;
 kanons van 4.7 cm.

Vliegtuigen : 20.

Snelheid : 24 mijl.

Bemanning : 650 man.

Jaar van voltooiing : 1924.

EAGLE.

Tonnenmaat: 22.600 ton.

Bewapening : 9 kanons van 15 cm.

Luchtafweer : 4 kanons van 10.2 cm ; 4 kanons van 4,7 cm; 8 kanons van 4 cm.

Vliegtuigen: 21.

Snelheid : 24 mijl.

Bemanning : 750 man.

Jaar van voltooiing : 1920.

FURIOUS.

Tonnenmaat: 22-500 ton.

Bewapening : 10 kanons van 14 cm.

Luchtafweer : 3 kanons van 10.2 cm ; 4 kanons van 4.7 cm ; 16 kanons van 4 cm.

Vliegtuigen : 36.

Snelheid : 25 mijl.

Bemanning : 750 man.

Jaar van voltooiing : 1917.

COURAGEOUS en de **GLORIOUS.**

Tonnenmaat: 22.600 ton.

Bewapening : 16 kanons van 12 cm.



Overigens veel gelijkend op de Furious, alleen 48 vliegtuigen.
Beide gingen verloren tijdens de oorlog.

ALBATROS.

Tonnenmaat: 4800 ton.

Luchtafweer : 4 kanons van 12 cm ; 2 kanons van 4 cm.

Vliegtuigen : 9 watervliegtuigen.

Bemanning : 450 man.

Snelheid : 20 mijl.

Jaar van voltooiing : 1928.

ZWARE KRUISERS.

YORK KLASSE:

EXETER en de

YORK

Tonnenmaat: 8300 ton.

Bewapening : 6 kanons van 20.3 cm.

Luchtafweer : 8 kanons van 10.2 cm.

Torpedo's : 6 lanceerbuizen.

Vliegtuigen : 2.

Snelheid : 32 mijl.

Bemanning : 600 man.

Jaar van voltooiing : 1931.

COUNTY KLASSE.

BERWICK, LONDON, CORNWALL, NORFOLK, CUMBERLAND, SUFFOLK, DEVONSHIRE
SHROPSHIRE, DORSETSHIRE, SUSSEX en de KENT

Tonnenmaat: 10.000 ton.

Bewapening : 8 kanons van 20.3 cm.

Luchtafweer : 8 kanons van 10.2 cm.

Torpedo's : 8 lanceerbuizen.

Vliegtuigen : 1 — 3.

Snelheid : 32 mijl.

Bemanning : 650 man.

Jaar van voltooiing : 1928 — 1930.

Dit zijn allen zware kruisers van het type Washington kruiser.



LICHTE KRUISERS.

DIDO KLASSE: BONAVENTURE, NAIAD, DIDO, PHOEBE, EURYALUS, SIRIUS en de
HERMIONE

Tonnenmaat : 5000 ton.

Bewapening : 10 kanons van 15 cm.

Luchtafweer : 16 kanons van 4 cm.

Vliegtuigen: 2.

Jaar van voltooiing : 1939.

FIJI KLASSE: FIJI, NIGERIA, KENYA, TRINIDAD en de MAURITIUS

Tonnenmaat: 8000 ton.

Bewapening : 12 kanons van 15 cm.

Luchtafweer: 8 kanons van 10.2 cm.

Torpedo's : 6 torpedolanceerbuizen.

Vliegtuigen : 3.

Snelheid : 32.5 mijl.

Bemanning : 450 man.

Jaar van voltooiing : 1939.

EDINBURGH KLASSE: EDINBURGH, en de BELFAST.

Tonnenmaat : 10.000 ton.

Bewapening : 12 kanons van 15 cm.
Luchtafweer : 12 kanons van 10.2 cm.
Snelheid : 32.5 mijl.

Jaar van voltooiing : 1939.

SOUTHAMPTON KLASSE: BIRMINGHAM, MANCHESTER, GLASGOW, NEWCASTLE, GLOUCESTER, SHEFFIELD, LIVERPOOL en de SOUTHAMPTON.

Tonnenmaat: 9000 ton.

Bewapening : 12 kanons van 15 cm.
Luchtafweer : 8 kanons van 10.2 cm.
Torpedo's : 6 lanceerbuizen.

Vliegtuigen : 3.

Snelheid : 32 mijl.

Bemannings : 700 man.

Jaar van voltooiing : 1938.

De kruiser Southampton werd door Duitse duikbommenwerpers in de Middellandse Zee tot zinken gebracht.

ARETHUSA KLASSE: ARETHUSA, AURORA, GALATEA en de PENELOPE.

Tonnenmaat: 5200 ton.

Bewapening : 6 kanons van 15 cm.
Luchtafweer : 4 — 8 kanons van 10 cm.
Torpedo's : 6 lanceerbuizen.

Vliegtuigen: 1.

Snelheid : 32 mijl.

Bemannings : 450 man.

Jaar van voltooiing : 1935—1937.

PERTH KLASSE: PERTH en de HOBART.

Tonnenmaat: 7000 ton.

Bewapening : 8 kanons van 15 cm.
Luchtafweer : 4 kanons van 10.2 cm.
Torpedo's : 8 lanceerbuizen.

Vliegtuigen : 2.

Snelheid : 32 mijl.

Bemannings : 550 man.

Jaar van voltooiing : 1936.

LEANDER KLASSE: ACHILLES, AJAX, LEANDER, NEPTUNE en de ORION.

Tonnenmaat: 7000 ton.

Bewapening : 8 kanons van 15 cm.
Luchtafweer : 4 kanons van 10.2 cm.
Torpedo's : 8 lanceerbuizen.

Vliegtuigen : 1.

Snelheid : 32 mijl.

Bemannings : 550 man.

Jaar van voltooiing : 1933—1935.

E KLASSE: EMERALD en de ENTERPRISE.

Tonnenmaat: 7500 ton.

Bewapening : 7 kanons van 15 cm.
Luchtafweer : 3 kanons van 10.2 cm.
Torpedo's : 16 lanceerbuizen.

Vliegtuigen: 1.

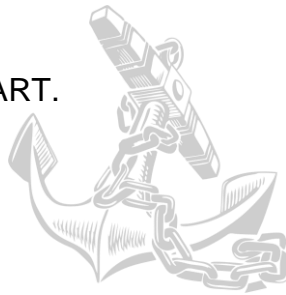
Snelheid : 33 mijl.

Bemannings : 570 man.

Jaar van voltooiing : 1926.

EFFINGHAM, HAWKINS en de FROBISHER.

Tonnenmaat: 9800 ton.



