

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 34 – 6e jaargang – 25 augustus 2023



Van 's Lands Vloot tot Koninklijke Marine (18)
Twee jaar tandarts bij de geneeskundige dienst.
Het verraad van een Oost-Duitse Stasi- agent (2)
Indië reportage 1947 deel 5
Hr.Ms. de Zeeuw 1952 – 1968 deel II
Compilatie Indisch Journaal deel IV
's-Lands schip van oorlog MARS
Groot verlof
Indië onderzoek is niet objectief deel 1
Transitie Hr.Ms. Piet Hein
Smaldeel 5

VAN 'S LANDS VLOOT TOT KONINKLIJKE MARINE (DEEL 18)

Korps Mariniers

Dit embleem, zonder embleemspreuk, is — behoudens enkele kleine wijzigingen — reeds geruime tijd bij het korps Mariniers in gebruik. Het werd als frontplaat van een te dragen mari-niershelm vastgesteld bij Koninklijk besluit van 22 December 1896, waaraan ingevolge Koninklijke machtiging van 20 November 1946 de zinspreuk „Qua patet orbis” werd toegevoegd. Aangezien bovengenoemd Koninklijk besluit slechts de vaststelling inhield van genoemde frontplaat, zonder dat deze frontplaat nader werd beschreven, werd bij Koninklijk besluit van 29 Juli 1955 dit embleem met embleemspreuk als zodanig vastgelegd en bekrachtigd. Vanaf laatstgenoemde datum voert dus het Korps mariniers officieel dit embleem.

Vertaling embleemspreuk: „Zo wijd de wereld strekt”.

Dit was de wapenspreuk van Johan Maurits van Nassau, onder wiens bevelen de mariniers o.m. gevochten hebben in 1672 bij Muiden, terwijl genoemde oranjetelg een der aanvoerders was in de slag bij Seneffe, waar de mariniers zich dusdanig onderscheiden hebben, dat dit feit in hun vaandel wordt vermeld.

VAN BRAAM HOUCKGEEST-KAZERNE

Dit embleem met embleemspreuk is ontleend aan het familiewapen van de generaal-majoor (tit) der mariniers F. A. van Braam Houckgeest, die o.m. van 1 November 1881 tot 1 Mei 1892 commandant was van het Korps Mariniers. Vertaling embleemspreuk: „Zonder verwijt”.

In de van Braam Houckgeest-kazerne, die nabij Doorn gelegen is, vinden de opleidingen plaats van de adspirant reserveofficieren en van de zee-miliciens behorende tot het Korps mariniers, benevens de voortgezette opleiding en verdere specialisatie van al het beroeps- en militiepersoneel. Voorts dient deze inrichting als repatriëring- en uitzendcentrum van alle mariniers.

Het kamp was in zijn oorspronkelijke vorm gedurende de oorlogsjaren in gebruik bij de Nederlandse Arbeidsdienst en heette als zodanig ook: „Nederlands Arbeidsdienst-kamp Woestduin”.

Na de oorlog werd op 1 Maart 1946 het ontruimde kamp overgenomen door de in Amsterdam gevestigde school voor reserveofficieren der mariniers (S.R.O.M.), welke naam drie maanden later werd gewijzigd in „school voor adspirant officieren der mariniers” (S.A.O.M.).

Op 1 October 1946 werd deze naam wederom veranderd, namelijk in „Afdeling Mariniers Doorn”, aangezien het kamp een meer algemene opleidingsbestemming kreeg. Vele jaren bleef deze



Korps Mariniers



Van Braam Houckgeest
Kazerne

naam gehandhaafd, totdat bij beschikking van de Minister van Marine dd. 31 Maart 1955 aan deze afdeling mariniers de officiële naam werd toegekend van: „Van Braam Houckgeest kazerne”. Door haar gunstige ligging, temidden van uitgestrekte oefenterreinen, kan de meer infanteristische taak van de marinier hier naar behoren geleerd worden. Zijn vakmanschap echter, het uitvoeren van landingen, en zijn nautische kennis leert de marinier in het Amphibisch Opleidingskamp op Texel, welk kamp een onderafdeling is van de Van Braam Houckgeest kazerne te Doorn.

De kazerne is genoemd naar Floris Adriaan van Braam Houckgeest (1837—1922). Als kapitein der mariniers werd hem de militaire Willemsorde der 4de klasse verleend voor zijn moedig en beleidvol optreden in de strijd om Commenda tijdens de expeditie in de Golf van Guinea (1869).

Marine Luchtvaartdienst

MARINE Vliegkamp VALKENBURG

Dit embleem is een z.g. sprekend wapen en geeft de naam Valk-en-Burg op duidelijke wijze weer. Bovendien schuilt in dit embleem een zekere symboliek.

De burcht, als beeld van kracht en sterkte en de daarboven op jacht zijnde valk, als beeld van voortdurende waakzaamheid en oplettendheid, symboliseren enerzijds de Koninklijke marine en anderzijds de voor haar onontbeerlijke eigen luchtmacht, de Marine Luchtvaartdienst.

Door beide stukken — de burcht en de valk — van hetzelfde metaal (goud) te houden, wordt bovendien heraldisch de verbondenheid geaccentueerd.

Vertaling embleemspreuk: „En terg mij niet”.



De voor de tweede wereldoorlog in dienst zijnde vliegvelden van de Marine Luchtvaartdienst waren in 1945, na terugkeer in Nederland, niet meer als zodanig te gebruiken. Hierdoor werden de eenheden van de Marine Luchtvaartdienst gestationeerd op het gedurende de oorlog door de Duitsers opgebouwde vliegveld „Valkenburg” nabij Katwijk aan de Rijn, welk veld later aangewezen werd als Marine vliegveld „Valkenburg”.

Na in 1945 begonnen te zijn met enkele PSP startbanen en slechts enkele radio- hulpmiddelen, is het vliegveld in de loop der jaren danig uitgebreid en gemoderniseerd. De PSP startbanen werden vervangen door een tweetal moderne startbanen, waarvan er één onlangs uitgebreid werd tot een lengte van 2400 meter, zodat de modernste vliegtuigen hier kunnen landen en starten. Ook de radio hulpmiddelen en landingsmiddelen (GCA) werden belangrijk uitgebreid, terwijl hangars, werkplaatsen en gebouwen geleidelijk verrezen.

Een groot aantal vliegtuigsquadrans hebben het Marine Vliegveld „Valkenburg” als „thuishaven”, hetgeen niet wegneemt dat verschillende van deze squadrons geregeld van honk zijn. Zij keren echter steeds weer terug naar deze basis, zodat op „Valkenburg” op geregelde tijden een grote verscheidenheid van vliegtuigtypen te zien valt.

De Opsporings- en reddingsdienst wordt geregeld vanaf dit vliegveld. Hiervoor is aanwezig een vliegtuigeenheid, welke het eigenlijke werk doet en een coördinatie centrum, van waaruit het reddingswerk gedirigeerd wordt. Bovendien heeft men steeds contact met andere voor dit reddingswerk aangewezen instanties c.q. eenheden.

Op het Marine Vliegkamp „Valkenburg” zijn o.m. aanwezig een hoofdweerdienst station, dat belast is met de meteorologische voorlichting ten behoeve van alle schepen, vliegtuigen en inrichtingen der zeemacht in het maritieme rayon van de Commandant Zeemacht in Nederland, benevens een grondschool, waar zowel de opleiding plaats vindt van een groot aantal vliegtuigbemanningen als van vliegtuigmakers. Tenslotte treedt dit marine vliegkamp op als gastbasis van het 334 Transport-squadron van de Koninklijke Luchtmacht.

VLIEGTUIGSQADRON No. 2

Het Squadron No. 2 heeft o.m. de onderzeebootbestrijding als taak en zendt daartoe haar vliegtuigen uit in paren. De ene jaagt en de andere vernietigt de onderzeeboot, hetgeen in het embleem wordt weergegeven. Vertaling embleemspreuk: „Ik achterhaal en vernietig”.

Dit Squadron werd na zijn indienststelling op 17 October 1949 uitgerust met acht Firefly vliegtuigen en kreeg tot taak het uitvoeren van verkenningsopdrachten, onderzeebootbestrijding en convooibescherming. Werd in Januari 1950 ingescheept aan boord van Hr. Ms. vliegkamp-schip Karel Doorman voor het opdoen van carrier-ervaring en maakte met dit schip een reis naar de Nederlandse Antillen. In December 1951 werd voor de tweede maal aan boord van Hr. Ms. Karel Doorman een oefenreis naar de West ondernomen, waarbij op de terugreis Casablanca, Algiers, Gibraltar en Lissabon werden aangedaan. Bij oefenreizen in 1952 werden o.a. Rosyth en Kopenhagen bezocht, terwijl het Squadron tesamen met Vliegtuigsquadron no. 4 deelnam aan de grote oefening „Mainbrace”.

Ook aan andere belangrijke oefeningen, zoals aan de oefening „Mariner” in het najaar van 1953 en aan de oefening „Giback” in de eerste maanden van 1954, werd door dit Squadron deelgenomen, terwijl in de loop van laatstgenoemd jaar, wederom aan boord van Hr. Ms Karel Doorman, een oefenreis werd gemaakt naar Canada en de Verenigde Staten. Gedurende de jaren 1955 en 1956 oefende het Squadron in het Middellandse zeegebied en in de omgeving van Engeland o.m. met smaldeel V. In de loop van 1954 werden de verouderde „Fireflies” door „Avengers” vervangen.

VLIEGTUIGSQADRON No. 3

Het Squadron No. 3 bestaat uit jachtvliegtuigen, welke opereren vanaf een vliegkampschip of vliegveld. Hun taak omvat het offensief optreden tegen vijandelijke schepen en vliegtuigen.

De vliegende zeearend geeft de offensieve kracht en tevens de spiedende waakzaamheid van het Squadron weer, terwijl de golvende baren — drie blauwe en drie zilveren, ieder overeenkomend met het nummer van het Squadron — de zee symboliseren, zijnde het gebied waarboven het Squadron opereert. De embleemspreuk geeft op duidelijke wijze de gevoelens weer, waarmee het Squadron is beziel. Vertaling embleemspreuk: „Steeds bereid”.

Dit vliegtuigsquadron werd op 10 Maart 1952 in dienst gesteld. Het heeft tot taak vanaf een vliegkampschip op te treden tegen ten dienste van vijandelijke onderzeeboten opererende



vliegtuigen en bovendien bij te dragen in de luchtbescherming, zowel van het eigen schip, als van het te beschermen verband.

Na de indienststelling verbleef het Squadron tot eind Augustus 1952 op het Marine Vliegveld „Valkenburg” voor het opwerken van de nieuwe vliegers. Hierna werd het tot eind October 1953 in het Verenigd Koninkrijk gestationeerd, waarbij werd geopereerd afwisselend van Britse vliegvelden en vliegveldschepen.

In September 1954 werd het Squadron geplaatst aan boord van Hr. Ms. vliegveldschip Karel Doorman, waarbij aan verschillende geallieerde oefeningen werd deelgenomen.

Van Mei 1955 tot Januari 1957 bevond het Squadron zich op het Marine Vliegveld „Valkenburg”, van waar het opdrachten uitvoerde voor de vloot, terwijl tevens eigen oefeningen werden gevolgd.

Op 2 Januari 1957 werd het Squadron tijdelijk uit dienst gesteld, wegens omscholing op straaljagers („Sea Hawks”).

Het Vliegtuigsquadron No. 3 is uitgerust met vliegtuigen van het type „Seafury”.

VLIEGTUIGSQADRON No. 4

Het Squadron No. 4 is samengesteld uit vliegtuigen, welke opereren vanaf een vliegveldschip en wiens oorlogstaak bestaat uit het opsporen en bestrijden van onderzeeboten. Het embleem beoogt deze taak weer te geven, waarbij het gewenste, uiteindelijke resultaat van de strijd tussen het vliegtuig en de onderzeeboot, gezien uit het oogpunt van de vlieger, wordt aangegeven door de exploderende onderzeeboot.

De embleemspreuk geeft de doelstelling van dit Squadron op duidelijke wijze weer. Vertaling embleemspreuk: „Wij zoeken om te overwinnen”.



Het Vliegtuigsquadron No. 4 werd op 15 Februari 1948 in dienst gesteld, na eerst enige tijd als afdeling opleiding gevechtsvliegers te boek gelopen te hebben. Gevolgd werd met “Fireflies”, die als onderzeebootbestrijdingsvliegtuigen dienst deden. Behalve in Nederland en op Hr. Ms. vliegveldschip Karel Doorman heeft het Squadron ook vele malen vanuit Engeland en vanaf Engelse carriers geopereerd, te weten van Januari tot Juni 1951 vanuit Eglington (Noord Ierland), daarna enige tijd aan boord van HMS Illustrious en HMS Theseus.

In Februari 1954 werden de “Fireflies” vervangen door de inmiddels gearriveerde „Avengers”. waarna het Squadron als eerste in October 1954 met „Avengers” aan boord van Hr. Ms. Vliegveldschip Karel Doorman kwam. In verband met de modernisering van dit vliegveldschip, werden enige korte oefenreizen met HMS Bulwark gemaakt, te weten in October 1955 en Maart 1956.

Momenteel verblijft het Squadron op het Marine Vliegveld „Valkenburg” als opleidings squadron van de onderzeebootbestrijding.

VLIEGTUIGSQADRON No. 8

Het Squadron No. 8 heeft als hoofdtaak de opsporings- en reddingsdienst ten behoeve van verongelukte vliegers. In het embleem wordt de opsporingstaak weergegeven door een speurende albatros, de grootste zeevogel met een zeer groot uithoudingsvermogen, en de reddingstaak door een reddingsboei, welke de vliegende albatros met zich meevoert.

De golvende zilveren en blauwe banen geven tenslotte de zee weer, waarboven het Squadron voornamelijk opereert.

Vertaling embleemspreuk: „Uitkijkend (speurend) breng ik redding”, een spreuk waarmee de taak van het Squadron op duidelijke wijze wordt weergegeven.



Het Squadron bestond reeds in 1950 als transportsquadron in Nederlands Indië, waar met Dakota's werd gevlogen, totdat het in December 1950 uit dienst werd gesteld.

Op 10 Maart 1952 werd Vliegtuigsquadron No. 8 echter weer in de operationele sterkte opgenomen en op het Marine Vliegkamp „Valkenburg” gestationeerd. Het werd uitgerust met vijf „Mitchells” en vier „Sea-otters” en kreeg als hoofdtaak de Opsporings- en Reddingsdienst te verzorgen, welke dienst bij Ministeriële beschikking op 24 Mei 1951 werd ingesteld. Het doel van deze dienst is hulp te verlenen bij luchtvaartrampen in het bevelsgebied van de Commandant Zeemacht Nederland in de meest ruime zin, zoals het opsporen van en hulp verlenen aan overlevenden bij luchtvaartongevallen, schipbreuken en andere rampen.

In Januari 1953 werd de eerste helicopter, de S-51, aan het Squadron toegevoegd. Tijdens de watersnood in Februari 1953 werden vele succesvolle opdrachten uitgevoerd, zoals het redden van personen, het afgeven c.q. afwerpen van voedsel, zandzakken e.d. In Augustus en November 1953 werden de verouderde „Sea-otters” en „Mitchells” vervangen door vier „Harpoons” en drie „Helicopters S-55”, terwijl in Mei 1954 twee „Catalina's” aan de sterkte werden toegevoegd, o.a. voor de opleiding van watervliegers bestemd voor Nederlands Nieuw Guinea en ter vervanging van de „Harpoons”, die in April 1955 werden afgevoerd. Sedert Januari 1956 kreeg het Squadron enkele „Mariners” toegewezen, teneinde op de duur de verouderde „Catalina's” te vervangen. In de strenge wintermaanden van 1956 werden enkele vliegtuigen ingezet om de geteisterde vogelstand in Nederland van voedsel te voorzien.

Bron: 1957



Wordt vervolgd



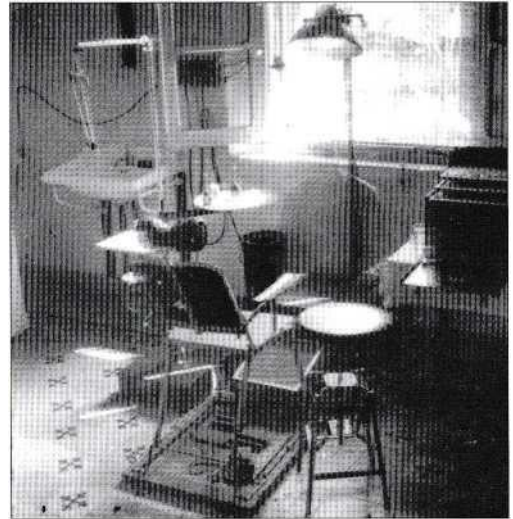
Uit de oude doos

Herinneringen en anekdoten van oud-medewerkers van de tandheelkundige dienst

Twee jaar tandarts in Nederlands Indië

In het kort en voor zover mijn geheugen mij niet in de steek laat, mijn verhaal:

Tandarts bij de mariniersbrigade (van januari '45 tot januari '48). Eind mei 1945 oproep van prins Bernhard aan artsen en tandartsen om zich te melden voor de medische dienst van de op te richten mariniersbrigade voor bevrijding van Nederlands Indië. Het was in juni dat ik via Londen in het transit-kamp Rosneath in Schotland in contact kwam met mariniers. Burgerpak vervangen door battle-dress; rang kapitein. Ik was daar ongeveer twee weken tandarts aan de stoel. Met de Queen Elisabeth (troepen-transportschip) via New York naar marinierskamp Le Jeune USMC in North Carolina. We kochten daar de Amerikaanse mariniers outfit (tropen en winterkleding). Temidden van tientallen Amerikaanse collega's behandelden wij daar de Nederlandse recruten. Half november gingen we aan boord van de 'Noordam' op weg naar Soerabaja. Met collega Pronk werkten wij om de beurt in de tandartsenhut. In januari startten wij op een verlaten rubber-plantage op Malakka onze tandheelkundige werkzaamheden (mobiele apparatuur, generatoren, ze deden het goed). Van de Engelsen mochten wij nog niet naar Soerabaja, dat was pas half maart, dat we onze eindbestemming bereikten. We werkten in het 'marinehospitaal'. Vanuit Amerika hadden we materiaal voor kroon- en brugwerk meegenomen en apparatuur voor kaakfractuur behandelingen (met succes hebben we 19 fracturen behandeld na de eerste politionele actie). Tevens was ik daar in ons vooruitgeschoven veldhospitaal behalve tandarts ook narcotiseur bij operaties. Mariniersposten waren er in Oost Java vele. Genie en motorbataljon hebben voor ons een tandartstruck gebouwd waarin wij onze patiënten her en der konden behandelen. En zo naderde 1 januari 1948 en ging ik per vliegtuig terug naar Amsterdam. Deze twee en een half jaar, een fantastische tijd die ik voor geen goud had willen missen!!



