

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:

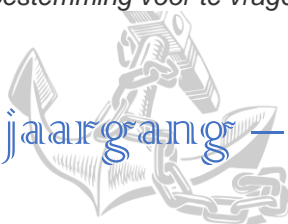
<https://www.tenanker.com>

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 36 – 6e jaargang – 8 september 2023



Van 's Lands Vloot tot Koninklijke Marien (slot)
50 jaar SMD Kon. Marine deel 2
Reisverslag Smaldeel V jan'68 t.m maat'68
Indië reportage 1947 deel 7
Hr.Ms. de Zeeuw 1952 – 1968 deel III
Compilatie Indisch Journaal deel VI
Swinging Old Lady
Drie dagen Landingsdetachemet.
Heimwee
Een onvergetelijke dag..
Zomervakantie 2016 deel 1

VAN 'S LANDS VLOOT TOT
KONINKLIJKE MARINE (SLOT)

Vliegtuigen (vervolg)

SIKORSKY S-55 HO4S-3



Eénmotorig hefschroefvliegtuig voor verbindingen transport en zee-opsporing- en reddingsdoel-einden. Uitgerust met hijsinstallatie om voorwerpen of personen tijdens stilhangen in de lucht van de grond of uit zee op te pikken.

Afmetingen: diameter hoofdrotor 16 meter; lengte 19 meter; hoogte 4,35 meter.

Bewapening: niet bewapend.

Motor: Wright Cyclone R 1300-3, 7 cilinder, 700 pk, gemonteerd in de rompneus

Sikorsky S55 HO4S-3

in schuine stand. Koeling door ventilatie-inrichting. Bemanning: (biedt plaats aan tien personen). In gebruik bij Vliegtuigquadron No. 8.

BEECHCRAFT SNB-5 (D 188), C 45



Tweemotorig lestoestel voor vliegers- en waarnemersopleiding.

Afmetingen: spanwijdte 14,40 meter; lengte 10,40 meter; hoogte 2,55 meter.

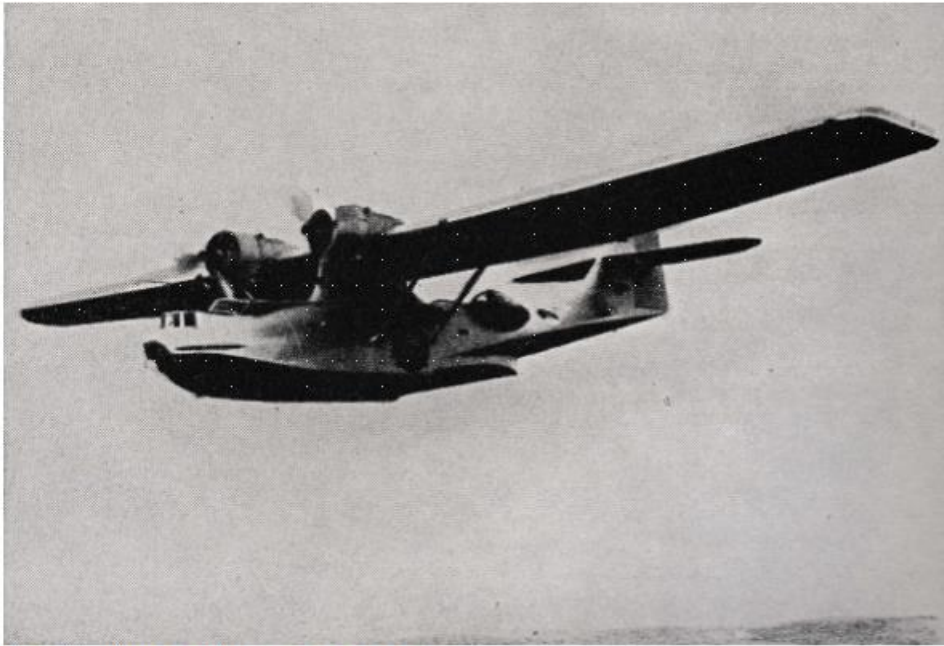
Bewapening: geen bewapening. Motor: twee 9 cilinder Pratt & Whitney R 985-AN-I-motoren. Het vermogen is 450 pk per motor bij 2500 omwentelingen per minuut.

Bemanning: twee personen.

In gebruik bij Vliegtuigquadron No. 5.

Beechcraft SNB-5

CONSOLIDATED VULTEE "CATALINA" MODEL 28-5a



Consolidated Fultee "Catalina"

Tweemotorige parasoldekker; amphibievlieg-tuig, enkele toestellen als vliegboot uitgevoerd.

Afmetingen: spanwijdte 51,72 meter; lengte 19.52 meter; hoogte 5.65 meter.

Bewapening: 2 mitrailleurs van 12.7 mm; 1 mitrailleur van 7.6 mm.

Motor: twee Pratt & Whitney Twin-Wasp, elk van 1200 pk.

Bemanning: zeven personen. In gebruik bij Vliegtuigsquadron No. 8

en No. 521.

MARTIN PBM-5A „MARINER”



Martin PBM-5A "Mariner".

Tweemotorig amphibievliegtuig; hoogdekker, z.g. „gull-wing”; opvallende stand van kielvlak-ken en richtingsroeren: drijvers onder de vleugeltips (niet intrekbaar).