Bewapening : 9 kanons van 15 cm.
 Luchtafweer : 4 kanons van 10.2 cm.
 Torpedo's : 4 lanceerbuizen.
 Vliegtuigen : 2.
 Snelheid : 31 mijl.
 Bemanning : 700 man.

Voltooid tussen 1919 en 1925. Gemoderniseerd tussen 1935 en 1938.

DANAE, DESPATCH, DAUNTLESS, DIOMEDE, DELHI, DRAGON, DUNEDIN, en de DURBAN
 Tonnenmaat: 4900 ton.

Bewapening : 6 kanons van 15 cm.
 Luchtafweer : 3 kanons van 10.2 cm.
 Torpedo's : 12 lanceerbuizen.
 Snelheid : 29 mijl.
 Bemanning : 450 man.

Voltooid : ± 1920.

CAIRO, CARLISLE, CALCUTTA, CAPETOWN en de COLOMBO.
 Tonnenmaat: 4300 ton.

Bewapening : 5 kanons van 15 cm.
 Luchtafweer 2 kanons van 7.6 cm.
 Torpedo's ; 8 lanceerbuizen.
 Snelheid : 29 mijl.
 Bemanning : 440 man.

Jaar van voltooiing: 1918—1919.

CALEDON, CALYPSO en de CARADOC.
 Tonnenmaat: 4200 ton.

Bewapening : 5 kanons van 15 cm.
 Luchtafweer: 2 kanons van 7.6 cm.
 Snelheid : 29 mijl.
 Bemanning : 440 man.

Jaar van voltooiing : 1917.

Alle Engelse kruisers zijn behalve met 10.2 cm geschut, ook met kanons van 4.7 of 4 cm tegen
 luchtdoelen uitgerust.

COVENTRY, CURACOA, CERES, CURLEW en de CARDIFF.

Kruisers van de Cairo klasse, maar omgebouwd tot drijvende luchtafweerbatterijen met 10 kanons
 van 10.2 cm en 16 kanons van 4 cm.

LICHTE KRUISERS (in aanbouw).

CEYLON, JAMAICA, GAMBIA en de UGANDA.

Tonnenmaat: 8000 ton.

Verdere gegevens ontbreken.

Jaar van voltooiing: 1941 (?).

CHARYBDIS, CLEOPATRA en de SCYLLA.

Tonnenmaat: 5500 ton.

Verdere gegevens ontbreken.

Jaar van voltooiing : 1940 (?).

FLOTTILJELEIDERS.

Exmouth, Duncan, Codrington, Keith, Fauiknor, Grenville, Hardy, Laforey, Inglefield, Jervis, Kelly
 en de Kempenfeit.

Tonnenmaat: ± 1500 ton.

Bewapening : 5 — 6 kanons van 12 cm.

Torpedo's : 8 lanceerbuizen.

Snelheid : 35 mijl.

Bemanning : 170 man.



Jaar van voltooiing : 1930—1937.

SCOTT KLASSE.

Bruce, Douglas, Malcolm, Campbell, Mackay en de Montrose.

Tonnenmaat: 1500 ton.

Bewapening : 5 kanons van 12 cm.

Luchtafweer : 2 kanons van 7.6 cm.

Torpedo's : 6 lanceerbuizen.

Snelheid: 36 mijl.

Bemanning: 180 man.

Jaar van voltooiing : 1919.

SHAKESPEARE KLASSE.

Broke, Keppel en de Wallace

Prestaties zijn dezelfde als die van de Scott klasse. Voltooid tussen 1920—1925.

TORPEDOJAGERS.

TRIBAL KLASSE.

Afridi, Matabele, Sikh, Ashanti, Mohawk, Somali, Bedouin, Nubian, Tartar, Cossack, Pimjabi, Zulu, Eskimo, Maori, Gurkha en de Masliona.

Tonnenmaat: 1850 ton.

Bewapening : 8 kanons van 12 cm.

Torpedo's : 4 lanceerbuizen.

Bemanning : 240 man.

Jaar van voltooiing : 1938—1939.

L KLASSE.

Lance, Lightning, Larne, Lively, Legion, Lookout en de Loyal.

Tonnenmaat: 1700 ton.

Bewapening : 6 kanons van 12 cm.

Torpedo's : 8 lanceerbuizen.

Snelheid : 36 mijl.

Bemanning : 180 man.

Jaar van voltooiing : 1939.

J KLASSE.

Jackal, Janus, Jervis, Jaguar, Javelin, Jupiter, Jamaica en de Jersey.

Nagenoeg gelijk aan L klasse.

Jaar van voltooiing : 1938/39.

K KLASSE.

Kandahar, Kashmir, Kelvin, Karthoum, Kimberley, Kingston en de Kipling.

Eigenschappen en prestaties gelijk aan L klasse. Jaar van voltooiing : 1938—1939.

I KLASSE.

Icarus, Ilex, Imogen, Imperial, Isis, Impulsive, Ivanhoe en de Intrepid.

Tonnenmaat : 1500 ton.

Bewapening : 4 kanons van 12 cm.

Overigens vrijwel gelijk aan vorige klasse.

H KLASSE.

Hasty, Havock, Hereward, Hostile, Hero, Hotspur, Hunter en de Hyperion.

G KLASSE.

Gallant, Garland, Gipsy, Greyhound, Grenade, Griffin, Glow-worm en de Grafton.

F KLASSE.

Fame, Fearless, Firedrake, Forester, Foresight, Fortune, Foxhound en de Fury.

E KLASSE.

Echo, Electra, Escapade, Esk, Eclipse, Encounter, Escort en de Express

Bovengenoemde klassen werden gebouwd tussen 1934 en 1937.

T.a.v. hun eigenschappen geldt hetzelfde als van de I klasse.

D KLASSE.



Dainty, Decoy, Delight, Daring, Defender, Diamond, Diana en de Duchess.

Gebouwd tussen 1932 en 1933.

B KLASSE.

Basilisk, Blanche, Boreas, Briljant, Beagle, Boadicea, Brazen en de Bulldog.

Voltooid in 1931.

A KLASSE.

Acasta, Acheron, Antilope, Ardent, Achates, Active, Anthony en de Arrow.

Eveneens voltooid in 1931.

* * *

Amazone en de Ambuscade.

Voltooid in 1926.

V en W KLASSE.

Vansittart, Wanderer, Wivern, Venomous, Whitehall, Wolverine, Verity, Whitshed, Worcester, Veteran, Wild, Swan, Wren, Volunteer, Witherington, Witch, Wolsey, Wishart, Woolston, Wakeful, Walpole, Wryneck, Watchman, Wolfhound, Westminster, Walker, Warwick, Windsor, Westcott, Wessex, Whirlwind, Wrestler, Whitley, Winchester en de Winchelsea.

Tonnenmaat: 1100 ton.