F. van der Veen, tandarts

Het verraad van een Oost-Duitse Stasi-agent

(deel 2)

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

Auteur: Albert J. Vinke

Het werk bij de Stasi en het leven in de DDR begon Stiller al spoedig te frustreren. Hij besloot contact op te nemen met de Bundesnachrichtendienst en wilde met hun hulp de DDR verlaten. Een uitgelezen kans deed zich voor op 30 juni 1974. Stiller werd opgedragen om als "begeleidend supporter" naar Gelsenkirchen te reizen om daar het "DDR-voetbalteam te steunen" in haar WK-wedstrijd tegen Nederland. Deze poging om de eerste contacten te leggen mislukte. Vruchteloze pogingen volgden.

In 1978 leerde hij Helga Michnowski kennen, die in het Interhotel in de wintersportplaats Oberhof werkte. Met haar kreeg hij een intieme relatie. Via haar broer in Coburg (Beieren) legde hij contact

met de Bundesnachrichtendienst. Stiller en Michnowski leverden vanaf dat moment gecodeerde berichten aan de West-Duitse inlichtingendienst. Stiller opereerde onder de codenaam "Schakal", Michnowski onder de codenaam "Borste".

Medewerkers van de Bundesnachrichtendienst hielden via gecodeerde radioberichten contact met hun informanten van de HVA. De vele radioberichten alarmeerden ook de afliuisterdienst van de Stasi. De contra-inlichtingendienst van de Stasi startte een onderzoek naar de onbekende "Schakal". De Afdeling Postcontrole van de Stasi onderschepte een gecodeerde brief van "Schakal" aan een gefingeerd adres van de West-Duitse inlichtingendienst.

Desondanks kon Stiller eind 1978 met behulp van Michnowski documenten op microfilm via de internationale trein naar het Westen smokkelen. Dankzij fouten en onzorgvuldigheden van de West-Duitse inlichtingendienst ging het soms moeizaam en kwamen Stiller en Michnowski in gevaar. Michnowski noemde de West-Duitse agenten later "slapers" en "slappe zakken".



Kantoor van de Bundesnachrichtendienst, een West-Duitse geheime dienst (CC BY-SA 4.0 – Andi Weiland – wiki)



De Stasi kwam Helga Michnowski uiteindelijk op het spoor door de verzending van meerdere poststukken naar het Westen. Onderzoek van de contraspionage van de Stasi leidde langzaam naar een sluitend beeld van de twee agenten die vanuit de DDR berichten naar het Westen stuurden. Tegelijkertijd bereidde de West-Duitse inlichtingendienst de ontsnapping van Stiller, Michnowski en haar zoon voor. Deze dienst stuurde Stiller vervalste identiteitsbewijzen, maar die waren naar zijn mening onnauwkeurig en bij de grens opgevangen. (Stiller had bruine ogen en op de vervalste pas stonden grijze ogen. Ook waren de DDR-stempels op reispassen kort daarvoor van kleur veranderd). Stiller besloot daarop zo spoedig mogelijk uit eigener beweging te vluchten. In de DDR wachtte de doodstraf op hem.

Op 18 januari om 19.00 uur keerde hij na zijn werk naar zijn bureau terug en nam twintig minuten later documenten uit de stalen kast van de secretaresse mee het gebouw uit. Met deze documenten ging hij 's avonds naar station Friedrichstrasse in Oost-Berlijn. Helga Michnowski was samen met haar zoon een paar dagen eerder per trein naar Warschau (Polen) gereisd en wist met hulp van de West-Duitse ambassade, met een nieuwe West-Duitse pas, via Helsinki naar West-Duitsland te ontsnappen. De Stasi werd op het verkeerde been gezet door 's avonds op de West-Duitse tv, in de "Tagesschau", te melden dat Stiller met vriendin en zoon samen waren gevlucht. Michnowski bevond zich echter nog in Warschau. Stiller's echtgenote, met wie hij in scheiding lag, zijn zoon en dochter, liet hij in de DDR achter.

Diepe onzekerheid in, en een intensieve zoektocht door de Stasi, waren het gevolg van de vlucht van Werner Stiller.

De ontsnapping

Direct na de ontdekking van de ontvreemding van de documenten werd een zoektocht ingesteld. Op basis van twee documenten kon de Stasi vaststellen dat een mannelijk persoon op 18 januari 1979, om 21.05 uur de grensovergang van station Friedrichstrasse had gepasseerd. De grenswachten sloten niet uit dat het om Stiller ging. Beiden stelden wel vast dat deze persoon een aktetas en een koffer bij zich had.

Station Friedrichstrasse lag in Oost-Berlijn en was U-Bahn en S-Bahn-station. Hier kruisten treinen elkaar van Oost naar West. Tevens was het grensovergang voor reizigers die met het openbaar vervoer van West-Berlijn naar Oost-Berlijn wilden reizen. Het naast het station gelegen "Tränenpalast" (Tranenpaleis) was het gebouw waar de grenscontrole plaatsvond. Meteen na de bouw van de Berlijnse Muur op 13 augustus 1961 werd het station in meerdere compartimenten gedeeld en met een matglazen- of metalen wand er tussen hermetisch afgesloten. Er liep een onderaardse gang van Oost naar West v.v. Aan deze gang lag een zogenaamde en vrijwel niet zichtbare "diensttoegang" voor spoormedewerkers, geheime agenten en voor het onbespied doorlaten van regeringsautoriteiten. Slechts op vertoon van een bepaald document was zonder identiteitscontrole en zonder douaneformaliteit, doorgang van Oost naar West v.v. mogelijk. Op deze wijze kwamen op 27 juli 1976 vier RAF-terroristen naar de DDR. Op deze manier kwam ook Stiller in West-Berlijn terecht. Even dreigde het nog mis te gaan toen een van de grenswachten opmerkte dat een datumstempel op een van de documenten miste. Stiller wist zich eruit te redden. DDR-agenten in West-Duitsland moesten de resultaten van hun spionage in geheime opslagplaatsen in het westelijk deel van het station achter laten, waar het dan door een agent van de Stasi werd opgehaald.



Markus Wolf in 1989 (Bundesarchiv, Bild 183-1989-1104-040 / Link, Hubert / CC-BY-SA 3.0)

Stiller nam de U-Bahn naar station Berlin Zoo, daarna de U-Bahn naar Reinickendorf en hij verliet West-Berlijn/Tegel met een Amerikaans vliegtuig richting West-Duitsland.

In de loop van de ochtend van 19 februari werd de Wartburg-dienstauto van Stiller op een parkeerplaats bij hotel Metropool in de Friedrichstrasse, tegenover het station, gevonden. Stiller werd op het Bureau van de Federale Recherche, in Keulen en op het hoofdkwartier van de West-Duitse Contraspionagedienst in München/Pullach (Beieren) zeer intensief ondervraagd.

De onthullingen De euforie bij de West-Duitsers kende geen grenzen. Geheime documenten en talloze micro-films sleepte Stiller de grens over. Spectaculaire onthullingen vielen de contraspionage ten deel, vooral die ten aanzien van de identiteit van de chef van de HVA, luitenant-generaal Markus Wolf. Zijn identiteit was onbekend, er was geen foto van hem ooit gepubliceerd. Men toonde Stiller een zwart-wit foto van een alledaagse straat in Stockholm. Onder de bomen wandelde een sportieve midden-vijftiger, naast hem een vrouwspersoon. De foto, opgenomen met een telelens, toonde Wolf met zijn derde echtgenote tijdens een weekeindje uit in Stockholm. In strijd met alle spelregels reisde Wolf met een diplomatenpas over Helsinki naar Stockholm. Hij had zich daarbij ook een doctors-titel aangemeten. Reden voor de West-Duitse

inlichtingen-dienst om deze blijkbaar belangrijke man te volgen. Wolf gebruikte deze reis om zijn echtgenote met het Westen te laten kennismaken, om meubels te kopen, een rondtour te maken en om een porno-club te bezoeken.

De laatste twijfels over de ware identiteit van de onbekende op de foto's verdwenen, toen die aan Stiller werden getoond. De West-Duitse contraspionage, die jarenlang met gering succes Stasi-agenten probeerde te ontmaskeren, boekte nu een spectaculair resultaat. Stiller identificeerde Wolf. Eindelijk had men een foto van “de man zonder gezicht”.



Het Tränenpalast op 10 november 1989, één dag voor de val van de Berlijnse muur (Bundesarchiv, Bild 183-1989-1110-044 / Settnik, Bernd / CC-BY-SA 3.0)

“Bijna naakt” stonden de infrastructuur en de werkwijze van de Stasi voor de ondervragers van Stiller. Dagelijks, uren lang, gingen de verhoren verder en werden de circa 20.000 grotendeels gefotografeerde documenten, kopieën van complete Stasi-dossiers, stapels notities, foto's, lijsten en registers, geanalyseerd. Hij verschaftte een overzicht van een groot deel van de officieren van de geheime dienst, aanwijzingen naar verdere DDR-agenten en inlichtingen over DDR-spionageactiviteiten in wetenschap en techniek. Voorts gaf Stiller informatie over de stand van kennis bij de Russen over het West-Duitse atoom-onderzoekscentrum in Karlsruhe. Stiller gaf de onderzoekers ook een goed inzicht in de machtsstrijd van de SED binnen het ministerie van Staatsveiligheid. Ook de roddels kwamen aan de orde, zoals het vervalsen van het persoonsdossier van de vriend van Mielke's dochter. Ook reizen naar het Westen van de partijtop kwamen aan de orde.

De onzekerheid bij de Stasi over wat Stiller allemaal had verteld, veroorzaakte bij DDR-agenten in het Westen en vooral in West-Duitsland, volledige paniek. De Stasi verloor in korte tijd 70 agenten. Bij tientallen doken ze onder en verdwenen. Meer dan 40 daadwerkelijke of vermoedelijke agenten lukte het op tijd naar de DDR te vluchten. Velen die niet meer konden vluchten werden gevangen genomen. Tegen verdachte DDR-agenten in West-Duitsland werd een proces wegens landverraad aangespannen. Dat uiteindelijk slechts 17 verdachten als spion werden veroordeeld, lag vooral aan het feit dat Stiller niet als getuige voor de rechtbank mocht optreden. Men vreesde wraak van de Stasi. Een dode Stiller had het psychologische succes van het overlopen teniet gedaan.

Bron: 43/2022

HISTORIEK Wordt vervolgd
ONLINE GESCHIEDENISMAGAZINE

Weer twee aanhoudingen in Duitse spionagezaak

KARLSRUHE [DPA] - Het West-duitse persbureau DPA heeft gisteren in Karlsruhe vernomen dat weer twee aanhoudingen zijn verricht in verband met onthullingen van een Oostduitse officier van de geheime inlichtingendienst die naar West-Berlijn is uitgeweken.

De twee nieuwe arrestanten zouden gisteren al op verdenking van spionage voor de DDR worden voorgeleid aan de hoofdofficier van justitie in Karlsruhe.

Door de mededelingen van de Oostduitse officier - volgens nog niet officiële bevestiging Werner Stiller geheten - zijn nu acht personen in de bondsrepubliek beschuldigd van spionage voor Oost-Duitsland.

Krantenbericht over aanhoudingen na het verraad van Werner Stiller - 25 januari 1979, Nederlands dagblad (Delpher)

INDIË-REPORTAGE 1947

Deel 5

BUITENPOSTEN OP JAVA EN SUMATRA.

De doorsnee vooruitgeschoven post, waar Nederlandse soldaten liggen, bestaat uit een onoverzichtelijke stapeling van wrakke bamboehuisjes en wat grauwe legertenten; daartussendoor voeren de met planken versterkte looppaadjes, afvoergeulen van water en de draadleidingen van het benzine-aggregaat (motor voor electriciteits-voorziening). Er is een openluchtkeukentje, een afgeschutte badgelegenheid bij put of kalitje en in de hoeken van de post zijn de latrines.

De grond is oneffen door de krioelende hardgeworden voetafdrukken die herinneren aan de verschrikkelijke blubber van de regentijd. Er staan wat bomen, waaronder stapelingen jerry-cans, lege munitiekistjes en afvaltonnen. Er staan wat voertuigen half in de ondiepe greppel langs de weg, die dwars door het bivak loopt.

Op ongeregelde afstanden liggen de schutters- en mitrailleurputten; midden in het bivak, waar weinig boomgroei is, zijn de zandzakstellingen waarbinnen de mortieren staan opgesteld onder zeildoeken hoezen.

Rond deze kleurloze wereld van honderd bij honderd meter sluit de prikkeldraadafrastering, waar lege sigarettinnetjes in bungelen. Op de hoeken van de stelling staan de schild-wachten, het



geweer achteloos in de armholte en traag slenterend langs de draad of in een wrakke stoel turend over het land.

In de kamponghuisjes en tenten liggen halfnaakte soldaten te slapen; anderen zitten een brief te schrijven aan een kreupele tafel of bladeren verveeld in een tijdschrift. Bij de put wassen soldaten hun kleding en schoenen; onder een boom maken enkelen hun wapens schoon. Bij de keuken



WAKER over velden en kampongs van den kleinen, weerlozen landbouwer. De pelotons-aap is in de nabijheid van de stelling vastgebonden. „Voor de aanspraak” zei de schildwacht.

kringelt wat blauwige rook naar de bomen, ergens speelt iemand op een mondharmonica of rinkelt de veldtelefoon naargeestig in de commandopost.

Vooruitgeschoven post te midden van de verwildering en beklemmende stilte. Overal rondom loert het onzichtbare gevaar; soms kan op klaarlichte dag plotseling het droge sniperschot vallen van enkele tientallen meters buiten het prikkeldraad. In de nacht bonst het verre mortierschot of ratelt een machinegeweer; dan tuimelt iedereen slaapdronken van de

kribben, schiet de schoenen aan, grijpt blindelings naar het gereedstaande wapen en rent naar de alarmstelling. Soms is het bivak omsingeld en soms komt er een aanval.

Elke dag rukt een sterke patrouille uit in het voorterrein en de omgeving, tot aan de demarcatielijn. In ijle colonne of linie, het wapen vurensgeraad, trekt de patrouille door kampong en sawah, steeds bedacht op plotselinge verrassingen. Want dat is het gevaar van dit land, dat onder de uiterlijke bezonkenheid steeds het onzichtbare beest in velerlei vorm blijft loeren.

Soms horen de achterblijvenden in de verte gewerschoten knetteren en het blaffen van een bren. Dan schrikt het bivak op uit de lome dommeling om na het wegsterven van het vuur weer terug te zakken in woordeloze apathie waar toch een zekere onrust in blijft leven: — Gewonden? Nog erger? —

In geestdodende sleur gaat het leven voort langs de vicieuze cirkel van telkens drie dagen: één dag wachtlopen, één dag patrouille, één dag rust. Maandenlang; maanden van steeds onherroepelijk drie dagen. Van opkijken tegen dezelfde gezichten; in hetzelfde primitieve kamertje met de krib en de klamboe, het tafeltje en de lege munitiekist als stoel, het kampong-hondje dat opgroeit van de etensrestanten en de vermoeidheid, die steeds groter wordt. Elk gesprek gaat inhoud en waarde missen.

Misschien krijgen ze eens in de twee-drie weken vierentwintig uur verlof naar de stad. De weg is lang en beroerd; de prijzen niet om te betalen en de afstanden niet om te belopen; de stad is heet en stoffig. Later is er veel verbeterd toen de verlofcentra kwamen. Tussen duizenden mensen, die niet naar hem omkijken en de duim niet opsteken, voelt hij zich eenzamer dan tussen het handvol overbekende gezichten van zijn maats in de post. Bij hen wisten zij van elkaars doodgewone, menselijke verlangens naar een uurtje in huiselijke kring; in de stad ziet hij 's avonds schemerlampen branden in de tuinen en hoort hij jonge meisjes lachen of hij ziet een vrouw, die een kop thee schenkt zoals slechts een vrouw het doen kan. Het gaat niet om het meisje of de vrouw; het gaat om de sfeer.

Maar hij gaat er aan voorbij. En onbewust is hij blij, als het verlof er op zit en de truck met gedoofde koplampen stil staat bij de poort, waar de schildwacht, een kameraad, de Friese ruiter wegwentelt en hij weer opgenomen is in de tredgang van de vicieuze cirkel.

KRANTENBERICHT.

