

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 33 – 6e jaargang – 18 augustus 2023



Reisverslag smaldeel 1 – april/mei 1963
Van 's Lands Vloot tot Koninklijke Marine (17)
Vader stond ineens op de stoep / Jan Buijs.
Het verraad van een Oost-Duitse Stasi- agent (1)
Hr.Ms. Overijssel naar Antwerpen 1968
Indië reportage 1947 deel 4
Brave Jongen
Hr.Ms. de Zeeuw 1951 – 1968 deel 1
Marinebasis Parera en Marns.Kazerne Suffisant 2001
Compilatie Indisch Journaal deel III
Verhalen van Vroege / laatste afvlucht Hr.Ms. Karel Doorman.
Nederlandse Marineraad / Hr.Ms. Dolfijn 1974 (laatste deel)

Reisverslag van smaldeel 1

22 APRIL—31 MEI 1963

Den Helder/Rotterdam — Cherbourg — Torquay — Le Havre — Falmouth — Swansea — Torbay
— Falmouth — Den Helder

Commandant: commandeur A. J. Marcus

Hr. Ms. De Ruyter (vlag), commandant: kapitein ter zee J. G. Cox
Hr. Ms. Amsterdam (tot 2 mei), commandant: kapitein ter zee R. M. Eibers
Hr. Ms. Rotterdam (sedert 27 mei), commandant: kapitein-luitenant ter zee G. van der Graaf
Hr. Ms. Utrecht, commandant: kapitein-luitenant ter zee J. A. Lawson
Hr. Ms. De Zeeuw, commandant: luitenant ter zee der 1e klasse J. H. Weyers
Hr. Ms. Tijgerhaai, commandant: luitenant ter zee der 2e klasse oudste categorie J. H. J. M. Lohmeijer

Hr. Ms. Amsterdam werd op 2 mei aan smaldeel 1 onttrokken en toegevoegd aan smaldeel 5. Aan het smaldeel werd een marineluchtvaart detachement toegevoegd, bestaande uit twee S-2A's onder bevel van de luitenant ter zee der 1e klasse G. P. Slikker. Het detachement was gestationeerd op het vliegveld St. Mawgan van 29 april tot 24 mei.

Maandag 22 april vertrokken omstreeks het middaguur Hr. Ms. De Ruyter en Hr. Ms. Utrecht uit Rotterdam. De overige schepen van smaldeel 1, te weten Hr. Ms. Amsterdam, Hr. Ms. De Zeeuw en Hr. Ms. Tijgerhaai, bleven voorlopig in Den Helder, voornamelijk voor reparatiewerkzaamheden; alleen de eerstgenoemde jager koos geen zee, omdat de brevetopleidingen aan boord van dat schip nog niet waren geëindigd.

Vóór het vertrek uit Rotterdam had de commandant der zeemacht in Nederland, vice-admiraal mr. A. N. Baron de Vos van Steenwijk, zich ingescheept aan boord van het vlaggeschip om een tegenbezoek af te leggen bij de Préfet Maritime te Cherbourg.

Op de achtermiddag voerden Hr. Ms. De Ruyter en Hr. Ms. Utrecht gezamenlijke en individuele oefeningen uit op de Noordzee. Gedurende de nacht stoomden beide schepen door het Nauw van Calais. Zij kwamen op de dagwacht van 23 april op de rede van Cherbourg aan. Te 08.10 uur gaf het vlaggeschip een saluut aan de Franse vlag af, hetwelk onjuist werd beantwoord door de Batterie du Hornet, daar de Nederlandse vlag verkeerd was voorgehesen. De Franse autoriteiten, daarop opmerkzaam gemaakt, herhaalden het antwoordsaluut te 10.45 uur op correcte wijze. Nadat de schepen te 09.00 uur waren gemeerd langs de Quai de France, bezocht te 09.15 uur de consul der Nederlanden, de heer M. H. F. Menut, de commandant der zeemacht in Nederland en commandant smaldeel 1 aan boord van het vlaggeschip.

Te 09.45 uur legde de commandant der zeemacht in Nederland een bezoek af bij de Préfet Maritime, vice-admiraal Burin des Roziers, die vervolgens te 10.15 uur een tegenbezoek bracht. Te 11.00 uur woonden de commandant der zeemacht in Nederland, commandant smaldeel 1 en de commandanten van Hr. Ms. De Ruyter en Hr. Ms. Utrecht een lezing bij over de organisatie van het Région Maritime 1. Het gezelschap was in de middag door de Préfet Maritime en mevrouw Burin des Roziers uitgenodigd voor een lunch, waarbij tevens aanwezig waren Baronesse de Vos van Steenwijk, de consul der Nederlanden en mevrouw Hébert, de echtgenote van de burgemeester, die zelf een bezoek aan Toulon bracht.

De Préfet Maritime bood in de middag een cocktail aan in het Hotel du Préfet Maritime voor de commandant der zeemacht in Nederland en Baronesse de Vos van Steenwijk, commandant smaldeel 1, de commandanten van Hr. Ms. De Ruyter en Hr. Ms. Utrecht en 25 officieren.

Te 20.00 uur gaf de commandant der zeemacht in Nederland aan boord van het vlaggeschip een diner aan de Préfet Maritime en mevrouw Burin des Roziers en de chef-staf van de Préfet Maritime 1 en mevrouw Chevillotte; mede zaten aan Baronesse de Vos van Steenwijk, commandant smaldeel 1, de consul der Nederlanden en mevrouw Menut, de commandant van Hr. Ms. De Ruyter, chef-staf van smaldeel 1 en de commandant van Hr. Ms. Utrecht.

Op woensdag 24 april vertrokken beide schepen te 08.30 uur uit Cherbourg. De commandant der zeemacht in Nederland begaf zich die dag per auto terug naar Nederland. Terwijl de schepen in opmars waren in het Engelse Kanaal, werden gezamenlijke en individuele oefeningen ten

behoefte van de brevetopleidingen uitgevoerd, 's Avonds werd geankerd in Torbay. Donderdag 25 april werden de oefeningen hervat in het Startpoint oefenterrein, alwaar 's middags dikke mist kwam opzetten. Enige oefeningen konden daardoor geen doorgang vinden, waarna de schepen wederom in Torbay voor anker gingen.

Daar de ongunstige weersomstandigheden ook vrijdag 26 april aanhielden, waren die dag geen oefeningen mogelijk. Hr. Ms. Utrecht maakte van de gelegenheid gebruik olie te laden uit Hr. Ms. De Ruyter, welk schip bij die manoeuvre ten anker bleef liggen. Tegen het einde van de ochtend verstoonden beide schepen naar ankerplaatsen ter rede van Torquay, alwaar gedurende het komende weekeinde gelegenheid tot passagieren werd gegeven.

Hr. Ms. Tijgerhaai vertrok op 27 april uit Den Helder en arriveerde in de nacht van 28 op 29 april in Torbay.

Op zondag 28 april ontving commandant smaldeel 1 aan boord van het vlaggeschip de burgemeester van Torquay, Mayor Stanway, de loco- burgemeester, de heer Atkins, en de havenmeester, Captain French, met hun echtgenoten voor een informele lunch.

De volgende dag werden de oefeningen in het Startpoint oefenterrein voortgezet. Twee S-2A vliegtuigen van squadron 2 vlogen die dag van Valkenburg naar het vliegveld van St. Mawgan, vanwaar zij de komende vier weken zouden opereren ten behoeve van de oefeningen van het smaldeel. 's Avonds werd wederom geankerd op de rede van Torquay om de volgende dag de verjaardag van Hare Majesteit de Koningin op gepaste wijze te kunnen vieren.

Hr. Ms. De Ruyter gaf op 30 april de voorgeschreven saluten af. Alle schepen pavoiseerden en voerden het ceremonieel programma uit. Voor de bemanningen werden sportwedstrijden en dergelijke gehouden.

Omstreeks te 11.30 uur legden commandant smaldeel 1 en de commandanten van Hr. Ms. Utrecht en Hr. Ms. Tijgerhaai een bezoek af bij de burgemeester van Torquay om op het stadhuis de bezoekersregisters te tekenen. Bij die gelegenheid bracht de burgemeester een heildronk uit op Hare Majesteit de Koningin.

Op woensdag 1 mei vertrok Hr. Ms. De Zeeuw uit Den Helder, nadat de reparatiewerkzaamheden waren beëindigd. De overige schepen hervatten de oefeningen in het zeegebied nabij Torbay. Hr. Ms. Amsterdam werd op 2 mei tijdelijk onttrokken aan smaldeel 1 en toegevoegd aan smaldeel 5.



Hr. Ms. De Zeeuw arriveerde op die dag nabij Vlissingen voor demagnetisering. De overige schepen gingen na afloop van de oefeningen van die dag in opmars naar Le Havre. Op vrijdag 3 mei werd te 08.00 uur nabij het lichtschip Le Havre rendez-vous gemaakt met Hr. Ms. De Zeeuw. Nadat de loodsen waren geëmbarkeerd, stoomden de schepen de haven van Le Havre binnen voor een driedaags niet-officieel bezoek. Hr. Ms. De Ruyter koos ligplaats aan de Quai Johannes Couvert met Hr. Ms. Tijgerhaai langs zij. Hr. Ms. Utrecht en Hr. Ms. De Zeeuw kwamen naast elkaar te liggen aan de Quai New York. Na het meren maakte de consul der Nederlanden, de heer Eugene Grosos, zijn

opwachting bij commandant smaldeel 1, gevolgd door de Commandant de la Marine Nationale Le Havre, capitaine de vaisseau Guy Tandonnet.

Te 10.30 uur bracht commandant smaldeel 1 een tegenbezoek aan laatstgenoemde autoriteit. Daarna legde commandant smaldeel 1 officiële bezoeken af bij:

1. de Sous-Préfet, monsieur Rochet, représentant du Gouvernement,
2. de burgemeester van Le Havre, monsieur Monguillon en
3. de Président du Port Autonome, monsieur Maurice Thieullent.

In de loop van de middag brachten die autoriteiten een tegenbezoek bij commandant smaldeel 1 aan boord van het vlaggeschip. Te 18.30 uur bood commandant smaldeel 1 een cocktailparty aan voor ongeveer 150 genodigden uit Le Havre. Het smaldeel-voetbalelftal speelde 's avonds een wedstrijd tegen een elftal van La Compagnie Française de Raffinage, welke eindigde in een gelijk spel: 1—1.

Op zaterdag 4 mei werd, ter herdenking van de gevallen in de tweede wereldoorlog, te 09.30 uur door commandant smaldeel 1 een bloemstuk gelegd bij het desbetreffende oorlogsmonument. Tevens waren aanwezig commandanten en deputaties van de schepen, de vorengenoemde autoriteiten en een gewapende wacht, zowel van het 39e regiment infanterie in Le Havre als van Hr. Ms. De Ruyter.

Te 12.30 uur gaf commandant smaldeel 1 een lunch aan boord van het vlaggeschip, waarbij aanzaten: capitaine de vaisseau en madame Tandonnet; de Sous-Préfet en madame Rochet; de burgemeester, monsieur Monguillon, de Président du Port en madame Thieullent; de consul der Nederlanden en zijn dochter mademoiselle Grosos en de commandant van Hr. Ms. De Ruyter. Gedurende de middag maakten 160 opvarenden een bustocht naar Caudebec, welke voor hen was georganiseerd. Tevens werd een hockeywedstrijd gespeeld door het smaldeel-elftal tegen het team van Havre Athlétique Club: 3—1.

De oppervlakteschepen werden opengesteld voor het publiek en ongeveer 775 personen maakten ervan gebruik.

Te 17.30 uur woonden commandant smaldeel 1 en de commandanten van de schepen een cocktailparty bij, welke werd gegeven door de burgemeester van Le Havre ter gelegenheid van het bezoek van de ambassadeur van Zwitserland.

Te 18.00 uur gaf de Président du Port in het beursgebouw een cocktail- dansant voor commandant smaldeel 1, alle commandanten en 40 officieren. Te 22.00 uur woonden commandant smaldeel 1 en enkele officieren van het smaldeel een bal bij op de Ecole Nationale de la Marine Marchande op uitnodiging van de directeur van die school.

Ter gelegenheid van de dodenherdenking werd door alle schepen na 18.00 uur halfstok gevlagd en te 20.00 uur twee minuten stilte in acht genomen. Op zondag 5 mei werd ter gelegenheid van de nationale feestdag door alle schepen van top gevlagd. Te 10.00 uur vertegenwoordigden twee officieren de commandant van het smaldeel 1 bij een kranslegging bij het monument der gevallen ter gelegenheid van de internationale Rodekruisdag. Ook de twee herdenkingsdiensten in de protestantse en rooms-katholieke kerken werden door een officier bijgewoond.

Te 12.30 uur gaf de consul der Nederlanden te zijnen huize een lunch voor commandant smaldeel 1, de chef-staf van smaldeel 1 en alle commandanten.



Oorlogsmonument Le Havre

Maandagochtend 6 mei te 08.00 uur vertrok het smaldeel uit Le Havre om de oefeningen in het Engelse Kanaal te hervatten. Gedurende de nacht vervolgden de schepen de opmars naar de oefenterreinen bij Torbay.

Hr. Ms. De Ruyter gaf in de namiddag nabij Portsmouth een patiënt af voor verpleging in het Naval Hospital aldaar. In de loop van de avond werd een nachtelijke ontmoetingsoefening gehouden tussen Hr. Ms. De Ruyter enerzijds en de beide andere opper- vlakteschepen anderzijds. Die nacht werd door alle schepen van het smaldeel doorgevaren, zodat de oefeningen conform het weekprogramma op dinsdag 7 mei konden worden gehouden in het Lyme Bay zeegebied, 's Avonds kwamen de schepen ten anker in Weymouth Bay.

Op woensdag 8 mei werden oefeningen van het smaldeel gehouden ten zuiden van het eiland Wight. De laatste oefening van die dag werd geannuleerd, aangezien de mogelijkheid bestond van een ontmoeting met het Koninklijke jacht Britannia, dat, met de Britse Koningin-Moeder Elizabeth aan boord, die namiddag uit Portsmouth naar de Kanaaleilanden zou vertrekken. Aan Commander-in-Chief Portsmouth werd medegedeeld, dat dezerzijds het voornemen bestond een saluut af te geven bij het passeren van het Koninklijke jacht.

Nadat de oppervlakteschepen van het smaldeel nabij Sandown, op het eiland Wight, ten anker waren gekomen, verslechterde het zicht evenwel, zodat het Koninklijke jacht, dat op vrij grote afstand de ankerplaats passeerde, niet meer te zien was. Hr. Ms. Tijgerhaai bracht de nacht op zee door.

Ook op donderdag 9 mei waren er oefeningen ten zuiden van Wight.

In de namiddag werd te 15.05 uur het bericht ontvangen, dat Commander- in-Chief Portsmouth een Smashex 1 had geïnitieerd, waarbij HMS Token zou fungeren als gezonken onderzeeboot. Het smaldeel nam deel aan die oefening, welke wat de snelheid van lokalisatie betreft een succes werd, daar de indicatorboei van HMS Token door een hefschroefvliegtuig snel werd opgespoord. De oefening werd te 17.00 uur door Commander-in- Chief Portsmouth beëindigd bij het boven water komen van HMS Token. Daarna stoomden de schepen van het smaldeel individueel op naar Falmouth, behalve Hr. Ms. De Zeeuw, die naar Weymouth Bay werd gedirigeerd voor oefeningen met Hr. Ms. Cerberus.

Op vrijdag 10 mei arriveerde Hr. Ms. De Ruyter omstreeks 07.30 uur in de haven van Falmouth; na een loods aan boord te hebben genomen, meerde het schip te ongeveer 09.00 uur langs de Duchy Wharf te Falmouth. Na het meren maakte de viceconsul der Nederlanden, de heer Ph. H. Fox, zijn opwachting bij commandant smaldeel 1, waarna deze te 10.45 uur in gezelschap van de heer Fox een beleefdheidsbezoek bracht aan de Mayor of Falmouth, miss E. Frost.

Gedurende de achtermiddag arriveerden ook Hr. Ms. Utrecht en Hr. Ms. Tijgerhaai, die gedurende de voormiddag nog hadden geoefend in een gebied ten zuiden van Falmouth. In de loop van de dag werd het weer steeds slechter en wel zodanig, dat de oefeningen van Hr. Ms. De Zeeuw en Hr. Ms. Cerberus moesten worden afgelast; Hr. Ms. De Zeeuw werd naar Falmouth gedirigeerd, alwaar het schip op de platvoet arriveerde en evenals Hr. Ms. Utrecht ligplaats koos langs de Kings Wharf te Falmouth. Des avonds hield de viceconsul een informele cocktailparty voor commandant smaldeel 1, de commandanten van de schepen en 5 officieren.

Zaterdag 11 mei was er op de voormiddag een commandantenvergadering aan boord van het vlaggeschip. 's Avonds werden de smaldeelcommandant en 40 officieren van het smaldeel ontvangen in de longroom van HMS Seahawk op het Royal Naval Air Station te Culdrose, welke ontvangst zeer geanimeerd verliep.

De zondag werd in alle rust te Falmouth gevierd.

Op maandagochtend 13 mei vertrokken de schepen van smaldeel 1 weer in de vroegte naar zee. Hr. Ms. Tijgerhaai ontmeerde reeds te 05.00 uur om tijdig in de oefenterreinen van Lyme Bay aanwezig te kunnen zijn. De overige schepen vertrokken tussen 06.00 uur en 07.00 uur. De

gehele week oefenden de schepen van het smaldeel verder in Lyme Bay. Hr. Ms. De Ruyter kwam omstreeks het middaguur van vrijdag 17 mei bij het loodsstation van Swansea aan, werd beloofd en voer met sleepbootassistentie de sluis van Swansea binnen.

Reeds op zee werd van de Mayor of Swansea een welkomsttelegram ontvangen. Na het doorschutten werd het schip te ongeveer 14.00 uur gemeerd langs de westelijke kademuur van het Kings Doek. De overige schepen volgden omstreeks 16.00 uur; Hr. Ms. Utrecht en Hr. Ms. De Zeeuw vonden ligplaats langs de westelijke respectievelijk de zuidelijke kaden van het Prince of Wales Doek; Hr. Ms. Tijgerhaai meerde langszij het vlaggeschip. Na het meren van Hr. Ms. De Ruyter werd het programma voor het bezoek aan Swansea begonnen met de opwachting bij commandant smaldeel 1 door de consul der Nederlanden, de heer M. R. Edmunds, en de Admiralty Liaison Officer te Swansea, luitenant ter zee der 1e klasse D. G. E. Probert, DSC, RNVR.