Bewapening : 4 kanons van 10.2 cm.

Torpedo's : 6 lanceerbuizen.

Snelheid : 34 mijl.

Bemannig : 130 man.

Jaar van voltooiing : 1918/19.

V KLASSE.

Valentine, Vega, Vimiera, Valorous, Venetia, Vimy, Vanessa, Verdun, Vivacious, Vanity, Versatile, Vivien, Vanoc, Vesper, Vortigern, Vanquisher, Viceroy, Viscount, Velox en de Vidette.

Tonnenmaat: 1100 ton.

Bewapening : 4 kanons van 10.2 cm.

Torpedo's : 6 lanceerbuizen.

Snelheid : 34 mijl.

Bemannig : 130 man.

Jaar van voltooiing : ± 1920.

S KLASSE.

Sabre, Scimitar, Stronghold, Thanet, Saladin, Scout, Sturdy, Thracian, Sardonyx, Shikari en de Tenedos.

Tonnenmaat: 900 ton.

Bewapening : 3 kanons van 10.2 cm.

Torpedo's : 4 lanceerbuizen.

Snelheid : 36 mijl.

Bemannig : 100 man.

Jaar van voltooiing : 1916 — 1918.

De 50 oude torpedojagers, die de Verenigde Staten in 1940 aan Engeland overdeed zijn niet meer geschikt om deel uit te maken van de gevechtsskaders, maar deze schepen zijn nuttig als convooibegeleiders, en worden dan gebruikt als onderzeebootjagers.



ONDERZEEBOTEN.

UNITY KLASSE.

Undine, Unity en de Ursula.

T KLASSE.

Talisman, Taku, Tarpon, Tetrarch, Triumph, Tuna, Torbay, Tigris, Thistle, Truant, Triad, Tribune Trident en de Triton.

Tonnenmaat: 1100 ton.

Bewapening : 1 kanon van 10.2 cm.

Torpedo's : 6 lanceerbuizen.

Snelheid : 19—10 mijl.

Bemannings : 60 man.

Jaar van voltooiing : 1938—1939.

PORPOISE KLASSE (Onderzeeboot-mijnenleggers).

Cachalot, Narwhal, Rorqual, Grampus, Porpoise en de Seal.

Tonnenmaat: 1500 — 2000 ton.

Bewapening : 1 kanon van 10.2 cm.

Torpedo's : 8 lanceerbuizen.

Mijnen : 120.

Snelheid : 16 mijl boven, 9 mijl onder water.

Bemannings : 50 man.

Jaar van voltooiing : 1933—1939.

THAMES KLASSE.

Clyde, Severn, Thames.

Tonnenmaat : 1800 — 2700 ton.

Bewapening : 1 kanon van 10,2 cm.

Torpedo s : 6 lanceerbuizen.

Snelheid : 22—10 mijl.

Bemannings : 60 man.

Jaar van voltooiing : 1932 — 1935.

RAINBOW KLASSE.

Rainbow, Regent, Regulus en de Rover.

Tonnenmaat: 1500—2000 ton.

Bewapening : 1 kanon van 10.2 cm.

Torpedo's : 8 lanceerbuizen.

Snelheid : 17—9 mijl.

Bemannings : 50 man.

Jaar van voltooiing : 1930—1932.

PARTHIAN KLASSE.

Pandora, Perseus, Proteus, Parthian en de Phoenix.

Voltooid: 1930 — 1931.

ODIN KLASSE.

Odin, Orpheus, Oswald, Olympus, Osiris en de Otus.

Tonnenmaat: 1400—2000 ton.

Bewapening : 1 kanon van 10.2 cm.

Torpedo's : 8 lanceerbuizen.

Snelheid: 17 — 9 mijl.

Bemannings : 50 man.

Jaar van voltooiing : 1929 — 1930.

OBERON KLASSE.

Oberon, Otway en de Oxley.

Eigenschappen en prestaties ongeveer gelijk aan de twee vorige klassen.

SWORDFISH KLASSE.

Seahorse, Sturgeon, Starfish en de Swordfish.

Tonnenmaat: 650 — 900 ton.

Bewapening : 1 kanon van 7.6 cm (tevens luchtafweerkanon).

Torpedo's : 6 lanceerbuizen.

Snelheid : 14 — 10 mijl.

Bemannings : 40 man.

(Verbeterde) SWORDFISH KLASSE.

Salmon, Shark, Sterlet, Sealion, Snapper, Sunfish, Seawolf en de Spearfish.

Ongeveer gelijk aan Swordfishklasse.

H KLASSE.

9 onderzeeboten, die geen naam, maar alleen een nummer dragen (H).

Tonnenmaat: 450 ton.



Torpedo's : 4 lanceerbuizen.
 Snelheid : 13 — 10 mijl.
 Bemanning : 20 man.

CONVOOIBEGELEIDERS (Escort Vessels).

BITTERN KLASSE.

7 schepen met een tonnenmaat van 1200 ton en bewapend met 6 kanons van 12.7 cm, die allen tevens gebruikt kunnen worden als luchtafweergeschut. Hun snelheid bedraagt 19 mijl en zij hebben 125 man aan boord.

De taak van deze escortvessels is het convoiëren van handelsschepen en deze tegen duikbootaanvallen te beschermen.

KINGFISHER KLASSE.

9 schepen.

Tonnenmaat: 600 ton.

Bewapening : 1 kanon van 10.2 cm..

Snelheid : 20 mijl.

Deze klasse wordt hoofdzakelijk gebruikt voor kustbewaking.

GRIMSBY KLASSE.

6 schepen.

ABERDEEN KLASSE.

2 schepen.

Tonnenmaat: 1000 ton.

Bewapening : 2 — 4 kanons van 10.2 cm.

Snelheid : 20 mijl.

SHOREHAM KLASSE.

8 schepen.

HASTINGS KLASSE.

4 schepen.

BRIDGEWATER KLASSE.

2 schepen.

Eigenschappen en prestaties ongeveer gelijk aan de Aberdeen klasse.



MIJNEN LEGGERS EN MIJNENVEGERS.

TWIN SCREW KLASSE.

21 schepen.

HALCYON KLASSE.

17 schepen.

Tonnenmaat: 800 ton.

Bewapening : 1 — 2 kanons van 10.2 cm.

Snelheid: 17 mijl

Bemanning : 80 man.

Verder zijn als mijnenvegers en mijnenleggers uitgerust : de meeste torpedojagers en escortvessels.

KANONNEERBOTEN.

23 schepen.

Sedert het uitbreken van de oorlog zijn honderden hulpvaartuigen in gebruik genomen, om als mijnenleggers, mijnenvegers, escortvessels enz. gebruikt te worden.