— „In Modjokerto-sector onrustig ...” —

De post bij de jodiumfabriek van Watoedakon ligt in de Modjokerto-sector, de „proeftuin van Linggadjati”, waar wederzijds begrip en vertrouwen-in-prettige-sfeer rijkelijk zijn uitgezaaid. En waar bijna elke dag de plafondkalk van de vloeren moet worden bijgeveegd en de artilleristen van de Mariniers-batterij verzocht, het wat kalmer aan te leggen.

De post bestaat uit een peloton infanterie, enkele mariniers- artilleriewaarnemers, een handvol KNIL-jongens van de Inlichtingendienst, bij elkaar misschien een veertig man.

Het bataljon van dit peloton heeft reeds één jaar onafgebroken in frontlijn gelegen met in dat éne jaar de illusie van tien dagen „ruststelling in de stad”, wat er op neer kwam, dat ze wachtjes moesten kloppen bij gouvernementsbedrijven. Het bataljon heeft het voortdurend zwaar te verantwoorden gehad; er zijn doden gevallen en doorlopend lagen gewonden in het hospitaal. Het bataljon heeft gebieden en plaatsjes bevrijd en is rusteloos bezig geweest. Een jaar lang, zonder adempauze. Als het bataljon is dit peloton bèk-af. Geestelijk en lichamelijk. De voort-durende geestelijke hoogspanning en vermoeienissen van patrouilles en acties liggen als een zware last over de soldaten. Op elke patrouille, die dagelijks ter controle naar de demarcatielijn gaat, wordt hevig geschoten uit alle vuurwapens. Steeds moeten artilleriewaarnemers mee, omdat de tegenstand op eigen gebied zo intens kan zijn, dat slechts de artillerie uitkomst kan brengen. Elke dag worden de terroristen uit de ontredderde kampongs opgedreven tot over de demarcatielijn; geen voetstap zet de soldaat daar over heen. Maar als de patrouille weer keert naar de post, volgen de terroristen op enkele honderden meters afstand. De soldaat noemt dit „thuisbrengen” en is soms verbitterd omdat hij niéts begrijpt van een demarcatielijn, die slechts een hersenschim is en hem op doden en gewonden komt te staan.

Elke ochtend moet de aanvoering van de post naar de hoofd-ravitaileringsweg afgetest worden op landmijnen. Elke ochtend opnieuw, zeven kilometer, voordat de eerste wagen mag passeren. Vaak zijn de kleine bruggetjes in die weg vernield.

Hun bivak bestaat uit enkele employéwoningen met de grauwe, slordige spatten van kogels op de muren; omsloten door prikkeldraad en langs de bijgebouwen en terrasjes en op de erven zandzak stellingen.

Reeds lang is het peloton afgestapt van het normale wachtsysteem van een commandant met vaste bezetting, die langs de posten rouleert. Elke man, kader inbegrepen, loopt elke nacht twee uur door het uitblijven van aflossing en aanvulling. Behalve de dagelijkse patrouille en de twee uren wacht, moet het peloton practisch elke nacht de alarmstelling in, omdat het bivak omsingeld is en er met alle mogelijke wapens, mortieren en soms artillerie, geschoten wordt. Soms is er een aanval in een tastbaar-donkere nacht en vecht iedereen op zichzelf.

Er is een geïmproviseerde cantine; in de slaapkamer van den commandant. Daar zit het peloton 's avonds achter de geblindeerde ramen en deuren bijeen. Er wordt limonade en bier getapt; er zijn zoute pinda's en wat Inheemse koekjes; lectuur die al honderdmaal doorgebladerd is; er staat een piano, die wat vals klinkt, tussen de veldbedden en munitiekistjes. De



chauffeur speelt fantastische boogie-woogie. Als hij op de piano zit te rammelen, halfnaakt en badend van zweet, pistool laag op de heup, in een kleffe atmosfeer van rook en dampende mannenlichamen, krijgt de cantine iets van een Wild-West kroeg met aan de muur: — Don't shoot the pianist; he's doing his utmost —.*) Het peloton, van commandant tot hospik, en de tapper die achter zijn bar vandaan komt, loopt er omheen te swingen met het gekke vingertje in de lucht. Zonder plezier, zonder lachen of zingen, maar met de verbeterde ernst als gold het een ingewikkelde ritus. Het is de waanzin ten top gedreven als dit niet de pathetische ernst is van een handvol oververmoeide soldaten, die zich enkele uren onbewust buiten levensgevaar weet.

Ik hoorde den commandant op een vroege ochtend acht soldaten gelasten zich op ziekenrapport te melden. De kankerende soldaten waren meteen terug: — voor zoveel weken absoluut vrijgesteld van alle diensten —. Het enige, wat zij zeiden was: — Hoe móét dat nou met jullie wachtlopen, zo redden jullie het helemaal niet —.

Dit is geen fantasie-schets. Dit is de post Watoedakon medio Juni 1947; het is nu twee weken verder en vanochtend ontving ik een brief van den commandant van dat bataljon. Hij schreef: — Het is de laatste dagen weer raak, het kostte me twee doden en negen gewonden. Wat een proeftuin van goed begrip en samenwerking!

*) *Niet op den pianist schieten, hij doet zijn best.*

De jodiumfabriek is geregeld omsingeld en bij één aanval zaten ze al tot in de huizen, weet je wel, als je het kamp binnenkomt. Gelukkig zonder verliezen afgeslagen, maar de jongens zijn doodmoe. Ook met mijnen hebben we last. Gisteren is een wagen van ons midden op de dag op weg naar de fabriek op een mijn gelopen, die ze nota bene na het sweepen gelegd hebben. Vijf man tientallen meters er uit geslingerd. wonder boven wonder geen ongelukken

Ik dacht aan de jongens met dat gekke swing-vingertje.
In de kranten stond, dat het onrustig was in de Modjokerto- sector.

VERHUIZINGEN.

Zwaluw, waarheen is Uw vlucht ? —
Geen zwaluw zal antwoord geven;
in onverwachte wendingen scheert hij
weg en is verdwenen.

In de eerste kampong was het een rotzooi, toen zij kwamen; toen zij verhuisden waren de mensen net bezig het volksschooltje op te witten. In de tweede kampong werden ze in den beginne elke nacht beschoten door sluipschutters; toen ze elders heentrokken gaf het kamponghoofd een daverende afscheidsselametan waar ze nog zo bij gelachen hebben. In de derde kampong ... héééé, ... en dan bemerkt de soldaat, dat in alle kampongs waar hij voor het eerst kwam, beklemmende stilte was, vaak verbroken door het lawaai van botsingen. En nog groter wordt zijn verbazing als hij realiseert, dat dezelfde kampongs bij zijn vertrek weer maatschappijtjes zijn

geworden van tevreden, gelukkige mensjes die met hun kinderen spelen en werken op het veld. Dan krabt hij zich over het hoofd en zegt: — Sodemerakel —.

Wij hebben er een andere uitdrukking voor: — Recht en veiligheid —, maar daar krijgt de soldaat een flauwe smaak van in de mond.

Een soldaat schreef: . . . — en zo zijn we dan maar weer verder getrokken. Het is zo langzamerhand ons veertiende of vijftiende standplaatsje, ik ben de tel kwijt geraakt... —



ONZE WAPEN-
BROEDERS,
hoekstenen van de
barrière, die staat voor de
afgrond waarin land en
volk van Indonesië
dreigen te vallen.

Ergens laten ze een makker achter, waar ze aan terug zullen denken. Een pathetische gedenksteen van hun werk.

In elke kampong laten ze een brokje van zichzelf, een stukje levenswerk. Misschien hebben ze nog even een glimp gezien van het resultaat van hun zweet en ploeteren.

Een peloton in Celebes moest vanuit Enrekang verhuizen naar het onbezette plaatsje Sa'bang. De afstand was een paar honderd kilometer en de streek berucht om de infiltraties uit Java. Speciaal werd gewaarschuwd voor een punt, dertig kilometer voor Sa'bang, waar de weg door een vrij diepe kloof voerde; een uitgezochte gelegenheid om vanaf de dichtbegroeide, steile heuvels het convooi met handgranaten en machinegeweren te liquideren. Tien kilometers voorbij de kloof was een brug.

Het peloton verhuisde in drie trucks. Zij deden twee dagen over de lange, eenzame, slechte weg. Toen het convooi de tweede dag het beruchte punt naderde, klom op elk spatbord een soldaat en in topsnelheid en uit alle wapens vurend raasde het convooi door de kloof.

Van verre zagen zij de brug in brand staan; de chauffeurs gingen boven op de gaspedalen staan. Eén sectie stookte meteen door smook en vlammen naar de overzijde; één sectie waaierde als rugbeveiliging uit en de rest werkte als paarden en met alle middelen om de brug te redden. Het lukte en toen zoveel mogelijk bagage was uitgeladen konden de trucks onder ademloze spanning over de smeulende, druipende brug rijden en de overzijde bereiken.

Diezelfde nacht brandden geïnfiltreerde benden de brug geheel af en het peloton was voorlopig afgesneden van alle verbindingen met de hoofdpst.

Een brigade moest een groot gebied langs de convooi-weg Batavia—Bandoeng overnemen van de Brits-Indiërs.

De postjes waren kleine punten die verloren gingen in het onmetelijke rood-witte gebied rondom. Door de houding van de Brits-Indische beveiligingstroepen heerste er een wanordelijke toestand. Overal zwierven omvangrijke benden rond, die de bevolking intimideerden, de convooien aanvielen, landmijnen in het wegdek begroeven en nachtelijke aanvallen deden op de posten. Toen bekend werd, dat de Nederlandse troepen zouden komen, dwongen de benden de bevolking de kampongs te verlaten en pasten zij de praktijk van de verschroeide aarde toe. De omvangrijke Chinese gemeenschap van de stad Tjiandjoer werd met een gewelddadige dood bedreigd.



Laat in de middag bereikten de convooien hun posten; de brigade was niet op volle sterkte; zo moest bijvoorbeeld nog één bataljon komen, dat door de lucht naar Bandoeng vervoerd zou worden en vandaar uit per truck verder gebracht worden naar de plaats van bestemming.

De verhuizing vond plaats over diverse drukke, vermoeiende dagen. De voormalige Brits-Indische kwartieren bleken geheel te zijn uitgewoond; er was geen venster meer heel, deuren waren ingetrapt, elektrische leidingen vernield en weggerukt, het meubilair meegevoerd en de putten verontreinigd. De doodvermoeide troep maakte zich gereed voor de komende nacht; er was geen sprake van rust, want door de onvoltalligheid van de brigade moest met alle krachten gewoekerd worden.

Het stafkwartier was gevestigd in een post in de onmiddellijke nabijheid van Tjiandjoer. Toen kwamen de berichten binnen over de situatie, waarin de Chinese bevolking van Tjiandjoer verkeerde, terwijl de TNI voorbereidingen trof hele stadswijken in brand te steken. Het was een kwestie van luttele uren. Hoewel de troep oververmoeid was en er praktisch geen krachten gemist konden worden, werd niet gearzeld. Iedereen, die gemist kon worden, pakte geweer, sten en bren, stopte een handvol kaakjes in de broekzak en vulde de veldfles en meldde zich; administrateurs, fouriers, facteurs, chauffeurs, een handvol infanteristen en wat Militaire Politie, bij elkaar nog geen honderd man, terwijl positieve berichten wezen op de aanwezigheid van ruim duizend goed gewapende TNI-soldaten in Tjiandjoer.

Bij de eerste huizen brak de hel reeds los. De jongens vochten om elke meter grond, namen huis na huis, ergens vloog een eigen brencarrier op een landmijn, overal sloeg het verwoede vuur hen tegemoet: uit de huizen, van de daken, uit bomen en struiken, van elk erf en uit elke hoek. De avond viel, maar onverminderd bleef de strijd voortduren. De onzen drongen overal doorheen, elke man vocht op zichzelf en om zijn leven; zij wisten de Chinese wijk te nemen en hielden die heel de lange, afschuwelijke nacht onder voortdurende beschietingen en aanvallen bezet. Ze waren van alle zijden ingesloten en af en toe waren er verbitterde gevechten van man tegen man. In allerijl werden de volgende dag compagnieën van het vliegveld van Bandoeng naar Tjiandjoer gedirigeerd en in de strijd geworpen. Zij kwamen eerst in de middag ter plaatse, maar Tjiandjoer was nog steeds in onze handen.

Dagen en nachten daarna werd Tjiandjoer nog van alle zijden lastig gevallen door sluipschutters en aanvallende benden. Maar de gestoorde verhuizing kon toen doorgaan.

Dan staat er in het rapport: — Dislocatie brigade voltooid —.

Natuurlijk hebben niet alle verhuizingen een dergelijk verloop. Evenmin zijn deze drie gevallen uitzonderingen. Maar steeds weer zal de soldaat zijn kist en plunjezak onder het veldbed vandaan

halen en de foto's van muren of bamboe-wand; hij zal de ketting waarmee zijn aapje aan een boom vastzit, losmaken, alles op zijn rug laden en verder trekken langs het ongewisse pad.

WORDT VERVOLGD



Levensloop Hr.Ms. De Zeeuw deel II

Donderdag 3 mei 1951 Overdracht en indienststelling

Te 15.45 uur plaatselijke tijd worden de scheepsdocumenten en overdrachtspapieren van beide fregatten door de Amerikaanse schout-bij- nacht Howlet Thebaud USN overhandigd aan de luitenants ter zee der eerste klasse J.A.Bientjes en F.J.Kroesen. Buitengewoon gezant Dr.J.G. de Beus en marine-attaché KLTZ H.A.W. Goosens zijn daarvan getuige.

Intussen is aan boord van de Eisner het "jongens bij de vlag" gefloten. Te 15.55 uur klinken achtereenvolgens de signalen en het commando: "Geeft acht, front maken naar de vlag" en "Vlag, geus en wimpel hissen!" Zodra dezen voorgehesen zijn, valt een U.S.Navy Band, die op de pier staat aangetreden, met het Wilhelmus in. Na het signaal "doorgaan" richt LTZ1 Kroesen

zich tot de, volgens "Alle hens voor de boeg" aangetreden bemanning en verklaart het bevel over Hare Majesteits De Zeeuw te aanvaarden. Na een korte toespraak stelt hij vervolgens de eerste officier LTZ2 C.H.A. Hartman, het hoofd machinekamer LTZT2 J.L.M. Hermans en de chef d'equipage schipper A.van der Linden aan de bemanning voor en draagt een ieder op hen in hun functie te erkennen en te eerbiedigen.

Daarna geeft hij het woord aan de heer J.Lester Eisner. Deze schetst in het kort de historie van het schip en memoreert dat het fregat was vernoemd naar zijn gesneuvelde zoon. Tenslotte wenst hij de opvarenden een behouden vaart toe.

Ofschoon het intussen bijna "vastwerken" is, wordt traditiegetrouw "zondagse dienst" gepraaid. Een soortgelijke ceremonie als boven beschreven heeft tegelijkertijd aan boord van de Stern plaatsgevonden. Zij is als Hr.Ms. Van Zijll in dienst gesteld.

Na de overdracht verhuist het Nederlandse marinepersoneel van de Frazier Barracks naar de twee fregatten. De meeste korporaals en manschappen worden voor het eerst geconfronteerd met "vaste tampatjes" aan boord van een schip. Geen gedoe meer met kooien (hangmatten) sjoeren! Ofschoon met slecht weer op zee een langsscheeps opgehangen kooi z'n voordelen heeft....

Boston Naval Shipyard 3 mei 1951



Rear Admiral Howlet Thebaud USN overhandigt de scheepsdocumenten aan beide commandanten.

Ook nieuw is het cafetaria-systeem dat op alle Amerikaanse oorlogsschepen wordt toegepast. Bij de inrichting van de schepen is daar rekening mee gehouden, zodat ook de Koninklijke marine dit systeem moet handhaven. Men schaft dus niet volgens het beproefde "bakken"- systeem. De komende weken zullen benut gaan worden met diverse lessen, instructies en oefeningen voor alle dienstvakken en rangen en standen. Ook wordt personeel naar speciale applicatiecursussen gestuurd ten einde bekend te geraken met alle facetten van het schip en het daarin toegepaste apparatuur.

Donderdag 17 mei 1951 Vertrek Boston.

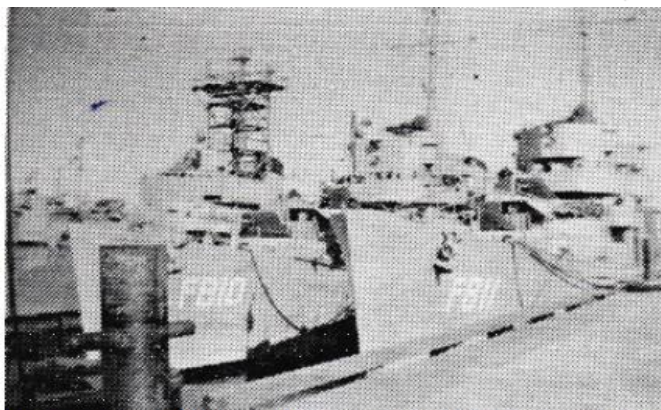
Op de dagwacht ontbochten De Zeeuw en de Van Zijll en verlaten met behulp van twee sleepboten de Dockyard. Voor het eerst gaan de fregatten onder Nederlandse vlag naar zee!

Zij stomen *) door North Channel naar Massachusetts Bay en vervolgens naar Cape Cod Bay. Hier worden de kompassen gecompenseerd, de asdic en radar beproefd en gecalibreerd en diverse manoeuvres uitgevoerd om onder meer het technisch personeel adequaat te leren omgaan met de voortstuwingsinstallaties en de energievoorziening.