Te ongeveer 14.45 uur ging commandant smaldeel 1 vergezeld van zijn adjudant en beide bovengenoemde functionarissen van boord voor het maken van beleefdheidsbezoeken aan de Mayor of Swansea, mevrouw Rosé Cross, JP, en de Dock-manager, de heer A. E. C. Howells. Commandant smaldeel 1 keerde daarna weer terug aan boord en ontving vervolgens een tegenbezoek van de Mayor of Swansea. In de vooravond gaf de commandant van het smaldeel 1 een receptie aan boord van het vlaggeschip, die dankzij de goede weersomstandigheden aan dek kon worden gehouden en door ongeveer 150 genodigden werd bijgewoond. Voor deze receptie werden ook de gezagvoerders van 9 binnenliggende Nederlandse koopvaardischepen uitgenodigd. Na afloop van de receptie werd een twintigtal officieren uitgenodigd voor een diner in het Dragon Hotel te Swansea; wat later op de avond was nog een even groot aantal jonge officieren te gast op een feest ten huize van de heer Lionel V. Thomas te Bishopton. Ook voor de bemanningen van de schepen stond het nodige op het programma voor de avond van 17 mei, te weten een ontvangst voor 60 onderofficieren en manschappen door de British Petroleum Refineries Ltd. te Swansea, een dansavond in de Embassy Ballroom voor 150 onderofficieren en manschappen en een dansavond in de Mission to Seamen The Flying Angel voor 80 onderofficieren en manschappen.

Behalve de evenementen, welke in het programma stonden vermeld, waren er voor de duur van het verblijf nog enige faciliteiten op sportgebied, onder meer zwemmen, golf, tennis en zeilen, waarbij het Swansea University College 6 zeilboten ter beschikking stelde. Tevens gaven een aantal clubs nog faciliteiten ten behoeve van officieren van het smaldeel.

Ook zaterdag 18 mei bracht een uitgebreid programma; in verband daarmee werd de commandanten der schepen vergund die dag zondagse dienst te houden, een gelegenheid, waarvan alle schepen gebruik maakten. Reeds om 10.00 uur werden 60 onderofficieren en manschappen af gehaald voor een rondleiding en lunch bij de British Petroleum Refineries Ltd. te Swansea.

De Mayor of Swansea bood te 12.30 uur een lunch aan, waaraan behalve commandant smaldeel 1, alle commandanten en 45 officieren, ook de leden van de City Council van Swansea aanzaten. 's Middags was er een sportontmoeting tussen teams van het smaldeel 1 en een voetbalteam van de National Association of Local Government Officers, een hockeyteam van Swansea en een volleybalteam van Iraakse studenten. Alle wedstrijden werden door de smaldeelteams gewonnen. Na afloop van de wedstrijden namen de spelers deel aan een tea, die in de Guildhall door de Mayor of Swansea werd gegeven en waaraan ook nog 150 schepelingen van het smaldeel deelnamen.

Van 15.00 uur tot 17.00 uur waren alle schepen open voor bezoek. De toeloop was enorm en bedroeg 4.750 personen. Op het vlaggeschip bezweek de achtervalreep met luid gekraak onder het gewicht van een enthousiaste menigte bezoekers, doch iedereen kwam gelukkig met de schrik vrij.

's Avonds werden 80 officieren van het smaldeel ontvangen op een cocktailparty, welke werd gegeven in één der zalen van het Swansea University College. Voorts werden die avond 100 manschappen ontvangen door het 285 Field Park Squadron en het 244 Field Squadron Territorial Army; tevens werden 20 onderofficieren onthaald in de Warrant Officers en Sergeants Messes van de Territorial Army te Swansea. Tenslotte namen 150 onderofficieren en manschappen deel aan een dansavond in de Embassy Balhoorn.

Op zondag 19 mei werden in de ochtenduren 12 man Naval Auxiliary Personnel en 13 Indiase studenten aan boord van het vlaggeschip rondgeleid. Te 12.00 uur werden 20 officieren ontvangen in de Bristol Channel Yacht Club, terwijl commandant smaldeel 1 te 12.00 uur een lunch gaf, waaraan de Mayor of Swansea, mevrouw Rosé Cross, JP, de Dock-manager, de heer A. E. C. Howells, de Admiralty Liaison Officer en mevrouw D. G. E. Probert, de Town Clerk of Swansea en mevrouw I. J. Watkins, de heer en mevrouw L. V. Thomas, de consul der Nederlanden en mevrouw M. R. Edmunds en de commandant van het vlaggeschip deelnamen. Om 14.00 uur werden 100 onderofficieren en manschappen onthaald op een bustocht langs de Gower Coast, welke was aangeboden door de Mayor of Swansea. Ook deze middag waren de oppervlakteschepen opengesteld voor het publiek. Het aantal bezoekers bedroeg rond 11.650 personen.

De zondag werd besloten met een ontvangst in de Officers Mess van het Territorial Army Centre voor 15 officieren en een dansavond in de Mission to Seamen The Flying Angel voor 150 onderofficieren en manschappen. Maandag 20 mei namen de schepen van smaldeel 1 afscheid van Swansea, dat hen op zulk een gulle wijze had ontvangen. Hr. Ms.

De Ruyter stoomde, in verband met de af te leggen examens van de brevetopleiding radioafstandpeilerplot, direct op naar Den Helder, alwaar het schip op woensdag 22 mei des voormiddags arriveerde. De overige schepen zetten koers naar Lyme Bay, waarbij onderweg werd geoefend.

Op dinsdag 21 en woensdag 22 mei oefenden de resterende schepen van smaldeel 1, te weten Hr. Ms. Utrecht, Hr. Ms. De Zeeuw en Hr. Ms. Tijgerhaai in de Lyme Bay, waarna ze 's avonds ten anker gingen in de Torbay. Hemelvaartsdag brachten de schepen ten anker door in de Torbay, nabij Torquay, zodat gelegenheid tot passagieren kon worden gegeven. Op

vrijdag 24 mei werd wederom geoefend in de Lyme Bay terreinen. Na afloop van de oefeningen werd opgestoomd naar Falmouth, alwaar de schepen aan het einde van de platvoet arriveerden voor een verblijf tot maandag 27 mei. Gedurende het weekeinde werden enige bustochten door de omgeving en enige voetbalwedstrijden georganiseerd.

Op maandag 27 mei kwam Hr. Ms. Rotterdam het smaldeel versterken. Het schip bevond zich evenals Hr. Ms. De Ruyter te Den Helder; de bemanning was met verlof geweest na een langdurig verblijf in de tropen. De overige schepen van het smaldeel vertrokken op de dagwacht en de voormiddag uit Falmouth naar de Lyme Bay, alwaar op die dag en op dinsdag werd geoefend.

Op beide dagen werd 's avonds geankerd in Torbay; Hr. Ms. De Zeeuw werd op de platvoet van dinsdag 28 mei naar Rotterdam gedirigeerd voor een dokking ter vervanging van bakboordschroef, welke bij een duiker- onderzoek beschadigd bleek te zijn.

Het schip arriveerde op de achtermiddag van woensdag 29 mei te Rotterdam. Hr. Ms. Utrecht en Hr. Ms. Tijgerhaai oefenden op woensdag 29 mei nog in de Lyme Bay, doch begaven zich op de platvoet van die dag op weg naar Den Helder, alwaar de bodems respectievelijk donderdag 30 en vrijdag 31 mei arriveerden.

Bron: Jaarboek Koninklijke Marine 1963

VAN 'S LANDS VLOOT TOT KONINKLIJKE MARINE (DEEL 17)

Hr. Ms. Walinrichtingen (vervolg)

MARINE OPLEIDINGSKAMP

De afgebeelde Centaur stelt voor Cherion, de zoon van Kronos en de Okcanide Philyra. In de Griekse mythologie staat Cherion bekend om zijn wijsheid en rechtvaardigheid. Hij muntte uit in gymnastiek, jacht, heekunde en muziek en was daardoor bijzonder geschikt om jonge helden op te voeden en te vormen. Op de Pelion heeft hij dan ook vele van de voornaamste helden der oudheid opgekweekt.

Aangezien in het marine opleidingskamp de mannelijke schepelingen van de Koninklijke marine hun eerste militaire vorming ontvangen, mag de afbeelding van bovenbeschreven Centaur in het embleem van deze inrichting als zeer toepasselijk beschouwd worden.

Vertaling embleemspreuk: „Standvastigheid en trouw”, twee karaktereigenschappen, die de aanstaande marineman moge sieren.



In het Marine Opleidingskamp krijgen alle mannelijke militairen der zeemacht, beneden de rang van officier, hun eerste militaire vorming. Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen de beroepsschepeling en de milicien, met dien verstande dat de militie in aparte divisies wordt ingedeeld.

Het doel van de eerste militaire vorming is om de jeugdige schepeling te wennen aan de discipline van de Koninklijke marine; het zo noodzakelijke uithoudingsvermogen aan te kweken met het oog op de dienst aan boord van Hr. Ms. schepen; hem de kennis en de vaardigheid bij te brengen, die hij in het algemeen als marineman nodig heeft.

Verder vindt men in het Marine Opleidingskamp de opleiding tot korporaal (kaderschool), de vakopleiding van het huishoudelijk personeel (schrijvers, hofmeesters) en de cursus instructietechniek, waarbij de instructeur de eerste beginselen van het lesgeven leert.

Tevens worden hier marva's tot schrijver en tandartsassistent opgeleid.

Het Marine opleidingskamp is in Hilversum gevestigd, vandaar de meer officiële benaming: Marine Opleidingskamp Hilversum.

Na het beëindigen van de tweede wereldoorlog moest de in Engeland aangevangen en bestaande marineopleiding zo spoedig mogelijk in Nederland worden voortgezet. Accomodatie hiervoor werd gevonden vlak buiten Hilversum, in een kamp aan de rand van het vliegveld vlak bij de Loosdrechtse plassen. Dit kamp, dat door de Duitsers was gebouwd, werd in een totaal

verwaarloosde toestand aangetroffen, terwijl bovendien overal wapens, munitie en handgranaten verspreid of begraven lagen.

Het eerste marine-personeel dat in December 1945 naar Loosdrecht kwam, maakte met grote ambitie en voortvarendheid het kamp bewoonbaar, zodat reeds op 1 Maart 1946 de marine-opleiding op Nederlandse bodem weer kon beginnen.

Het gebrek aan accommodatie deed zich voorlopig nog gevoelen, totdat de bouw van een doeltreffend schoolgebouw de nodige verbetering bracht.

Andere zeer belangrijke aanwinsten waren de aanleg van sportvelden en de bouw van een machtige gymnastiekzaal en cantine. Het kamp bezit ook een fraai marinekerkje, dat reeds in 1946 werd ingewijd.

Door zijn ligging midden in de dennenbossen is het een van de aantrekkelijkste opleidingscentra van Nederlands strijdmacht.

VERBINDINGSSCHOOL VAN DE KONINKLIJKE MARINE

Dit embleem symboliseert de taak en het werk van de Verbindingsschool van de Koninklijke marine. De seinwimpel en vlag geven de middelen weer, waarmee langs optische weg berichten worden overgebracht. De bliksemschicht symboliseert de electrotechniek, die bij de radioberichtgeving wordt toegepast. Tesamen met de aardbol, zwevende in de ruimte (aether), geeft het embleem in zijn geheel de wereldomvattende taak weer van de verbindingdienst.

Vertaling embleemspreuk: „Kundig en vaardig”. Door deze embleemspreuk wordt op kernachtige wijze de doelstelling van de verbindingsschool tot uiting gebracht om de leerlingen op te leiden tot kundig en vaardig verbindingdienst-personeel, opdat overal ter wereld de nodige verbindingen zijn gewaarborgd.



Op de verbindingsschool vindt de opleiding plaats voor seiner, telegrafist, codeur-telexist (voor marva's: codeuse telexiste) en marinier-verbindingdienst. Tevens voor verbindingsofficier en voor officier van speciale diensten van de codedienst, terwijl verbindingscursussen gegeven worden aan commandanten en wachtofficiëren. Tenslotte worden er cursussen gehouden in de gezamenlijke onderzeebootbestrijding voor wat betreft het verbindingsgedeelte.

De Verbindingsschool is gevestigd op het Marine Etablissement te Amsterdam en wel in de voormalige monteursschool, die in 1918, en in een houten gebouw, dat omstreeks 1915 werd neergezet.

De bedrijvigheid rond deze school met vlaggen, licht- en armseinoefeningen, benevens de modernste leermethoden, die op deze school gebruikt worden, doen wel heel anders aan dan de opleidingsbeelden van uit de jaren voor de oorlog.

Wanneer we terugkijken naar de prilste dagen van het verbindingspersoneel, dan zien we dat men vroeger eerst seiner moest worden om daarna in opleiding te kunnen komen voor telegrafist.

Aanvankelijk bleef het hoofdvak seiner, waarbij men dan het brevet telegrafist kon bezitten.

Eerst in 1950 werd voor allen het hoofdvak telegrafist in het leven geroepen, terwijl wij heden ten dage twee gescheiden korpsen kennen, die ieder wellicht heel wat meer kennis moeten hebben dan hun voorgangers, die de eerste schreden op het pad van de verbindingdienst zetten.

Hoe deze opleidingen ook geweest zijn, beperkt of uitgebreid, het moge voldoening geven om te weten dat het Nederlandse personeel van de verbindingdienst zich steeds gerust heeft kunnen meten met dat van welke natie ook en overal steeds een voortreffelijke indruk heeft achtergelaten.

Door de bouw van de IJ-tunnel hebben het Marine-Etablissement te Amsterdam en dus ook de gebouwen van de Verbindingschool hun tijd gehad.

Na 1 Januari 1959 zal een gedeelte van het „oude Kattenburg" tegen de grond gaan en andere ruimten moeten worden betrokken. Het staat echter vast dat de Verbindingschool in Amsterdam gevestigd zal blijven.

OPLEIDING KOOPVAARDIJ BEVEILIGING

De opleiding Koopvaardij Beveiliging, welke momenteel in Den Helder is gevestigd, is speciaal bestemd voor het vormen van kanonnières voor onze koopvaardij, die in tijd van oorlog het aan boord van onze handelsschepen geplaatste geschut zullen bedienen.

Het embleem symboliseert deze taak, te weten de twee schuin gekruiste kanonnen geven de hoofdtak van de opleiding aan; de margriet, het koopvaardij-symbool, geeft aan dat deze opleiding bestemd is voor koopvaardij personeel.

De spreuk is een vertaling in het latijn van een zinsnede uit de toespraak van H.M. Koningin Wilhelmina, gehouden op 20 Januari 1943 ter gelegenheid van het opdragen van het peetschap over H.K.H. Prinses Margriet aan de Nederlandse koopvaardij. Hierbij heeft Hare Majesteit gezegd, dat de Nederlandse koopvaardij „altijd vasthoudt aan het eerste gelid in de strijd".



Opleiding Koopvaardij Beveiliging

Met de ervaringen in de laatste wereldoorlog opgedaan met gewapende koopvaardijsschepen, heeft de regering bepaald, dat er een opleiding bij de Koninklijke marine in het leven zal worden geroepen, die tot taak heeft, koopvaardijmannen te instrueren in de afweerwapenen tegen aanvallen op het eigen schip. Hiervoor kwamen in aanmerking die zeevarenden, die hun contact met de rederijen niet wilden verbreken om hun dienstplicht te vervullen. De Nederlandse rederijen verplichtten zich het Nederlandse zeevarend personeel in de dienstplichtige leeftijd gedurende ten hoogste vier maanden aan de beveiligingsopleiding af te staan, onder de voorwaarde, dat betrokkenen gedurende ten minste vijf jaar, na het beëindigen van die opleiding, bij de Nederlandse koopvaardij bleven varen of zich voor een hogere rang aan de wal bekwaamden. Zou naderhand blijken, dat aan deze voorwaarde niet werd voldaan, dan zouden de betrokkenen de resterende verplichte dienstdienst bij de Koninklijke marine moeten uitspelen.

Zo is men in het jaar 1950 begonnen met de Opleiding Koopvaardij Beveiliging. Deze werd gegeven in de Nieuwe Onderzeedienstkazerne aan de Buitenhaven te Den Helder. In verband met een betere ligging is eind 1955 de opleiding verhuisd naar de Artillerie school te Nieuwediep.

De opleiding omvat een goede oefening met en een gedegen kennis van het scheepsgeschut, dat in oorlogstijd aan boord van koopvaardijsschepen zal worden geplaatst (zoals dat gedurende de laatste wereldoorlog is gebeurd), alsmede het onderhoud daarvan. Ook andere afweerwapenen worden geleerd, zoals dieptebommen, raketten, iets over het torpedowapen, vliegtuigaanvallen en

bommen en convooverdediging, terwijl er ook lessen worden gegeven in het z.g. lijfsbehoud voor schipbreukelingen.

SOCIAAL MEDISCHE DIENST

De reddingboei in dit embleem symboliseert de steun, die de sociaal medische dienst verleent aan hen, die voor lange tijd of voor goed ongeschikt zijn voor de dienst bij de Koninklijke marine. Vertaling embleemspreuk: „Ik ondersteun de onfortuinlijken”.

De sociaal medische dienst der Koninklijke marine is min of meer een revalidatiecentrum, alwaar opgenomen is personeel, hetwelk langdurig of chronisch ziek is, invalide of uit de tropen geneeskundig ongeschikt is teruggekeerd. Dit zijn de z.g. rehabilitanten.

De sociaal medische dienst is gevestigd in een gebouwencomplex, toebehorende aan de vereniging tot instandhouding en bevordering van de bloei der Kweekschool voor Zeevaart te Leiden, welke vereniging in 1956 zijn honderd jarig bestaan heeft gevierd.

Oorspronkelijk was de inrichting in gebruik voor de matrozenopleiding, naderhand voor de onderofficiersopleiding en na de oorlog enige tijd voor de mijnenopruimdienst der Koninklijke marine.

In 1948 werd het gebouw door de sociaal medische dienst betrokken.

De verzorging van het personeel geschiedt hetzij in genoemde inrichting zelf, hetzij in ziekenhuizen, sanatoria, psychiatrische inrichtingen in den lande. Zij omvat de vereiste geneeskundige behandeling c.q. nabehandeling van de rehabilitanten, dan wel het toezicht daarop wanneer dit personeel elders verpleegd wordt. Mocht dit personeel niet meer vrijgegeven kunnen worden voor volledige dienst bij de Koninklijke marine, dan regelt de sociaal medische dienst de sociale verzorging van de afgekeurden door het verlenen van bemiddeling bij het zoeken naar een burgerbetrekking, alsmede het verzorgen van scholing, herscholing of omscholing van dit personeel.