AUSTRALIË

ZWARE KRUISERS:

AUSTRALIA — CABBERRA

Zware kruisers van het type County klasse.

LICHTE KRUISERS.

SYDNEY.

(Deze kruiser behoort tot de Perth klasse).

ADELAIDE.

Tonnenmaat: 5100 ton.

Bemanning: 470 man.

Bewapening: 9 kanons van 15 cm.

Snelheid : 25 mijl.

Torpedo's : 2 lanceerbuizen.

Jaar van voltooiing : 1922.

TORPEDOJAGERS.

Stuart (Flottiljeleider), Vampire, Voager, Vendetta en de Waterhen.

Allen gelijk aan de Engelse V en W klasse.

Verder nog een aantal kanonneerboten en patrouillevaartuigen.

BRITS-INDIË

Een klein aantal mijnenleggers en mijnenvegers, benevens enkele patrouillevaartuigen.

CANADA**TORPEDOJAGERS.**

Fraser, Sanguinay, Crusader, Cornet, St. Laurent en de Skeena.

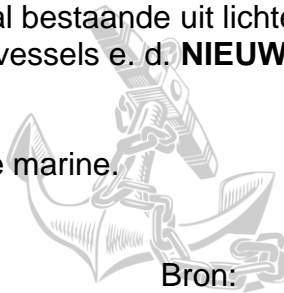
Sedert het begin van de oorlog is men in Canada met een groot

vlootbouwprogramma begonnen, vooral bestaande uit lichte

eenheden, zoals torpedojagers, escortvessels e. d. **NIEUW-****ZEELAND**

ACHILLES en de LEANDER.

Beide kruisers geleend van de Engelse marine.



Bron:

**INDIË-REPORTAGE 1947****Deel 3****IN INDIË STAAT EEN HUIS**

Een Indische badkamer heeft een gemetselde bak, waaruit men zich met een emmertje de putsen water over het lichaam gooit. Vroeg een wachtende soldaat aan den maat, die uit de badkamer stapte: — En Bartje, hoe vinne 't baoje in Indije? — — Gene doonder an, Dotje, dieje badkuip is veuls te eng en te diep ... —

Dan zijn er de onschuldige maar zo vervelende ziekjetjes; een soort kinder-ziekjetjes als ringworm, rode hond, scabies, buikloop en zo het een en ander meer.



Ze leren tawarren, het nuttige, gezellige bedrijf van afdingen op geboden prijzen en nog veel meer leren zij. Zij dwalen rond met open oog en oor voor al het nieuwe en zetten hun ziel wagenwijd open voor al dat nieuwe. Hoe meer zij zien, hoe groter de verbazing wordt dat zij er zo weinig van af wisten.

En als het eerste rode ringworm-kringetje verdwenen is en het gistende klapperwater geen last meer veroorzaakt in de buik; als zij weten dat de „nikkers” geen „nikkers” zijn maar Javanen, Soendanezen, Madoerezen, Makassaren, Ambonnezen en zoveel meer; als zij over sawahdijkjes kunnen lopen en over zwiepende bamboebruggetjes balanceren; als zij een luchtig slaapverblijfje kunnen optrekken uit bamboe, atap en harig vezeltouw zonder dat er één spijker aan te pas komt; als zij begrepen hebben dat er in Indië geen horretjes en spionnetjes zijn en geen overtrekken van mooie stoelen en geen bordjes met “Verboden Toegang”; als zij geen raad weten tegenover de ontzaglijke taak, die van alle kanten op hen blik uit duizenden moegestaarde ogen; als zij nog veel meer geleerd hebben, dan stropen zij de mouwen een eindje hoger en zijn gereed voor hun taak.

In de steden zijn echte kazernes met schilderhuisjes, tralies en akelig uniform gebouwde gebouwen. Met een gezellige cantine, bepalingen in duplo bij den wachtcommandant en de geur van model-kazerne-dienst.

Soms liggen ze samen met KNIL-troepen in een kazerne. KNIL-troepen mogen hun families bij zich hebben; dan zijn er gezinsverblijven, hoorbare echtelijke ruzies en de gezellige sfeer van gebakken pisangs, jongedochters en het hartelijk-nodigend gebaar van: — Kom binnen jongen, lust je ook een bakje koffie? —

Soms ligt de troep voor enkele maanden gedetacheerd in de benedenstad. De Indische benedenstad bestaat uit oude handelswijken, Chinese winkelbuurten, slopjes en passar-complexen, doorsneden met modderbruine grachten, waar bedelaars aan de kanten slapen en sterven en Inheemse mannen en vrouwen van alles in doen; van kledingwas en tandenpoetsen af tot de grote boodschap toe.

De benedenstad is onbeschrijflijk rommelig, stoffig, benauwend heet en ongezonder voor de geest. Maar nood breekt wet; ook in de benedenstad liggen objecten, die bewaakt moeten worden en er is een schreeuwend gebrek aan woonruimte in de Indische steden. In vele wijken wonen nog vier tot vijf gezinnen in één normaal woonhuis en deze mensen hebben jarenlang een beesten-leven gehad onder de Jappen, zonder nadien één minuut adempauze te hebben gekend om zich lichamelijk of geestelijk te herstellen van de gevolgen. Daarom zijn er troepen gelegerd in de oude kantoorlokaliteiten, in opslagplaatsen en fabrieksruimten van de benedenstad, te midden van de verwaarlozing en armoede.

Soms ligt de troep in woonbuurten en is midden in de stad een heel wijkcomplex afgeschermd met prikkeldraad, terwijl er ook nog talloze „messen” zijn, waar militairen van bureaudiensten zijn ondergebracht.

Er is geen peil op te trekken hoe de soldaat buiten woont.

Het heet daar niet „huis” of zo; het heet daar „Wat mot je?”, „Beatrix”, „Huize Val in Mekaar”, „Luis aan de Ketting”, „Gossie-mijne-klub” en nog veel meer. In het algemeen noemen ze het „tampatje”; „tampatje” is alles waar ze zich op hun gemak voelen: het woonverblijf, de krib of het lege munitiekistje aan de tafel.

Gurt uit de Limburgse mijnen ontvangt zijn ouden maat uit de „Koel” in de slaapsalon van het paleisachtige woonhuis van een suiker-administrateur. Door het raam heeft hij uitzicht op een canna- en bougainville-perkje (inheemse bloemen).

De notariszoon Ferdinand uit Leiden woont elders in een lekkend bamboehuisje; daar zijn geen perken, alleen een oud en zeer modderig karbouwenpad pal voor de deur, die scheef in de roestige hengsels hangt.

Soms wijst de bataljonscommandant om strategische redenen een punt op de kaart aan: — Daar komt dat en dat peloton —. Als het peloton in de overbeladen trucks komt aangehob-beld, is het een heuvelkam met niets daarop.