**) Ofschoon het werkwoord "stomen" eigenlijk niet van toepassing kan zijn op dit type fregat – het wordt immers diesel-electrisch voortgestuurd- wordt dit figuurlijk taalgebruik gemakshalve gehandhaafd !*

Donderdag 17 mei 1951 Aankomst Boston.

Op de platvoetwacht arriveren de fregatten weer in de Boston Naval Shipyard en meren met behulp van sleepboten af aan pier 9. De Zeeuw langsij de Van Zijll.



De Zeeuw (F810) en Van Zijll (F811) aan piers 9 van de Boston Naval Shipyard, mei 1951.

Zijll die intussen aan pier 1 ligt afgemeerd. liggen, zodat er kan worden gepassagierd. Er wordt zelfs speciale weekeinde-permissie verleend!

Het weekeinde blijven de fregatten binnen



Vrijdag 18 mei 1951 Vertrek Boston.

Beide fregatten verlaten op de voormiddag de Shipyard en stomen via de Massachusetts Bay de Atlantische Oceaan in. Eenmaal in open zee worden diverse rollen gerepeteerd, gevechtswacht gelopen en een aantal scheepsbeveiligingsoefeningen afgewerkt. Tijdens de donkere wachten wordt het geblindeerd varen beoefend.

Zaterdag 19 mei 1951 Aankomst Boston.

Te 13.00 uur meert De Zeeuw langsij de Van

Dinsdag 22 mei 1951 Vertrek Boston.

Op de dagwacht vertrekken beide fregatten weer naar zee om gezamenlijk en individueel te oefenen. "Boetje pikken" bij de oefening "Man over boord" wordt onder meer diverse malen uitgevoerd zodat er behoorlijk gemanoeuvreed wordt. Maar ook de

"Ankerrol-procedure" wordt aan de praktijk getoetst.

Dinsdag 22 mei 1951 Aankomst Boston.

Aan het begin van de eerste wacht keren beide Nederlandse oorlogsbodems terug in de Boston Naval Shipyard en meren af langs pier 1.

Donderdag 24 mei 1951 Vertrek Boston.

Op de voormiddag vertrekken De Zeeuw en de Van Zijll vanuit de Shipyard en stomen via de President Road en North Channel de Massachusetts Bay in. Intussen is er "zeewacht" gepraaid en dat betekent dat het na het middagschaften tot 14.00 uur rusten is! Maar na de thee wordt aangevangen met rollen

repeteren en het uitvoeren van diverse scheepsbeveiligingsoefeningen.

Op de tweede platvoetwacht gaan beide fregatten in de Cape Cod Bay ten anker en wordt "verlichte zeewacht" gepraaid.

Vrijdag 25 mei wordt te 07.00 uur het anker gelicht en stomen beide schepen om de zuid. Op de voormiddag wordt nog "rood en blauw sluiten" beproefd.

Zaterdag 26 mei 1951 Aankomst Norfolk, Virginia.

De twee Nederlandse fregatten stomen op de voormiddag de Chesapeake Bay in en varen vervolgens op loodsaanwijzingen door de Hampton Road naar de U.S. Naval Base Norfolk. De Zeeuw meert met behulp van sleepboten af langs zij de zojuist afgemeerde Van Zijll.

Gedurende drie weken zal in de Chesapeake Bay een oefen- en opwerkprogramma worden afgewerkt onder toezicht van Amerikaanse marinedeskundigen. De eerste week worden cursussen voor de bemanning gehouden, waarop vaar oefeningen volgen.

Nu is het zaak de Amerikanen te laten zien dat de Nederlandse Jantjes, ook al vormen zij een bemanning die als gevolg van personeelstekorten*) uit slechts iets meer dan de helft van de normale sterkte (209 koppen) bestaat, door hun zeemanschap en hun onverminderde werklust in staat zijn met deze fregatten om te springen alsof zij er al jaren mee hebben gevaren!



SHIP'S COMPANY — HNMS DE ZEEUW (equipage)

Linden, A. v. d.	Bal, A. K.	Duk, A.
Wal, H. v. d.	Aries, P. C.	Hogendoorn, N.
Ester, R.	Faber, J.	Meurs, W. J. A.
Hoog, J. de	Mertens, J. F.	Daal, P. J. v.
Verveer, J.	Vleggeert, C. P.	Jager, J. de
Ferron, B. M.	Gent, A. v.	Iwaarden, C. H. v.
Zijl, J. G. A. v.	Hermans, W.	Kole, J. H.
Jansen H.	Kluinhaar, L.	Langedijk, C. G.
Kooperen, H.	Kwaadsteniet, A. de	Nolten, J. D.
Leltz, F. G.	Mulder, J. K.	Soerland, W. B. v.
Polak, J.	Schilder, B. J.	Lammerts
Visser, G.	Wouters, H. J.	van Bueren, R.
Heinen, H.	Lourens, H.	Smit, A.
Mos, D. B.	Witteveen, W. H.	Neef, J. C. de
Onderstal, D.	Stelt, A. v. d.	Schouten, P.
Bruinsma, J.	Lierop, J. E. F. v.	Croes, L. M.
Drenthe, M. E.	Dijk, C. L. v.	Koekkoek, J. F.
Bakker, J. C. T.	Does, G.	Ettikoven, G. v.
Freriks, H.	Kohlmeijer, W. H. C.	Pieters, M.
Scheffers, T. C.	Smouter, A.	Zweers, G.
Knoeff, M.	Peters, J. G.	Bosma, D. W.
Terpstra, K.	Vos, J.	Visser, P.
Hartog, L.	Schrage, W. J.	Duinhouwer, A.
Emond, F. X.	Kleibrink, P. J.	Koelmeijer, J. H.
Meeberg, G. J. A. v. d.	Nagel, G.	Rouwhof, A. H.
Schaik, J. T. A. v.	Deeder, A. H.	Guis, H. G.
Bergen, A. A. v.	Reurts, J. C. H.	Diejen, H. W. v.
Floor, H. J. G.	Smit, B.	Belt, J. A. C.
Wielstra, B.	Kroon, G. A. A. de	Dijk, W. E. v.
Jansen, W. H.	Lent, H. v.	Maas, J.
Tesselaar, W.	Vliet, W. H. v.	Pelt, A. v.
Lijssenaar, D.	Vos, IJ.	Boer Rookhuizen, D.
Kessel, J. v.	Ridder, B. G. de	

Amerikaanse officieren en onderofficieren, die zich tijdens deze oefeningen en manoeuvres aan boord van De Zeeuw en de Van Zijll bevinden, hebben zich daarvan kunnen overtuigen. Hun rapporten aan Captain Comp USN, de commandant van het trainingscentrum in Norfolk, zijn uiterst complimenteuz en waardierend.

"Wij hebben in dit commando al heel wat bemanningen van bondgenoten helpen opleiden, doen proefvaren, of manoeuvres laten maken met de oorlogsschepen die wij hun uit ons surplus hebben kunnen verstrekken"

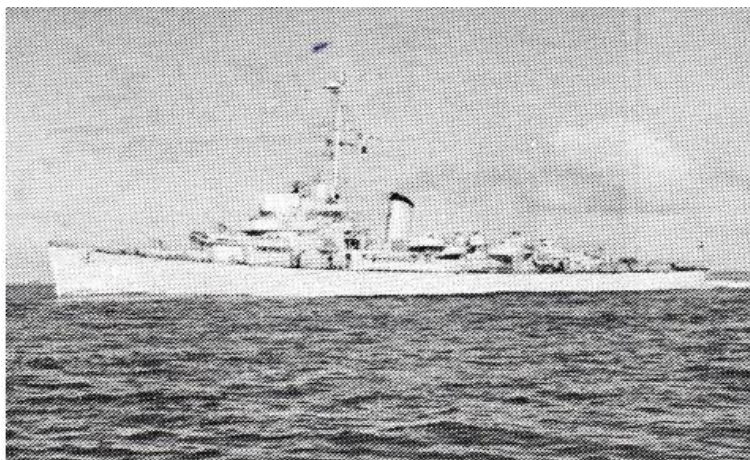
zei Captain Comp,

"Dit is voor de U.S. Navy een interessante en aangename ervaring geweest. Het is werkelijk moeilijk voor ons om qua zeemanschap onze bondgenoten met elkaar te vergelijken.

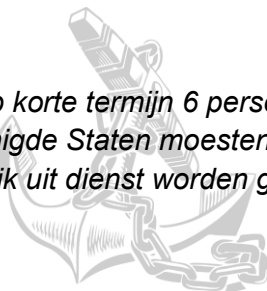
Maar er is geen twijfel aan, dat de bemanningen van de zes Nederlandse fregatten, de eer van hun land en vakmanschap van hun marine uitzonderlijk hoog hebben gehouden. Uw marinepersoneel kent zijn vak van haver tot gort!"

aldus de Amerikaanse kolonel.

**) De marine was totaal onvoorbereid om op korte termijn 6 personeelverslindende DE 's te moeten exploiteren. Toen deze schepen uit de Verenigde Staten moesten worden opgehaald, moest het vliegkampschip Hr.Ms. Karel Doorman tijdelijk uit dienst worden gesteld om voldoende "overtocht-bemanningen" samen te kunnen stellen!*



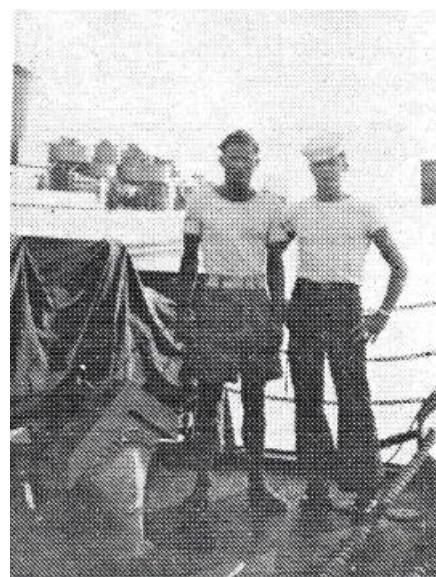
Hr.Ms. De Zeeuw in Shesapeake Bay.



Er wordt, één avond, een verduisteringsoefening gehouden, die zo efficiënt verloopt dat men ijlings maar de "oorlogssituatie" als voorbij verklaart, ten einde in de Chesapeake Bay geen gevaren voor de scheepvaart te veroorzaken.

De volgende dag spitst men zich toe op gezamenlijke oefeningen tussen De Zeeuw en de Van Zijll, voorafgegaan door draadloos overleg tussen beide commandanten. Eerst moet er een olielijn van De Zeeuw worden overgeheveld naar het andere fregat; enige uren later drijft de Van Zijll stuurloos op de hoge zee en moet De Zeeuw te hulp snellen om het zusterschip op sleeptouw te nemen.

Gedurende de binnenligperiodes van de fregatten kan er natuurlijk gepassagierd worden. Vanuit de Base worden door de opvarenden diverse uitstapjes en bustochten gemaakt. Onder meer naar Williamsburg en Appomatox waar generaal Lee zich in 1865 overgaf aan generaal Grant. Een aantal bemanningsleden wordt door Amerikaanse families bij hen thuis uitgenodigd en maken met hen leuke tripjes.



Tussen de dieptebommenrekken met een "leading seaman"



Schrijver dezes als korporaal-
elektromonteur

Men kan zich overigens op de basis zelf voor weinig geld uitstekend vermaken; de Naval Base beschikt over een eigen strand, goedkope cantines en bars en niet te vergeten de accijnsvrije PX-Store waar van alles te koop is.

Vrijdag 15 juni 1951 Vertrek Norfolk.

Direct na het ochtendbaksgewijs ontmeren de fregatten en stomen de marinehaven van Norfolk uit de Chesapeake Bay in. In de baai aangekomen koersen de schepen bakboord uit de baai verder in en op de eerste wacht, ter hoogte van Havre de Grace, gaan zij ten anker.

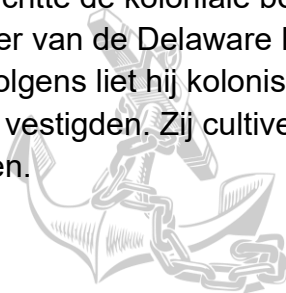
De volgende morgen hieuwen de schepen om 06.00 uur het anker en stomen vervolgens het Chesapeake and Delaware Canal in.

Zaterdag 16 juni 1951 Aankomst New Castle, Delaware.

Te 09.00 uur varen beide schepen bij Delaware City het kanaal uit en stomen de Delaware River in. Met koffiedrinken komen zij ten anker bij New Castle. De Nederlandse oorlogsbodems zullen hier het Koninkrijk der Nederlanden vertegenwoordigen bij de viering van het driehonderdjarig -The Tercentenary- bestaan van dit stadje.



In juni 1651 stichtte de koloniale bewindsman Peter Stuyvesant, aan de westelijke oever van de Delaware River, een fort dat hij Fort Casemir noemde. Vervolgens liet hij kolonisten overkomen die zich om het fort in houten huizen vestigden. Zij cultiveerden het achterland en dreven handel met de indianen.



WORDT VERVOLGD

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



DEEL IV 10-04-1948 HR. MS. KORTENAER DOOR DE ZUILEN VAN HERCULES

Afrika en Europa in één blik

Leeuwarder courant : hoofdblad van Friesland 28-04-1948

10 April

Eergisteren zijn we tegen de avond uit de haven van Lissabon vertrokken, nagewuifd door een kleine, doch ganse selectie dames, deel uitmakend van de Hollandse kolonie.

De 9e April geeft ons zon en een heerlijke, pittige temperatuur. Er worden verscheidene oefeningen op het schip gehouden, doch ik denk dat het een plezier is voor de jongens om onder dergelijke omstandigheden te moeten werken.

Later passeren we Cadiz en de kust van Andalusië wekt romantische herinneringen op aan tijden, die men zich in onze atoom-energieperiode nog maar nauwelijks kan voorstellen.

De kust wordt hoger. Tegelijk ook wilder, rauwer. Het is de kust die straks zal ombuigen bij een ontzaglijk bergmassief: Gibraltar. Nóg verder loopt een soort zilverig lint hoog door de hemel. Het is geen lint... het zijn de toppen van het Afrikaanse hooggebergte. Het besef dat hier twee werelddelen zichtbaar zijn geeft me een zeer merkwaardig gevoel. Afrika en Europa samen onder handbereik. Samen in één blik te omvatten.

Iedereen die gemist kan worden bij het werk staat aan dek als de Zuilen, van Hercules gepasseerd worden, zoals vaarders in de Oudheid de Straat van Gibraltar noemden. Het is een beetje heilig en dat is jammer voor de fotografen die aan boord zijn. Het is zonde om er een dure film aan te wagen.

Met de harde stroom méé nemen we afscheid van de Atlantische Oceaan en als we de Straat doorjagen worden we vergezeld door een troep meesnellende dolfijnen, die als bevallige herauten de Kortenaar de oude wereldzee inloodsen.

Grimmig en ongenaakbaar verrijst de Rots, de klomp steen die gedurende eeuwen een der sleutels was der Britse Heerschappij. Grimmig en ongenaakbaar... en ineens begint ergens tussen al dat rotsgesteente een sein te flappen. Het is een sein voor de Kortenaar die verzocht wordt z'n visitekaartje eens te laten zien. En dat doet de Kortenaar, omdat de Rots Gibraltar Brits territorium is, omdat John Bull en alleen hij, er te bevelen heeft.

De Europese kust verwaazigt in de loop van de dag, maar niet dan nadat ik sneeuw en ijs gezien heb. Tegen de avond loopt een leerling van de brug naar mijn hut en deelt namens de navigatie-officier mede dat „de cassiere" zichtbaar is en alsdat ik maar dadelijk moet komen. Ik begrijp er niets van en laat de leerling tot driemaal toe herhalen dat er een cassiere voor me staat te wachten op de brug ...

De leerling knikt krampachtig Instemmend. Als ik de brug opgerend ben, blijkt, dat de navigatie-officier me heeft laten roepen om de eeuwige sneeuw te aanschouwen op de wilde toppen van de Sierra Nevada, die langzaam oplossen in de avondhemel.

De weerberichten vertellen, dat het in vrijwel heel de wereld allerberoerdest weer is en vannacht kregen we een staartje van een of andere depressie te verwerken. We hebben echter één voordeel: het schip slingert nu niet meer, het stampert alleen.

Het stampert zelfs aanzienlijk als het morgen wordt. Geen Middellandse Zee, zoals ik die ken van ansichtkaarten, maar een nogal grijs en grauw en triest geval. Stuifwater tot een meter boven de brug. En de neus van de Kortenaar begraaft zich iedere 2 minuten in een berg zeesop.

Het is geen stormweer, maar wel ruw en er blijken weer verscheidene evenwichtsorganen te zijn van opvarenden die aan 't saboteren slaan. We varen een tijdje gelijk op met een Franse jager, die soms verscholen gaat achter overkomend water. De chef machinekamer heeft me drie dagen geleden verteld, dat we na Gibraltar een „olie-zeetje" zouden krijgen, maar dit blijkt toch wel een bedrieglijke voorstelling van zaken geweest te zijn.

Er komt afwisseling In de vorm van Amerikaanse vlootten, bestaande uit een machtig vliegkampschip en een paar jagers. „Hij barst van de vliegtuigen", merkt een seiner op en zo is het. Het schip staat er vol mee en je begrijpen dat er iets zit in het alleen maar aanwezig doen zijn

van zulk een kleine maar tegelijk zo formidabele strijdmacht. Een uur later is het smaldeel door de kim verzwolgen Er is nog even geseind. Over en weer vroegen we aan elkaar namen en bestemming. De Yanks gingen naar Gibraltar. Wij naar Malta.