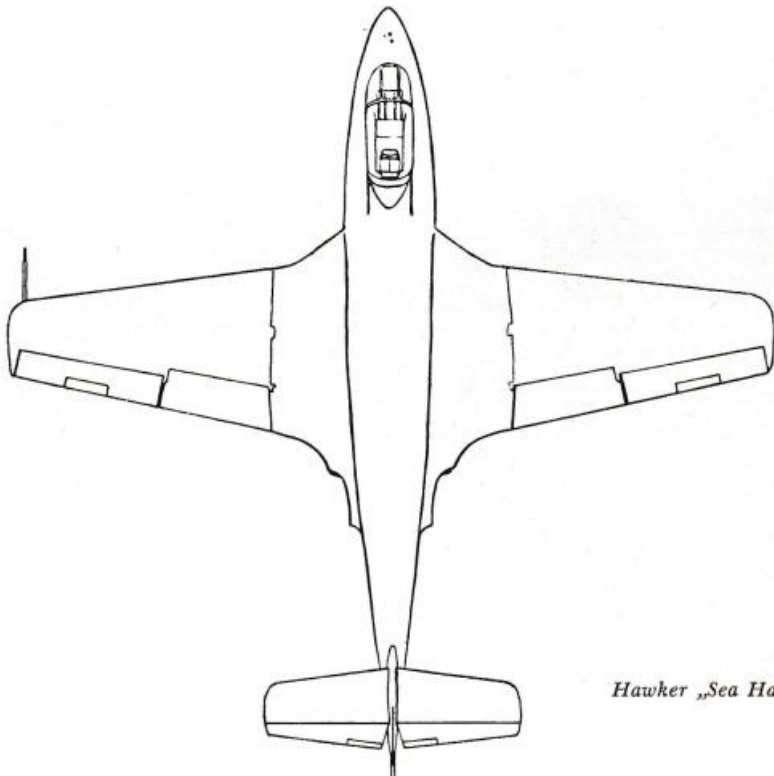
Afmetingen: spanwijdte 35,40 meter; lengte 24 meter; hoogte 8,70 meter.

Bewapening: 6 mitrailleurs van 12,7 mm. Motor: twee Pratt & Whitney R-2800- 54 motoren, elk van 2100 pk.

Bemanning: negen personen.

In gebruik bij Vliegtuigsquadron No. 8 en No. 321.

HAWKER „SEA HAWK” MK 5



Hawker „Sea Hawk“

Eénmotorige straaljager, laagdekker met intrekbaar landingsgestel en opvouwbaar vleugel; jachtvliegtuig voor het opereren vanaf vliegveldschepen.

Afmetingen: spanwijdte 11,9 meter; lengte 12,1 meter; hoogte 5,1 meter (met gevouwen vleugels).

Bewapening: 4 mitrailleurs van 20mm; bommen; raketten.

Motor: Nene 103 met 2450 kg stuw-druk.

Bemanning: een persoon.

Dit vliegtuigtype wordt in de tweede helft van 1957 afgeleverd en bij de MLD ingebruik genomen.

ATTENTIE. In dit album werden alleen die schepen, walinrichtingen, mariniers-kazerneringen en vliegtuigsquadrons opgenomen, die bij beschikking van de Minister van Marine **vóór 1 Januari 1957** een “scheepsembleem” kregen toegewezen. Beschrijvingen schepen, walinrichtingen, mariniers-kazerneringen, vliegtuigsquadrons en vliegtuigen – zoals voor publicatie vrijgegeven – werden bijgewerkt tot **1 Mei 1957**.

Bron: 1957



Sociaal Medische Dienst



Lofzang

50 jaar Sociaal Medische Dienst Koninklijke Marine (2)

In een artikel in de 'Alle Hens' van februari 1950 beschreef de LTZ 3 KMR W.C. Lemaire op pakkende wijze de beginjaren van de SMD.

“Toen in 1946 de eerste gewonde en invalide mariniers uit Indonesië in het vaderland terugkwamen was er een dokter die men bij de aankomst van deze hospitaalschepen steeds op de kaden kon aantreffen.

Dr. D.H..F. Wolters was zijn naam. Hij kwam met deze gewonden en invaliden in contact; zag naast de fysieke ellende waarin deze mannen verkeerden ook iets van hun psychische moeilijkheden en begreep dat deze mensen naast geneeskundige ook, en misschien wel vooral, sociaal moesten worden geholpen.

Want wat drukt de invalide het meest; het gemis van zijn hand, zijn voet of ogen, of het besef dat hij hierdoor een onvolwaardige is, gehandicapt zal zijn om zijn plaats terug te vinden in de maatschappij? Het antwoord hierop valt niet moeilijk te geven en daarom werd in dr. Wolters het idee geboren om deze mensen op de enig juiste manier te helpen. Op de manier, waarbij het sociale en het medische samengaan, kortom door een sociaal-geneeskundige verzorging. Zo begon het werk: invaliden om te vormen tot kerels, “onvolwaardigen” tot volwaardige leden van de maatschappij.

De eerste werkzaamheden op dit gebied werden verricht in het Depot van het Korps Mariniers te Rotterdam.