Misschien een boom of een groep struiken, als ze erg boffen een bamboe-bos of pisang-tuin. Dan krijgen ze tenten mee en gaan kamperen. Soms moet op zo'n plek, waar helemaal geen behuizing was, een semi-permanent bivak komen. Dan trekken ze luchtige verblijffjes op uit gevlochten bamboe en atap; of ze zetten palen met kruislatten in de grond en plakken er asfaltpapier tegen op. Deze verblijven zijn ondraaglijk heet als de zon er op staat en daarom snijden ze rechthoekige lappen uit de wanden, houden die op met een stokje en als het regent klappen ze die weer dicht. Misschien vinden ze planken en dan gaan ze huizen houwen zoals de fantasie het ze influistert. Ze „lenen” ergens een zaag, hebben een handvol spijkers en een schoenzool of steen als hamer, een ontstellend gebrek aan vakmanschap en een onblusbaar enthousiasme. De bouw-wijze spot met elk begrip van architectuur, maar de resultaten zijn verbazingwekkend: waterdicht, gezellig en koel.

In de buurt van het moerassige Tjermée, waar dagelijks hulpgeschreeuw voor een verdronken truck klonk, gaf een stel doodgewone blubberkruipers een staaltje huizenbouw weg, dat zijn weerga nog vinden moet.

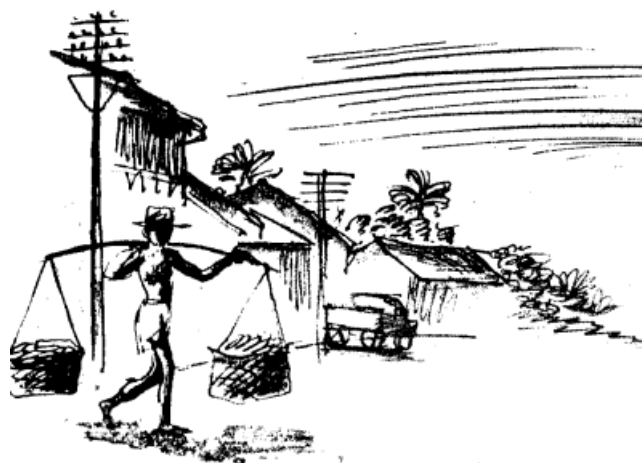
De huizen waren overdreven compleet met grachten rondom waar kikkervisjes in zwommen en ophaalbruggen-aan-hondenkettingen.

Maar hoe ze daarbuiten ook liggen; Gurt in zijn gemarmerde slaapsalon van den suikeradministrateur bij Sidoardjo; zijn makker in de zoet-kleffige gewelven van de fabriek-zelf; Ferdinand in een bedompt bamboehuisje bij Semarang en zijn neef in een tent op een heuvelkam bij Emma-haven; Jelle in een zelfgebouwd huis bij Tjermée en Jèn in een voormalig TNI-hoofdkwartier-met-vieze-plaatjes bij Tjileungsir, — zij allen hebben onveranderlijk gezicht op hetzelfde wat zo de stempel van hun bestaan drukt: op het canna-perkje en karbouwen spoor: de onaandoenlijke schuttersput achter de zandzakken, waar hun maat in staat en uitziert over het land achter het prikkeldraad.

DE MENS IN DE STAD.

Een ieder zou temidden van dit conglomeraat van volkeren de kluts kwijt raken. Zij niet. Zij beginnen met zich niet druk te maken en alles over één kam te scheren: — 't Zijn zwarten —. In dit woord ligt niets, dat zweemt naar een meerwaardigheids-complex tegenover anders-gekleurde volken.

Later volgt het onderscheid in rassen door de ervaring: — Dat is een Ambonnees, die heeft krulletjes in 't haar —.



— Kèk-uit Janus, daaro das een Sinees, die kleid je nakend uit waor je met je poszegel bovenop staat —. — Das 'ne Jevaon, die heit sere biene —. — Dis 'ne Arabier, die hette bustedoek oppe kop —.

En dan is niemand vreemd meer. De soldaat leert de zeden en gewoonten kennen, de kampongs en de huizen; hij kan een en ander hoogstens een beetje raar vinden, maar ze moeten het zelf weten.

Toen ons bataljon Malakka verlaten zou en ik afscheid nam van mijn vrienden onder de kampongbevolking, zei het kamponghoofd: — Wij zullen U allen missen. Wij hebben hier eerst de Jappen gehad; zij lieten door onze mannen huizen bouwen, sloten ramen en deuren en hielden zich daar achter op met slechte vrouwen en saké (Japanse genever). Zij hadden hese stemmen, liepen waggelend en hadden het voorkomen van de oelar sendok (brilslang). Zij brachten rouw en honger in de campong. Wij vreesden en haatten Nippon.

Toen kwamen de Engelsen; zij woonden niet zo lang in de huizen. Meestal waren zij niet in het kamp en zij bemoeiden zich niet met ons. Zij gingen naar de stad en keerden alleen terug om wat te slapen en andere kleren aan te trekken.

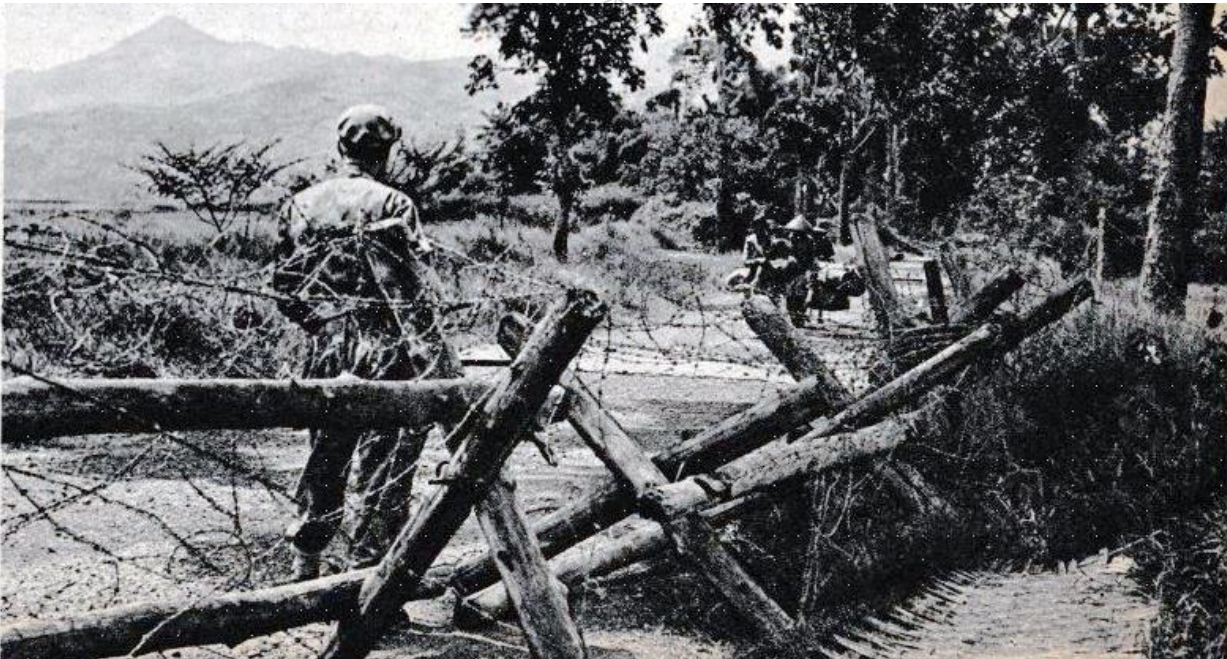
Daarna kwamen de Nederlanders; zij kwamen luid-zingende en gooiden ramen en deuren wijd open. In de avond staken zij alle lichten op. Zij hadden harde stemmen en lachten en zongen veel. Zij kwamen in onze kampongs en huizen en behandelden ons als hun gelijken. Zij groetten onze ouderen beleefd gelijk zij hun eigen ouders groeten; zij speelden met onze kinderen en trachtten onze taal te spreken. Zij gaven ons te eten en onze zieken werden geholpen. Wij allen zullen U slechts zeer node missen —.