De zee slecht iets af en we hopen, dat het tegen de avond een beetje zal opklaren...

Dat beetje opklaren vindt inderdaad plaats en betekent dat er zich prompt een Zaterdagavondstemming gaat manifesteren, bestaande uit schoongeboende body's, versopgestreken kuiven en een indrukwekkend aantal stukken plunje, uitwaaiende op de bak. In het manschappenverblijf achteruit klinken romantische klanken op: de band samengesteld uit banjo, mandoline en mondharmonica, speelt Indische en Hawaïï-liedjes en zingt of neuriet de refreinen mee.

De zee is donker en vliegt voorbij 't schip. Er staat een harde stroom en er zit nog steeds behoorlijk wat beweging in het schip. De schuimmanen van het Kortenaer-paard waaien hoog op en het zout voel je prikken op je gezicht. In het schijnsel van een deklicht schrijven twee stokers naar huis. Overmorgen zullen in Malta de brieven gepost worden. Ja, er staan twee goede dingen te wachten: morgen is het Zondag en overmorgen liggen we voor Malta.

WORDT VERVOLGD

's-Lands schip van oorlog MARS (1778-1781)

De achttiende eeuw van de Republiek der Verenigde Nederlanden kabbelde qua zee strijd vrij saai voort. De Gouden Eeuw en de grote welvaart waren voorbij en de Republiek was zijn toonaangevende rol op de wereldzeeën kwijtgeraakt aan Engeland en Frankrijk. Oorlog was duur en men probeerde dan ook van iedere internationale strijd weg te blijven. Dit leek richting het einde van de achttiende eeuw goed te lukken, tot 1781.

Het Rotterdamse oorlogsschip Mars was in de relatief vredige zomer van 1780 naar St. Eustatius vertrokken. In de Republiek bestond er nog geen landelijke marine en de zeemacht was ondergebracht bij de grote admiraliteiten van Amsterdam, Rotterdam, Zeeland en de veel kleinere van Hoorn en Friesland die gezamenlijk de landsverdediging deden maar autonoom bestuurd werden. De equipage, 418 man sterk, waaronder 75 soldaten, werd voornamelijk gevormd door lieden uit Zuid-Holland, vooral uit de steden Rotterdam, Dordrecht, Leiden, Gouda en Den Haag, terwijl onder de soldaten ook een grote groep Duitsers zat. De term 'marinier' bestond nog niet maar de krijgslieden werden ingeschreven als 'soldaat' en kregen 10 gulden per maand betaald, een gulden minder dan een matroos.

De Mars was naar het Caribisch gebied gestuurd om het eiland van St. Eustatius te beschermen tegen Engelse kapers. Sinds de Amerikaanse onafhankelijkheidsoorlog werd er op St. Eustatius veel geld verdiend door de neutrale Hollandse status, waardoor het eiland met de typerende vulkaan, de Gouden Rots werd genoemd. Er lagen voortdurend tussen de honderd en tweehonderd handelsschepen bij het eiland. Engeland trachtte Amerika via embargo's af te sluiten van de buitenwereld maar via St. Eustatius werd het land voortdurend bevoorrad en bewapend en dat was Engeland steeds meer een doorn in het oog.

Engelse kapers probeerden Amerikaanse, Franse en Spaanse schepen te nemen rond het eiland en waren brutaal genoeg om zelfs op de rede hun slag te slaan.

De Mars, onder leiding van schout-bij-nacht Willem Crul kwam in september 1780 aan en dit was tegen het zin van Crul. Hij had liever het orkaanseizoen vermeden en zijn angst werd werkelijkheid toen begin oktober een orkaan een groot deel van het Caribisch gebied verwoestte. De orkaan die later bekend zou staan onder de naam *De Grote Orkaan van 1780*, eiste meer dan 20.000 levens en honderden schepen vergingen. Op sommige eilanden stond geen huis meer overeind.

St. Eustatius kreeg niet de volle lading maar de storm zorgde wel voor enorme schade op land en verschillende schepen op de rede en er omheen vergingen.

De Mars was echter tijdig gevlucht van de rede en door de storm die drie dagen duurde was het steeds verder van het eiland verwijderd. Het voer uiteindelijk naar het Franse Martinique om vers water in te slaan en enkele reparaties te verrichten. Toen het schip op St. Eustatius terugkeerde bleek er bericht door gouverneur De Graaff naar

Holland te zijn verstuurd dat het schip waarschijnlijk verloren was gegaan. Dit noopte veel bemanningsleden een brief te schrijven naar huis dat zij gezond en wel waren.

Deze brieven, aan boord van Hollandse handelsschepen, werden echter grotendeels onderschept door Engelse kapers en werden in beslag genomen en gearhiveerd. Hierdoor zijn er meer dan vijftig brieven van bemanningsleden bewaard gebleven en ze geven een unieke kijk in het leven aan boord van niet alleen officieren, maar ook de gewone zeelui zoals matrozen, soldaten en scheepsjongens.

Op 10 november 1780 schreef matroos Jan Roozendaal een brief vanaf Sint Eustatius naar zijn verloofde Margaretha Botvis in de Wijnstraat bij de Nieuwenburg te Dordrecht:

“Eerwaarde zeer geliefde en zielsliefhebbende lief. Ik vind het mijn plicht u een brief te schrijven omdat ik door de zegen van de Heer nog in goede gezondheid ben. Wij hebben zeer zwaar weer gehad en zijn door God's zegen miraculeus bewaard gebleven. Ik wens dat de goede God ons verder mag beschermen in dit warme land want ik verzweet al mijn kracht en dan ook nog dat slappe eten.”

Ook de uit Gouda afkomstige Bartholomeus Kok schreef naar zijn vrouw (Wilhelmina Vuurens, dochter van een zilversmid op de Turfmarkt): *“Eerwaarde en zeer geliefde vrouw, kinders, vader*



Ontwerptekening marine uniformen (1781, Archief Koninklijke Verzamelingen, Den Haag, 01 - A31-2195_01)

en moeder en broer en zuster. Ik kan niet nalaten u bij deze occasie een brief te schrijven. [...] Wij hebben op ons schip de rode loop gehad en dit heerst nog altijd en ook ik ben er veertien dagen ziek van geweest maar ben nu door God's goedheid weer beter. Zes doden hebben wij er aan verloren en wie weet volgen er nog meer. Wij zijn in acht weken overgezeild in gezegend weer, maar bij aankomst werd ons verteld dat men een kwade moesson verwachtte. Dit hebben wij ondervonden op 12 oktober, toen hebben wij in zee moeten steken door de zware storm. Van de tweehonderd schepen hier zijn er twintig vergaan. Ik heb de tijd niet om alle omstandigheden te vertellen, vrouw."



Schilderij "De dood van schout-bij-nacht Crul" door Charles Rochussen (Mariniersmuseum).

De Duitse soldaat Hendrik Niebauer was meer bezig met zijn noden dan met de orkaan en schreef een ondeugende brief naar zijn favoriete gezelschapsdame Aaligje, werkzaam in de herberg 'De Keijsser van Maroco' in de Rotterdamse Steiger-buurt.

De meesten schreven echter naar familie, zoals de ziekentrouster (dominee) Frederik Backerus uit Drachten, Friesland of de soldaat Jan Furtz die schreef naar zijn kersverse bruid, Margaretha Dietz, in de Lange Lijnstraat die hij twee maanden voor zijn aanmonstering had gehuwd.

Wat de brieven schrijvers niet wisten, was dat de orkaan niet het ergste was dat hen zou overkomen. Eind januari 1781 vertrok de Mars met een handelsvloot van 23 schepen terug naar Holland. Een dag later arriveerde een Engelse invasievloot met 3000 soldaten en bezette het eilandje. Drie Engelse oorlogsschepen achtervolgden de Mars en haalden deze op 4 februari 1781 in. Een uur durende zeeslag kon niet voorkomen dat de Mars en zijn bemanning zich moesten overgeven.

Onder de Hollandse doden bevond zich de schout-bij-nacht Willem Crul, die in de armen van de Commandeur der Soldaten, Charles de Bonwal, was overleden.

Terwijl de Engelsen Sint Eustatius leegplunderden, werd de bemanning gevangen gezet op het Engelse Saint Kitts onder erbarmelijke omstandigheden.

Vele stierven of namen uit wanhoop dienst bij de Engelsen; anderen zaten soms nog jaren vast. Hoewel de Mars en de dood van Crul in 1781 in het vaderland nog groot nieuws was en hij in één adem werd genoemd met helden als Michiel de Ruijter en Piet Hein, raakten Crul en de Mars daarna snel in de vergetelheid. Met het onderzoek en het boek hopen de auteurs de gehele bemanning hun plek in de geschiedenis van Nederland terug te geven.



In het boek **De Laatste reis van de Mars** zijn de vele brieven verzameld, naast een gedetailleerd verslag van de reis via de dagboeken van luitenant Cornelis de Jong. Tevens is door de auteurs onderzoek gedaan naar alle 418 bemanningsleden. Wie waren ze, waar kwamen ze vandaan en wat is van ze geworden. Aan de hand van genealogisch onderzoek werd van bijna honderd bemanningsleden de stamboom uitgezocht waardoor er in heel Nederland tienduizenden nakomelingen rondlopen van deze Mars-mannen. Misschien u ook!! U kunt dit nakijken op <https://www.laatstereisvandemars.nl>

Wellicht heeft u er een mooi familieverhaal bij!

Het boek is te koop via <https://www.wonka.nl> of de online platforms zoals Amazon, Bol, Bruna etc.

Als u het via die platforms koopt, wordt een review op prijs gesteld.

Met dan aan Arjen Buikstra

Groot verlof

Dat de vloot met het vertrek van korporaal Bonger een fijn en toegewijd mens zou verliezen, leed geen twijfel. Niet alleen stond hij op uitstekende voet met zijn meerderen, die hem doorgaans met meer respect behandelden dan zijn collega's, maar ook zijn ondergeschikten konden goed opschieten met Harm Bonger.

Natuurlijk was ook Bonger alcoholist, net als driekwart van de bemanning, maar dat - en in dit opzicht was Bonger een uitzondering - had geen enkel effect op zijn functioneren. Mede om die reden stond hij hoog genoteerd in het ellebogenhoek en kon een promotie tot sergeant niet lang meer op zich laten wachten. Maar een derde streep zou mevrouw Bonger niet meer op het uniform van haar man hoeven te stikken. Bonger had, zoals ieder verstandig bemanningslid behoort te doen, een burgerbaantje gevonden en stond op het punt ons, de vloot en de drank voorgoed de rug toe te keren.



Niet in Den Helder, maar in Kopenhagen zou de twaalfjarige loopbaan van onze korporaal eindigen. De marineleiding had geen kans gezien om hem bijtijds, zoals te doen gebruikelijk wanneer er een ontslagverzoek wordt ingediend, aan de wal te plaatsen, maar dat maakte Bonger niet verdrietig. Het feit dat hij het leven dat hem bijna kapot had gemaakt achter zich ging laten, was voor hem reden genoeg om blij te zijn. Een blijdschap die in de nacht van zondag op maandag dusdanig uitgebreid werd gevierd dat hij het op het moment van het afscheid, dronken van weemoed en alcohol, toch nog te kwaad kreeg.

Het was een heldere ochtend waarop de zon zich moeiteloos uitrekte en de troosteloze Deense haven in een zachte gloed als van een zwavelbrand zette. Op de betonnen kade zaten dikke meeuwen diep in hun vacht gedoken te wachten tot de nacht zich gewonnen zou geven. Eén voor één kwamen ze omhoog, zwiepten hun vleugels uit en zeilden over het water naar de overkant waar een Panamese tanker op het punt stond zijn lading te lossen. In de verte naderde een taxi, die bijna stapvoets over de kade rolde en voor de valreep stilstond. De chauffeur stapte uit, nam een smeulend peukje tussen zijn lippen vandaan en gooide het in het water. Vervolgens kwam uit de buik van het schip een waar leger halfdoden naar boven. Bleek, hoestend en stijf, met hun ogen knipperend tegen het flauwe zonlicht, vormden ze een soort erehaag. Een poort van stinkende lijven met vermoeide gezichten. Vanaf de midscheeps, via de valreep, tot aan de taxi stonden minstens zestig van Bongers collega's klaar om op gepaste wijze afscheid van hem te nemen. Het fluitje van de kwartiermeester snerpte en zachtjes begonnen de schorre kelen te zingen, diep en indringend. Wat ze precies zongen, heb ik nooit geweten, maar het klonk aangrijpend. Harm Bonger verscheen bepakt en bezakt aan dek en deed moeite om zijn emoties de baas te blijven. Onzeker en geradbraakt liep hij onder de boog van armen door. Links en rechts van hem raakte iedereen hem nog een laatste maal aan.

Onderaan de valreep stond de schipper, die hem vastgreep alsof het zijn eigen zoon betrof die zojuist najaren van vermissing was teruggekeerd van een onbewoond eiland. Dat was de druppel die voor Harm de emmer deed overlopen. In de meest letterlijke zin stroomde hij over en hilde alles eruit, terwijl de schipper troostend zijn hand vasthield. Van de weeromstuit vergat deze zijn toespraak en overhandigde hem het cadeau dat hij zolang achter zich op de grond had gezet. Zonder ernaar te kijken pakte Bonger de in rood en geel papier verpakte schoenen-doos aan en liet zich door de taxichauffeur ontdoen van zijn bagage, die achterin de auto verdween. Daarna verdween ook Harm Bonger.

Terwijl iedereen zwijgend van vermoeidheid en met gemengde gevoelens zijn bed opzocht om nog een uurtje slaap te kunnen stelen, maakte de zon van de gelegenheid gebruik er iets feestelijks van te maken, zoals alleen de zon dat kan.

Indië-onderzoek is ‘niet objectief, onafhankelijk en wetenschappelijk’

Auteurs van recent verschenen bundel vinden dat geschiedenis Nederlands-Indië wordt verdraaid

DEEL 1
Yuri Visser



De uitgebrande auto van de Britse brigadier Aubertin Mallaby in Soerabaya, die kort na het einde van de Tweede Wereldoorlog door Indonesische nationalisten werd gedood, oktober 1945 (Publiek Domein-wiki)

Bij uitgeverij Aspekt verscheen onlangs de bundel Het pijnlijke afscheid van de Indische Archipel. Deze bundel kan gezien worden als een reactie op het recente grote Indië-onderzoek, waarin wetenschappers onder meer stellen dat de Nederlandse regering en militaire leiding tijdens de dekolonisatie van Indonesië “stelselmatig en wijdverbreid” het gebruik van “structureel extreem geweld” tolereerden. De auteurs van de bundel, die recent kritisch op Historiek werd besproken, hebben flink wat aan te merken op het wetenschappelijke onderzoek, dat als “politiek” getypeerd wordt. We stelden enkele vragen aan Bauke Geersing, de samensteller van de bundel.

Drie wetenschappelijke instituten (NIOD, KITLV en NIMH) hebben uitgebreid onderzoek gedaan naar de dekolonisatieperiode in Indonesië vanaf 1945. Februari

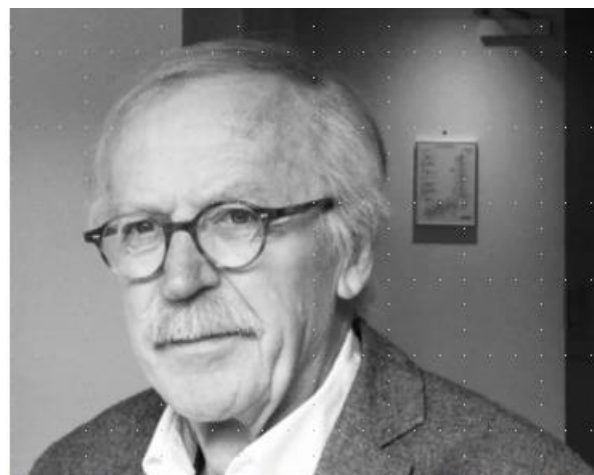
2022 verschenen de eerste resultaten van dit beladen onderzoek. Al voor de publicatie van de eerste boeken gaven verschillende personen – waaronder veel veteranen – aan weinig vertrouwen te hebben in het werk van de instituten. De geschiedenis zou eenzijdig en moralistisch benaderd zijn. U heeft ook flinke kritiek geuit op het onderzoek. Kunt u beknopt aangeven wat uw belangrijkste bezwaren zijn?

“Mijn belangrijkste bezwaren tegen het onderzoek zijn de volgende.

1. Men heeft zich niet gehouden aan de onderzoekrandvoorwaarden van het kabinet. De instituten NIOD, KITLV en NIMH schreven in hun brief van 7 februari 2017 zich uitstekend te kunnen vinden in de onderzoekrandvoorwaarden die het kabinet had vermeld in de brief van 2 december 2016. Dat wil zeggen dat het een objectieve, onafhankelijke en evenwichtige beschrijving van de gebeurtenissen tijdens de dekolonisatieperiode Nederlands-Indië 1945-1950 moest worden geplaatst in de historische context. Geweld mocht niet centraal staan, de humanitaire acties van de Nederlandse militairen moesten worden onderzocht, de (internationale/ politieke) historische context, het gedrag van alle actoren, de opvang en de nazorg in Nederland na afloop van deze periode, moesten worden onderzocht. Dat onderzoek is niet uitgevoerd. Het heeft de focus gezet op het beweerde extreem geweld van de Nederlandse militairen. De humanitaire acties zijn zelfs helemaal niet onderzocht.