Daar werd het eerste sociaal-medische centrum gevormd, een rehabilitatiecentrum van en voor mariniers. En om dan onmiddellijk de eerste grote stap in de goede richting te doen, liet men die invalide mariniers, wier verblijf in hospitalen en sanatoria om gezondheidsredenen niet meer noodzakelijk was, naar de marinierskazerne in de Maasstad over brengen. Zij moesten worden losgemaakt van de deprimerende ziekenhuissfeer, weg uit die omgeving van enkel zieken en gewonden, om in een omgeving van gezonde mensen zichzelf ook weer gezond mens te voelen. Dit was de eerste rehabilitatie: terug in het vroegere mariniersmilieu en omringd door de oude kameraden. Niet langer dat ongezonde medelijden en meewarige van ‘jonge, jonge wat ben je toch een stakker’, maar een ‘kerel wat zie je er patent uit, je gaat zeker weer gauw aan de slag’.

Daarna rehabilitatie nummer twee: de metamorfose van hulpbehoevend tot zelfstandig. Voor zover de betreffende patiënt een studieknobbel had, liet men hem studeren en voor zover het beter was dat de man meer met zijn handen aan het werk ging, werd hij ook op dit gebied ter zijde gestaan. Voor de laatste categorie waren de werkmiddelen in het sociaal medisch centrum te Rotterdam maar zeer beperkt, zodat betrokkenen moesten worden uitbesteed. Ze gingen òf in de leer bij particulieren in de stad òf werden als volontair te werk gesteld bij ondernemingen elders in den lande. Ook konden sommigen in de marinierskazerne hun ambacht leren. Indien voor deze studie niet meer nodig was dan een werktafel, een lamp en wat kleine instrumenten voor horlogemaker bijvoorbeeld. Kortom onze invalide mariniers werden op alle mogelijke manieren vooruit geholpen, om naast lichamelijk er ook maatschappelijk boven op te komen, met als resultaten...

Ik zal u er twee noemen. Hier dan een marinier, die ergens vanuit het Friese platteland zich als oorlogsvrijwilliger meldde en via Amerika, Malakka en diverse acties rond Soerabaja per hospitaalschip thuis voer met een tuberculose. Hij begon tijdens zijn ziekte te studeren. En nu, twee jaar na zijn lichamelijk herstel, heeft hij zijn volledige vakbekwaamheid bereikt en gaat bij een van onze grootste machinefabrieken een goede toekomst tegemoet.

Er was ook een korporaal, die na Japanse krijgsgevangenschap met een verwaarloosde bovenbeenbreuk via een grote operatie tenslotte op twee krukken in de ziekenboeg van de marinierskazerne arriveerde. Ook hij werd met alle middelen geholpen, zodat hij na drie maanden heilgymnastiek en massage kon lopen als een kievit. Hij behaalde zijn typediploma en heeft nu reeds meer dan twee jaar een verantwoordelijke administratieve baan.

Dit zijn twee voorbeelden uit de beginperiode, toen men nog in Rotterdam zat. Maar ook de invaliden van de overige marine mochten niet vergeten worden. Ook deze mannen dienden betrokken te worden in dit rehabilitatieproces. Een uitgebreid rapport ging naar de Minister van Marine met als gevolg dat uit het Sociaal-Medische Centrum van de mariniers te Rotterdam een algemeen Sociaal-Medische Dienst voor de gehele Koninklijke Marine werd geboren. Een prachtig "instituut" dat nu al ruim een jaar in Leiden gevestigd is en dat wekelijks invaliden als bruikbare krachten doet terugkeren in de maatschappij. Leiden is dus het "Hoofdkwartier" geworden, het centrum van dit rehabilitatiewerk, dat zich over geheel Nederland uitstrekt en ruim 700 gewonden en invaliden omvat. In dit centrum worden hoofdzakelijk die invalide militairen opgenomen, die speciaal toezicht nodig hebben, om wat je noemt stap voor stap vooruit te komen op deze vaak zo moeilijke weg.

Wat te doen bijvoorbeeld met het hopeloze geval van een militair die blind is en beide handen mist; die twee jaar lang geholpen moest worden met het eten, wassen, scheren, kleden, kortom die in alles volkomen hulpbehoevend is. Ook hij werd opgenomen in het gebouw van de Sociaal-Medische Dienst in Leiden, de ambachtsschool met een daaraan verbonden internaat, waar men hoe hopeloos dit geval ook mag lijken, de man helpt en wat meer zegt: vooruit helpt.

In een van de werkplaatsen van het gebouw werd voor deze invalide een aantal manchetten vervaardigd, één met een lepel er op gelast, één met een vork, één voor zijn Philishave, één voor pen en potlood, terwijl tevens voor hem een speciale lessenaar werd ontworpen, waarop een telkens verspringende liniaal de blinde man het schrijven mogelijk maakt. En als men dan nog weet, dat er voor deze militair een speciaal toilet werd gebouwd, waardoor hij zichzelf kan helpen, dan begrijpt men, dat hoeveel moeite het een en ander ook gekost heeft en nog kost, deze man zijn zelfstandigheid terug krijgt. Deze invalide komt er boven op. Zo dadelijk bouwt men voor hem een speciale telefooncentrale, waarna men hem opleidt tot telefonist. Hij krijgt zijn plaats terug in de samenleving, zijn plaats, waarbij hij gewoon, gedurende acht uur per dag, een volwaardige arbeidsprestatie kan leveren. Men ziet dus wat hier voor een mens gedaan wordt, voor een militair die het Vaderland diende en in deze dienst zulk een groot offer moest brengen. Dit is een geval maar zo zijn er meerdere.