Natuurlijk zijn er vele soorten mensen en evenzovele karakters en gebruiken. De snelopgewonden Ambonnees lijkt niet op den luchthartigen Menadonees: de kinderlijke Dajak heeft niets gemeen met den doldriftigen Madoerees. De cultuur van den Balinees weeft wonder-fragiele dans-arabesken over de duizenden poera's (tempels) en in Toradja-land is het dodenfeest een losbreken van de primitiefste hartstochten in bizarre vormen. Het Soendanese meisje kleedt zich in helle bloemenkleuren en de Papoea draagt slechts een schaamgordel om het middel. De Javaan is een landbouwer, de Badjo een desperado van de zeeën. Een Chinese koopman handelt U het hemd van het lijf, de man van Haroekoe zal zich voor U uitkleden.

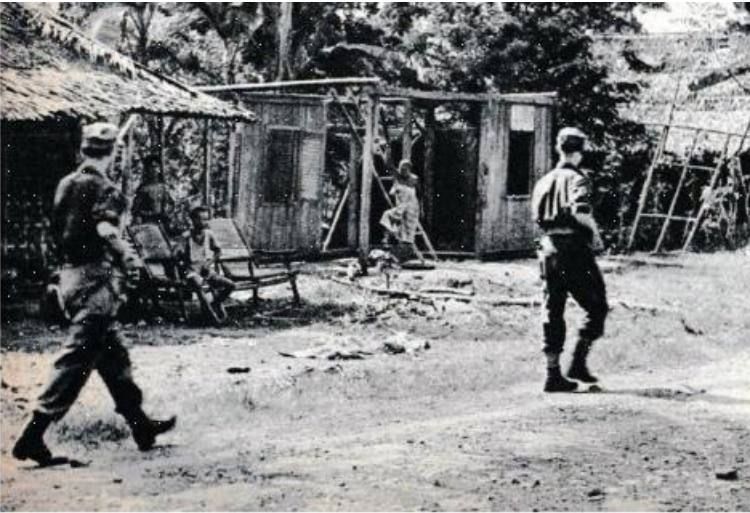
Maar op alle eilanden kwam de Jap; en na de Jap kwam het onbegrijpelijke over Indië. Later kwamen de Nederlandse troepen en herstelden rust en orde in enorme gebiedsdelen. Uit dit al kwam een nieuw onderscheid tussen de mensen. Een soldaat, die voor het eerst buiten Java kwam, zei, toen wij van het vliegveld Oelin naar Bandjermasin (Zuid-Borneo) reden: — Oh, wat een mooie mensen —. Hij zag weer zonder uitzondering gezonde mensen.



BEVEILIGING HOUTTRANSPORT door Nederlandse soldaten in hun vrije uren. Zij, die IN hun nood als opgejaagde dieren de bescherming gezocht en gevonden hebben bij Nederlandse soldaten, worden zonder meer „Nica-handlangers” genoemd en staan bloot aan de even onzinnige als gruwelijke wraakmethoden van verblinde landgenoten. Bij al hun werkzaamheden worden zij daarom door onze soldaten beschermd.



HUISKEER. Landbouwersgezinnetje, opgedreven wild van de terroristenbenden, keert met de restanten van bezittingen terug naar eigen grondje achter de Nederlandse linie. Op de voorgrond Friese ruiters die 's avonds dwars over de weg geschoven worden, aansluitende op de prikkeldraadversperring rond het bivak.



DE EERSTE HUIZEN WEER BEWOOND in de verwaarloosde kampongs, waar dagelijks de patrouilles rondzwerfen om terroristenbenden uit het gebied te verdrijven. Voor een huis, dat nog in aanbouw is, staat een vrouw rijst te stampen; het getokkel klinkt als muziek in de holle ontreddering; voortekenen van de wederopbouw.

De soldaat ziet in de stad de bedelaars; ook langs de buitenposten zwerft deze paria, maar nooit in die schrikwekkende aantallen die zich ophopen in de steden.

Zij komen van het binnenland en van Madoera. Bij duizenden ontvluchten zij honger en ellende. Soms kan het gebeuren, — als een gezelschap buitenlandse journalisten te kennen heeft gegeven het binnenland van Java te willen bezoeken — dat treinen vol miserabele, stinkende wrakstukken van mensen het Nederlandse gebied binnenrijden en zich ongestoord ontlasten op de stations.

Denkt niet, dat deze rampzaligen behoren tot het internationale type van den rustelozen zwerver. Deze duizenden en tienduizenden zijn van het volk der nijvere landbouwers en grondbezitters. Maar over hun land ademde de terreur; zij hadden rust noch duur om de velden te bewerken; de rampokker ontstal hen de karbouw, de oogst moesten zij afstaan en hun gezinnen kreperen, opdat India zou leven en de „repeoblik” good-will oogsten bij het buitenland. Beroofd van alles en tot de diepste vernedering van de bedelstaf getrap, ziek naar lichaam en geest, mogen zij niet gecalculeerd worden in het programma, dat de „repeoblik” zijn buitenlandse gasten wenst voor te zetten. Daarom drijven zij de ongelukkigen weg over de grenzen van het Nederlandse gebied. Het Nederlandse Gouvernement heeft kolonies geopend voor deze uitgestotenen van de maatschappij. De Dienst voor Volksgezondheid en het Rode Kruis openden tehuizen voor medische behandeling en voedselverstreking.