2. Het onderzoek is gebaseerd op een buiten-wetenschappelijk uitgangspunt. Prof. dr. F. Van Vree, (NIOD), de leider van het onderzoek, gaf bij de eerste publieksbijeenkomst – waarin hij verslag deed van de voortgang van het onderzoek – aan, dat de historici waren geselecteerd op hun antikoloniale opvatting, dat de datum 17 augustus 1945, als onafhankelijkheidsdatum niet ter discussie zou staan, dat het destijds geldende recht niet bindend zou zijn en dat de focus is gezet op het beweerde extreem geweld van de Nederlandse militairen. Daarmee was het onderzoek vanaf het begin gebaseerd op een buiten-wetenschappelijk uitgangspunt, het antikolonialisme. Dat is in strijd met het principe ‘Onafhankelijkheid’ van de Nederlandse gedragscode wetenschappelijke integriteit 2018.

3. Essentiële begrippen zijn onvoldoende nauwkeurig omschreven of niet gebruikt. Het centrale begrip ‘extreem geweld’ is onvoldoende nauwkeurig gedefinieerd, zo erkennen de onderzoekers zelf. Essentiële begrippen voor de objectieve beschrijving van het geweld, dat zich destijds voordeed, ontbreken. Ik doel hier op: ‘militaire noodzaak’, ‘proportionaliteit’, ‘subsidiariteit’, ‘rechtmatig’ en ‘onrechtmatig geweld’. Ook ontbreekt kwantitatief bewijs, iets dat de onderzoekers erkennen, terwijl kwantitatief bewijs voorwaarde is om in een wetenschappelijk onderzoek conclusies te kunnen trekken.



Bauke Geersing – Foto: Uitgeverij Aspekt

4. Belangrijke bronnen zijn niet gebruikt. Het blijkt dat tal van belangrijke bronnen niet zijn gebruikt. Zo zijn de twintig delen omvattende, bronnenstudie Nederlands-Indonesische betrekkingen 1945-1950 niet als bron opgenomen. De studies van de historicus dr. J.J.P. de Jong zijn niet gebruikt, slechts neergezet als een revisionistische minderheids-opvatting over een

minder relevant punt, terwijl diens studies de kern van het dekolonisatieconflict raken: het afwisselend onderhandelen en het uitoefenen van geweld aan beide kanten en het gedrag van de (militaire en politieke) achterbannen aan Nationalistische en Nederlandse kant.

5. Het is een politiek onderzoek, erkent ook de leiding van het onderzoek. Tijdens de bijeenkomst van de leiding van het onderzoek met de Vaste Commissie voor Buitenlandse Zaken verklaarde prof. dr. G. Oostindie, dat het onderzoek een bijdrage wil zijn aan het in het reine komen met het koloniale verleden van Nederland. Dit is een bevestiging van het antikoloniale, dat wil zeggen politieke, karakter van het onderzoek. Dat was nu juist niet wat het kabinet en de Tweede Kamer wilde. Die wilden een beschrijving van de historische gebeurtenissen in de historische context.

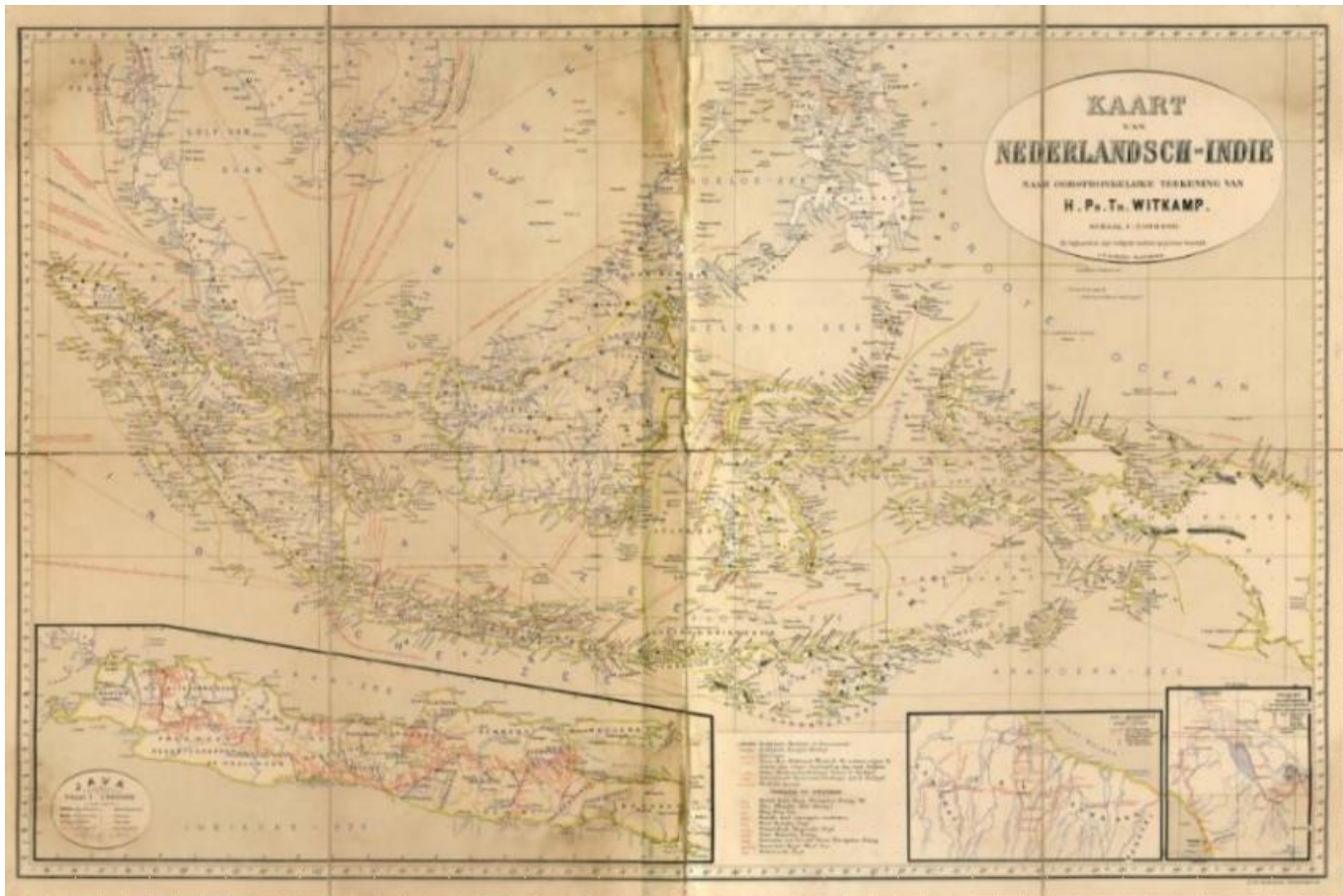
6. Resumerend. Het onderzoek beantwoordt niet aan de onderzoekrandvoorwaarden van kabinet en Tweede Kamer, het is geen objectief, onafhankelijk, wetenschappelijk onderzoek geworden, het concentreert zich op het geweld van één van de partijen, de Nederlandse militairen, de historische context is onjuist en onvolledig geduid door ervan uit te gaan dat er op 17 augustus 1945 een onafhankelijke staat de Republiek Indonesië zou bestaan. Het onderzoek hanteert in feite vooral het Indonesische perspectief, in plaats van het wetenschap-pelijke perspectief, is daardoor eenzijdig en creëert een onevenwichtig beeld van die geschiedenis. Het gevolg is dat de Nederlandse krijgsmacht als instituut als dader van doelbewust, stelselmatig en wijdverbreid gebruik van extreem geweld wordt aangemerkt en de politieke, militaire en justitiële leiding daarvoor verantwoordelijk wordt gehouden.”

In uw bijdrage in de bundel beticht u de onderzoekers van postmodernistisch onderzoek. Wat bedoelt u hier precies mee?

“In de bundel heb ik vier methoden beschreven hoe je naar de geschiedenis kunt kijken. Ik heb de methode die door de onderzoekers is gehanteerd vergeleken met de principes en normen zoals opgenomen in de Nederlandse gedragscode wetenschappelijke integriteit, 2018. Zij verklaren zelf in hun synthesestudie – het boek *Over de grens* – dat zij die principes en normen gebruiken. Ik heb daarna het essay van prof. dr. F. van Vree, *Termen, Stemmen en Perspectieven* van 30 oktober 2020, geschreven voor discussie in de Maatschappelijke Klanbordgroep, geanalyseerd en getoetst aan die principes en normen van wetenschappelijke integriteit. Op dat model is het dekolonisatieonderzoek gebaseerd. Mijn conclusie is dat dit onderzoekmodel niet in overeenstemming is met die gedragscode.

Er wordt niet gewerkt met eenduidige begrippen, bronnen worden op grond van politieke overwegingen kwalitatief beoordeeld of veroordeeld, het Nationaal Archief wordt een koloniaal archief genoemd waarin de stem van gewone Javaan niet voorkomt, meningen staan centraal in plaats van feiten die zijn gebaseerd op betrouwbare bronnen, de politieke mening van de historicus heeft een beslissende rol bij het beschrijven van de historische gebeurtenissen, hedendaagse morele en politieke opvattingen, van de historicus/onderzoeker, zijn beslissend.

Zo verschaft de postmodernistische historicus zich de ruimte om zijn persoonlijke visie en standpunt beslissend te laten zijn bij de beschrijving en de waardering van de historische gebeurtenissen. Deze aanpak verwaarloost het onderscheid tussen heden en verleden. Geschiedschrijving is het beschrijven van de historische gebeurtenissen in een historische context, het is niet een morele therapie voor het heden. Overigens ik beticht onderzoekers niet, ik bestudeer hun werken, analyseer die en trek vervolgens daaruit een conclusie.”



Kaart van Nederlands-Indië, 1893 (Publiek Domein – wiki)

schrijft dat postmodernisten de samenleving fundamenteel willen veranderen. Dat zijn best grote woorden en u lijkt daarmee een grote, diverse groep wetenschappers in diskrediet te brengen. Het klinkt haast alsof u een complot vermoedt. Waarom trekt u zo fel van leer?

“Een van de hoofdonderzoekers, prof. dr. R. Raben, schreef in een beschouwing in De Groene Amsterdammer van 6 februari 2019 dat antikolonialisme nodig is om onze politieke cultuur te vervolmaken. De Nederlandse samenleving moest worden gedekoloniseerd, gezuiverd van alle onjuiste elementen en denkwijzen. De geschiedschrijving dient als instrument om dat (mede) te bewerkstelligen vindt hij. Dat is een pleidooi voor een structurele verandering van onze samenleving om daarvoor ruimte te scheppen. Ik heb de voorzitter van de Wetenschappelijke Advies Commissie van het dekolonisatieonderzoek daarop geattendeerd en gevraagd of een objectief en evenwichtig onderzoek met dergelijke opvattingen wel is gegarandeerd. De enige reactie die ik kreeg was, dat hij goede nota van mijn opmerking zou nemen. Een dergelijke reactie bood mij geen vertrouwen.

Ik realiseer mij dat het postmodernisme aanzienlijk breder is, ook voet aan de grond heeft in de wereld van kunst, literatuur, religie, architectuur, filosofie enzovoort. In de bètawetenschappen ligt dat anders. Het is niet zo dat ik wetenschappers in diskrediet wil brengen, het is mijn bedoeling dat ik beschrijf hoe ze denken en wat ze doen, op grond daarvan geef ik aan dat zij zich zelf scharen in de kring van de postmodernisten. Kenmerk van wetenschap is immers discussie, debat, kritiek in alle openheid. Als de bereidheid tot wetenschappelijk debat er niet is, vind ik dat ernstig. Dan ontstaat het risico dat, waar dat debat niet bestaat, die wetenschap wordt ondergraven.

Ik zie het postmodernisme niet als een complot, noch de aanhangers ervan als veroorzakers van een complot, maar als een stroming die afstand neemt van de waarden van de Verlichting. Het

objectief en neutraal beschrijven van de geschiedenis is volgens hen niet mogelijk. Dat heeft tot gevolg dat zij menen de eigen opvatting daarvoor in de plaats te kunnen stellen. Deze stroming maakt alles in de eerste plaats persoonlijk en subjectief, terwijl ik meen dat je met behulp van een goed en controleerbaar instrumentarium en een goed kompas, als de gedragscode wetenschappelijke integriteit, in staat bent de historische gebeurtenissen in de historische context vrij nauwkeurig te kunnen beschrijven.

In de bundel haal ik een grondlegger van de moderne geschiedenis wetenschap, Leopold von Ranke aan, hij was zijn tijd ver vooruit. Hij waarschuwde toen al dat een historicus zich niet door de tijdgeest moet laten beïnvloeden. Ik citeerde andere historici die waarschuwden voor het toelaten van schuld en schande in plaats van oorzaak en gevolg als uitgangspunten bij de geschiedschrijving, dat moralistische overwegingen van erfzonde en erfschuld verhinderen dat de gebeurtenissen tijdens de dekolonisatieperiode Nederlands-Indië 1945-1950 objectief worden benaderd en beschreven. Het gaat niet om te (ver)oordelen maar om te begrijpen waarom gebeurtenissen zich hebben afgespeeld.”

Aan het grote Indië-onderzoek namen zo'n veertig historici deel, waarvan ongeveer tien uit Indonesië. Naar verluidt is binnen dit team ook flink gediscussieerd. Er zou zelfs sprake zijn geweest van een 'richtingenstrijd', maar uiteindelijk worden de conclusies wel gedragen door alle onderzoekers, dat moet u toch aanspreken. Wekte dit bij u niet enig vertrouwen?

“Uit de stukken die mij bekend zijn blijkt dat de Nederlandse historici zijn opgeschoven in de richting van hun Indonesische collega's. Er was een discussie over de term 'Dekolonisatie', de Indonesische historici meenden dat er sprake was van Rekolonisatie en hadden bezwaren tegen de term 'Dekolonisatie'. Als oplossing is toen het woord 'Onafhankelijkheid' aan de titel van het onderzoek toegevoegd.

De invloed van de Indonesische historici blijkt ook uit de aanpassing van het onderzoek naar de 'Bersiap'. Het resultaat is dat het geweld tijdens de Bersiap in een breder kader is geplaatst, de oorzaak ervan vooral de doorwerking van het kolonialisme zou zijn, de grote invloed van de Japanse propaganda komt onvoldoende tot uitdrukking, het aantal slachtoffers is teruggebracht door een concentratie op (Indische) Nederlanders. Prof. dr. Robert Cribb analyseert het racistisch karakter van de Bersiap, dat komt niet in de synthese van het onderzoek terug. In onze bundel beschrijft drs. H. Moll de onderzoekresultaten en is hij er kritisch over.

Verder blijkt, ook uit uitlatingen van de leiding van het dekolonisatieonderzoek, dat de Indonesische historici vooral hun eigen lijn trokken. Uit de synthesesstudie, *Over de grens* (2022) blijkt dat de Indonesische bronnen voor de Nederlandse onderzoekers niet toegankelijk waren. Op verscheidene plaatsen in de synthesesstudie blijkt dat de onderzoekers niet alleen een antikoloniaal uitgangspunt hebben gekozen, maar ook het zogenoemde Indonesische perspectief aanhangen. Het is algemeen bekend dat dit perspectief de dekolonisatieperiode beschrijft in termen van heldengeschiedenis. Tegenover die helden staan dan de daders van het onheil, de Nederlanders.

Er zijn mij Indonesische historici bekend die oproepen dat ook aandacht moet worden besteed aan het (extreme) geweld aan hun zijde. Dat is echter vooralsnog een kleine minderheid. Dat spreekt mij aan, die oproep tot openheid. Aan Nederlandse kant was sprake van wandaden en excessen, aan de andere kant was dat evenzeer het geval, niet zelden in extreme mate. Dat gehele beeld moet duidelijk, evenwichtig en in de context worden beschreven.

Eerder publiceerde u ook al een boek waarin u betoogt dat het NIMH, waar het gaat om de Nederlandse krijgsmacht tijdens de dekolonisatie van Nederlands – Indië, de geschiedenis ‘manipuleert en vervalst’. Deugt er dan helemaal niets van al die gezaghebbende wetenschappelijke instituten?

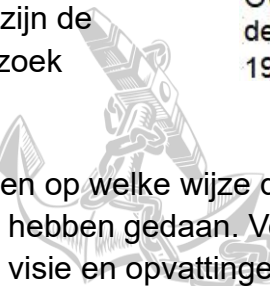
“Het gaat hier alleen om het NIMH, een gespecialiseerd kennis- en onderzoekscentrum op het gebied van de Nederlandse militaire geschiedenis. Niet een instituut is gezaghebbend, dat zijn de onderzoekers die gezaghebbend onderzoek publiceren.

In mijn boek heb ik onderbouwd laten zien op welke wijze de NIMH-medewerkers onderzoek



Raymond Westerling in 1948 (CC0 – Ministerie van Defensie – wiki)

hebben gedaan. Verscheidene bronnen, die een andere visie en opvattingen beschrijven, zijn door de NIMH-onderzoekers niet gebruikt. De strategie en de tactiek van de Nederlandse krijgsmacht tijdens het optreden in gevechtssituaties, zoals de beide zogenoemde Politionele Acties, worden stelselmatig in kritische negatieve termen beschreven. Daarbij worden vaak pejoratieve formuleringen als argument gebruikt. Als je dezelfde soort criteria, die de NIMH-onderzoekers gebruiken om het Indonesische gewapende optreden positief te waarderen, zou gebruiken om het optreden van de Nederlandse krijgsmacht te toetsen, zou je ook tot positieve conclusies komen over het optreden van de Nederlandse militairen. Dat doen de NIMH-onderzoekers echter niet. Ik ontkom dan niet aan de gedachte dat hier sprake is van vooringenomenheid, onvoldoende militaire expertise, of beide.