In Leiden treft men ze aan, in het centrum van de Sociaal-Medische Dienst, waar men in de voormalige Zeevaartschool aan het Noordeinde het gezoem kan horen van de draaibanken; waar de cadans van de schaafbanken het lied van de arbeid zingt; waar de lasapparaten sissen, allemaal werktuigen, eens door het comité "Rotterdam en de Mariniers" aan dit centrum geschonken.

De timmerwerkplaats, waar men het eigen kazernemeubilair onderhoudt en eventueel aanvult, en waar men ook voor andere marine-instellingen orders uitvoert, van medicijnkastjes tot aan kaartenbakken toe.

Vanuit de smederij "klinkt" het welbekende geluid en in de instrumentenmakerij voel je als het ware iets van de serene spanning, waarmee een met een loep bewapend oog een snel draaiend asje van een horloge observeert, een asje dat minutieus bewerkt wordt.

De schoenmakerij, de kleermakerij, de administratie, de ziekenboeg, de bibliotheek, de kombuis, de kantine... alles "runt". En dan te denken, dat het lasapparaat gehanteerd wordt door een marinier met twee verlamde benen, die zo dadelijk, in ieder bedrijf waar hij geplaatst wordt, zijn werk voor 100% waard zal zijn, dat de man met de loep in de instrumentmakerij in 1946 in Indië uit een klapperboom viel, hierdoor verlamd werd, en toch weer als een volwaardige kracht dat precieuze werk zal kunnen doen; dat aan de draaibank kerels staan te werken, die een been of een long missen. Inderdaad, voor dit werk kunnen wij niet anders dan onze waardering en bewondering hebben. Het werk van de Sociaal-Medische Dienst, dat eens bij de Koninklijke Marine door dr. Wolters begonnen, nu een van de mooiste instelling is, die ons Vaderland kent."

De organisatie, haar personeel en patiënten

De Minister van marine vaardigde richtlijnen uit voor de SMD te Leiden. Deze richtlijnen vormden de basis voor het functioneren van de SMD.

De SMD te Leiden werd een depot alwaar of van waaruit de chronische zieke, de invalide en de uit de tropen teruggezonden geneeskundig ongeschikt verklaarde militairen der Koninklijke marine, dan wel door de Minister van marine aan te wijzen gewezen militairen, onder behandeling werden gesteld ten einde zo spoedig mogelijk commissoriaal geneeskundig beoordeeld te kunnen worden ten aanzien van hun geschiktheid voor de dienst.

De taak van de Sociaal Medische Dienst omvatte:

- a. de administratie voeren van al het hierboven bedoelde personeel;
- b. het doen instellen van de vereiste geneeskundige behandeling van dit personeel, dan wel, voor zover deze behandeling buiten een inrichting der Koninklijke marine geschiedt, het toezicht daarop;
- c. de sociale verzorging tijdens de in punt b. bedoelde behandelingen;
- d. het bevorderen, in overleg met de onderafdeling Demobilisatie van het Ministerie van marine, van de rehabilitatie of revalidatie vatubedoeld personeel, eventueel tewerkstelling tijdens de geneeskundige behandeling bij de Sociaal Medische Dienst en, indien noodzakelijk, bevordering van scholing, herscholing en omscholing gedurende de onder b. bedoelde geneeskundige behandelingen;
- e. het verkrijgen van contact met de desbetreffende instellingen bij het zoeken naar plaatsingen in de burgermaatschappij voor bovenvermeld personeel;
- f. commissoriaal geneeskundig onderzoek te juister tijd;
- g. het periodiek verstrekken van statistische gegevens volgens, door de Chef Geneeskundige Dienst der Zeemacht, te verstrekken richtlijnen.

De commandant droeg zorg voor de uitvoering van deze taken.

De bij de Sociaal Medische Dienst dienende officieren van gezondheid waren ermee belast.

Op 21 Juni 1948 werd de SMD officieel in dienst gesteld door de eerste commandant; LTZ 1 H.F. Bach Kolling. Het eerste Hoofd Geneeskundige Afdeling was de officier van gezondheid 1 KMR D.H.F. Wolters. Hij werd geassisteerd door de artsen Krul en Van Es. De vaste bemanning behoorde grotendeels tot het Korps Mariniers.