In de kolonies kunnen de bedelaars behoorlijke voeding, noodkleding en een dak boven het hoofd vinden; er zijn werkplaatsen waar zij met handwerk en mandenvlechten iets kunnen verdienen. Er zijn stukken grond, waar de tani (de boer, die eeuwig zal blijven ploegen) weer werken kan, opdat hij niet de langzame dood van het heimwee naar de verloren grond zal sterven. Zo vinden duizenden ongelukkigen een tehuis.



PLEEGZON Tommie Hak, Malakka, ongeveer acht jaar, korporaal van 8e bataljon Stoottroepen. Tijdens wekelijkse kledinginspectie.

Maar het aantal is zo overweldigend groot, dat nog duizenden langs de straten zwerven, in eindeloze processies langs de Nederlandse woonbuurten. Zij zijn geworden tot een plaag, een afschuwelijke pestwalm, die recht in het gezicht van de mensheid slaat. In de avond zoeken zij zich overal een slaappleaats; onder de luifels van hotels en winkelgalerijen, onder een boom of langs het kanaal.



In diezelfde stad ziet de soldaat ook het slag mensen, dat zich zocht aan te passen aan de Westerse leefwijze en daarbij alle schroom van de innerlijke beschaving ter zijde schoof. Instinctief voelt de soldaat, dat hier iets scheefs aan is. Het Javaanse meisje in nationale klederdracht is een vorstinnetje van fragiele schoonheid; in een Europese jurk is het monstrueus. Er zijn mannen, die wijde flodderbroeken en geruite hemden dragen zoals zij ze voor een gulden kunnen zien in Wild-West-films. In de stad bestaat er een kloof tussen de bevolking en den soldaat. Daar is het landskind de bedelaar, wien hij het overgebleven voedsel uit de keuken geeft; of de betjabe bestuurder of de tawarrende sjacheraar met pisangs. Er is geen contact; zij kijken en leven langs elkaar heen.

WORDT VERVOLGD



DEEL II

05-04-1948 Meeuwen, dolfijnen en „potvissen”

COMPILATIE
INDISCH JOURNAAL
EN REIS HR.MS. KORTENAER
ANTHONY VAN KAMPEN
1948



Hr.Ms. Kortenaer krijgt een extra beurt

12-05-1948 - Zutphensch dagblad voor Achterhoek en Veluwezoom

Op weg naar Lissabon- Biscaje heeft behalve de ellende van grandioze kraaiers, van een allerberoerdst hoge deining en een gure, schrale wind, toch ook nog iets anders voor Hr. Ms. torpedojager Kortenaer en haar bemanning in petto. Bijvoorbeeld de eerste dolfijnen, die dartel en monter, en aanstekelijk vrolijk voor en achter het schip meerennen. En daar zijn de meeuwen, even vraatzuchtig, even onverzadigbaar als in Nieuwediep. En er zijn jongens aan boord, die beweren, dat ze potvissen zagen, „met een dun straaltje spuitend uit d'r lui kop”. Ik sta voor de waarheid niet in, al zijn er heel wat aan boord, die het verhaal bevestigen.

De temperatuur wordt steeds milder en we krijgen zo langzamerhand het gevoel, dat de de subtropen naderen. Niemand die er bezwaar tegen heeft. We hebben genoeg kou en narigheid geleden, die eerste dagen.

Vannacht stond ik op de brug. Het was er ongelooflijk mooi. De hoge hemel deed denken aan een wondertapijt, bezet met fonkelende edelstenen. Zelden zag ik de Grote en de Kleine Beer, zelden Orion zo klaar, zo helder als die nacht. Een enkele maal waren er lichten aan de kim, passerende schepen. De nationaliteit blijft onbekend. De wind zoeft langs de grote mast en voert fijne deeltjes

zout mee. Nog meer zout, dat zal een beste laag worden op de dekken en tegen de dekhuisen. Er zal 's morgens heel wat schoongemaakt moeten worden.

De zee ligt wijd en rustig rondom de Kortenaer en de lange deining doet denken aan de rustige en regelmatige ademhaling van een ontzaglijk dier, op welks rug we worden meegevoerd naar het Zuiden.

Het wordt de eerste nacht, dat ik rustig slaap. Het water schuurt voorbij m'n kooi en het zijn maar een paar millimeter, die me van dat water, scheiden. Een enorme hoeveelheid water, de hele Golf van Biscaje. Maar ik heb een veilig gevoel: niets kan me gebeuren en de slaap komt machtig en volstrekt onweerstaanbaar Voor het eerst sinds 3 nachten.

En 's morgens zit er een meeuw op de gedroogde haaienstaart, die vastgebonden is aan de geusstok. Een trofee van een vorige Indische reis en gebruikt als totem, talisman voor de Kortenaer. Iedereen spitst zich al op de haaienvangst. Er wordt duchtig aangepakt aan dek. Het is uit met ziek zijn, half ziek zijn, of voor een kwart ziek zijn. Trouwens, niemand heeft meer enige ambitie om zich aan de werkzaamheden te onttrekken.

Met de zon over de Kortenaer stralend, zie je pas wat het slechte weer heeft aangericht. In de verblijven wordt schoon schip gemaakt. Het volkslogies voorin, gisteren nog een zwijnenstal, geurt van frisheid en properheid en elders aan boord is het navenant. De patrijspoorten worden opengegooid, overal wordt met water en verf en boenders gewerkt. De Kortenaer zal brandschoon in Lissabon aankomen.

In de machinekamer krijg ik een indruk van een hels, een infernaal laboratorium, waar men wel even, maar zeker niet lang moet verblijven. Het is hier heet (nu al!), het gonst, snort, raast, trilt, fluit hier. Er vallen dikke, trillende druppels naar beneden, die tussen de hals van m'n trui terecht komen. Geeft niets, zegt het hoofd van de machinekamer, 't zijn maar machinisten-vlooiën.

Ik zeg dat ik het begrijp en verlang weer naar het dek. Daar is het fris en lekker en behaaglijk.

En intussen trekt de Portugese kust voorbij, hoog en grijs en vrij ver. Drie vissersschuitjes duikelen voorbij steken hun neuzen diep in het zilverigblauwe water en verdwijnen in de kim.

WORDT VERVOLGD

DORDTSE MARINIER OP MARTINIQUE DOODGESCHOTEN

In 1678 had Elsken Mulders al vier jaar niets meer van haar man, sergeant Christiaan van der Meijden, vernomen. Sinds 1672 was Nederland in oorlog met Engeland, Frankrijk, Munster en Keulen en de Republiek bevond zich in een benarde situatie. In 1674 werd besloten om de Fransen vanuit zee aan te vallen. Admiraal Cornelis Tromp zou de Franse kust blokkeren en admiraal Michiel de Ruyter zou met een aanval op het eiland Martinique de Franse bezittingen in de Antillen onder Nederlands gezag brengen.