Bron: 1957



Wordt vervolgd

*Tijdens de voorbereiding van een editie van **** ten Anker**** over de matrozen opleiding in Gorinchem, is de redactie benaderd met informatie en foto's over Jan Buijs Sr die in Gorinchem zijn matrozen opleiding heeft voltooid.*

Het verhaal is afkomstig van zijn zoon Jan Buijs Jr., een van onze lezers wat mij intrigeerde en ik deze u niet wil onthouden.

Jan Buijs staat weer even voor zijn ouderlijk huis in Oost- Souburg. Net na de oorlog was het Wilhelminastraat. Daar was hij een jongetje, een oorlogskind !

“Vader stond ineens op de stoep”

Nee, vertelt Jan, dit is niet mijn geboorte huis, vader Jan Buijs zat bij de Koninklijke Marine en woonde met zijn vrouw in Den Helder.

Bij het aanbreken van de oorlog was zij zwanger.

Jr. vertelt: "Mijn vader zat op de vloot en moest uitwijken naar Engeland en adviseerde mijn moeder naar haar ouders in Middelburg te gaan want Den Helder kon wel eens gebombardeerd gaan worden".

Dat advies heeft mijn moeder opgevolgd. Ze liep op alledag en ging nog even langs bij mijn oom en tante in Zeist.

Foto: Ruben Oreel

Daar ben ik op 1 juli 1940 in het ziekenhuis geboren, dus een echt "oorlogskind" Ik ben naar mijn vader genoemd * JAN *.

Mijn moeder wist n.l. niet zeker of mijn vader terug zou komen, op deze manier had ze toch een Jan , terwijl ik eigenlijk vernoemd had moeten worden naar de vader van mijn vader. Die heette Samuel Buijs en is vroeger ook bij de Marine geweest

Moeder en haar zoons (er was nog een ouder broertje van 8 jaar) trokken vrij snel naar Middelburg. Later kregen wij de woning in Souburg toegewezen waar ik nu op de foto voor sta. Mijn eerste herinnering heeft te maken met de pamfletten, die geallieerde vliegtuigen in de herfst van 1944 uitstrooiden om te waarschuwen voor oorlogsgeweld en dat de dijken gebombardeerd zouden worden.



Moeder Buijs trok weer met haar kinderen in bij haar ouders in Middelburg in de Baanstraat, pal naast de Kloverniersdoelen, toen het hospitaal van de Duitse bezetter... Ja ,zegt Jan, ik weet nog dat wij bij luchtalarm met z'n allen in de kelder.

Alleen een oud mannetje, trekkend aan zijn pijp bleef gewoon in de woonkamer zitten. Hij was stokdoof.

Al die oorlogsjaren was het niet duidelijk of vader Buijs nog in leven was. In 1941 waren er nog wel wat kaartjes aangekomen.

Later kwam er nog een bericht, waarschijnlijk via het Rode Kruis dat hij in elk geval niet op de lijst van vermisten stond.

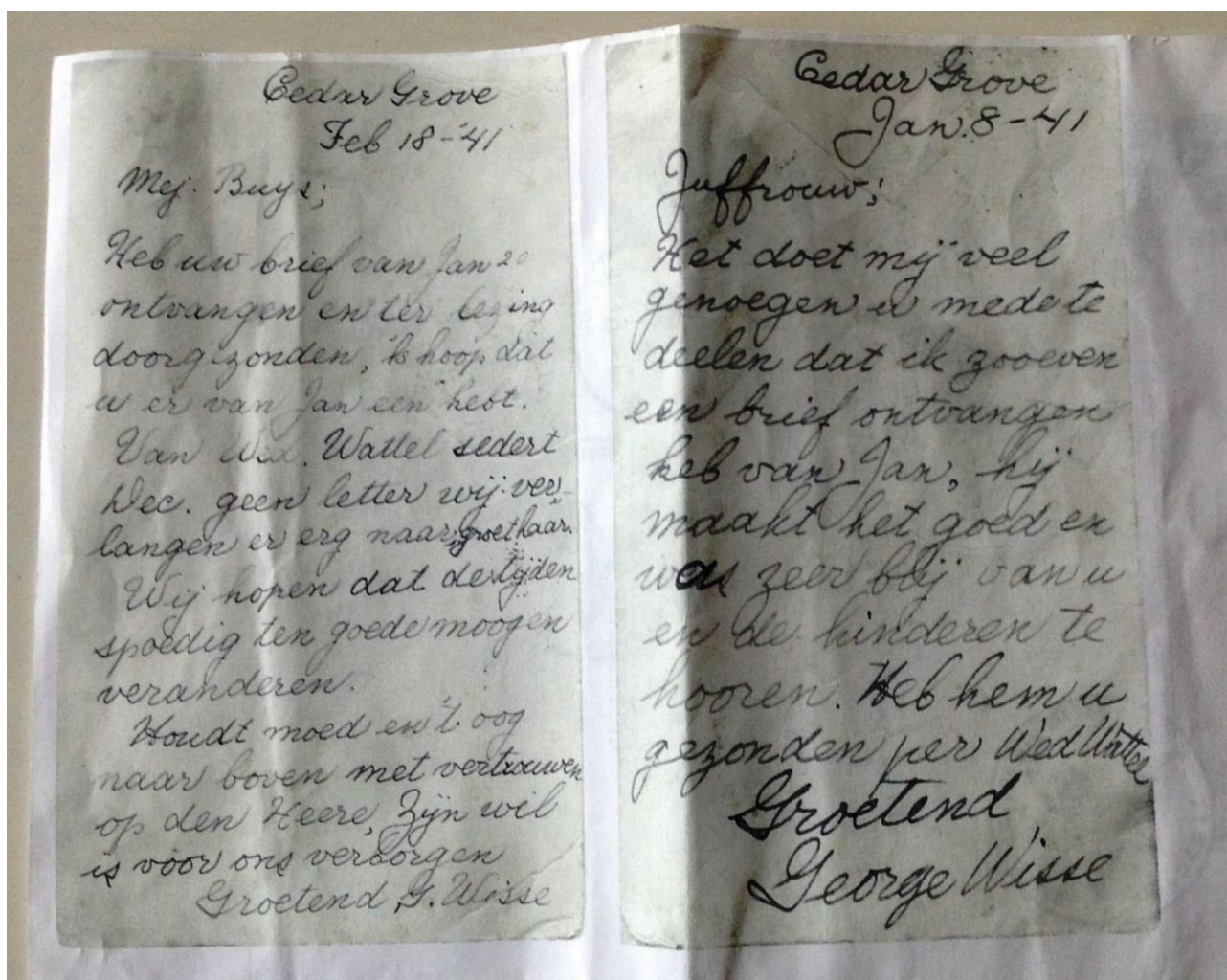
"Die onzekerheid heeft heel veel impact gehad op mijn moeder".

Opeens, dat weet ik heel goed, stond hij voor de deur. Jan, Jan, riep mijn moeder en ze vloog hem om de hals... Ik riep ook Jan, Jan en werd direct op mijn vingers getikt. "Het is je vader"

Het was de tijd dat het Duitse hospitaal in de Kloveniersdoelen werd leeggeroofd. Ik heb nog altijd een "Moffenvurkje"

Het gezin ging al snel terug naar Oost-Souburg, nog voor alle dijkaten waren gedicht. Jan Buijs herinnert zich nog dat hij op de trap zat te kijken hoe hoog het water kwam.

1946 ... Jan ging naar de Pieter Louwerseschool. Ene juffrouw Minet zit strak in het geheugen en hij koestert warme herinneringen aan haar, zij kwam zijn overgangsrapport van de 2^e naar de 3^e klas thuis brengen toen hij de waterpokken had.



Vader Buijs was soms wel twee jaar van huis. Jan: "Ik leerde hem pas kennen, toen hij in 1957 met pensioen ging"

Een jaar later verhuisden we naar Zoutelande, omdat vader graag bij zee wilde wonen.

Ik vond het verschrikkelijk, we woonden er net twee weken toen ik een meisje over het strand zag lopen. Zij zag mij pas die avond, 30 april 1958

Onlangs heeft Jan voor zijn familie in Zoutelande een feestje gegeven vanwege dit 60 jaar samenzijn...

Jan ging naar de kweekschool in Middelburg en is in 1964 verkast naar Sliedrecht als onderwijzer. In 1996 zwaaide hij af als directeur.

De generatie Buijs,... Opa Samuel en vader Jan is qua marine traditie niet voortgezet, maar Jan is trots op zijn generatie en vooral op zijn moeder die deze moeilijke jaren voor haar gezin heeft klaar gestaan.

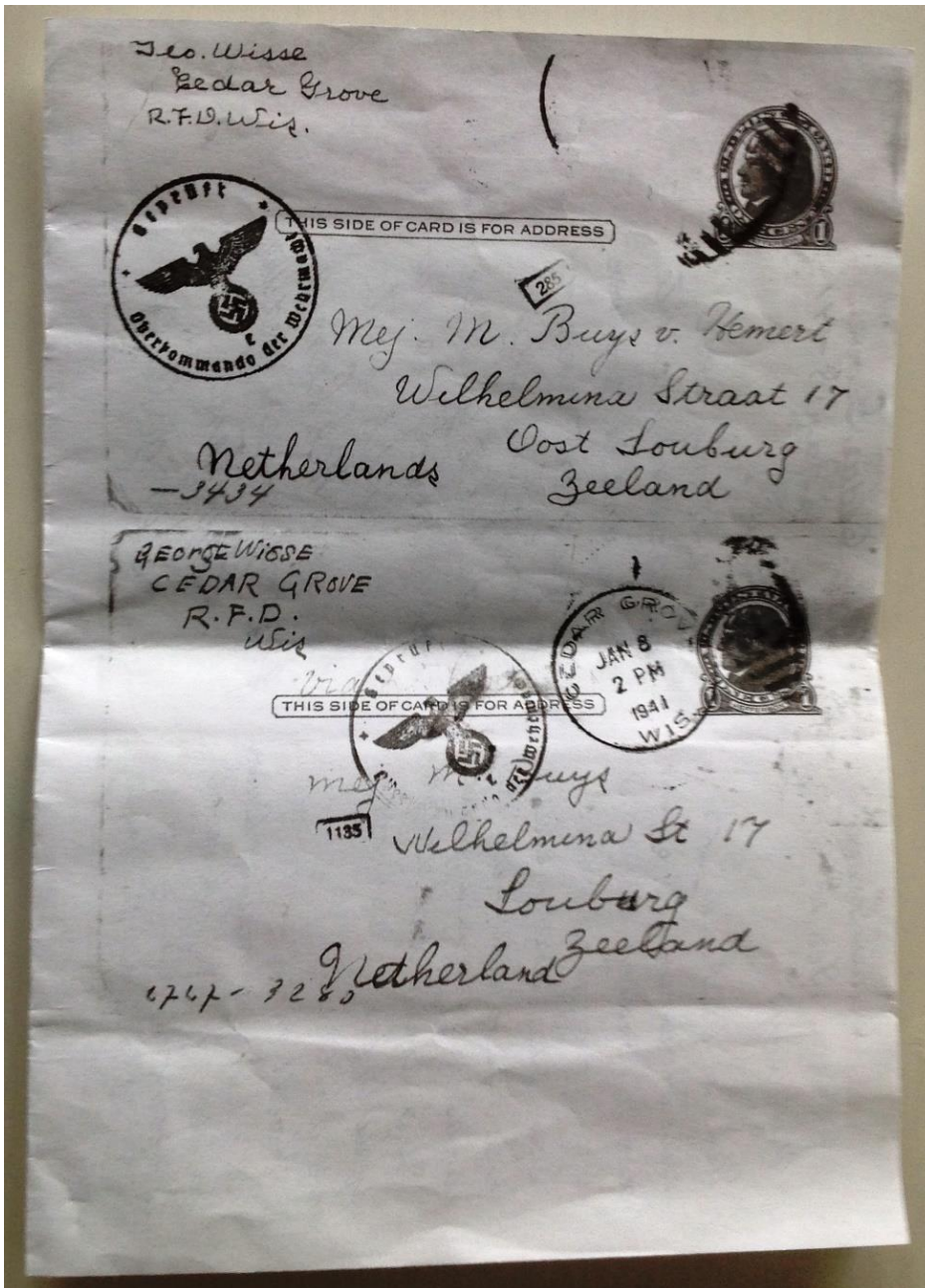
Trots komt Jan nog met een foto van zijn Vader in Uniform en met een groepsfoto gemaakt in Gorinchem tijdens de matrozen opleiding.



Links: Vader Jan Buijs



rechts: Opa en Opoe Buijs, gekend in Marine uniform en Zeeuwse klederdracht.



Opa Sam(uel) Buijs met opoe Buijs. Zij overleed vroeg en ik heb haar niet gekend.
Opa Buijs is ook bij de marine geweest, maar of hij net als mijn vader zijn opleiding in Gorinchem heeft gehad, weet ik niet. Hij was stoker.



Bronvermelding: het krantje Zeeuws Weerzien, verslaggever Jan van Damme (tekst hier aan daar aangepast in overleg met Jan Buijs).

Het verraad van een Oost-Duitse Stasi- agent (deel 1)

Tranen van geluk bij de West-Duitse inlichtingendienst... en van verdriet bij de Stasi

Auteur: Albert J. Vinke

Zolang er spionage bestaat, bestaat de overloper met zijn of haar verraad. Oorzaken zijn talrijk: geld, luxe, liefde, ideologische teleurstelling, chantage, werkgerelateerde frustraties enzovoort. De wereld van de inlichtingendiensten was en is er vol van. Een spectaculair geval van verraad vond plaats in de Duitse Democratische Republiek (DDR). Een (dubbel)agent van de Staatssicherheit (Stasi) liep in 1979 met een koffer vol geheimen over naar het Westen. Waar in West-Duitsland de champagneflessen werden ontkurkt, daar knarsten de tanden in de DDR. Een reconstructie.

Paniek in de Normannenstrasse

Vrijdagochtend 19 januari 1979 om 07.50 uur brak paniek uit in het hoofdkwartier van het ministerie voor Staatssicherheit aan de Normannenstrasse in Oost-Berlijn. Een bureauchef van de

Sector Wetenschap en Techniek zag bij binnenkomst op zijn kantoor dat de stalen kast niet meer op z'n plek stond, de deurklink naar beneden stond en dat er schade was aangericht. Naast de kast lagen twee grote beitels waarmee was geprobeerd de kast met geweld te openen. Aan de deur van zijn kantoor waren geen sporen van geweld zichtbaar. Enkele minuten later meldde de secretaresse van de afdeling dat de stalen kast op haar kantoor met geweld was geopend.

Een eerste onderzoek wees uit dat documenten en passen werden vermist. Voorts werd een telefoongids met alle namen van de afdeling, de afdelingshoofden en secretaresses van de "Hauptverwaltung Aufklärung" (verder te noemen HVA) van de Stasi vermist. Na telling van de kas bleek dat DM 7180,- ontbraken.



Grensovergang station Friedrichstrasse (Bundesarchiv, Bild 183-L0520-0020 / Sturm, Horst / CC-BY-SA 3.0)

Ook ontbrak een belangrijke pas waarmee een Stasi-agent heimelijk West-Berlijn kon worden ingesluist, om documenten op te halen die DDR-agenten in West-Duitsland op een geheime plek hadden verborgen. Grenswachten lieten de dragers van deze pas vrijwel ongemoeid door. Later op de dag bleek ook een dienstpistool vermist.

Er werd een aanwezigheidscontrole gehouden. Drie personen misten. Twee van hen waren op verlof, maar hun aanwezigheid werd gecontroleerd en vastgesteld. De aanwezigheid van de derde medewerker kon niet worden vastgesteld: eerste luitenant Werner Stiller. Er werd contact opgenomen met de echtgenote van Stiller, die mededeelde dat haar echtgenoot op 18 januari tegen 17.00 uur had gebeld en haar had verteld dat hij voor een dienstopdracht naar Dresden ging. Op 19 januari zou hij weer terug zijn. De echtgenote vertelde verder nog dat Stiller had gevraagd of ze bij haar beslissing bleef om te scheiden. Ze had daarop bevestigend geantwoord. Stiller had inderdaad een dienstreis naar Dresden aangemeld, maar was daar nooit geweest.

De jacht op de officier van de Sector Wetenschap en Techniek werd geopend.



Voormalige Stasi-hoofdkantoor aan de Normannenstraße in Berlijn-Lichtenberg (CC BY-SA 2.0 – Stephen Craven – wiki)

De sector wetenschap en techniek

De DDR bedreef in West-Duitsland spionage op een schaal die voor vreedstijd ongewoon was. Gericht werd gespioneerd in politiek, maatschappelijke organisaties, media, de krijgsmacht, veiligheidsdiensten, wetenschap en economie.

Verantwoordelijk voor de buitenlandsspionage van de DDR was de HVA van de Stasi. Opgericht in 1951 als "Onderzoeksinstituut voor economisch wetenschappelijk onderzoek", ging ze vanaf 1956 onder de naam HVA verder tot juni 1990. Het zwaartepunt van haar spionageactiviteit lag in West-Duitsland en West-Berlijn. In totaal beschikte de HVA in 1989 over 4778 medewerkers en over 1550 agenten/spionnen in West-Duitsland. Gerekend over veertig jaar van het bestaan van de DDR zijn naar schatting ruim meer dan zesduizend burgers van de Bondsrepubliek en West-Berlijn als agent/spion actief geweest. Binnen de HVA was de "Sector Wetenschap en Techniek" (verder te noemen SWT) met economische en wetenschappelijke spionage belast.

Getalsmatig behoorde de SWT met haar vier afdelingen tot de grootste van de twintig afdelingen van de HVA. In verhouding tot de politieke spionage was het aandeel agenten buitengewoon hoog. In praktisch opzicht was de SWT van existentieel belang voor de DDR en kreeg deze hoogste prioriteit. Het land kampte in vergelijking met West-Duitsland met een grote industriële en wetenschappelijke achterstand. Het was de taak van de SWT om de resultaten van onderzoek en ontwikkeling van "imperialistische" staten te bemachtigen, met andere woorden: wetenschappelijke en industriële spionage. De dienst werkte nauw samen met de ministeries van Industrie en Buitenlandse Handel. De interesse ging vooral uit naar kernfysica en micro-elektronica. Ook had de DDR grote belangstelling voor energieplanning en energiepolitiek, vervlechtingen van bedrijven en buitenlandse betrekkingen.