De kleine groep van vaste bemanningsleden werd echter langzamerhand overrompeld door de steeds toenemende werkzaamheden, welke een gevolg waren van de steeds groter wordend stroom repatrianten. Telkens wanneer er een schip binnenkwam ging dr. Wolters en later vaak dr. Van Es naar de kade om de gewonden en zieken te selecteren en een deel van hen kwam meestal bij de SMD terecht. Behalve het in de inrichting ondergebrachte personeel (\pm 250 - 300

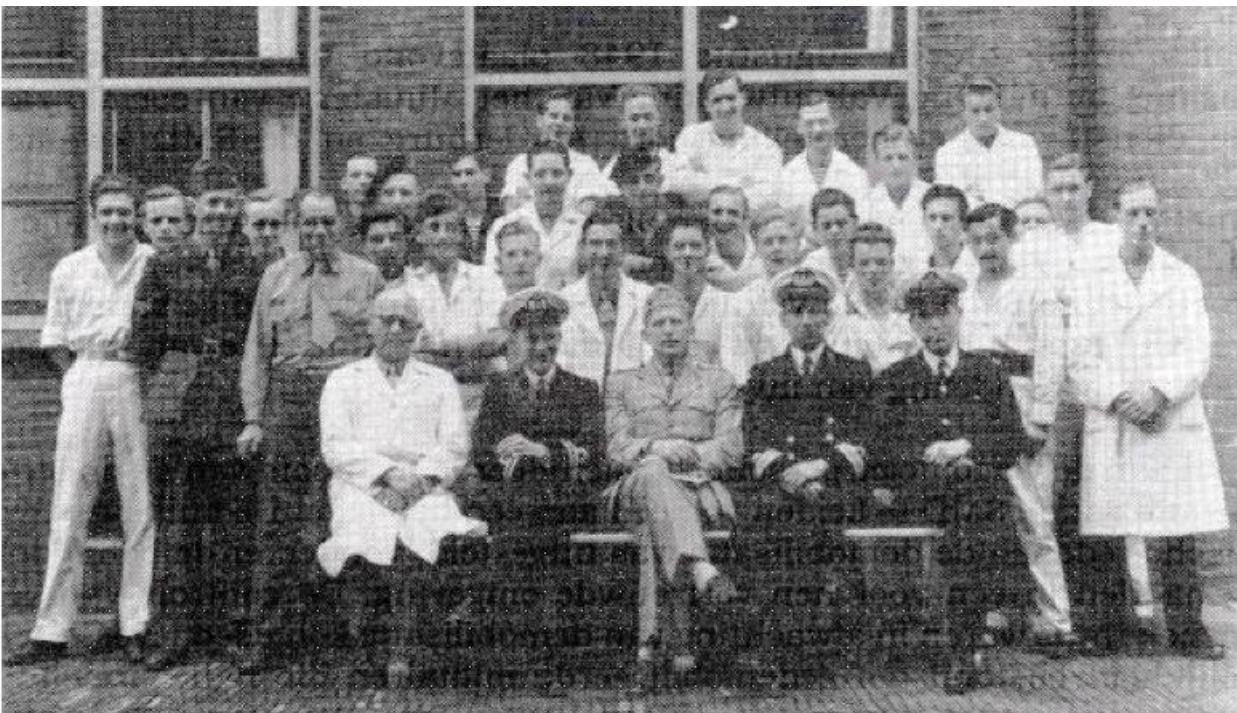
man), liepen er ook nog ongeveer 350 man in de rol van de SMD, die opgenomen c.q. verpleegd werden in diverse ziekenhuizen en sanatoria (o.a. Hellendoorn, Dekkerswald, Appelscha) verspreid over heel Nederland. De verzorging van deze laatsten, welke eveneens vanuit Leiden geschiedde veroorzaakte vele administratieve werkzaamheden, maar ook expeditie en transport werden hierdoor zwaar belast.

Bij de afstemming die in augustus 1948 plaatsvond tussen de onderafdeling Demobilisatie, de afdeling Vakontwikking van het Ministerie van sociale zaken, de medische dienst van het herstellingsoord Aarderburg en de SMD kwamen twee vraagstukken aan de orde:

1. Moet de SMD beschouwd worden als een inrichting waar minder valide militairen geschikt gemaakt worden voor de burgermaatschappij?
2. Hoe moet de SMD gezien worden in het kader van de huidige samenwerking tussen het Ministerie van Oorlog en het Ministerie van marine t.a.v. de behandeling van invaliden?

In een nota aan de vlagofficier personeel concludeerde het hoofd van de onderafdeling Demobilisatie dat de SMD te Leiden voldeed aan een behoefte. De militairen, waarvan om medische redenen de demobilisatie was uitgesteld, vonden er de behandeling die ze nodig hadden in een voor hen vertrouwde omgeving. De controle van velen die voorheen ziek thuis waren in afwachting van demobilisatie kon effectiever geschieden. De mogelijkheid bestond om gedemobiliseerde militairen die nabehandeling nodig hadden (malaria) op te nemen, waardoor kosten aan wachtgeld en particuliere doktersbehandeling konden worden bespaard. Speciaal ten aanzien van deze oud- militairen was nauw contact met het bureau demobilisatie noodzakelijk. Het hoofd van de onderafdeling Demobilisatie merkte in dit verband op dat de Koninklijke landmacht over een soortgelijke inrichting beschikte in Woerden; dit was echter alleen een medisch controle centrum.