Aanval op Martinique

Dordtenaar Van der Meijden was als sergeant in dienst getreden bij een compagnie van de marine, onder bevel van kapitein Van Dongen. Deze compagnie nam in 1674 deel aan een strikt geheime operatie van De Ruyter. Dat zal dan ook de reden zijn geweest dat Elsken niet wist waar haar man met de vloot verbleef. De vloot van De Ruyter bestond uit 48 schepen met ongeveer vierduizend manschappen en drieduizend mariniers aan boord. Het aanvalsplan werd echter verraden aan de Fransen (door wie is nooit duidelijk geworden). Die stuurden het snelle jacht *Hirondelle* naar Martinique, om het daar gelegerde Frans garnizoen voor de naderende aanval van De Ruyter te waarschuwen. Inclusief de lokale bevolking beschikten de Fransen op Martinique over vijfduizend man en werd alles in gereedheid gebracht om De Ruyter op een 'warm onthaal' te trakteren.

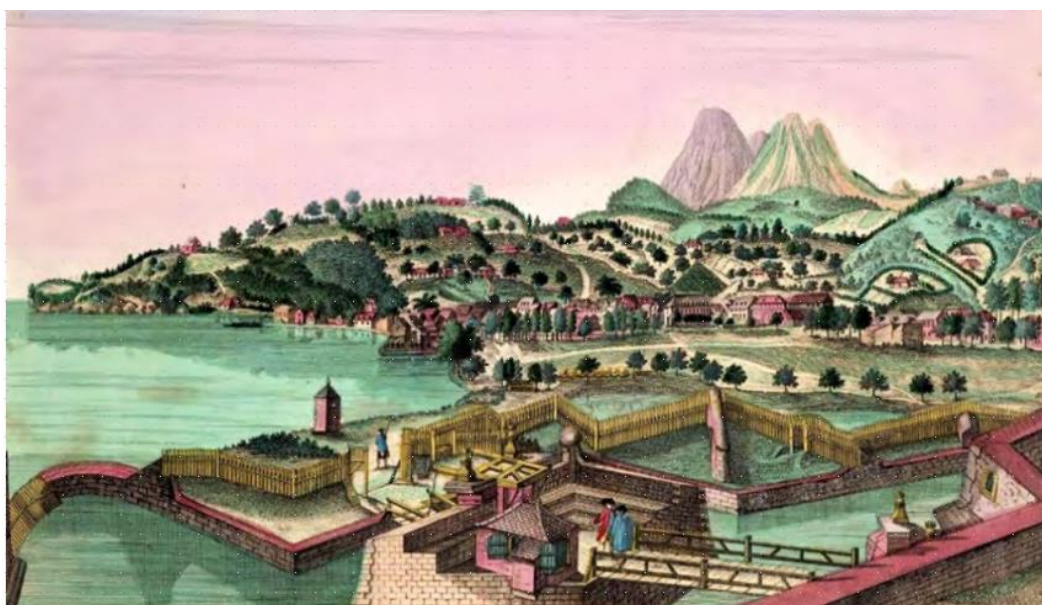


Michiel de Ruyter (Vlissingen, 1607 - Siracusa, 1676)

Via Tenerife stak De Ruyter de oceaan over en arriveerde op 20 juli 1674 bij Martinique, waar hij in Baie des Flamands voor anker ging. Onder leiding van kolonel Uyttenhove werden er direct duizend man in sloepen aan wal gebracht, die daartoe herhaaldelijk heen en weer moesten varen. Het doel was de inname van Fort *Royal* van de Fransen. Dat fort was echter alleen via een steile weg te bereiken. Bovendien hadden de Fransen ruim de tijd gehad om de toegang via een andere baai te blokkeren met afgezonken schepen, vlotten en bommen.

Geweervuur en rum

Nog voordat er troepen aan land waren gezet, vielen de eerste slachtoffers door geweervuur, dat vanuit de bosjes op de voorbijvarende sloepen werd afgevuurd. Onder die eerste slachtoffers waren Van der Meijden en luitenant-kolonel graaf Johan Belgius van Horne. Kolonel Uyttenhove en de zoon van De Ruyter raakten ernstig gewond. De toch aan land gekomen troepen verscholen zich in een met rietsuiker beplante vlakte achter een loods, die een enorme hoeveelheid rum bleek te bevatten. En daar hebben ze behoorlijk gebruik van gemaakt. Zodra De Ruyter beseftte dat de aanval op het fort op een mislukking zou uitlopen,



Fort Royale, Martinique

besloot hij de troepen weer aan boord te laten brengen en de aftocht te blazen. Op 23 juli 1674 kwam het eskader aan bij het Spaanse eiland Dominica. Er werd nog overwogen om een ander Frans eiland aan te vallen, maar uiteindelijk werd daarvan afgezien. Het orkaanseizoen naderde en de Ruyter verwachtte bovendien dat de Fransen het gebied vanuit Martinique weer zouden innemen. Na een moeizame terugtocht kwam de vloot op 1 oktober 1674 op de rede van Goeree aan. De vreugde op het eiland Martinique was na deze overwinning groot. Er waren aan Franse kant slechts twintig doden gevallen. Het is nauwelijks bekend dat De Ruyter drie jaar voor zijn dood deze nederlaag heeft geleden.

Dordrecht, 25 oktober 1679

Waarom het ruim vijf jaar heeft geduurd voordat de dood van Van der Meijden in Dordrecht bekend werd, is een raadsel. Op 25 oktober 1679 compareerden tegenover notaris Gualterus Waltherij te Dordrecht Willem

Willemsz. van der Lee en Christoffel de Lion, beiden soldaten in de compagnie van de marine onder kapitein Van Dongen. Zij legden op verzoek van Mulders, weduwe van Van der Meijden, voormalig sergeant onder diezelfde compagnie, een verklaring af. De soldaten waren samen met Van der Meijden op de vloot van De Ruyter naar het eiland Martinico (Martinique) gevaren. Ze wisten zich nog heel goed te herinneren dat Van der Meijden samen met anderen in een sloep aan land was gegaan, door een kogel van de vijand gewond was geraakt en de volgende dag, op 21 juli, aan boord was overleden. Ze hebben zijn lichaam een zeemansgraf gegeven toen ze een uur varen uit de kust op weg naar Dominica waren.



Martinique in 1681



Bron: Dordrecht Monumenteel | Dorts Geboren
juli 2023 nr. 83



Tot volgende week.....