Om haar werkelijke identiteit te verbergen was de naam "Onderzoeksinstituut voor economisch wetenschappelijk onderzoek" als voorloper van de HVA, niet toevallig als dekmantel gekozen.

De Afdeling XIII was belast met het vergaren van inlichtingen uit de atoomwetenschap, chemie, biologie en de medische wetenschap. Informatie hierover werd verder geleid naar soortgelijke fabrieken in de DDR, naar militair-wetenschappelijke instituten en naar de Russische KGB. De Afdeling XIV zorgde voor inlichtingen over micro-elektronica en elektrotechniek. De productie van rekenmachines in de DDR stoelde volledig op spionage bij IBM.

De Afdeling XV had de zorg voor voertuig-, scheeps-, machinebouw, luchtvaart- en rakettechniek alsmede de industriële productie en banken. Tot de meest bespioneerde firma's behoorde de wapenfabrikant Messerschmitt-Bölkow-Blohm. Honderden micro-films over de techniek van jachtvliegtuigen als de "Tornado" en de "Jäger 90", gevechtshelikopters en tanks, verlieten het bedrijf richting DDR.



Een kantoor van wapenfabrikant Messerschmitt-Bölkow-Blohm (CC BY-SA 3.0 – LepoRello – wiki)

De afdelingen opereerden als een soort dienstverlenend bedrijf voor de economie van de DDR. De HVA liet zich voor deze dienst door de DDR-industrie regelmatig betalen, doorgaans in deviezen waarmee ze wederom hun buitenlandse spionage-activiteiten konden financieren. Een studie uit 1985 ging uit van zo'n 400 tot 500 informanten van de Afdeling XIII in West-Duitsland. Alleen bij de Afdeling XIII kwamen jaarlijks ongeveer 3000 inlichtingen binnen over wetenschappelijk-technische zaken en zo'n 600 inlichtingen over politiek-economische kwesties. Deze inlichtingen werden snel op waarde geschat en evenzo snel in de industriële praktijk van de DDR – indien mogelijk – toegepast. Probleem echter was dat de DDR niet altijd direct van de inlichtingen kon profiteren. Westerse, op maat gemaakte producten, kon de achterlopende DDR-industrie moeilijk in het productieproces inpassen. Daarnaast gingen ontwikkelingen in de micro-industrie zo snel dat de geworven informatie vaak alweer verouderd was. Zo mislukte de strategie van de DDR om een eigen chips-industrie op te bouwen jammerlijk. Ze had daartoe niet de technische know-how. De bij elkaar gespioneerde chips die de DDR produceerden waren verouderd, het Westen had alweer een nieuwe generatie in gebruik. Bovendien was er weinig industrieel toepasbare techniek die niet al internationaal was gepubliceerd, zodat ze als spionage-object weinig lonend was.

Waarom dan toch zo veel geld uitgegeven aan spionage? Alles kon interessant voor hen zijn. In een door een overloper uit Oost-Berlijn meegebrachte handleiding stond: "Alles moet worden uitgezocht wat de tegenstander aan het doen is". Een ander gehoord argument was dat men de publicaties niet vertrouwde. De president van de Federale Recherche hierover:

"Ze wilden alles door hun eigen agenten laten onderzoeken. De diep gewortelde achterdocht was zo groot dat ze soms een tweede agent bij een bedrijf plaatsten, zonder medeweten van de ander. Controle was beter."

De inlichtingen waren uiteraard niet gratis. Er moest 10% van de waarde betaald worden van de kosten van eigen onderzoek. Schattingen over het jaar 1970 gaan uit van een bedrag van 30 miljoen D-Mark die de Stasi/HVA voor inlichtingen heeft betaald. De SWT besteedde jaarlijks circa 5 miljoen D-Mark aan informatie uit de West-Duitse economie, wetenschap en techniek. Door deze massale industriële spionage lukte het de economie tussen Elbe en Oder vaak om op onderzoeks- en ontwikkelingskosten te besparen. Vaak maakten deze kosten een wezenlijk deel uit van de eindprijs van een product.

Succesvolle spionage in de West-Duitse economie was relatief gemakkelijk. De hardnekkige en geduldige pogingen om DDR-agenten langzaam naar belangrijke posten toe te laten werken, ontging vaak de bedrijfsbeveiliging. Het contact tussen de Stasi en eventuele kandidaten in de bedrijven verliep in de regel zonder problemen.

Het vergaren van inlichtingen in de Bondsrepubliek werd vergemakkelijkt door het milde straffklimaat voor economische spionage en door de geringe kosten die bedrijven wilden maken voor beveiligingssystemen. Onbekommerd en zorgeloos ging men om met bedrijfsgeheimen die vaak de kern van het bedrijf vormden. Ontsteltenis en onbegrip kwamen vaak na ontdekking van spionage. Van een screening van sollicitanten voor functies in bedrijven was nauwelijks sprake. Anderzijds was sprake van een grote loyaliteit van medewerkers naar hun (West-Duitse) ondernemingen. Het benadelen van hun bedrijf zou hen op den duur evenzeer benadelen.

Werner Stiller

Werner Stiller (1947) was eerste luitenant van de HVA van het ministerie voor Staatsveiligheid. Hij studeerde van 1966 tot 1971 natuurkunde aan de Karl-Marx-Universiteit in Leipzig. Om zijn carrière vaart te geven werd hij in 1967 lid van de Sozialistische Einheitspartei Deutschlands (SED), de almachtige socialistische alleenheerser van de DDR. Als jonge carrièrebewuste man met specialistische kennis, werd hij voor de Stasi interessant. In 1970 werd hij, kort voor het beëindigen van zijn studie, door de Stasi ingelijfd als Inoffizieller Mitarbeiter (IM), met de codenaam "Stahlmann". Voor de Stasi deed hij aan personen-observatie, deed onderzoek naar personen en verdachte objecten, plaatste "dode brieven-bussen" en knoopte op de "Leipziger Messe" contacten aan met exposanten. Zijn taak voerde hij volgens zijn chef uitstekend uit. Stiller kreeg een functie bij het Natuurkundig Genootschap van de DDR, dat officieel de uitwisseling van wetenschap propageerde, maar ook een platform voor de HVA was om contacten in voornamelijk in West-Duitsland te zoeken, westerse wetenschappers die voor de Stasi wilden werken. Korte tijd later, in 1972, nam hij dienst bij de HVA, in de Sector Wetenschap en Techniek van de Stasi, Afdeling XIII.

Stiller was niet zo maar iemand die plotseling tevoorschijn kwam. Het was veel meer een gearriveerde, goede zoon van de DDR. Onder zijn superieuren stond hij bekend als een scherpzinnige, dynamische man van "de nieuwe generatie", volledig gescreend en betrouwbaar geacht en op zijn eenendertigste reeds tot de technocraten-elite doorgestoten. Kortom, een voorbeeldig lid van de socialistische gemeenschap. Een officier die bijna alles mocht weten. Trouw aan de partij met zeer solide psychische structuren werden hem belangrijke opdrachten toevertrouwd, ook bij de klassenvijand, West-Duitsland. Weliswaar met een luitenant-rang, de laagste officiersrang, was hij uitvoerder, maar bij de Stasi-afdeling van de SED was hij eerste secretaris. Dit garandeerde Stiller meer invloed dan hij op grond van zijn rang kon verwachten. Met deze functie zat hij middenin het kader en, belangrijker nog, midden tussen de chefs van de HVA. Achter de façade van de coole professional, wist hij zijn afkeer van het systeem echter te verbergen. Ook privé-problemen (huwelijk) kwamen tevoorschijn. Persoonlijke steun was in het heersende klimaat van de Stasi niet te verwachten, ook in het privé-leven van Stasi-medewerkers gold dirigisme en repressie.

Bron: 43/2022



Wordt vervolgd

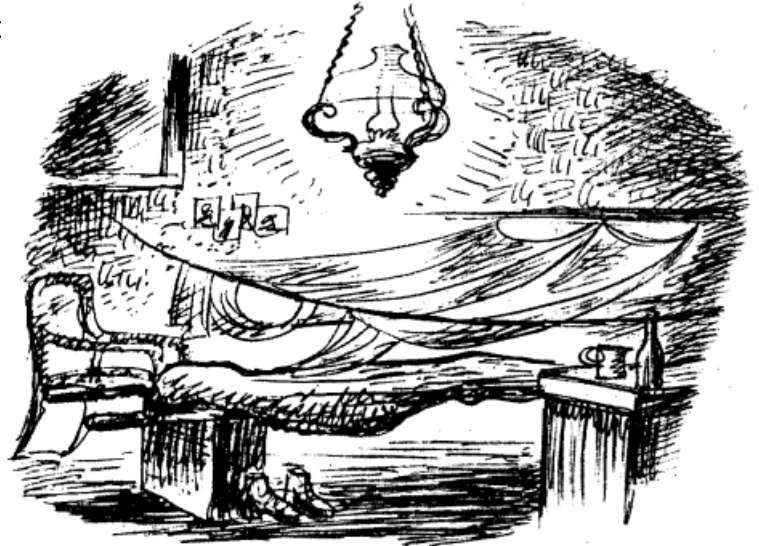
INDIË-REPORTAGE 1947

Deel 4

DE MENS BUITEN

Buiten eerst, in de randposten van het Nederlandse gebied, bestaat het zuivere contact tussen de bevolking en den Nederlandsen soldaat. Daar is het, dat de bevolking voor het eerst kennis maakt met den soldaat.

Er is veel verteld van dien soldaat. Het woord „Nica” ging aan zijn komst vooraf; de schrikkelijke mare van plundering, moord, brandstichting en terreur. In panische angst vluchtte de bevolking weg; als het niet snel genoeg ging hielpen de bamboesperen van de benden, die zich het volksleger noemen. Slechts de enkeling, die geen geloof hechtte aan de propaganda en zich schuil hield bij de ontruiming van de kampongs en hij, die te ziek en uitgeput was om mee te vluchten, bleven achter. De Nederlandse soldaten richten zich in, ergens aan de rand van een uitgestorven dessa. Er komt prikkeldraad om de huisjes waar zij wonen; struikgewas wordt weggekapt. Vreemd klinken het gegrom van een motor, de lach en de schreeuw van een soldaat door de holle ontredde van de kampong. Zo lacht geen Jap en zo lacht niet de bruut, die zich een vrijheidsheld noemt en daarom alles doen en laten kan met de weerloze bevolking.



De achtergebleven enkeling gaat eens kijken. Hij ziet de soldaten eten; voorlopig ziet hij niets anders, want al zijn gedachten zijn gericht op voedsel. Er komt een dag, dat de obsessie van voedsel angst en schuwheid overwint en hij naar den schildwacht gaat. Hij krijgt voedsel, zoveel hij wil en dan nog een extra schep er boven op: — Hierzo vader, dan bennik van me kliekjes af, de jongens hebben weer bar slecht geschaft vandaag ... — Terwijl hij schrokken het eten naar binnen werkt, staat de kok er glunderend bij te kijken en ziet de beenwonden van den man en zijn opengekrabde huid. Hij schreeuwt dwars door het kamp om den hospik. En als de man niet meer kan en zich het touwtje van de broek heeft losgeknoopt, begint hij zich opeens alle gruwel verhalen over de Nica te herinneren en kan zich de haren uit het hoofd trekken dat hij er nooit acht op heeft geslagen. Want een potige vleesklomp heeft hem abrupt bij de arm meegesleurd onder de schrikkelijke bedreiging: — So, en kom nouw maar 's mee met ome hospik ... —

Na een kwartiertje staat de man duizelend buiten de poort, een hagelwit verband om het been, glimmend van de schurft zalf, een sigaret in het hoofd en duizend „terima kassi's" (Dank U wel). — Gooi 't maar imme pet — zegt de schildwacht.

De volgende dag staat de man er weer. Voor een bordje rijst en verdere behandeling van de tropische zweer. De derde dag heeft hij twee anderen meegenomen en na een week staan er honderd bij de poort en kookt de vetlap er een extra-portie bij. Na twee weken gnuift de schildwacht trots: — Da's nog-toe- verdraaid aardig! — Want een landbouwersgezinnetje, de schamele restanten van wat bezittingen in een mand of geknoopt in een gore doek, is zich komen melden. Of ze alsjeblijft terug kunnen naar hun lapje grond en het huisje.

Na een maand zijn heel wat leegstaande huisjes weer bewoond. Patrouilles gaan dagelijks het terrein in; steeds verder weg vallen de schoten. Tot alles weer rustig is en de oude, gewijde stilte van dit goede land weer ademt tussen de bamboebossen en pisangtuinen.

De tani gaat weer naar zijn veldje; de vrouw veegt het erfje bij. Aan een hoge bamboemast is het kooitje met de grijze tortelduif gehesen. Er is weer rust om bevrijd adem te halen, te ontwaken uit een nachtmerrie en te leven gelijk vele geslachten reeds in vrede leefden.

In de avondschemer komen de mannen aan de poort om wat te praten met de soldaten. Genoeglijk bijeen gehurkt en bij een zelfgerolde sigaret vinden de doodgewone mensen elkaar terug en er is niets wat den polderjongen uit het hoge Noorden nog scheidt van den kleinen grondbezitter van Java.

Vrijwillig komen 's ochtends de vrouwen zich melden bij de poort om de kledingwas over te nemen van de soldaten. Hun kinderen scharrelen overal tussen de soldaten rond, helpen in de keuken en vegen de slaapverblijven bij. De eenzame, vooruitgeschoven post verliest het masker van



grimmigheid en wordt een eigen maatschappijtje van spontane hartelijkheid.

Rust en orde. — Zwam niet, — zegt de soldaat kribbig, — ik ken nouw me vuile was aan de vrouwen geven ... — Maar als hij met de patrouille moe en bezweet huiswaarts keert en hij aan de rand van “zijn” kampong het geweer rustig over de schouders kan hangen, steekt hij links en rechts de duim omhoog naar de mensen en beantwoordt hun groet: „tabée” . . .—

De soldaat zit met zijn maats in het gras, zijn geweer staat tegen een boom. Enkele maanden geleden zocht hij dekking achter diezelfde boom; toen leverden klapperbomen behalve jonge klappers ook nog snipers. Toen was dit huis een ontredderd krot en het gastvrije gezinnetje zwierf hongerend en ziek in het ongewisse. Ach neen, verwacht niet dat de soldaat zo ver denkt. Hij drinkt van de klappermelk, voelt de weldadige rust als een zegen door zijn

vermoeide body stromen. Hij geeft den kampongman een sigaret en zou van louter tevredenheid zó willen gaan slapen, terwijl de wind door de bamboe bossen suizelt.

EEN LIED VAN BEZINNING.

- ... air-matakoe djatoeh di kali Brantas,
- sebab hatikoe meratjap oentoek tanah-air,
- Tanah-air adalah kekekasikoe, djiwakoe dan impiankoe ... —
- Kali Brantas bawahla kekekasikoe di negeri-ini
- Sabagai hoenga bakoeng jang haroem baoenja —.

Toen de avond was gevallen, vond ik de jongens bijeen in het hoge gras. In de duisternis was de rivier een onbewogen, vale spiegel. Wij dachten aan zoveel.

De loodzware vermoeienis van de patrouille woog ons op de schouders; misschien hadden wij beter kunnen slapen dan hier bijeen te zitten. Maar het verlangen naar iets onbestemds had ons onder de hoge, serene avondhemel gebracht.

In het verblijf van de Inlichtingendienst speelde een radio; als een milde, melancholieke regen ruisten krontjongklanken door de donkerte.

Wij luisterden eigenlijk vanzelf.

De soldaten waren jong en hard.

- Je wordt er melig van als je lang luistert, — zei er een.
- Je wordt er alleen maar verdrietig van, :— zei een ander. Hij lag op de rug en keek naar de sterren.

— Ze zingen van d'r lui meissie, da's altijd zo, net als de moffe, die janke om d'r luis eeuwige liefde dat je druipt van sentimentaliteit en tegelijk kelen ze een ander mens, — wist een derde bitter.

Ik zei zacht : — ik zal jullie zeggen wat ze zingen. —

Ik vertaalde de woorden:

— Mijn tranen vallen in de Brantasrivier,

— Omdat mijn hart schreit om dit Vaderland.

— Mijn liefde, mijn ziel en dromen behoren dit land;

— De Brantasrivier voert mijn liefde door dit land

— Gelijk een zoet geurende lotusbloem

— Zeggen zij dit? vroegen de soldaten. Zij hadden grote, aandachtige ogen.

— Ja, — zei ik, — dit zingen ze. —

De stilte viel weer om ons.

— Dan, — zei een soldaat, — als je zoiets zingen kunt en je méént 't, dan is dit volk een goed volk en je moet er van houden ... —

BUITENPOST.

Door heel Indië verspreid liggen de buitenposten. Op de eilanden buiten Java en Sumatra vindt men ze door het hele binnenland; de bezettingen hebben tot taak door intensieve patrouillering de toestand van rust en orde te handhaven en door regelmatig zich te laten zien tot in de meest afgelegen kampongs de bevolking het veilige gevoel te geven, dat er over hen gewaakt wordt.

Tevens bestaat aan vele kustgebieden de dringende noodzaak onafgebroken waakzaam te blijven daar tot zelfs op de kusten van Borneo infiltratie van ongewenste elementen plaats vindt.

Ons troepenaantal is niet groot en het rijksdeel onmetelijk. Het is daarom, dat de soldaten rust noch duur hebben; hun leven is een voortdurende zwerftocht door de ellendigste wildernis, door regen en zonnehitte, stof en modder.

Vaak ligt in zulk een binnenland een groot basisgarnizoen. In deze garnizoenen worden ook de gezinnen van de militairen van het KNIL ondergebracht. Van deze bases zwermen de kleinere detachementen uit, vaak tot honderden kilometers dieper het binnenland in, waar ze maandenlang blijven, terwijl op geregelde tijden aflossing volgens een roulering-systeem plaats heeft.

Deze kleine detachementen ademen een geheel eigen sfeer. Soms liggen zij midden in de barse oetan (wildernis) langs een grote rivier met geen ander communicatie-middel dan de prauw waarmee dagenlang stroomopwaarts geroeid moet worden. Een detachementje van misschien dertig man, ondergebracht in twee Dajak-paalhuisjes; zonder electriciteit, zonder amusement, zonder cantine, almaar omsloten door de intense wildernis.