Over de grens. Nederlands extreem geweld in de Indonesische onafhankelijkheidsoorlog, 1945-1949

Het optreden van kapitein Raymond Westerling op Zuid-Celebes wordt in dat boek van het NIMH nog steeds,

van Westerling op Zuid-Celebes. Die fouten staan op de website van *Elsevier Weekblad* en zijn gemakkelijk toegankelijk. Ik heb na al die maanden geen inhoudelijke reactie van Limpach gekregen.

Het kan zijn dat op basis van andere betrouwbare bronnen andere inzichten dan van mij gerechtvaardigd zijn, maar daarvoor is een voorwaarde dat een wetenschappelijk debat plaats vindt.

Ik gebruikte de woorden 'manipuleren' en 'vervalsen' omdat sprake is van aanwijsbaar selectief bronnenonderzoek en vooringenomen standpunten, waardoor bewust een niet-objectief beeld van die geschiedenis wordt gecreëerd. Ik ben vanzelfsprekend graag bereid tot een wetenschappelijk debat, maar de NIMH-historici reageren niet. Mijn boek besloot ik met vijfenveertig vragen, op geen van die vragen kreeg ik tot nu toe een reactie van de NIMH-historici.

Toen op 17 februari 2022 de resultaten van het dekolonisatieonderzoek werden gepubliceerd, merkte de leiding van dat onderzoek op dat men graag open stond voor vragen. Het Onafhankelijk Onderzoekgenootschap AURORE maakte gebruik van die uitnodiging en stelde veel vragen, die zijn tot nu toe niet beantwoord."

Bron: 33/2023

Wordt vervolgd



Naar aanleiding van de vraag van Edwin Stop in Ten Anker nr. 18, wat voor voortstuwing er in de ex Hr. Ms. Piet Heyn zou staan dacht ik; daar heb ik eens wat over op papier gezet. Dat wil ik, als ex Chef voortstuwing van de Piet Heyn hem niet onthouden. Hierbij dus mijn verhaal en wat meer over de Piet Heyn..

NL



VAE



Transitie Hr. Ms. Piet Heyn

Enkele jaren geleden kreeg ik van een vriend een mail met de vraag; Bertus jij heb toch ook op het fregat de Piet Heyn gevaren? Ik loop hier met mijn schip Abu Dhabi binnen en zie daar de ex Piet Heyn liggen. Weliswaar in een heel andere gedaante, want het is ondertussen en pracht schip geworden, maar het was de Heyn. Een super Yacht. Hij, mijn vriend is werkzaam bij een offshore bedrijf. En ja, dat ik daar op gevaren heb, dat kon ik beamen. Bijna drie jaar, met veel plezier. Nu, ruim 25 jaar later is het misschien wel aardig om daar wat over te melden.

Van de Piet Hein werd in april 1977 de kiel gelegd bij de Kon. Maatschappij de Schelde. Vier jaar later, op 14 april 1981 werd ze in dienst gesteld.

Op 7 november 1994 nam de laatste commandant van het schip afscheid waarna ze in 1995 definitief tegen de kant kwam te liggen. (Oneerbiedig gezegd deed ze nu nog dienst als reserve onderdelen schip voor haar zusterschepen).

Gedurende haar KM leven heeft ze prachtige reizen gemaakt. Maar ja, welk schip niet bij de marine. Allemaal kwamen de fregatten wel aan mooie vaarperiodes toe.

Bij het verlaten met de Piet Heyn van een buitenlandse haven die goed 'bevallen' was en waarbij de nodige toeschouwers / afduwers op de wal stonden, werd luid over de scheepsomroep het marslied " Piet Heyn, zijn naam is klein, zijn daden zijne groot" gespeeld. (Althans in mijn tijd.) Dit tot groot enthousiasme van de bemanning en toehoorders op de wal.



In 1995 definitief tegen de kant dus. Nou ja definitief? Onze KM-schepen zijn altijd als tweede handjes zeer in trek geweest voor buitenlandse marines. Het begon met het vliegkampschip Hr. Ms. Karel Doorman, gevolgd door de kruisers, B-jagers en Leander fregatten en wat Mijnenvegers. De Kojak schepen Tromp en de Ruijter hebben geen tweede leven mogen mee maken. Jammer voor ze, en jammer voor de schatkist. Nu dus de Piet Heyn definitief tegen de kant. Nee dus. Er kwam een koper. De Verenigde Arabische Emiraten toonde belangstelling. Zij wilden

wel graag een super modern Nederlands fregat overnemen. Sterker nog, het moesten er twee worden. Ook de Hr. Ms. Abraham Crijnssen werd gekocht.

De voorbereidingen werden getroffen en de eerste VAE marine mensen (staf) kwamen in de zomer van 1996 aan in Nederland. Op de marine kazerne Erfprins werd in het hoofdgebouw een hele gang vrij gemaakt. Eerst werden een paar (slaap) hutten opgeofferd maar allengs werd de hele gang als kantoor ruimte in beslag genomen.

De beide schepen, de Heyn en Crijnssen werden verkast naar de Schelde in Vlissingen. Deels voor het gebruikelijke technisch onderhoud. Deels ook voor het nodige, door de VAE gewenste accommodatie aanpassingen, maar toch ook vooral omdat ze meer en langdurig in tropische wateren zouden opereren. Denk aan de airco en de door ons gebruikte stoom bronnen voor kombuis, verwarming e.d.

Hoe lang het een en ander zou gaan duren wist men niet. Een jaar, twee jaar? En, hoe krijg de VAE bemanning het schip onder de knie?

Voor wat dat betreft, hoe krijg de toekomstige bemanning van beide schepen het schip onder de knie? Hoe er mee om te gaan,? Hoe om er simpel mee te varen, maar ook om er mee te vechten, om calamiteiten te voorkomen? Of zelfs een brand te blussen met het nodige stut en schoor werk. Het blijft uiteindelijk een oorlogsschip.

Wel, daarvoor werden de toekomstige VAE bemanningen over gevlogen en kregen ze les bij de marine en bij Holland Signaal te Hengelo.

Het werktuigtechnische en wapentechnisch personeel was het eerste aan bod. Een kleine twee honderd man werd er overgevlogen. Deels Europees en een enkeling in Arabische klederdracht gekleed. Zij kwamen veelal op Erfprins, in Amsterdam, Vlissingen of Hengelo terecht. Gevolgd een weinig later door het operationele personeel. De staf officieren en officieren van het schip welke hun vrouwen hadden meegenomen werden ondergebracht in het park Ooghduynen te Julianadorp.

Gedurende deze periode van bijna twee jaar moest een ieder medisch verzekerd worden. Zo ook kreeg men ook een "marine" gelijkend ID-kaart.

Er werd op een moslim manier gegeten en gebeden. In deze periode zijn er militairen overleden en kinderen geboren en tijdens het winter en zomer verlof ging men naar huis. Een hele optocht van bussen met een truck voor bagage was dat dan. Op Schiphol was het gebruikelijk dat men bij grote aankomsten of bij het vertrek buiten de douane om, rechtstreeks naar het platform ging en in of uit het toestel stapte. Later, toen beide bemanningen nagenoeg compleet waren werden het twee vliegtuigen.

In de laatste fase van het opwerken van beide schepen kwam het huishoudelijk personeel in Nederland aan. Echter, niet iedereen kwam aan. Die keren dat men met kleine groepjes huishoudelijk personeel via Londen vloog en men daar moest overstappen, droste een enkeling wel in Engeland. Niet alle 'militairen' hadden namelijk een VAE nationaliteit en dachten, illegaal, in Engeland een betere toekomst te vinden. Vanuit Egypte, Pakistan, Sri Lanka, Somalië of van elders had men dit personeel vandaan gehaald om in dienst te treden bij de VAE. .

Uiteindelijk, nadat de technische job in Vlissingen geklaard was koos de Piet Heyn, met een Nederlands detachement aan boord in het voorjaar van 1998 zee. Het echte opwerken kon beginnen. De op scholen en bedrijven bijgebrachte kennis kon nu in praktijk gebracht worden. Tijdens deze opwerk periode werd een enkele buitenlandse haven aangedaan.

Naarmate het opwerken vorderde werd de datum voor de 'thuis reis' naar Abu Dhabi geprikt. Maar eerst moest het schip nog worden overgedragen aan de VAE. Gedurende het gehele traject van herstel, onderhoud en scholing bleef het schip namelijk van de Nederlandse staat.

Op 12 mei 1998 zou het schip met het nodige ceremonieel op steiger 19 in Den Helder overgedragen worden. Echter in de aanloop hier naar toe ontstonden er wat meningsverschillen. Meningsverschillen betreffende de staat van oplevering. De VAE dachten / eisten dat dit en dat nog bij het totale pakket behoorde. De KM had daar cf. zwart op witte afspraken andere ideeën over waarbij Hollans Signaal min of meer neutraal bleef. Dat alles resulteerde er in dat op 4 mei voorzichtig bekend werd gesteld dat het schip waarschijnlijk niet op 12 mei overgedragen zou worden. Vele vergaderingen volgden, maar tot een compromis kwam men niet. Het waarschijnlijke, geen overdracht op 12 mei werd al snel bekrachtigd. Op 12 mei, om 11.30 uur werd er zelfs beslist dat de VAE bemanning het schip voor 18.00 uur met heel zijn hebben en houwen verlaten moest hebben. Waar naar toe? Zoek het maar uit was het devies van de KM. Uiteindelijk kwam de complete bemanning die avond voor tijdelijk terecht in het Center Parcs te Ouddorp. Na een kleine week ging men vandaar terug naar de VAE.

Het schip, de Piet Heyn werd op 6 mei, op haar beurt van Den Helder naar Vlissingen door het Nederlandse detachement overgevoerd en min of meer aan de ketting gelegd. Einde verhaal.

Einde verhaal? Nou nee. Het overleg werd na een afkoelingsperiode weer hervat.

Kleur bekennen is een groot iets voor bepaalde bevolkingsgroepen, ondanks dat ze ruim in de olie (lees dollars) zitten. Dit hernieuwde contact leidde er toe dat de Piet Heyn op een mooie 17^{de} juni terug gevaren werd naar Den Helder. Op 19 juni kwam de VAE bemanning van de Heyn weer aan op Schiphol en nam het zijn plaats aan boord weer in. Zelfde kastje, zelfde wiegje. Het schip kon (weer) gereed gemaakt worden voor de overdracht en de 'thuis reis'.

De overdracht vond nu plaats op maandag 29 juni tijdens een sobere plechtigheid aan boord.

Nu geen 'De Boer Tenten' op steiger 19 met catering.



Nu ook minder hoog geplaatste gasten dan gebruikelijk. De handtekeningen werden gezet en de nationale vlaggen wisselden aan de vlaggenstok van het schip. Dit neerhalen van de Nederlandse vlag, waarbij het Wilhelmus klonk, ja, dat doet je toch wel wat. De Hr. Ms. Piet Heyn was gedurende haar bestaan een pracht schip geweest. Nadat de Nederlandse bemanning het schip had verlaten, en de VAE

bemanning aan boord was gekomen werd op een waardige manier de VAE vlag gehesen.

Op vrijdag 3 juli vertrok de Al Emarat vanuit de haven van Den Helder, op weg naar Abu Dhabi. Aan boord een detachement van 14 Nederlandse marine mensen. Via enkele buitenlandse havens, waaronder die in Griekenland, Turkije en Saoedi-Arabië werd Abu Dhabi aangelopen. De reis was voor het Nederlandse detachement minder prettig. Naarmate de reis vorderde en de thuishaven meer en meer in het zicht kwam werd de groep Nederlander steeds meer genegeerd en ontstonden er irritaties. Laten we het maar op houden dat dit waarschijnlijk een uitvloeisel was van de maand mei. De ' F 02, Al Emarat' was thuis.

Hoe lang en in welke hoedanigheid ze als fregat rond heeft gevaren in de Golf van Oman, de Perzische Golf of de Arabische Zee weet ik niet. Wel dat ze in 2005 uit dienst is gesteld. De eerste drie jaren van haar bestaan is ze technisch nog bijgestaan door een team van vijf Nederlandse marine mensen. Deze KM - mannen hadden tevens de zorg voor de ex Hr. Ms. Abraham Crijnssen. De Crijnssen werd op 31 oktober 1997 te Den Helder overgedragen aan de VAE. Zij kreeg de naam Abu Dhabi.



Op 5 november vertrok zij vanuit Den Helder naar de VAE.

Van 2005 tot 2011 gebeurde er min of meer niets met de ex Piet Heyn Wel werden de geruchten steeds luider dat ze omgebouwd zou gaan worden tot een super jacht. Dat zou zelfs in Vlissingen gaan gebeuren. Even later werd dat Frankrijk, wat ook weer een gerucht bleek te zijn. Wel heeft het Franse ontwerp bureau Pierrejean uit naam van sjeik Khalifa bin Zayed Al Nahyan de emir van Abu Dhabi, het ontwerp van het tot super jacht geworden schip mogen maken.

Op de werf van Abu Dhabi MAR heeft de ombouw plaats gevonden. De bovenbouw werd er compleet afgehaald en conform het nieuwe ontwerp met compositiematerialen geheel nieuw er op gezet. Men koos voor composiet materialen omdat deze lichter zijn en sneller te maken zijn. Een Amerikaans bedrijf heeft alle onderdelen geleverd. De nieuwe bovenbouw met helikopterdek werd door middel van verlijming verbonden middels sleuven met de scheepsromp. Dit alles werd bedekt met epoxy.

De Rolls Royce gasturbines (4-stuks) zijn vervangen door 2 stuks Blohm & Voss MTU dieselmotoren Type 8000, 20 cilinder V. 10500 KW elk bij 1150 omw/min. Dat geeft haar een snelheid van 26 knopen. Het Nederlandse Imtech Marine en Offshore bedrijf nam de zorg op zich om alle elektrische en navigatie en communicatie systemen voor zijn rekening te nemen.

Bij de hernieuwde doop kreeg het megajacht de naam **Yas**.

Yas zelf is een kunstmatig eiland voor de kust van Abu Dhabi waar onder andere de Grand Prix Formule 1 gehouden wordt. Of het woord Yas nog andere betekenissen heeft weet ik niet.

Wat zou ik nog graag eens aan boord rond willen kijken. Niet om alle pracht en praal te zien. Dat interesseert me totaal niet. Met een pruttelend 1 cilinder dieseltje en een helmstok in mijn hand in een sloep ben ik al tevreden.

Maar hoe ze het benedendeks in de machinekamers met diesels en tandwielkasten en zo gedaan hebben. Zijn de verstelbare schroeven vervangen? Hoe lopen de hoofdspanten?

Eigenlijk vind ik dat de VAE ons oud opvarende van de ex Heyn maar eens uit moet nodigen voor een bezichtiging!

Met de ex Crijnsen zou men hetzelfde van plan zijn geweest, maar bij mijn weten zijn dat nog steeds plannen.

A.T. Nijenhuis

Op verzoek....

Smaldeel 5

27 Augustus -3 oktober 1968

Den Helder, Portland, Plymouth/Portsmouth, Southampton, Plymouth/ Portland, Den Helder/Rosyth, Den Helder

Commandant: schout-bij-nacht A. van der Moer



Hr. Ms. Karet Doorman (tot 2 september, vlag van 27 augustus—2 september), commandant: kapitein ter zee B. Veldkamp

Hr. Ms. De Ruyter (vanaf 2 september, vlag), commandant: kapitein ter zee O. Cramwinckel

Hr. Ms. Poolster, commandant: kapitein ter zee A. S. de Vries

Jagerdivisie 3, commandant: kapitein ter zee J. Klaver

Hr. Ms. Van Nes, commandant: kapitein-Luitenant ter zee J. L. Langenberg

Hr. Ms. Isaac Sweers, commandant: kapitein-Luitenant ter zee J. B. Genet

Hr. Ms. Noord Brabant, commandant: kapitein-luitenant ter zee H. J. Meert

Hr. Ms. Holland (vanaf 2 september), commandant: kapitein-luitenant ter zee M. G. Zuidijk

Hr. Ms. Limburg, commandant: kapitein-luitenant ter zee F. B. Hamilton

Hr. Ms. Dolfijn, commandant: luitenant ter zee der 1e klasse E. J. H. G. van Swaaij

Hr. Ms. Zeehond, commandant: luitenant ter zee der 1e klasse J. Kleijn

Hr. Ms. Zeeleeuw, commandant: luitenant ter zee der 1e klasse H. W. M. van Dam

Het eerste deel van de najaarsreis 1968 ving aan op dinsdag 27 augustus met het vertrek uit Den Helder van *Hr. Ms. Poolster* te 11.00 uur. *Hr. Ms. Poolster* stoomde rechtstreeks op naar Portland, waar op 28 augustus te 12.00 uur werd afgemeerd. Na het lossen van de gronduitrusting voor het in Engeland gedetacheerde deel van vliegtuigsquadron 4 van de marineluchtvaartdienst vertrok het schip te 18.00 uur wederom naar zee om op te stomen naar Plymouth. *Hr. Ms. Poolster* kwam ten anker in Plymouth Sound ten noorden van de breakwater op 29 augustus te 09.00 uur. Wederom werd hier gronduitrusting voor de marineluchtvaartdienst gelost, dit keer met behulp van een drijvende kraan.

Te 13.00 uur vertrok *Hr. Ms. Poolster* weer naar zee. Tijdens deze korte routine bezoeken aan Portland en Plymouth werden geen officiële bezoeken uitgewisseld.