Als revalidatiecentrum voor invaliden leek hem het centrum minder geschikt. De werkplaatsen dienden niet de vorm aan te nemen van opleidingsinrichtingen, doch meer als mogelijkheid voor



"Mannen van het eerste uur"

Op de bank van links naar rechts: adj. zvp. Hesse, dr. J. C. van Es. dr. F.W.G.H. Wolters, cdt Lagas?, dr. Eysbouts. Links achter smjr van Ingen Schenau

lichamelijke training van invaliden. Vooral zou er voor gewaakt moeten worden dat invaliden niet langer in Leiden zouden blijven dan strikt noodzakelijk was. Zo spoedig mogelijk diende contact opgenomen te worden met de Afdeling Bijzondere Bemiddeling teneinde een soepele overgang naar de burgermaatschappij te bevorderen. De mogelijkheid diende bekeken te worden om de invaliden toch over te hevelen naar Aardenburg, indien daar een speciale marineafdeling kon worden gevormd en de training daar minder geestdodend was.

De samenwerking met de afdeling Demobilisatie van het Ministerie van Oorlog diende op de huidige collegiale wijze te worden gehandhaafd. Gedachten uitwisseling tussen de SMD en hoofd van deze afdeling diende geregeld te geschieden. De afdeling had 2 gepensioneerde hoofdofficieren van de Koninklijke landmacht in dienst voor bezoeken aan sanatoria en ziekenhuizen. Deze officieren bezochten ook de patiënten der Koninklijke marine en brachten verzoeken over van patiënten. Zij bevorderden de toekomstige opname van deze patiënten in de burgermaatschappij. Dezelfde patiënten werden ook bezocht door een onderofficier van de Marine

Sociale Dienst. Het was aan te bevelen dat de KM patiënten liet bezoeken door een officier die gelijktijdig als contactman zou optreden met de afdeling Demobilisatie, omdat deze afdeling cursussen verzorgde die verband hielden met de aanstaande demobilisatie van de man. Het hoofd van de afdeling deelde mede dat hij het aantal contactofficieren van zijn staf wilde uitbreiden tot 3 of 4 en het zeer op prijs zou



Groepsfoto 1949

stellen indien een van deze officieren een oud-officier der Koninklijke marine zou zijn.

Na onderzoek uitgevoerd door een doelmatigheidscommissie in oktober 1948, verzocht de commandant KLTZ KMR OV J. Lagas de bemanningslijst opnieuw te doen vaststellen.

Op 22 maart 1949 werd een nieuwe bemanningslijst (BL) vastgesteld.

Op deze BL stonden 9 officieren: De commandant en oudste officier, 3 artsen, 1 officier van administratie, 1 officier der mariniers als toegewezen aan de cdt, 1 officier van vakdiensten als chef T.D., 1 officier sociale dienst tevens OS&O officier, aangevuld door eventuele officieren rehabilitant. Boven de sterkte geplaatst werd een officier van gezondheid belast met de keuringen.

Op de BL stonden verder o.a. 15 ziekenverplegers, 8 chauffeurs en 12 hofmeesters, een timmerman, kleermaker, schoenmaker en barbier. In totaal bestond de bezetting uit 106 militairen en 3 burgers (1 telefoniste, 1 masseur en 1 conciërge). Zo mogelijk moesten 63 militaire functies bezet worden door rehabilitanten. Als opmerking onder de BL stond dat van de commandant werd verwacht, dat hij zoveel mogelijk de voorkomende werkzaamheden door rehabilitanten moest laten verrichten.

Ook in Leiden toonde de bevolking groot medeleven met de zieken en gewonden. Vaak werden er bloemen bezorgd. Voor de ziekenzalen werden radio's geschonken. Bioscoopbezoek was gratis,

men mocht op de eerste rij zitten. Kinderen van de zondagsschool kwamen op bezoek met de ouders en vooral op zondagmiddag was er veel (dames) bezoek.

Een oudziekenverpleger schreef: "Toen ik voor de eerste maal in Leiden op de SMD kwam. werd ik opgevangen door de onderofficier van de wacht die een beenprothese had. Hij had twee leerlingen bij zich, de een miste zijn rechterarm, de andere zijn linkerarm."

Diezelfde ziekenverpleger vertelde: "Dr. Wolters zei dat hij een mooi baantje voor me had."



Smaldeel 5

23 JANUARI-15 MAART 1968

Den Helder, Las Palmas / Funchal, Santa Cruz / Las Palmas, Gibraltar / Ceuta / Cadiz / La Coruna, Den Helder

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

Hr. Ms. Karel Doorman (vlag), commandant: kapitein ter zee B. Veldkamp

Hr. Ms. De Zeven Provinciën, commandant: kapitein ter zee G. Zeiler

Hr. Ms. Poolster, commandant: kapitein ter zee E. Roest

Jagerdivisie 3, commandant: kapitein ter zee J. Klaver

Hr. Ms. Limburg (vlag jagerdivisie 3), commandant: kapitein-luitenant ter zee F. B. Hamilton

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

Hr. Ms. Zeeland, commandant: kapitein-luitenant ter zee J. W. H. Wevers

Hr. Ms. Potvis (vanaf 2 februari), commandant: luitenant ter zee der 1e klasse R. J. M. Speckens
Hr. Ms. Dolfijn (vanaf 2 februari), commandant: luitenant ter zee der 1e klasse E. J. H. G. van Swaaij

Geëmbarkeerd aan boord van Hr. Ms. Karel Doorman:

Vliegtuigsquadron 4, commandant: luitenant ter zee vlieger der 1e klasse J. V. van Zuidam