Soms ligt zulk een detachementje op een eilandje, waar eens in de twee weken een gouvernements-kustertje komt en eens in de drie maanden de dokter.

Vanuit deze bivaks trekken de kleine patrouilles de moerassige wildernis in. De hele rimboe-huishouding: klamboe, tentzeil, extra-kleding en -munitie en vivres-de-man in de ransel tot een gewicht van dertig kilo op de rug, daar bij de bewapening. In de colonne lopen de dragers mee, met aan de draagstokken de kookpannen en extra-rijst. Soms, als de route per water gevolgd kan worden langs de ontelbare kreekjes of riviertjes, wordt het hele hebben en houden in prauwen geladen.

En dan slokt de oetan de kleine patrouilles op. Soms voor weken en soms voor lange, uitputtende maanden; om ze nu eens hier op de kust, ginds op een grote rivier en steeds op z'n alleronverwachts weer



uit te spuwen. De wildernis kan bestaan uit honderden vierkante kilometers niets anders dan oerbos en moeras; soms uit even grote oppervlakten „blangs”, heuvelachtig terrein met brandendhete, schaduwloze savannen van manshoog wild gras waar de zon loodrecht boven staat. Soms lopen zij tot de nek door taaie, stinkende modder; zes wanhopige uren over één kilometer. Er zijn, hoog in het binnenland, de beruchte riams, enorme stroomversnellingen van tientallen meters lange, kokende waterwoestenijen in een levensgevaarlijke rotsige bedding. En almaar, almaar sluit de immense wildernis zich geluidloos en somber om hen heen. Het avondbivak komt daar, waar de abrupte schemering hen overvalt. Soms is het midden in het moeras met in geen kilometers omtrek een voetbreed droge grond. Er is niets meer droog; geen draad van de kleding, geen lucifer, geen sigaret.

Indië is ondenkbaar groot en wij hebben slechts een handvol troepen. Maar het gehalte is ijzerhard en elke soldaat heeft die bepaalde mentaliteit die het mogelijk maakt, dat in dit enorme gebied slechts een handvol de rust en orde handhaaft.

Daar een dergelijk terrein den Nederlandsen jongen voor grote moeilijkheden zou brengen door zijn gebrek aan kennis van de wildernis, opereren hoofdzakelijk KNIL-troepen in de buitengewesten en binnenlanden. Ex-krijgsgevangenen, die zo uit de Jappenkampen, geestelijk en lichamelijk gekraakt, met honger-oedeem-buiken en naakt op een verrafeld pendekje (onderbroek) na, met een Japans karabijntje en in volkomen onwetendheid betreffende het lot van eigen gezin, zich direct meldden en sinds die eerste dag onafgebroken achter de geweer-riem doorpersen. Een wonderlijk conglomeraat van even wonderlijke mannen: Noorderlingen en hier-geborenen, de echte Hollandse Jan en de Indische jongen, de Javaan, Ambonnees, Timorees, Menadonees, al die zonen van deze gewesten. Landstormers, beroepsmilitairen, miliciens en vrijwilligers; jongens van negentien jaren en mannen van zeven-en-veertig.

Hier ligt ergens een oorzaak, dat zij ondanks de jaren van ontbering en uitputting terstond klaar stonden om de taak weer op te nemen alsof zij die eerst de avond te voren onafgemaakt hadden laten liggen. Onbedachtzaamheid? Haat? Hebzucht? Plicht?

Een dergelijke spontane drang kan zijn oorzaak niet vinden in berekening. Daar leefde iets totaal anders, dat onberekenbaar was, niet te beredeneren en misschien geheel onbewust. Soms vallen in deze gelederen harde woorden over het land en het volk, dat in zulk een chaotische verwarring geraakte.

Nederlandse schuwheid, die zelfs grof kan worden om toch maar geen blijk te geven van gevoeligheid; die jongensachtige vrees om sentimenteel te lijken. Een grofheid, die de onhandige poging moest verbergen wat iedereen reeds wist: dat de felle zon van dit land een onuitwisbaar merkteken brandt in de ziel van hem, die zich waagt in dit gebied en zeker van hem, die hier geboren en getogen is of er zijn beste levensjaren en krachten gaf. Het wezen van Indië doordringt de fijnste vezels van de mens; een Indischman is geen Indonesiër geworden, maar hij is ook geen Nederlander zonder-meer: hij is Indischman. Hij noemt dit land gevloekt, maar het heeft bezit van hem genomen, macht over hem verkregen. Zijn verzet baat niet, hij is de

gevangene van het land waarvan men hem den veroveraar noemt. Maar is iedere diepgewortelde liefde niet een overweldiging, onnaspeurlijk, waartegen geen verzet en redene-ring baat ?



MENSEN lachen op het feest ter ere van de rijke oogst. De bevolking van het gebied is sinds jaren gevrijwaard tegen hongersnood. Zo lachen mensen die het doodgewone, menselijke geluk teruggevonden hebben.

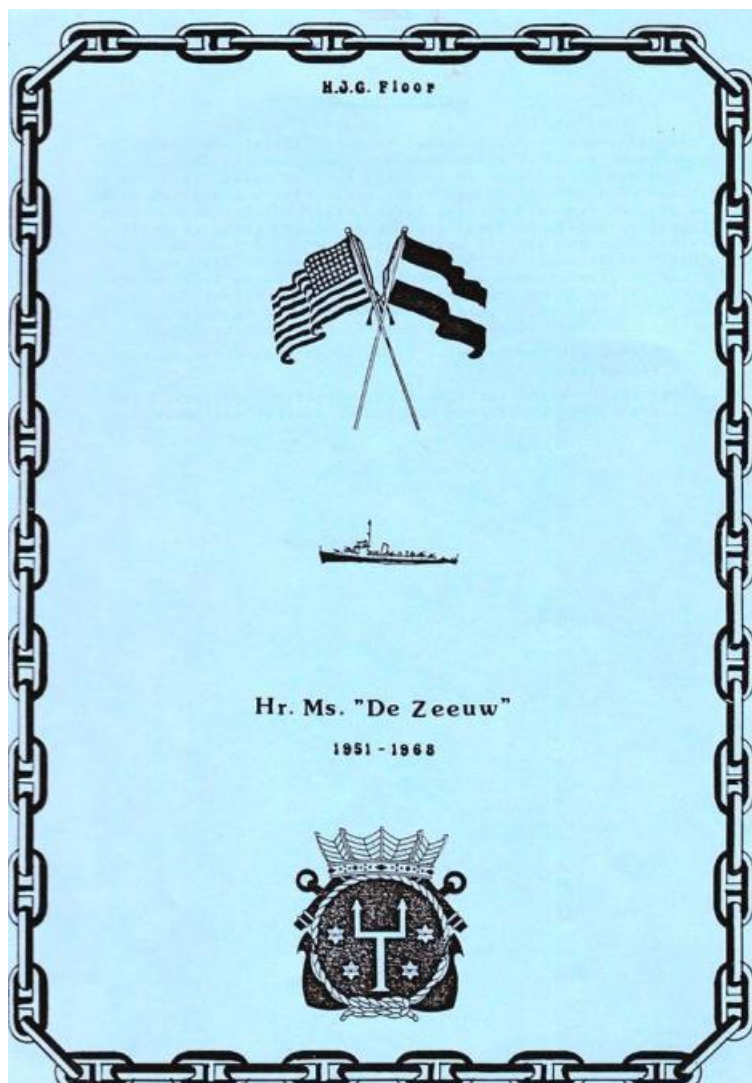
Deze liefde voor het land en volk, die hij niet vergeten kon, bezielde hem, en drong hem terug te keren naar de plaats, die hij had moeten verlaten. Deze liefde maakte hem ook hard en zonder concessies tegenover de oorzaken, waardoor dit land en volk zo diep gevallen zijn in een duistere afgrond.

Honderden staaltjes van moed, loyaliteit en trouw aan een vlag hebben deze soldaten gebracht. Staaltjes waar andere legers een onsterflijke naam door verkregen hebben. Maar de wildernis is zo intens dat elk geluid ogenblikkelijk echoloos versterft; de soldaten blijven naamloos en epossen zijn ongeschreven gebleven. Maar elke soldaat — de Ambonnees Latoel, de Indische jongen De la Bretonnière, de Menadonees Kairupan, de Javaan Kartoh, zij allen die uit Nederland kwamen of hier geboren zijn, — is een hoeksteen waarop ons Koninkrijk gegrondvest is.

Dat Nederland dit nooit vergete.

WORDT VERVOLGD





Een woord vooraf

In gesprekken, tijdens reünies en andere ontmoetingen, met oud- opvarenden van het voormalige fregat Hr.Ms.De Zeeuw, was het opvallend hoe weinig men zich -ondanks het feit dat men geruime tijd aan boord had gediend- van het schip kon herinneren.

Maar tijdens bovengenoemde gesprekken kwam er toch weer veel bovendrijven en keek men nostalgisch terug op de verrichtingen van een goed schip -een slingerbak weliswaar- waaraan men zich door persoonlijke herinneringen verbonden voelt.

Voor hen was De Zeeuw meer dan alleen een stalen romp met bovenbouw, uitrusting en verder toebehoren, die de opvarenden over de zeeën voerde en de kracht van water en wind trotseerde. Het fregat was voor hen bovenal een tijdelijk thuis, een plek nationale bodem, waar ook ter wereld het zich bevond; waar zij leefden, woonden en werkten zolang zij ver van dat andere thuis met elkaar hun taak vervulden.

De gemeenschappelijke ervaringen legden een band met het schip. Daarom was er, naar de mening van schrijver dezes, gereede aanleiding om het fregat, dat de Koninklijke marine gedurende 23 jaar achtereenvolgens in verschillende hoedanigheden heeft gediend, in de herinnering vast te leggen.

Harry Floor

De voorgeschiedenis

Het fregat, waarvan de levensloop in dit boekje zal worden beschreven, werd gebouwd op de Federal Shipbuilding and Drydock Corporation te Port Newark, New Jersey. Het werd op 12 december 1943 te water gelaten en op nieuwjaarsdag 1944 als USS Eisner in dienst gesteld. Het kreeg als naamsein DE (Destroyer Escort) 192.

De naamgever van het schip, Jacques Rodney Eisner, geboren 25 juli 1918 in Red Bank N.J., kwam op 7 oktober 1940 in dienst bij de U.S.Navy en werd aangesteld als aspirant reserve officier. De latere luitenant ter zee der tweede klasse jongste categorie kwam om in een actie tijdens de slag van Guadalcanal op 13 november 1942.

De voornaamste taak van dit type fregat bestond uit het beschermen van konvooien tegen onderzeeboten en tegen luchtaanvallen. Op 15 februari 1944 werd de Eisner divisieschip van de Escort Division 55. Na vanuit Norfolk een konvooi naar Galveston in de Golf van Mexico te hebben gekonvooid, werd de Eisner aangewezen voor transatlantische konvooidiensten. Zij maakte vanuit de Verenigde Staten twee reizen naar het Middellandse zeegebied en daarna vijf reizen naar Britse en Franse havens.

In juni 1945 vertrok de Eisner vanuit New York naar het eiland Eniwetok in de Grote Oceaan. Ze escorteerde konvooien tussen Eniwetok en het eiland Ulithi, eveneens in de Grote Oceaan. Daarna verleende zij assistentie bij de landingen op Wake. Tot 15 december 1945 bleef zij vanuit Eniwetok patrouille- en escortendiensten uitvoeren om tenslotte thuis te varen. Het fregat werd op 5 juli 1946 uit dienst gesteld en in de reserve-vloot (Mottenballenvloot) in de Naval Base Mayport opgenomen.

Op 28 september 1949 werd door het Amerikaanse congres een wet aangenomen die een "Mutual Defense Assistance Program" bekrachtigde.

Het MDAP was een hulpprogramma dat de Verenigde Staten in het leven hadden geroepen om hulp te kunnen bieden bij het op peil brengen van de defensies van Europese landen die daarom verzocht hadden. Nederland was het eerste land dat van dat programma gebruik maakte; het kreeg zes fregatten van de Cannon-klasse in bruikleen toegewezen.

In 1950 werd de Eisner van haar cocons ontdaan om gereed te worden gemaakt voor overdracht aan de Koninklijke marine.

Eén en ander vond plaats in een tijd dat de Nederlandse vloot bestond uit een restant verouderde schepen die de oorlog hadden overleefd, aangevuld met wat van Engeland overgenomen schepen. Aanvulling met deze Amerikaanse fregatten was dan ook zeer welkom. Zij werden bij de Koninklijke marine omschreven als de "Van Amstel"-klasse.

Aan confort of afwerking van deze fregatten was weinig aandacht besteed. Zij waren tijdens de tweede wereldoorlog in hoog tempo gebouwd en de statistieken van die tijd gaven aan dat de levensduur hoogstens enkele maanden was. Het bleek voor de later door de Koninklijke marine over te nemen fregatten gelukkig anders te hebben uitgepakt.

De sanitaire voorzieningen bijvoorbeeld waren, vooral voor de korporaals en manschappen, ronduit slecht! Een halfronde plaatijzeren goot, waar continu buitenboordwater werd doorgepompt, fungeerde als closet en urinoir.

De te kleine slaapverblijven, met rijen drie boven elkaar bevestigde opklapbare kooien, waren propvol! De piepkleine scheepstoko van circa vier vierkante meter bevond zich in de smalle dwarsgang midscheeps.

Om een pijpje of anderszins te bemachtigen moest men, vaak tot op het bakboordgangboord toe, in de rij staan.

Maar ook de accommodatie van de officieren en onderofficieren liet veel te wensen over. In de

gouden bal werd bijvoorbeeld ook geslapen!

Zeeman werd men wel op deze betrekkelijk kleine schepen, bij het geringste briesje of kleine rollertjes stond het fregat op haar kop.

Vanwege haar ranke vorm en hoge opbouw kon ze namelijk hevig kolangen.

Maar ondanks alle ongemakken bracht de relatief kleine bemanning toch sfeer en kameraadschap aan boord. Althans aan boord van De Zeeuw, zoals schrijver dezes zich nog kan herinneren!

Technische aspecten

De lengte van het fregat was 93,3 en de breedte 11,2 meter. De diepgang was 3,3 meter en zij had een waterverplaatsing van 1644 en een standaardwaterverplaatsing van 1300 ton.

Het schip was uitgevoerd met een vóór-machinekamer en een vóór- motorkamer voor aandrijving van de stuurboordschroef en een achter-machinekamer en achter-motorkamer voor aandrijving van de bakboordschroef.

In elke machinekamer stonden twee hoofddiesels, die elk middels een as, een -in de aangrenzende motorkamer opgestelde- gelijkstroomgenerator aandreven. Op hun beurt leverden die de energie voor de voortstuwingsmotoren waarvan er in elke motorkamer twee "in lijn" stonden opgesteld en een schroefas aandreven.

Via manoeuvreerborden regelden elektromonteurs (in plaats van machinisten zoals te doen gebruikelijk op stoomschepen) het, door de brug opgegeven, aantal omwentelingen en de draairichting.

Bij "uiterst vermogen" stonden vier hoofddiesels bij die gezamenlijk 6000 pk produceerden, goed voor een vaarsnelheid van 19 mijl. Maar bij economische vaart werden slechts twee hoofddiesels gebruikt.

Voorts stond er in elke machinekamer een hulpdiesel, die elk een draaistroomgenerator aandreven. Deze generatoren waren via een schakelbord elektrisch gekoppeld aan het boordnet en leverden 440 volt 60 hertz draaistroom, (destijds een unicum voor de Koninklijke marine marine!) dat waar nodig omlaag werd getransformeerd.

Verder stond er in de achtermotorkamer een nooddieselaggregaat; een diesel gekoppeld aan een draaistroomgenerator. Bij het uitvallen van het elektrisch boordnet startte deze nooddiesel automatisch.

Bewapening

Het fregat was relatief zwaar bewapend met:

- 3 7.6 cm kanonnen.
- 6 40 mm mitrailleurs in dubbelopstellingen.
- 18 20 mm mitrailleurs in dubbelopstellingen. (Luchtafweer was gedurende de tweede wereldoorlog van levensbelang!)
- 1 Hedgehog ("stekelvarken"). Een anti-onderzeebootwapen dat een groot aantal kleine bommen vóór het schip in zee wierp.
- 2 dieptebomrekken.
- 8 dieptebomwerpers.

Periode voorafgaand aan de overdracht

In januari 1951 werd een betrekkelijk kleine groep marinepersoneel, waaronder schrijver dezes, aangewezen om de Eisner – die in Boston, in de Amerikaanse staat Massachusetts, door de Koninklijke marine in bruikleen zou worden overgenomen- mede te bemannen.

Via de bootverbinding Hoek van Holland - Harwich kwamen zij op donderdag 11 januari in Engeland aan en vervolgden hun reis per trein naar Southampton. Aldaar embarkeerde het Nederlandse marinepersoneel aan boord van het passagiersschip SS "America" van de United States Lines. De volgende dag koos het schip zee en stoomde naar Le Havre om daar ook passagiers aan boord te nemen. Vervolgens stoomde het lijnschip op 13 januari naar het Zuid-Ierse Cobh waar Ierse immigranten aan boord werden genomen. Toen allen waren geëmbarkeerd zette het schip koers naar New York.

Marinemannen op een luxueus lijnschip; een ongekende maar zeer plezierige ervaring! Gedurende de vijfdaagse overtocht naar de Verenigde Staten geen dagelijkse orders, dus geen werkzaamheden. Afgezien van een keer "boatdrill" alleen maar ontspanning, comfortabel slapen in een hut(!) en uitstekend eten en drinken.



Kpilschr. Wielstra en auteur op het promenadedek van de SS America. Atlantische Oceaan.



Op de slaapzaal van de Frazier Barracks.

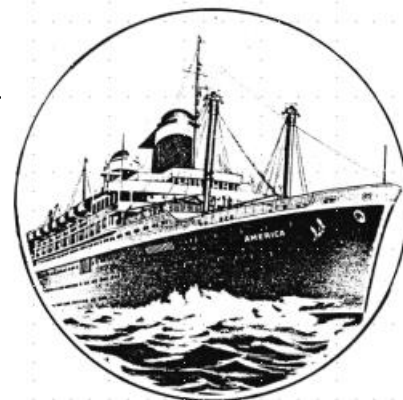
Het amusement aan boord bestond onder andere uit filmvoorstellingen, bingo, paardenraces, dansen en zwemmen. Schoenen kon men 's avonds buiten de hut zetten, men vond ze de volgende morgen gepoetst terug! Donderdag 18 januari meerde de oceaanstomer af in Manhattan en na debarkatie reisde het Nederlandse gezelschap per trein naar Boston.