Dinsdag 27 en woensdag 28 augustus werd door de jagerdivisie 3, bestaande uit *Hr. Ms. Van Nes*, *Hr. Ms. Isaac Sweers*, *Hr. Ms. Noord Brabant* en *Hr. Ms. Limburg*, van 10.30 tot 17.00 uur vaartochten uitgevoerd voor een aantal decanen en rectoren van middelbare scholen. Er werden diverse demonstraties gegeven, waaraan ook een Neptune van het marinevliegkamp te Valkenburg deelnam. Door goed weer kon het gehele programma worden afgewerkt. In verband met moeilijkheden in de machinekamer tijdens de eerste vaartocht kon *Hr. Ms. Van Nes* niet aan de tweede vaartocht deelnemen. Tijdens de tweede vaartocht kreeg ook *Hr. Ms. Isaac Sweers* een storing in de machinekamer. De reparatie hiervan zou drie dagen in beslag nemen.

Dientengevolge konden slechts *Hr. Ms. Noord Brabant* en *Hr. Ms. Limburg* na het debarkeren van de gasten direct in opmars gaan naar de oefengebieden nabij Portland. *Hr. Ms. Van Nes* volgde na het uitvoeren van de reparaties drie uur later.



Inmiddels had *Hr. Ms. Zeeleeuw* Den Helder dinsdag 27 augustus verlaten om in opmars te gaan naar de Portland oefengebieden.

Donderdag 29 en vrijdag 30 augustus werd door alle op zee zijnde eenheden in de Portland gebieden geoefend. *Hr. Ms. Zeeleeuw* oefende 29 augustus met op het Royal Naval Air Station Yeovilton gestationeerde S-2A vliegtuigen van vliegtuigsquadron 4.

Squadron 4

Hr. Ms. Limburg voerde 30 augustus bij Looe (Plymouth) voor de Engelse zuidkust vaartproeven uit op de gemeten mijl.

Zaterdag 31 augustus werd door Hr. Ms. Poolster, jagerdivisie 3 en Hr. Ms. Zeeleeuw eveneens oefenend op zee doorgebracht. Na afloop van de oefeningen gingen de eenheden in

opmars naar de Plymouth oefengebieden. Hr. Ms. Poolster ging te 21.00 uur in de Falmouth Bay ten anker, terwijl de jagerdivisie 3 te 22.00 uur arriveerde. Hr. Ms. Isaac Sweers vertrok na voltooiing van de reparaties uit Den Helder en ging in opmars naar de Plymouth oefengebieden.

Zondag 1 september te 16.30 uur werd gezamenlijk anker op gegaan en werd de opmars naar de Plymouth oefengebieden voortgezet. In de week van 2 tot 7 september werd door Hr. Ms. Poolster, de jagerdivisie 3 en Hr. Ms. Zeeleeuw geoefend in de Plymouth gebieden. Er werden onder meer onderzeebootbestrijdings-, artillerie- en verbindingsoefeningen gehouden. Begunstigd door fraai weer kon praktisch het gehele oefenprogramma worden afgewerkt. Hr. Ms. Van Nes stoomde in de nacht van 2 op 3 september terug naar Falmouth en voegde zich op de eerste wacht van 3 september weer bij het verband in de Plymouth oefengebieden.



Jagerdivisie 3

Maandag 2 september ging de smaldeelcommandant met zijn staf over van Hr. Ms. Karel Doorman naar Hr. Ms. De Ruyter. Maandag 2 september werd Hr. Ms. Karel Doorman officieel aan het smaldeel onttrokken en Hr. Ms. De Ruyter bij het smaldeel ingedeeld. Ook Hr. Ms. Holland werd met ingang van 2 september bij het smaldeel ingedeeld. Hr. Ms. Holland heeft in de week van 2 tot 9 september individueel in de Noordzee een opwerk-programma uitgevoerd. Hr. Ms. Dolfijn verliet Den Helder maandag 2 september te 20.00 uur om in opmars te gaan naar de Portland oefengebieden. Na aankomst aldaar op 4 september te 09.00 uur werd in samenwerking met vliegtuigsquadron 4 geoefend. Hr. Ms. De Ruyter vertrok woensdag 4 september te 09.30 uur uit Den

Helder en ging in opmars naar de Portland oefengebieden. Tijdens de opmars werden interne scheepsoefeningen gehouden. Na aankomst in de oefengebieden op 5 september te 09.00 uur werd met Hr. Ms. Dolfijn en vliegtuigsquadron 4 donderdag 5 en vrijdag 6 september gezamenlijk geoefend. Na afloop van de laatste oefeningen op vrijdag 6 september maakte Hr. Ms. De Ruyter rendez-vous met de jagerdivisie 3 en Hr. Ms. Zeeleeuw. Hr. Ms. Dolfijn verliet in de namiddag de Portland gebieden om koers te zetten naar Portsmouth, alwaar na aankomst op de voormiddag van de volgende dag bij HMS Dolphin langs zij HMS Otus werd afgemeerd, welk schip tevens op lofwaardige wijze zijn diensten als gastschip verleende. Gedurende het weekeinde kreeg de bemanning de gelegenheid om op HMS Dolphin te debarkeren en werden de oude banden met de Britse onderzeedienst opnieuw aangehaald. Op dinsdag 10 september werd, na het ontmeren te 08.30 uur, opgestoomd naar de oefengebieden bij Plymouth.

Hr. Ms. Poolster verliet de Plymouth oefengebieden op 6 september en stoomde op naar Fawley/Southampton om olie te laden en om daar het weekeinde door te brengen. Te Fawley werd zaterdag 7 september van 13.00 tot 21.00 uur olie geladen. Na het olieladen werd te 21.00 uur doorgestoomd naar Southampton.

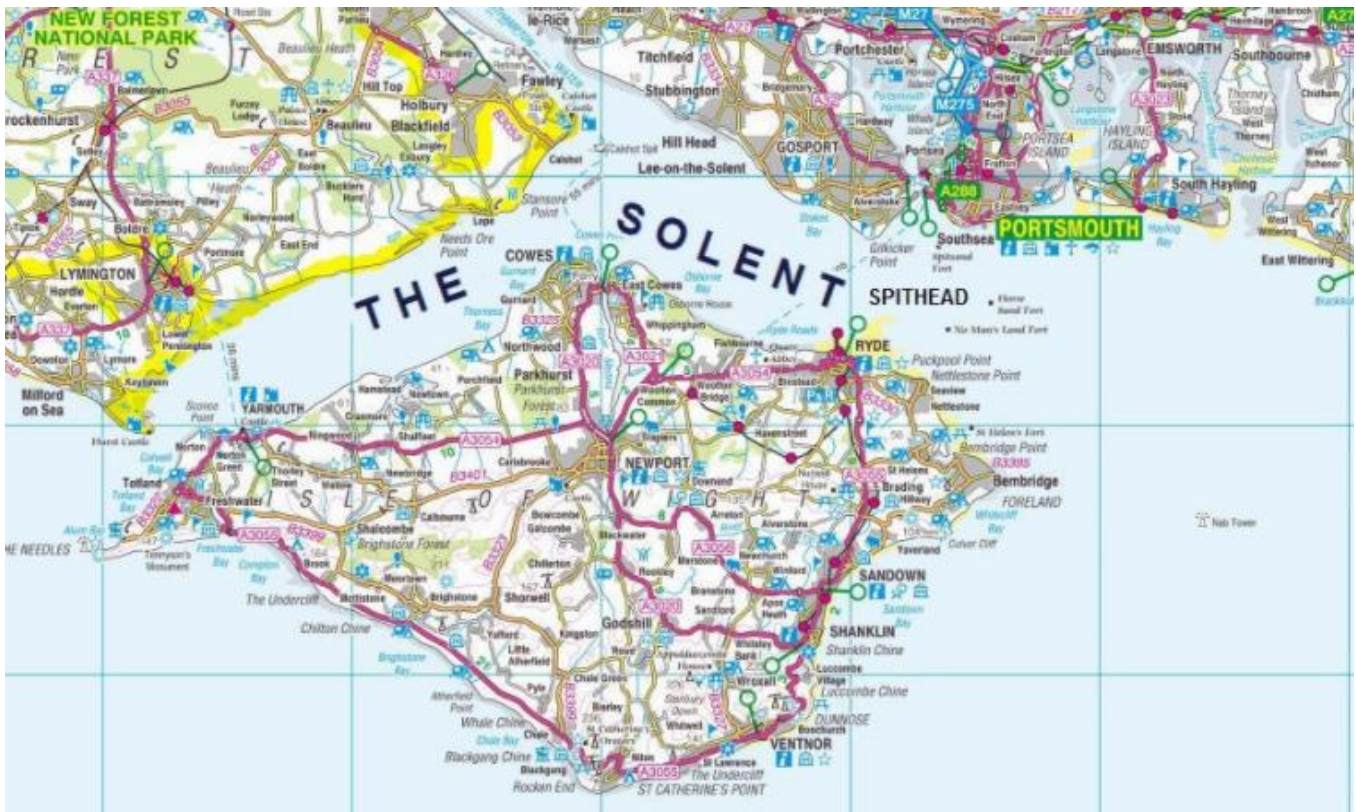
Zondag 8 en maandag 9 september werd gelegenheid gegeven tot passagieren en enige sportbeoefening, waaronder voetbal en tennis. Na dinsdag 10 september te 09.00 uur ontmeerd te hebben en via de Solent naar zee vertrokken te zijn, zou Hr. Ms. Poolster zich wederom bij het smaldeel voegen.

Hr. Ms. Zeehond vertrok na een dokperiode te Rotterdam op zaterdag 7 september uit Den Helder en arriveerde zondag 8 september in de Portland gebieden, alwaar dinsdag 10 september rendez-vous gemaakt zou worden met het smaldeel.

Hr. Ms. De Ruyter en de jagerdivisie 3 met uitzondering van Hr. Ms. Holland brachten het weekeinde van zaterdag 7 tot dinsdag 10 september een routine bezoek aan Plymouth. Het smaldeel meerde 7 september te 09.00 uur in Plymouth af. Na aankomst werden tussen de smaldeelcommandant en de Commander-in-Chief Plymouth, Vice-Admiral Sir Charles Mills, bezoeken uitgewisseld. Des avonds waren de smaldeelcommandant en de commandanten aanwezig bij een diner, aangeboden door de Commander-in-Chief Plymouth.

Maandag 9 september recipieerde de Commander-in-Chief Plymouth, tevens Commander Central Sub Area Atlantic, aan boord van HMS Drake, het gastschip voor het smaldeel.

Tijdens dit weekeinde waren er velerlei sportieve en toeristische activiteiten georganiseerd door ontwikkeling, sport en ontspanning. Er werd voetbal, hockey, golf en tennis gespeeld, terwijl tevens vier dinghy's gebruikt konden worden. Er waren enkele bustochten in Plymouth en over Dartmoor georganiseerd. Zaterdag-, zondag- en maandagavond bestond er voor vijftig bemanningsleden gelegenheid tot dansen in de Hoe Services Club. Maandagmiddag was er een mogelijkheid tot pony trekking.



Dinsdag 10 september te 07.30 uur vertrok Hr. Ms. Zeeleeuw naar zee, waarop te 08.00 uur de jagerdivisie 3 en te 08.45 uur Hr. Ms. De Ruyter volgden. Hr. Ms. Holland was 9 september te 14.00 uur uit Den Helder vertrokken en arriveerde dinsdag 10 september in de Portland oefengebieden, waar alle eenheden van smaldeel 5 zich op zee verzamelden. Hr. Ms. Dolfijn arriveerde eerst te 19.00 uur, doordat de opmars door mist werd bemoeilijkt.

Van dinsdag 10 tot vrijdag 13 september werd door het gehele smaldeel intensief in de Portland gebieden geoefend. Hr. Ms. Dolfijn verliet woensdag 11 september op de voormiddag reeds het smaldeel om in opmars te gaan naar de aanvangspositie voor Silver Tower. Op de eerste wacht van donderdag 12 september verliet ook Hr. Ms. Poolster het smaldeel om te Fawley olie te gaan laden. Hr. Ms. Zeehond en Hr. Ms. Zeeleeuw gingen deze zelfde wacht individueel in opmars naar hun aanvangspositie voor Silver Tower.

De overige eenheden van het smaldeel brachten vrijdag 13 tot zondag 15 september wederom een routine bezoek aan Plymouth. Zij arriveerden 13 september te 09.00 uur. Hr. Ms. Poolster arriveerde, na op 13 september van 09.30 tot 15.30 uur te Fawley olie te hebben geladen, 14 september te 10.30 uur te Plymouth.

De smaldeelcommandant ontving vrijdag 13 september te 18.30 uur ongeveer 150 gasten aan boord van Hr. Ms. De Ruyter, waaronder de Commander Central Sub Area Atlantic en vele andere Britse officieren en hunne dames.

Ook dit weekeinde was er een uitgebreid ontwikkeling, sport en ontspanningsprogramma. Doordat het mogelijk was hierover reeds het vorige weekeinde overleg te plegen, kon er een georganiseerde voetbalcompetitie gespeeld worden. Ook enige ploegen van Engelse schepen namen aan deze competitie deel. Wederom werd er ook hockey, tennis en golf gespeeld en werd er gezeild. Tevens waren er enkele bustochten georganiseerd. Geheel uitgerust en vol goede moed vertrok zondagmiddag 15 september te 16.30 uur het gehele smaldeel wederom uit Plymouth naar zee voor deelname aan de NATO oefening Silver Tower. Voor de aanvang hiervan, maandag 16 september 13.00 uur, werden onder tamelijk ruwe weersomstandigheden nog enige interne smaldeeloefeningen uitgevoerd. Aan Silver Tower, een vierjaarlijkse major live exercise van de NATO, werd deelgenomen door schepen van de marines van de Verenigde Staten, Canada, Engeland, Noorwegen, West Duitsland, Denemarken, België en Nederland. De bovenwaterschepen van het smaldeel opereerden tijdens deze oefening als onderzeebootbestrijdingsgroep in de gebieden van de South Western Approaches. Er werden offensieve operaties uitgevoerd, terwijl tevens in een later stadium werd deelgenomen aan de bescherming van een konvooi van zeventien koopvaardijsschepen, die voor dat doel waren gecharterd. De onderzeeboten waren ingezet onder commando van de bevelhebber der oranje (vijandelijke) strijdkrachten.

Voor de duur van Silver Tower was een Nederlands Communications Security Team aan boord van Hr. Ms. De Ruyter gedetacheerd, bestaande uit één officier en enkele onderofficieren. Zij hadden tot taak als buitenstaander het radioverkeer te analyseren.

Op de hondewacht van 20 september brak aan boord van Hr. Ms. Isaac Sweers een brand uit, waardoor het schip, geëscorteerd door Hr. Ms. Noord Brabant, Plymouth moest aandoen en niet meer aan Silver Tower kon deelnemen.

Het weekeinde van 21 en 22 september werd al oefenend op zee doorgebracht. Op de smaldeelschepen werd een smaldeelquiz gehouden. Van het ontwikkeling, sport en ontspanningsprogramma aan boord van Hr. Ms. De Ruyter kon door het ruwe weer uitsluitend de klaverjasdrive doorgang vinden.

Voor de in deze oefengebieden deelnemende eenheden was de oefening Silver Tower 26 september te 18.00 uur beëindigd. De bovenwaterschepen gingen naar Den Helder waar zij in de loop van de dagwacht en de voormiddag van 27 september binnenliepen, met uitzondering van Hr. Ms. Van Nes, die voor een dokbeurt naar Vlissingen opstoomde. Ook de onderzeeboten volgden, met uitzondering van Hr. Ms. Dolfijn, de volgende dag. Laatstgenoemde stoomde na beëindiging van Silver Tower, kampend met storm en hoge zee, aan de oppervlakte varende op naar Rosyth, alwaar op de dagwacht van 29 september werd afgemeerd langs zij HMS Otter in een der sluizen. Gedurende het bezoek van Hr. Ms. Dolfijn aan Rosyth was de bemanning in de gelegenheid te debarkeren op HMS Cochrane.

Op woensdag 2 oktober werd op de voormiddag ontmeerd en de thuisreis aanvaard. Als laatste eenheid van het smaldeel arriveerde Hr. Ms. Dolfijn in de namiddag van 3 oktober te Den Helder om tenslotte wederom aan de onderzeedienst-steiger af te meren.

Nautische bijzonderheden

a Southampton

Het licht op pier nummer 38 te Southampton bestaat in stede van de vermelde drie lichten in de Britse admiraliteitskaart 2041 uit vier vertikaal onder elkaar geplaatste rode vaste lichten.

b. Solent

Het bevaren van de Solent en aangrenzende vaarwaters levert voor Hr. Ms. Poolster geen enkel probleem op en wordt door de commandant van Hr. Ms. Poolster onder alle omstandigheden mogelijk geacht.

c. Fawley/ Southampton

Het meren en ontmeren in Fawley en Southampton met behulp van sleepboten en aanwijzingen van de havenloods verloopt zonder veel vertraging en op goede wijze.

d. Plymouth

1 Grote schepen met bestemming Devonport dienen zich aan de aanbevolen tijdstippen voor het passeren van de Hamoaze te houden. Worden deze gemist dan zal in de Sound op het volgende stil water gewacht moeten worden.

2 Bij het op- en afvaren van de Hamoaze wordt vóór met een sleepboot vastgemaakt om het voorschip de bocht om te trekken. Eenmaal deze gepasseerd zijnde wordt losgemaakt.

Bij kalm weer werd, de Hamoaze afvarende, eenmaal geen gebruik gemaakt van een sleepboot doch moest een keer met de machines tegen elkaar in worden geslagen.

3 Hoewel zonder sleepboten werd afgemeerd dient goed acht te worden gegeven op de adviezen van de loods voor wat betreft de richtingen van de onderstroom langs de steiger, die zeer wisselvallig kan zijn en niet in details in de beschikbare publicaties beschreven staat.

Tot volgende week....