Vliegtuigsquadron 8, commandant: luitenant ter zee der 1e klasse R. H. Bosveld

Deze eerste reis in 1968, na een stilligperiode waarin vele overplaatsingen plaats vonden, begon op 23 januari. De bedoeling was de schepen eerst een week zoveel mogelijk individueel te laten opwerken om pas daarna voor een langere reis te vertrekken met het verband in zijn geheel. Hr. Ms. Noord Brabant vertrok als eerste om 12.00 uur uit de haven van Den Helder met regelmatige tussenpozen gevolgd door Hr. Ms. Limburg, Hr. Ms. Poolster, Hr. Ms. De Zeven Provinciën en Hr. Ms. Karel Doorman. Voor het eerst in het bestaan van smaldeel 5 was aan boord van één der jagers, Hr. Ms. Limburg, een afzonderlijke, niet tevens met het bevel over één schip belaste, commandant jagerdivisie nummer 3 ingescheept.

Hr. Ms. Karel Doorman nam reeds op de rede van Den Helder het vliegend materieel van vliegtuigsquadron 8 aan boord. Hr. Ms. Poolster oefende enige tijd met hefschroefvliegtuigen van vliegtuigsquadron 7, gestationeerd op het marinevliegkamp De Kooy. De andere schepen voerden individuele oefeningen uit. Op 24 januari vertrok Hr. Ms. Zeeland om 09.00 uur uit Den Helder om zich na individuele oefeningen te voegen bij het verband. Hr. Ms. Karel Doorman nam omstreeks 10.00 uur de vliegtuigen van vliegtuigsquadron 4 aan boord. Een tijd van intensief oplanden en afvliegen volgde om de vliegers weer de kwalificatie van landen op een vliegkampschip te bezorgen. Na langere tijd aan de wal doorgebracht te hebben, diende deze proef van bekwaamheid opnieuw te worden afgelegd. Voor de nieuwelingen betekende dit het voor de eerste keer trachten te behalen van deze aantekening. Zowel voor dag- als nachtlandingen moest men een afzonderlijke proef afleggen. Hr. Ms. Poolster gaf Hr. Ms. Evertsen, één van de nieuwe fregatten van de Van Speijk-klasse, en niet bij het smaldeel ingedeeld, gelegenheid ervaring op te

doen in de procedure en problemen bij de bevoorrading op zee. De nodige schiet-, richt-, meet- en verbindingdienstoefeningen werden gehouden. Het oefenterrein was voor alle schepen gedurende de gehele week de Noordzee. Op 25 januari liep Hr. Ms. Poolster op de platvoet de haven van Den Helder binnen. Hr. Ms. Noord Brabant volgde later in de vooravond. De overige schepen liepen, na diverse eigen oefeningen, in de loop van de voor- en achtermiddag op 26 januari Den Helder binnen. De genoemde week maakte de hoofdvlootpredikant de vaartocht aan boord van Hr. Ms. Karel Doorman mee. Na een laatste weekeinde vóór het aanvaarden van de winterreis maakte het smaldeel zich gereed om dinsdag 30 januari te vertrekken. De jagers Hr. Ms. Zeeland, Hr. Ms. Noord Brabant en Hr. Ms. Limburg waren de eerste die tussen 08.45 en 09.15 uur Den Helder verlieten. Aan boord van het vlaggeschip scheepten zich de commandant der zeemacht in Nederland, vice-admiraal jhr. W. C. M. de Jonge van Ellemeet, met zijn adjudant in. Zij maakten de vaartocht tot de eerstvolgende haven mee.

Hr. Ms. Karel Doorman, Hr. Ms. De Zeven Provinciën en Hr. Ms. Poolster vertrokken tussen 09.30 en 10.30 uur. Buitengaats gekomen werd een aanvang gemaakt met de oefeningen volgens het van te voren opgestelde weekprogramma. Dit bestond voor de eerste dag uit schietoefeningen op het schietoefenterrein benoordwesten van de Haaksgronden, uit richtoefeningen op straalvliegtuigen alsmede uit vlieg- oefeningen voor de ingescheepte vliegtuigsquadrons. Daarnaast vonden de nodige verbindingdienstoefeningen plaats. Des avonds stoomden Hr. Ms. De Zeven Provinciën, Hr. Ms. Poolster, Hr. Ms. Limburg en Hr. Ms. Zeeland vooruit naar de oefengebieden in het Portlandgebied terwijl Hr. Ms. Karel Doorman en Hr. Ms. Noord Brabant in de Noordzee bleven voor het houden van eigen oefeningen. In de Portland area werden de diverse zeegebieden toegewezen door de Engelse marineautoriteiten ter plaatse. In de loop van de dag aanvaardde Hr. Ms. Karel Doorman met Hr. Ms. Noord Brabant de opmars naar Portland alwaar op 1 februari des ochtends om 09.30 uur de Nato-bevelhebber over het zeegebied van de oostelijke Atlantische oceaan, de Britse admiraal Sir John Bush, aan boord genomen werd voor een werkbezoek. Betrokken autoriteit bracht tesamen met de commandant der zeemacht in Nederland achtereenvolgens per hefschroefvliegtuig van vliegtuigsquadron 8 bezoeken aan Hr. Ms. Poolster, Hr. Ms. De Zeven Provinciën en Hr. Ms. Limburg. Te 16.30 uur werd de Commander-in-Chief Eastern Atlantic Area per vliegtuig van Hr. Ms. Karel Doorman afgevlogen naar het Engelse militaire vliegveld Yeovilton. Des avonds te 20.00 uur verzamelden alle smaldeeleenheden zich om gezamenlijk de opmars via de golf van Biskaye in de richting van de Canarische eilanden aan te vangen.