Daar aangekomen werden zij ondergebracht in de "Frazier Barracks" een kazerne-achtig gebouw op de Boston Naval Shipyard in de havenwijk Charlestown.

Tijdens de overnameperiode moesten de Nederlanders zoveel mogelijk bekend raken met de Eisner die voor onderhoud en reparatie op bovengenoemde werf lag afgemeerd. Slapen en eten werd vooralsnog in de Frazier Barracks gedaan. Op de eerste verdieping van het gebouw bevonden zich de slaapzalen en op de begane grond het kombuis en het cafetaria. Het eten was echt

Amerikaans; de Jannen werden voor

het eerst geconfronteerd met toast, cornflakes, grapefruits, melk etc. Bovendien mochten zij gebruik maken van de accijnsvrije PX-Stores waar onder andere goedkope sigaretten werden ingeslagen. Philip Morris, Lucky Strike, Camel en Chesterfield waren de bekende merken. Gedurende het verblijf in Boston dat bijna een half jaar zou duren, werden een aantal Jannen hartelijk onthaald door Amerikaanse families en leerden aldus de "American way of live" kennen. Natuurlijk werden er ook contacten in de amoureuze sfeer tot stand gebracht, maar of



Southampton - Le Havre
- Cobh- New York
12-18 januari 1951

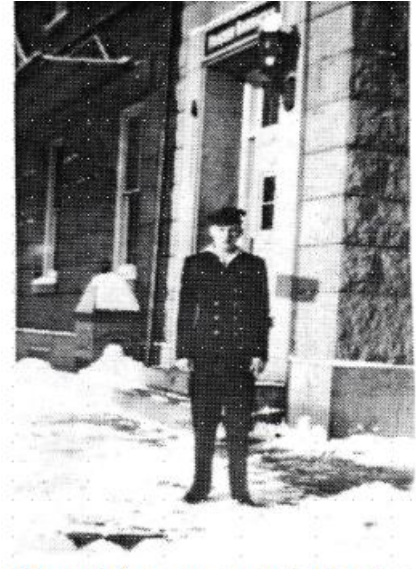
deze relaties serieus zijn geworden heeft zich aan de waarneming van de schrijver onttrokken! Bij het passagieren moest overigens voorzichtig worden omgesprongen met de financiën. Een manschap bijvoorbeeld ontving een extra dagtoelage van twee dollar, los van het tractement in Nederland. Het tekort aan valuta werd van tijd tot tijd aangevuld bij de "bloedbank" van The Public Health Service, waar men \$ 5.00 ontving voor het afstaan van een halve liter bloed! Naast de vijf dollar kreeg men na het "aftappen" een kopje koffie en een biskwietje.

Pas in mei zou de bemanning, waaronder een flink aantal zeemiliciens, op voldoende sterkte zijn gebracht en de Eisner worden overgenomen van de U.S.Navy. Tegelijkertijd zou dan een tweede fregat, het zusterschip Stern door de Koninklijke marine worden overgenomen. De bemanning daarvan vertoefde eveneens in Boston.

Boston is een grote stad en na New York de belangrijkste in- en uitvoerhaven van Amerika. In de voorstad Cambridge zetelt de wereldvermaarde Harvard Universiteit.

Naast wolkenkrabbers bezit de stad nog vele historische gebouwen uit de 18e eeuw, zoals onder meer het "Old State House" een soort provinciehuis. Maar natuurlijk ook vele bars, theaters en shows. Zoals bijvoorbeeld de pikante "Burlesque Shows" waarin schaars geklede dames optraden.

Door de Jannen regelmatig bezocht werd de "White Tower Bar" aan de Hanover Street, zoals de meeste Amerikaanse bars een langwerpige lokaal met een lange bar en natuurlijk een juksbox! In de "White Tower Bar" verzorgde een schorre country-zanger, die zichzelf op een gitaar begeleidde, de achtergrondmuziek.



Voor de ingang van de Frazier Barracks .

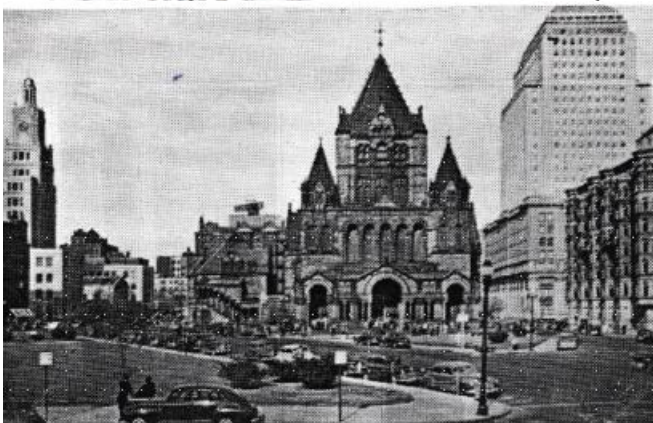
GEAGHTE LANDS LIEDEN

BY DESE WIL IK U MEDE DELEN
DAT HIER IN BOSTON EEN
MILITAIRE Goderen Winkel Is
Een Vrien DeLyke Welcome Is U Teverwaghte
Den Heer Lesser, Een Oud Hollander
Hoop Dat U Hem De Eerdoet Vaneen Bezoek

Naam Vande Firm & Address
SNYDER'S War Surplus Goods
No. 1 Sudbury Street, Boston
Corner Haymarket Square

Voor het eerst ook maakten de Nederlanders kennis met een overdekte rolschaatsbaan en sommigen raakten daar zeer bedreven in.

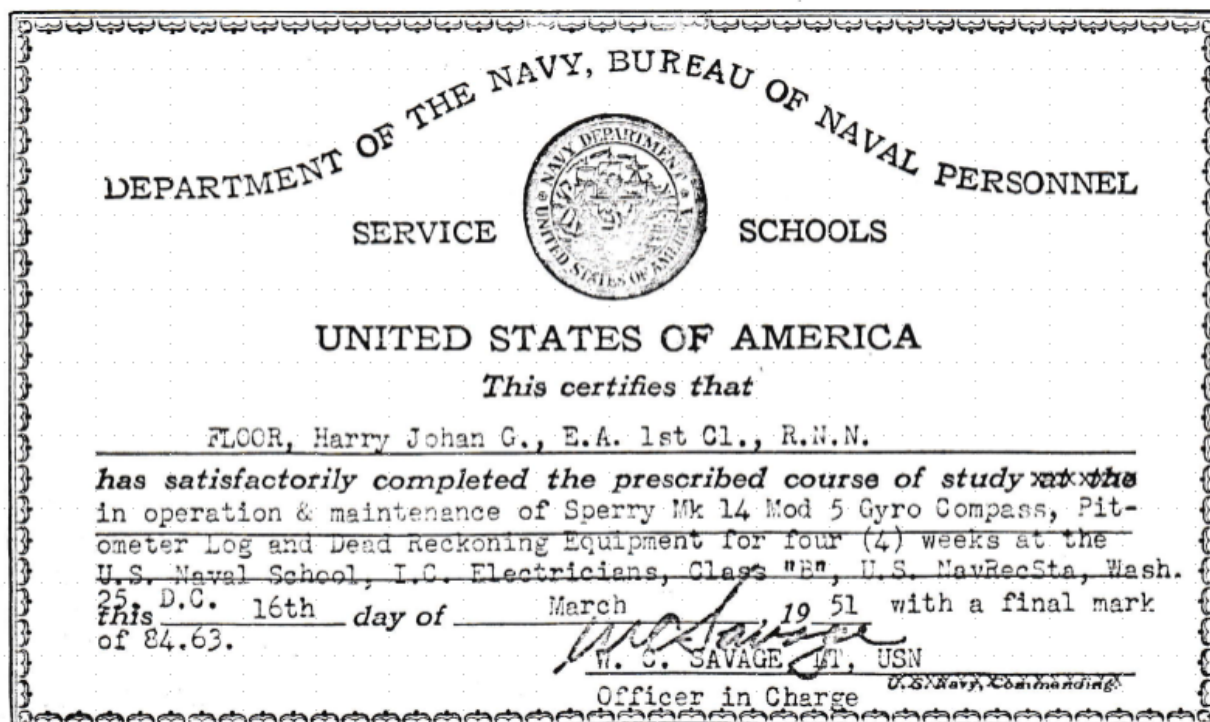
Het openbaar vervoer in Boston was uitstekend; met de ondergrondse "The T" (The Tube) kwam men voor een "nickel" (5 dollarcent) een heel eind. De hoofd- en ontmoetingsstraat was de Boylston Street in het centrum oftewel "downtown".



Copley Square, Boston.

Als men de werfpoort uitliep en dan linksaf de Charlestown Bridge over ging, kwam men in het oude Boston. In Prince Street bevond zich een YMCA en daar verkleedden sommige Jannen zich -overigens in strijd met de voorschriften!- in burger teneinde "vrijer" te kunnen stappen.

Als het weer daartoe aanleiding gaf, gingen de Jannen individueel of met hun Amerikaanse kennissen naar het prachtige strand van Cape Cod ten zuiden van Boston.



Certificaat nautische instrumenten van de zwakstroomschool te Washington D.C. (E.A. 1st Class = Electrical Artificer, first class = Korporaal elektromonteur)

WORDT
VERVOLGD

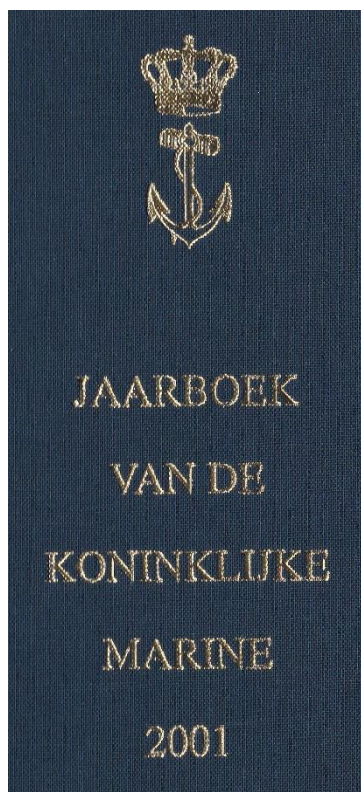


Marinebasis Parera op Curacao
commandant: kltz M.J.C. Sayers

Het personeel bij marinebasis Parera heeft in het afgelopen jaar de nodige veranderingen te verwerken gekregen, zoals de invoering van de Arbeidstijdenwet (ATW), de reorganisatie van de Verbindingsdienst en het Ondersteuningspeloton het incorporeren van de Materieelsdienst in de ICD en de overgang van de 41ste Inficie naar de 31ste Inficie. Door bezuinigingen is de bouw van de longroom en het kustwachtsteunpunt voorlopig uitgesteld. Wel is er onderhoud verricht in de vorm van schilderwerk en is het terrein voorzien van nieuwe beplanting.

Ook in 2001 ondersteunde de marinebasis de stationsschepen, Hr.Ms. *Pelikaan*, de kustwachteenheden en de staf van CZMCARIB op facilitair gebied. De 31 ste Inficie doorliep een druk oefenprogramma.

Zo werden geweergroepstrainingen gehouden en pelotons -en compagniesoefeningen om de operationele gereedheid voor eventuele inzet bij orkanen en andere vormen van bijstand te verhogen. De door de 31 ste Inficie georganiseerde Caribbean Command Competition die voor het zomerverlof werd gehouden, met



deelnemers uit Aruba, de Verenigde Staten, Groot-Brittannië. Trinidad en Tobago, Martinique en Venezuela was een groot succes. Ook werd een crosstraining voor een peloton in de staat Washington uitgevoerd. Een hoogtepunt tijdens het trainingsprogramma was een driedaagse survival. Een ander peloton doorliep een opwerkprogramma voor de commandotraining op Martinique.

Vijf kaderleden hebben op uitnodiging van de Small Craft Compagnie USMC, als observers deelgenomen aan een gezamenlijke opwerkperiode en oefening met het Derde Infanterie van de Argentijnse Mariniers. Na het zomerverlof werd Curacao opgeschrikt door verschillende bommeldingen. Een gedeelte van de compagnie moest terugkeren van een oefening op het eiland en in allerijl werden drie bom-verkenningsteams geformeerd van Improvised Explosive Devices (IED-) verkenner en pioniers, ondersteund door chauffeurs en medisch personeel. De laatste maanden van het jaar stonden in het teken van de gebeurtenissen in de Verenigde Staten op 11 september. De beveiliging en bewaking van Defensie-objecten werd verscherpt. Naast de normale dekwacht werd de wacht onder meer uitgebreid met patrouilles op zowel marinebasis Parera als vliegveld Hato.

Marinekazerne Suffisant

commandant: majmarns drs. H. Zwaan

De belangrijkste activiteit bij marinekazerne Suffisant is het opleiden van Antilliaanse dienstplichtige jongeren tot marinier. Tijdens de training en vorming wordt de nadruk gelegd op het bijbrengen van vaardigheden op het gebied van bewaking en beveiliging, overeenkomstig de gedefinieerde taak van de Antmil. Verdeeld over drie lichtingen zijn dit jaar 95 Antilliaanse miliciens opgeleid. Na hun opleiding zijn zij geplaatst bij het bewakings- en beveiligingsdetachement of in ondersteunende functies bij de vaste kazernebemanning.

Tijdens de laatste drie maanden van hun dienstplicht volgen de Antilliaanse mariniers op vrijwillige basis een civiele opleiding in het kader van het TAM. Dit scholingsprogramma, waarin tijdens het verslagjaar gekozen kon worden voor cursussen die relevant zijn voor de arbeidsmarkt, zoals de opleidingen schilderen, lassen/branden, interieurbouw, elektrotechniek en bouwtechniek, zal naar verwachting in de komende jaren een belangrijk onderdeel van de dienstplicht blijven. In het verslagjaar hebben 55 dienstplichtigen deelgenomen aan het TAM, waarvan er 46 de opleiding met een vakdiploma hebben afgesloten. Het afgelopen jaar is begonnen met de voorbereidingen voor de herinrichting van de dienstplicht ten behoeve van de Antmil nieuwe stijl. In de komende jaren zullen de dienstplichtigen een halfjaar militaire opleiding volgen en hun dienstplicht afsluiten met een halfjaar civiele vakopleiding in het kader van het project TAM. De Antilliaanse onderofficiers- en officiersfuncties worden momenteel geheel vervuld door vrijwillig nadienende militairen met een dienstverband tot hun dertigste levensjaar. Op 15 juni zijn drie Antilliaanse korporaals beëdigd door de commandant. In het laatste kwartaal hebben vier mariniers succesvol de kaderopleiding tot korporaal afgerond. Met het oog op employability na de actieve diensttijd, wordt Antilliaanse kaderleden de mogelijkheid geboden civiele of militaire opleidingen te volgen. Een Antilliaanse korporaal heeft in Nederland de opleiding tot monteur wapenafgerond en een korporaal volgt bij het Korps Mariniers in Nederland de opleiding tot sportinstructeur.

Vrijwel alle Antilliaanse kaderleden volgen de vakopleiding voor leidinggevend beveiligingsmedewerker. De kaderleden worden niet alleen bij het opleiden van de Antilliaanse

dienstplichtigen ingezet, maar verlenen ook assistentie bij externe opleidingen, zoals bij de basiskustwachtvorming.

Marinekazerne Suffisant bood ook in 2001 onderdak aan de detachementen van de KM AR en de Marineluchtvaartdienst (MLD). Het Vrijwilligerskorps Curaçao heelt op het kazerneterrein eveneens een aantal gebouwen ter beschikking. Tijdens de Caribbean Command Competition heeft de marinekazerne Suffisant honderd personen extra gehuisvest en zorg gedragen voor de logistieke ondersteuning. Ook de deelnemers aan de jaarlijkse Krijgsmacht Kampioenschappen voor het Caribisch gebied, die in maart plaatsvonden, werden logistiek verzorgd en gehuisvest. De kazerne is tijdens het verslagjaar door een groot aantal autoriteiten bezocht. Dit heeft geleid tot een grotere bekendheid met de taak van de kazerne in relatie tot de ontwikkeling van de Antilliaanse dienstplicht, en een beter inzicht in de voortgang van projecten op infrastructureel gebied. Op infrastructureel gebied is het nieuwe bevoorradings- en wapenkamercomplex in gebruik genomen en is het oude complex gesloopt. Het kantoorgebouw van het Vrijwilligers Korps Curaçao is gerenoveerd en er is aangevangen met de nieuwbouw van het brigadegebouw van de KMAR en de renovatie van twee legeringsbarakken.

Hr. Ms. Overijssel

6-13 MEI

Den Helder, Antwerpen, Den Helder Commandant:

kapitein-luitenant ter zee W. E. Bielders

6. mei Vertrek uit Den Helder voor het laatste gedeelte van de proefvaartperiode. In verband met het NBCD-opwerkprogramma werd een gedeelte van de staf van de commandant der zeemacht in Nederland geëmbarkeerd. Gedurende drie dagen werden NBCD-oefeningen gehouden.

9. mei Stoomden op naar de rede van Den Helder teneinde de staf van de commandant der zeemacht in Nederland te debarkeren, waarna opgestoomd werd naar Vlissingen. Te 19.30 uur werd de loods bij het aanlopen van het Oostgat aan boord genomen. Om 20.45 uur werd op de rede van Vlissingen geankerd. De directeur van het loodswezen van het 6e district (Vlissingen) bracht een bezoek aan boord.

10. mei Stoomden op loodsmansaanwijzing op naar Antwerpen en meerden te 14.00 uur af nabij het Steen. Ter begroeting waren op de kade aanwezig de consul, de heer H. de Jong, luitenant ter zee der 3e klasse R. de Grande namens de commandant van het maritiem commando Antwerpen, en de verbindingsofficier, vaandrig ter zee der 2e klasse L. Meurens. Te 15.30 uur bracht de commandant een bezoek aan de consul-generaal der Nederlanden, ir. J. L. H. Ceulen, die later een tegenbezoek aan boord bracht.



Foto Wikipedia: het Steen Antwerpen

Des avonds werd aan boord een ontvangst gegeven voor ongeveer 45 gasten, terwijl in het Centrum voor Varenden een dansavond voor de bemanning werd georganiseerd.

11. mei Voor de bemanning bestond de gelegenheid deel te nemen aan een bustrip door grote delen van België. De commandant en enkele officieren gebruikten de lunch bij de maritiem commandant Antwerpen, waarbij ook de consul-generaal aanwezig was. Gedurende de middag werd het schip opengesteld voor bezoek, terwijl gedurende de avond de gehele longroom ten huize van de consul-generaal op een cocktailparty werd ontvangen.

12. mei Ongeveer 2.000 bezoekers bezochten het opengestelde schip.

13. mei Ontmeerden te 09.00 uur en stoomden op loodsmans-aanwijzing de Schelde af. Ter rede van Vlissingen werd de loods gedebarkerd en via het Oostgat werd koers gezet naar Den Helder, alwaar te 19.00 uur werd af gemeerd.

Nautische bijzonderheden Gebleken is, dat verschillende boeien op de Schelde niet op de aangegeven plaatsen lagen. Hoewel de loods hiervan op de hoogte was, waren hierover aan boord geen nadere publicaties ontvangen.

Bron: Jaarboek Koninklijke Marine 1968

=====

COMPILATIE

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



DEEL III

06-04-1948 HR. MS. KORTENAER VAART DE TAAG

OP

En meert in de haven van Lissabon

22-05-1948 - Zutphensch dagblad voor Achterhoek en Veluwezoom

Anthony van Kampen verhaalt zijn reisavonturen aan boord van „de Kortenaer”, op weg naar Indonesië.

LISSABON. Ontvangst door de Nederlandse gezant.

Iedere mijl bracht meer warmte, meer zon, meer meeuwen, azende op de kruimen van de Kortenaer-dis. Afwisselend dook de Portugese kust op of verdween zij. Het kielzog sleept achter de jager aan als een staart van groene tule. Later, als de avond zich over de zee gelegd heeft staat opnieuw een formidabel leger van sterren aan de hemel. Jupiter domineert en de seiner op de brug zegt het kernachtig: „Die ster is 'n zon op z'n eigen, meneer”. Schuin onder Jupiter hangt het Zevengesternte en verderop smeult rossig Mars.

De boeggolf bruist langs de flanken van het schip en doet me denken aan het witte schuim op het bit vaneen wilde hengst. Het is een prachtig gezicht, dat schuim, met telkens sprankels glans van Jupiter er doorheen.

In de kaartenkamer wordt een nieuwe zeekaart uitgespreid: de kaart van de Taag. Ver weg, aan de wal, flappen de vaste lichten: Portugal. Tegen de nacht duikt een grote vloot vissers-vaartuigen op. De schepen zien we niet, wel hun deinende wiegende lichten.

En 's morgens, om vóór zeven uur staat de Portugese loods op de brug, bijtend op z'n sigaret en de Engelse taal op hopeloze wijze radbrakend. Aan bakboord glijdt de kust voorbij, gestoffeerd met schepen en bezet met kastelen, kloosters, dorpen en kleine steden. Overal duiken schepen op, koopvaarders, ferryboten, jachten en vissersvaartuigen. Schepen van allerlei nationaliteiten, koersend naar of vertrekkend van Lissabon. Kerels staan met bruine, blote voeten in ouderwetse scheepjes, met een latijns zeil op. Die schepen zijn soms bont beschilderd, de zeil steenrood of donkerbruin. Ze doen denken aan gondels en bijna iedereen heeft slechts één, schuin achteroverhellende, mast.

De wal komt dichterbij, badend in de zon. Eerst nu zie ik welk een ongelooflijk mooie natuurlijke haven Lissabon bezit, een haven die een 17e eeuws beeld biedt met de honderden zeil-schepen. Later hoor ik dat dit een deel van de kabeljauwvloot is, die de volgende maand zal uitvaren naar

New Foundland, als elk schip door de Aartsbisschop gezegend zal zijn. Overigens aan de wal de bekende namen: Shell en Vacuüm Oil. En de eerste Portugese bootjes zwermen al om de Kortenaer heen, met erin schreeuwende én druk doende bruine kerels. Onder het oog van kritisch toezieende kaailopers meert het schip keurig aan de steiger en even later verlaat de officier van piket de Kortenaer. We liggen stil, de eerste ruk zit erop.

Die dag „doet” de bemanning van de Kortenaer Lissabon en ieder doet het op z'n eigen manier. Veel contanten om te passagieren zijn niet beschikbaar gesteld vanwege deviezen-schaarste, maar dit blijkt voor niemand een bezwaar te zijn om de wal op te gaan. De prijzen verschillen voor een groot aantal artikelen niet zo veel met de Hollandse prijzen.

Voor 2 escudo's kun je je een liter landwijn laten aanmeten, hetgeen neerkomt op ongeveer 22 cent. Daarvoor kun je geen water drinken. Ook sigaretten zijn vrij goedkoop, tenminste naar Nederlandse begrippen. Er worden diverse personen ontvangen door de commandant.

In de stad, die amfiteatersgewijs is gebouwd tegen het bergmassief, staan de rozen in bloei, wuiven de palmen en kun je bananen, sinaasappels, citroenen en asperges kopen zoveel je wilt. Als je tenminste voldoende escudo's bezit. Het is behoorlijk warm in de steil oplopende en diep af dalende straten en van lange wandelingen komt weinig terecht. 's Avonds vindt een ontvangst ten huize van de Nederlandse gezant plaats. De andere dag kwam de Hollandse kolonie aan boord. Tegen de avond zal er alweer ontmeerd worden.

WORDT VERVOLGD

Bron: Verhalen



van Vroege(r)

LAATSTE AFVLUCHT HR.MS. KAREL DOORMAN

Ik ga 51 jaar terug in de tijd, om precies te zijn naar 15 februari 1968. Ik was met VSQ 4 geplaatst op Hr.Ms. Karel Doorman ons trotse vliegkampschip. We hadden een zeer leerzame maar ook plezierige reis met het Smaldeel 5 achter de rug. De vluchten waren allen goed en veilig verlopen. Sommige van de havens die we aandeden waren niet mis, zeker niet Las Palmas en Tenerife waar het “toevallig” carnaval was.

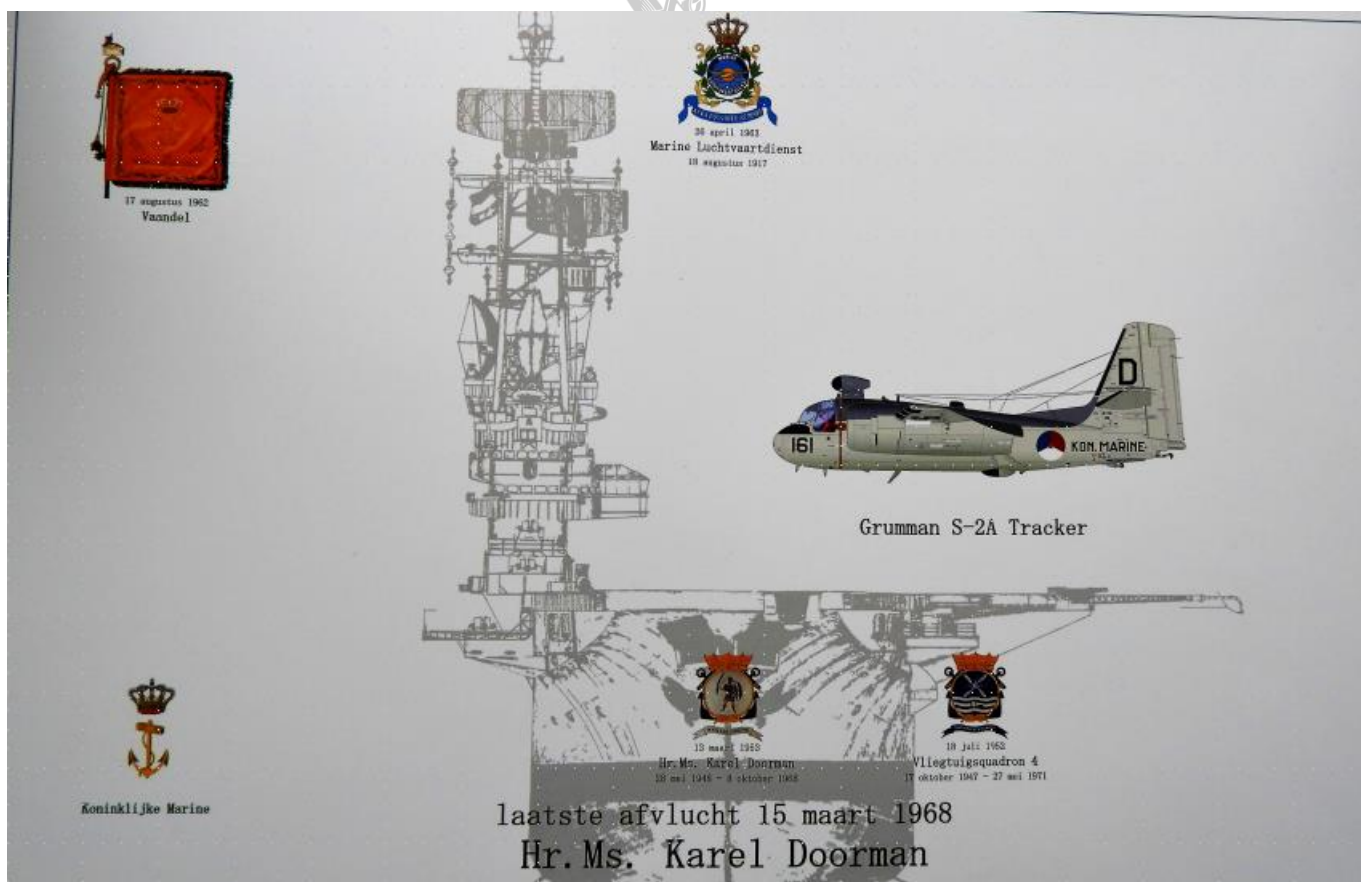
We waren, op weg naar huis, in de Noordzee aangekomen in de buurt van ons niet minder plezierige Nederland. Hier scheidden zich de wegen van de Grumman Tracker vliegtuigen en ons moederschip. We naderden het REM eiland waar in de buurt de Trackers en ik dacht ook de S-58 helikopters het schip verlieten en neer gingen strijken op het ouwe trouwe MVKValkenburg. Het Smaldeel vervolgde zijn reis naar Den Helder om aldaar voor wat langere tijd af te meren, in afwachting van de volgende reis. Dat afwachten deden wij bij VSQ4 en 8 natuurlijk ook.

Aan boord van de Doorman waren acht Grumman Trackers die bij de REM snel achter elkaar werden afgeschoten, op formeerden en onze aankomst in heel Katwijk gingen aankondigen. Het thuisfront wist dan ook van onze tijd van aankomst, althans die van de bemanningsleden die in of in de buurt van deze vissersstad woonden.

Het was zover, we gingen er af. Wij waren met de 161 nummer twee in de range. De bemanning bestond uit de eerste vlieger Jaques Queré, tweede vlieger Theo Jansen, waarnemer (Tacco) Jerry Markx, en als telegrafist (VOB) mijn persoontje. Jaques en Jerry zijn helaas niet meer onder ons.

Bij het opstarten van de motoren ging er iets mis bij onze kist. Motor 2 pikte niet op. Na diverse checks, ook buiten, kon de oorzaak ondanks de inzet van Harm Eliveld en zijn mannen, niet snel worden vastgesteld. Omdat het lang dreigde te gaan duren gingen de anderen er af. Er werd nog even door hen boven de Doorman gecirkeld, maar tenslotte gingen zij toch met hun zevenen naar MVKV. Ruime tijd later gingen wij en stonden na een kwartier ook aan de grond.

Een tijdje later, 29 april was de planning voor een nieuwe reis van Smaldeel 5. Na het vertrek van de schepen, zouden wij, wederom in de nabijheid van het REM eiland opvliegen. Zover zou het helaas niet komen. Nog thuis bij moeders hoorde ik het verontrustende bericht dat onze Doorman een brand had gehad in een machine kamer. Ik nam toch afscheid en ging naar het squadron. Daar waren de wildste geruchten. We zouden toch gaan, de Doorman op één machine kamer. Edoch, al snel hoorden wij het slechte nieuws dat ook deze was overleden door een brand. Het bleek later het definitieve einde van de actieve Nederlandse levensloop van ons vliegkampschip te zijn. Dit betekende dat onze verlate start van het schip, tevens de laatste was door een Tracker vanaf de Karel Doorman in Nederlandse dienst.



Afbeelding Cees Stuurman

Nederlandse marineraad

Hr.Ms. Dolfijn 1974 (laatste deel....)

De gevoerde navigatie werd hierbij echter niet wezenlijk gecontroleerd en daardoor ontging hem dat de positie in de kaart fout was en het schip bovendien een verkeerde - de fatale — koers voorlag. In de mening verkerende dat zich geen bijzondere problemen voordeden bij het voeren van de navigatie, namelijk dat er met normaal zicht van de wal (de oever zichtbaar) werd gevaren, dat de laatste positie in de kaart een ware plaats op de koerslijn aangaf en volledig vertrouwend op het betrokken - voor de wacht capabele — navigatieteam van officier van de wacht en onderofficier van de wacht, achtte de commandant een verdergaande controle ook niet nodig en had deze, ook tijdens beide voorgaande beoordelingen van de situatie in de radarhut, nimmer in zijn bedoeling gelegen. Gewezen op het orderboek officieren, waarin hij had bepaald dat het zo nauwkeurig mogelijk bijhouden van de positie van een onderzeeboot van vitaal belang wordt geacht en hiertoe alle beschikbare hulpmiddelen dienen te worden ingeschakeld, verklaarde de commandant desgevraagd: - dat hij zich realiseerde dat de bijstaande radar door de officier van de wacht niet voor de navigatie was gebruikt, - doch slechts uit voorzorg was bijgezet in verband met een naderende regenbui - met welke zienswijze hij zich geheel kon verenigen, aangezien hem op dat moment niet bekend was dat het zicht dermate was afgenomen dat de scheiding tussen water en land niet meer viel te onderscheiden en hij mocht verwachten hieromtrent te worden ingelicht;

- dat hij het gebruik van het echolood niet nodig oordeelde, aangezien in het vaarwater geen ondieptes voorkomen en de diepte van de kust naar het midden van de vaargeul snel toeneemt, zodat een eventuele aanwijzing op het echolood omtrent het ondieper worden van het vaarwater zeker te laat zou komen om een ongeval te voorkomen, en dat bovendien in de langsrichting van het vaarwater werd gevaren en hij in dit geval het echolood niet als het aangewezen controlemiddel zag.

De raad tekent hierbij aan dat:

a. uit een achteraf gereconstrueerde ware trek van het schip vlak voor het ongeval, uitgaande van de positie van aan de grond lopen en terugwerkende met de gestuurde koersen en onder andere logstanden uit het logboek, gebleken is:

- dat de kaartpositie van 19.39 uur vrij nauwkeurig overeenstemt met de ware plaats van het schip op dat moment;
- dat de kaartpositie van 19.45 uur echter geheel fout is en het schip zich op dat tijdstip in werkelijkheid ongeveer 0,3 mijl meer om de west bevond, varende in de (foutieve) koers 303°, zich voortdurend verder verwijderend van de te volgen koerslijn 323°;
- dat de peiling van Sgat More Light te 19.45 uur nooit 131° geweest kan zijn en evenmin aan stuurboord kan hebben gelegen (juiste peiling ongeveer 128°);
- dat een kleine peilingsfout vrijwel recht achteruit, direct resulteert in een aanzienlijke zijdelingse verplaatsing van de uitgezette positie.

b. uit het vooronderzoek en uit een bezoek door een der raadsleden aan Hr. Ms. Tonijn, een zusterschip van Hr. Ms. Dolfijn, voorts is gebleken dat het achteruit peilen op de brug onhandig is, terwijl het accuraat aflezen van de peiling - met het hoofd schuin omlaag gedraaid — problematisch is, waardoor het zeer aannemelijk lijkt te veronderstellen dat de officier van de

wacht een peilingsfout van één graad heeft gemaakt waarbij hij Sgat More Light 129° heeft gepeild, doch dit als 131° (andere kant van 130°) heeft doorgegeven.

Ter zitting werd de reconstructie getoond en de commandant - gewezen op het aanmerkelijke verschil tussen de werkelijke positie in de kaart gevraagd, hoe dit viel te rijmen met zijn verklaring dat de positie op het radarbeeld (te ongeveer 19.47 uur) en die in de kaart onderling overeenstemden.

Hij wist dit niet nader toe te lichten. Nadat de commandant de onderofficier van de wacht instructies had gegeven ten aanzien van het onderwatergaan van de boot, met opdracht deze aan de officier van de wacht - ter uitvoering op het punt van koersverandering naar koers 360° door te geven, verliet hij de gevechtscentrale met het voornemen zich gereed te maken voor het onderwatergaan en binnen 10 minuten weer terug te zijn om persoonlijk de leiding over te nemen. Op de brug, zocht de officier van de wacht intussen met zijn kijker over bakboord en recht vooruit de horizon af, wetende dat het punt van koers- veranderen - ter hoogte van Barmore Island - naderde. In de richting kijkend waar hij het eiland vermoedde, kon hij echter geen contouren van land onderscheiden. Hij vroeg vervolgens aan de onderofficier van de wacht of de Ard Nan Ron meerboei (ongeveer twee mijl recht vooruit) op de radar zichtbaar was, op welke vraag hij echter geen antwoord kreeg. Onmiddellijk hierna te ongeveer 19.48 uur zag hij recht vooruit - laag op het water - plotseling land en riep hij naar de centrale: 'ik zie de wal vooruit, zitten we wel goed?'

Vrijwel tegelijkertijd praaide de onderofficier van de wacht 'U moet koers veranderen naar 360°'. De officier van de wacht gaf hierop aan de roerganger de order 'stuurboord 10', doch direct hierna achtereenvolgens: 'stuurboord 20, stuur koers 360°; stuurboord aan boord, beiden stop'. Ongeveer vijf seconden later te 19.49 uur liep Hr. Ms. Dolfijn in koers 342° op de zuidpunt van Barmore Island aan de grond in de positie 55°53',2 noord en 05°24',1 oost.

Onmiddellijk liet de officier van de wacht door middel van het alarmsignaal op de brug, het schip waterdicht sluiten. Uit verklaringen van de officier van de wacht is gebleken, dat hij zich vrijwel tot het laatste ogenblik zeker had gevoeld omtrent de gevoerde navigatie. Hoewel het zicht niet ideaal was en veelal de overgang tussen land en water en water en lucht niet te zien was, bleven de navigatorische en andere lichten van de wal goed zichtbaar zodat geregeld peilingen konden worden (en werden) genomen. Geheel vertrouwend op de capaciteiten van de onderofficier van de wacht en in de mening verkerende dat de positie regelmatig aan de hand van het radarbeeld werd gecontroleerd, achtte hij over voldoende middelen en informatie te beschikken voor een veilige navigatie door deze voor hem bekende vaarwaters. In de gevechtscentrale, kort nadat de commandant vertrokken was, zag de onderofficier van de wacht dat de log 57,7' aanwees, de stand waarbij koers moest worden veranderd. Op het zelfde ogenblik dat hij de brug hierover wilde waarschuwen, vroeg de officier van de wacht 'is er land dichtbij, recht vooruit?', waarop hij - de onderofficier van de wacht - terugriep 'U moet koers veranderen naar 360°'.

Hij hoorde vervolgens de officier van de wacht aan de roerganger de order geven 'stuurboord 20' en ontdekte op dat moment tot zijn schrik dat het schip koers 303° voorlag.

Hij schreeuwde naar de roerganger 'stuurboord aan boord' en zag op het radarbeeld dat de afstand tot de wal zeer klein was. Even daarna voelde hij het schip aan de grond stoten, waarop hij, bij de roerganger, op de knop drukte voor het waterdicht sluiten van de boot. De commandant die, na vertrek uit de gevechtscentrale, zich in zijn hut intussen aan het voorbereiden was voor het onderwatergaan, voelde op een gegeven ogenblik het schip overhellen als gevolg van een koersverandering naar stuurboord. Menende dat koers gewijzigd werd naar noord, was dit geheel

overeenkomstig zijn verwachtingen en rekende hij er op dat nu spoedig de uitvoeringsorders van zijn eerder gegeven instructies ten aanzien van het onderwatergaan zouden volgen. Toen hij echter het schip 'voelde stoten', rende hij naar de gevechtscentrale. Onderweg hoorde hij het alarmsignaal voor waterdicht sluiten.

In de centrale aangekomen zag hij het hoofd technische dienst aan het blaaspaneel staan en vernam hij het blazen op de hoofdballasttanks, tevens hoorde hij het hoofd van de technische dienst naar de monteurs aan het manoeuvreerpaneel roepen de voortstuwing volle kracht achteruit/volle kracht achteruit te zetten. Hiermee akkoord gaande ging de commandant vervolgens naar de brug en constateerde hij aldaar dat het schip recht de wal was ingelopen en met de boeg op een rotsachtige bodem vastzat. Zich realiserend dat de schade onder water aanzienlijk moest zijn, gaf hij opdracht de voortstuwing te stoppen. De commandant oordeelde het beter de situatie voorlopig zo te laten, totdat zekerheid was verkregen omtrent de toestand van de hoofdtanks en het drukvaste gedeelte van het schip.

Na onderzoek bleek binnenboord alles - zo te zien - in orde te zijn, op een lekkage door de beschadigde loginstallatie na maakte het schip geen water. De commandant besloot hierop de toestand 'waterdicht sluiten' op te heffen. Het onderzoek buitenboord wees uit, dat de boot aan stuurboord vooruit onder de waterlijn ter hoogte van spant 97 tot en met 108 op een rotspunt vastzat, dat de hoofdballasttanks naar alle waarschijnlijkheid intact waren, dat geen olie lekkage werd geconstateerd en dat de boot in de koers 342°, vrijwel evenwijdig aan de kustlijn, geboeid lag. Besefende dat sleepboothulp noodzakelijk zou zijn om het schip vlot te trekken, werd de Commodore Clyde te 21.02 uur radiografisch omtrent het gebeurde ingelicht en tevens om sleepbootassistentie verzocht. Te 22.46 uur arriveerde de sleepboot Cyclone en ging deze ter plaatse in de nabijheid van Hr. Ms. Dolfijn ten anker. De commandant instrueerde vervolgens de kapitein omtrent de wijze van vlot trekken, waarop te 23.08 uur werd aangevangen met het over het achterschip van Hr. Ms. Dolfijn vastmaken van de sleeptros aan de sleepboot.

Te 23.49 uur kwam de manoeuvreerrol op post, werd waterdicht gesloten en werd de boegbuiskamer ontruimd. Te 00.01 uur op 19 februari ving de sleepboot aan met trekken in de afgesproken richting 130° en werd vervolgens te 00.02 uur Hr. Ms. Dolfijn achteruit vlot getrokken, waarna het schip in de positie 55°52',6 noord en 05°22',6 west gestopt bleef liggen. Nadat de situatie binnenboord nogmaals goed was gecontroleerd en geen bijzonderheden waren vastgesteld, werd te 00.19 uur de manoeuvreerrol bedankt en de toestand 'waterdicht sluiten' opgeheven.

Te 00.32 uur maakte de sleepboot Cyclone los en deze werd te 01.00 uur bedankt. Hr. Ms. Dolfijn voer vervolgens op eigen kracht, begeleid door de inmiddels gearriveerde sleepboot Deerhound, langs dezelfde route terug naar de basis Faslane, alwaar het schip op 19 februari te 06.44 uur over stuurboord afmeerde aan steiger 3 van HMS Neptune.

Gelet op de vorenstaande feiten en omstandigheden komt de raad tot de volgende conclusie:

I. Het aan de grond lopen van Hr. Ms. Dolfijn is direct veroorzaakt doordat - na een bevolen koersverandering - een foutieve koers wordt gestuurd en dit, door gebrek aan voldoende controle en mede vanwege het niet strikt en zorgvuldig de hand houden aan de voorschriften inzake de uitvoering van roerorders, niet tijdig wordt opgemerkt.

II. Naast deze primaire oorzaak heeft echter nog een aantal nevenfactoren met betrekking tot de gevoerde navigatie tot het ongeval bijgedragen, te weten: **a.**
het bestek is gedurende de opmars - door Inchmarnock Water - tot de Lower Loch Fyne onvoldoende en slordig bijgehouden;

b. hierbij is, in afwijking van het terzake bepaalde in het 'orderboek officieren', geen gebruik gemaakt van alle beschikbare hulpmiddelen, terwijl op de uitvoering van de navigatie vrijwel geen of onvoldoende controle is uitgeoefend.

De raad baseert deze conclusie op de volgende overwegingen:

Ad 1 Ofschoon de juiste toedracht omtrent het misverstand van de opgedragen koers niet met zekerheid kan worden vastgesteld, wegens de terzake niet altijd overeenstemmende verklaringen van de betrokken getuigen, mag met een grote mate van waarschijnlijkheid worden aangenomen:

- dat de officier van de wacht de correcte koersverandering met name 'stuur koers 323' heeft bevolen;
- dat de roerganger deze koers heeft misverstaan - als 303 - en zo ook heeft teruggemeld, de eerste keer direct na de ontvangen opdracht en de tweede maal enige ogenblikken later, toen het schip de nieuwe koers voorlag.

Bij de uitvoering van de roeropdracht is verder gebleken dat:

- de officier van de wacht - bezig zijnde met het nemen van peilingen - beide keren dat de koers door de roerganger werd herhaald dan wel teruggemeld onvoldoende aandacht heeft geschonken aan wat precies werd gezegd waardoor het hem ontgaan is dat er een andere koers werd teruggepraaid dan hij had opgegeven;
- hij bovendien de koersverandering niet, zoals hij had behoren te doen, op het kompas heeft gecontroleerd, noch op de roerverklikker heeft gekeken;
- de onderofficier van de wacht heeft nagelaten de koersverandering bij de roerganger te controleren;
- de roerganger tijdens de koersverandering, toen het schip 10 graden was gedraaid, deze koers niet naar de brug heeft gemeld, wat had moeten gebeuren.

De raad betreurt het dat bij de uitvoering van de koersverandering niet zorgvuldig de hand is gehouden aan de voorgeschreven wijze waarop dit - juist om misverstanden te voorkomen - dient te geschieden (zie Verzameling van verordeningen voor de Koninklijke marine 195 - Voorschrift bevelvoerende officieren zeemacht).

Tevens bevreemdt het de raad dat de officier van de wacht, ook zonder directe controle op het kompas, de verkeerde koerswijziging (20 graden) niet heeft opgemerkt en het hem - op dat moment zich voorbereidend op het nemen van peilingen - niet is opgevallen dat de te peilen punten (onder meer Sgat More Light) naar de verkeerde kant doorzetten.

Ad II a. Omtrent het bijhouden van het bestek is onder meer gebleken dat:

- in de kaart posities voorkomen zonder dat daarbij de tijd en logstand vermeld staan;
- in plaats van het gebruiken van een aangegeven kaartkoers 324°, er gewerkt wordt met een koers van 323°;
- na 18.35 uur in feite geen ware plaatsen meer zijn verkregen, terwijl dit in nauwe vaarwaters, zoals door de commandant is vastgesteld, om de 15 minuten dient te geschieden;
- de laatste positie op kaart 2131 en de eerste positie op kaart 2381 dezelfde coördinaten hebben, doch wat betreft logstand- en tijdsaanduiding onderling niet overeenstemmen, terwijl de

herkomst van de bedoelde positie op kaart 2381 niet duidelijk vastligt;

- de laatst verkregen kaartpositie voor het aan de grond lopen ogenschijnlijk de indruk wekt van een ware plaats te zijn, maar in feite een verbeterde gis weergeeft, welke, gebaseerd op een foutieve peiling en een onjuiste koers volkomen verkeerd ligt;

- de doorgegeven peilingen op een los blaadje papier worden genoteerd, waardoor deze - zoals is geschied - gemakkelijk zoek raken;

- overeenkomstige gegevens uit het brugjournaal en het logboek roerganger onderling verschillen vertonen en een belangrijke koerswijziging zelfs geheel niet in het brugjournaal, en evenmin in het scheepsjournaal, vermeld staat. De raad is van oordeel: dat de onderofficier van de wacht, ofschoon hij een drukke wacht heeft gehad, vooral gedurende het laatste half uur (onder meer in verband met de voorbereidingen voor aflossing van de wacht en het onderwatergaan), zich intensief met de navigatie heeft beziggehouden, doch hierbij te veel op zijn eigenhoutje (eigenrechtig) heeft gewerkt en bij het kaartwerk niet de vereiste accuratesse heeft weten te betrachten; verder, dat de onjuiste kaartpositie van 19.45 uur voornamelijk te wijten is aan een foute peiling van Sgat More Light door de officier van de wacht, en het (onbewust) gebruiken van een verkeerde koers bij het afzetten van het gegist behoud door de onderofficier van de wacht.

Ad II b. Voor wat betreft de officier van de wacht.

Onder de heersende omstandigheden is het bijhouden van het bestek, zonder voldoende zicht van de wal, uitsluitend geschied door middel van visuele peilingen van kustlichten. De radar was weliswaar bijgezet, maar werd niet voor de navigatie gebruikt, terwijl het echolood niet ingeschakeld stond. De officier van de wacht heeft nauwelijks of geen controle uitgeoefend op het door de onderofficier van de wacht bijgehouden bestek. Er op vertrouwend dat het wel goed zou zijn, is hij te veel dichtgevaren op de gevoerde navigatie van de betrokken korporaal en op de door deze verstrekte gegevens, zonder hierbij de zekerheid te hebben - door onvoldoende zicht van het land — de veiligheid van het schip ten opzichte van de kust aan weerszijden zelf visueel te kunnen controleren.

De officier van de wacht heeft verder niet gechecked of de radar, overeenkomstig zijn bedoeding, ook inderdaad door de onderofficier van de wacht regelmatig voor controle op de verkregen positie werd gebruikt.

De raad is van oordeel dat de officier van de wacht:

1. in de gegeven situatie de radar, in overeenstemming met het orderboek officieren, volledig voor de navigatie had moeten inschakelen en hiertoe het navigatieteam had behoren te versterken, aangezien de onderofficier van de wacht - gelet op de geboden snelheid van werken - deze extra taak niet alleen aankon;

2. de heersende zichtomstandigheden, voornamelijk gebaseerd op de goede zichtbaarheid van de kustlichten, onjuist (te gunstig) heeft gewaardeerd en zich hierbij niet voldoende rekenschap heeft gegeven van het latente gevaar - gezien het nauwe vaarwater, de vaart van het schip en het niet gebruiken van de radar en/of echolood - zonder zicht van de wal te varen;

3. door zijn zichtinformatie bij de commandant ten onrechte de indruk heeft gewekt dat er met zicht van de wal (overgang land-water) werd' gevaren en daarnaast controle op de kaart, terwijl in werkelijkheid uitsluitend op de kaart gevaren werd.

Ad II b. Voor wat betreft de commandant.

De commandant, die na 18.05 uur drie maal de algemene positie en de gemaakte voortgang van het schip komt bekijken - tweemaal op het radarbeeld in de radarhut en de laatste maal op de

kaart en vuurleidingradar in de gevechtscentrale -, heeft de gevoerde navigatie niet wezenlijk gecontroleerd. In de mening namelijk dat met zicht van de wal werd gevaren, er zich geen bijzondere problemen voordeden en alles normaal en goed verliep, alsmede in het vertrouwen op het navigatieteam, achtte hij een zorgvuldige controle niet nodig.

Hierdoor krijgt hij te ongeveer 19.47 uur - wanneer hij voor het laatst in de gevechtscentrale zich op de hoogte komt stellen - ten onrechte een gunstige indruk van de situatie en ontgaat het hem dat de ogenschijnlijke ware plaats van het schip in de kaart 'rammelt' en geheel fout is en niet overeenstemt met de positie volgens het radarbeeld, alsmede dat het schip een (20 graden) verkeerde koers voorligt. De raad betreurt het dat als gevolg hiervan een goede kans om het ongeval te voorkomen verloren ging en spreekt er zijn verwondering over uit dat de commandant, achteraf bekeken, van mening blijft een verdergaande controle zijnerzijds op de gevoerde navigatie niet nodig te achten. De raad is van oordeel dat de commandant onder de vigerende omstandigheden:

- 1.** gereede aanleiding had omtrent het zichtbaar blijven van de wal, ongeacht de informatie van de officier van de wacht, een zekere mate van twijfel te koesteren en derhalve dit te verifiëren; zo blijkt namelijk dat, als hij te 17.15 uur de brug verlaat, het zicht bij daglicht reeds matig is (buiig 96), te 17.33 uur de zon ondergaat en het donker wordt, te 18.49 uur de radar wordt bijgezet in verband met een naderende regenbui en kort daarop het voorstoomlicht wordt gedoofd, allemaal aanwijzingen welke duiden op een alles behalve goed, maar eerder slechter wordend zicht;
 - 2.** meer wezenlijke controle had behoren uit te oefenen op de gevoerde navigatie en dat, in ieder geval als hij zich in de gevechtscentrale op de hoogte komt stellen van de situatie op de kaart, een zorgvuldiger controle zijnerzijds had mogen worden verwacht, waarmee geen afbreuk behoefde te worden gedaan aan het gestelde vertrouwen in het navigatieteam, zoals hij vreesde;
 - 3.** er op had moeten toezien dat aan de door hem vastgestelde (goede) voorschriften met betrekking tot het bijwonen van een zo nauwkeurig mogelijk bestek ook strikt de hand werd gehouden, met andere woorden de radar permanent had behoren te worden bezet en benut voor de navigatie en zo nodig tevens het echolood;
 - 4.** de toepassing van het echolood ten behoeve van de navigatie onjuist waardeerde en in tegenstelling tot zijn opinie met dit directe navigatie-hulpmiddel, in het bijzonder bij het aanlopen van de Lower Loch Fyne, diverse keren bij het passeren van de 50-vademlijn, waardevolle en betrouwbare posities verkregen hadden kunnen worden.
- Voor wat betreft het toegepaste navigatiesysteem, te weten officier van de wacht op de brug zonder kaart en de onderofficier van de wacht beneden in de gevechtscentrale met kaart, is de raad van mening dat deze methode, alhoewel blijkbaar algemeen en met goede resultaten in gebruik bij de onderzeedienst, onder de gegeven omstandigheden onvoldoende waarborg biedt voor een veilige navigatie indien hierbij niet voldaan wordt aan twee essentiële voorwaarden, namelijk:
- a.** een goede controle op de gevoerde navigatie van de onderofficier van de wacht;
 - b.** het strikt de hand houden aan de in het orderboek officieren vastgestelde voorschriften omtrent het bijhouden van een zo nauwkeurig mogelijke positie; waaraan het aan boord heeft ontbroken, door een overmaat aan onderling vertrouwen en het gevoel dat in bekend gebied werd gevaren en alles, evenals voorgaande keren, wel goed zou gaan.

De raad kan zich tenslotte verenigen met de door de commandant getroffen maatregelen na het aan de grond lopen, alsmede met de wijze waarop het schip weer werd vlot getrokken. Aldus gedaan door de heren mr. R. Prins, voorzitter, J. G. C. van de Linde, H. E. Rambonnet, leden en J. H. Weijers en H. L. van Beek, plaatsvervangende leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris P. W. C. de Vos.

Uitgesproken ter openbare zitting van de Nederlandse marineraad gehouden te 's-Gravenhage op 18 februari 1975, door de voorzitter mr. R. Prins, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris P. W. C. de Vos.

Uitspraken marineraad:

Na 1973 zijn de volgende ongevallen ter attentie van de marineraad gebracht.

44 Ongeval met Hr. Ms. Zwaardvis op 17 juli 1973 in de Noorse zee waarbij ernstige waterschade is ontstaan in het machinekamercompartiment Uitspraak 12 juni 1974 1.

Bijvoegsel Nederlandse Staatscourant van 14 augustus 1974 nummer 156.

45 Aanvaring tussen Hr. Ms. Noord Brabant en het Britse motorschip Tacoma City op 9 januari 1974 in de Wielingen. Uitspraak 30 september 1974 2.

Bijvoegsel Nederlandse Staatscourant van 11 december 1974 nummer 241.

46 Aan de grond lopen van Hr. Ms. Dolfijn op 18 februari 1974 in de Lower Loch Fyne.

Uitspraak 18 februari 1975 3.

Bijvoegsel Nederlandse Staatscourant van 1 mei 1975 nummer 83.

47 Schadevaring van Hr. Ms. Utrecht met Royal Fleet Auxiliary Tide- flow op 27 januari 1975 nabij Portland.

Marineraad besluit geen onderzoek in te stellen.

1 Zie Jaarboek van de Koninklijke marine 1974, bladzijden 252-266.

2 Zie Jaarboek van de Koninklijke marine 1974, bladzijden 266-275.

3 Zie bladzijden 263-281.



Tot volgende week...