Op 2 februari werd in de golf van Biskaye geoefend, terwijl diverse schepen nog olie laadden uit Hr. Ms. Poolster. Des middags om 14.00 uur meldden zich per radio twee onderzeeboten bij het smaldeel, Hr. Ms. Potvis en Hr. Ms. Dolfijn. Deze boten hadden met vliegtuigen van vliegtuigsquadron 320 geoefend voor de Portugese kust, ten noorden van Lissabon. Des avonds om 19.45 uur splitste het smaldeel zich in twee groepen, een groep met bestemming Funchal en de andere met bestemming Las Palmas. ' De Funchal-groep bestond uit Hr. Ms. De Zeven Provinciën (oudste commandant), Hr. Ms. Limburg, Hr. Ms. Zeeland en Hr. Ms. Potvis. De Las Palmas-groep bestond uit Hr. Ms. Karel Doorman, Hr. Ms. Noord Brabant en Hr. Ms. Dolfijn. Hr. Ms. Poolster vormde een groep apart, daar het schip tot en met 5 februari meevoer met Hr. Ms. De Zeven Provinciën, zich daarna voegde bij de Las Palmas-groep en tenslotte op 8 februari opstoomde om een routine bezoek te brengen aan Santa Cruz de Tenerife om olie te laden. Voordat de splitsing in groepen plaats vond, werd de commandant der zeemacht in Nederland van Hr. Ms. Karel Doorman per hefschroefvliegtuig overgebracht naar Hr. Ms. De Zeven Provinciën, aan boord van welk schip het laatste gedeelte van zijn werkbezoek afgelegd zou worden. Zaterdag 3 februari werd des ochtends het oefenprogramma verder afgewerkt. Des middags

bestond er gelegenheid om deel te nemen aan vele ontwikkelings-, sport- en ontspanningsevenementen, zoals quiz, schaak-, dam-, bridge- en volleybalcompetities. Alhoewel het smaldeel vrij zuidelijk was gekomen (noordkust van Portugal), was de temperatuur van de buitenlucht toch niet zodanig dat men kon genieten van een zonnebad.

Zondag 4 februari werd, na de kerkdiensten, op gepaste wijze gevierd, terwijl de uitgeschreven competities verder afgewerkt werden.

De 5e februari werd ingezet met diverse oefeningen, waaraan nu ook de twee bij het smaldeel ingedeelde onderzeeboten actief deelnamen. Deze boten voegden zich namelijk op deze dag in werkelijkheid bij de ingedeelde groepen. Ook deze dag leverde een reeks van oefeningen op. Na de namiddagoefeningen stoomde de Funchal-groep op naar Funchal, alwaar zij in de vroege ochtend van 6 februari arriveerde. De Las Palmas-groep, tijdelijk versterkt met Hr. Ms. Poolster, werkte verder aan de oefeningen uit het weekprogramma. Deze groep, na vertrek van Hr. Ms. Poolster naar Santa Cruz de Tenerife op 8 februari, arriveerde in Las Palmas op 9 februari. De Funchal-groep arriveerde 6 februari te 09.00 uur voor de haven van Funchal. Door Hr. Ms. De Zeven Provinciën, met de commandant der zeemacht in Nederland aan boord, gevolgd door de andere schepen in kiellinie, werd een saluut aan de Portugese vlag afgegeven dat correct werd beantwoord, waarna de schepen op loodsmansaanwijzing de haven binnenvoeren en afmeerden langs de kade. Direct na aankomst werden protocolaire bezoeken gewisseld tussen de commandant der zeemacht in Nederland tesamen met de commandant van Hr. Ms. De Zeven Provinciën en militaire en civiele autoriteiten aan de wal. In het programma van het informele gedeelte van het bezoek - van 6 tot 9 februari - was naast een ontvangst aan boord van Hr. Ms. De Zeven Provinciën, op dinsdagavond 6 februari, onder andere opgenomen een diner voor de



Foto. P. Wieringa

commandanten van de schepen aangeboden door de Nederlandse consul te Funchal. Op 7 februari om 10.00 uur vertrok de commandant der zeemacht in Nederland met zijn adjudant wederom naar Nederland. Op 9 februari moesten Hr. Ms. Zeeland en Hr. Ms. Limburg de ligplaats

aan de kade vrij maken voor een aantal Franse oorlogsschepen, waaronder de Chevalier Paul met aan boord de commandant van het Escadre de L'Atlantique.

Hiertoe werd voor de havenmond ten anker gegaan. Door verslechterende weersomstandigheden lichtten de beide jagers op 9 februari te 13.00 uur het anker en verbleven de nacht buitengaats. Op uitnodiging van de Franse eskadercommandant werd Hr. Ms. Potvis langszij één van de Franse schepen gelegd, waarna de jagers langszij Hr. Ms. De Zeven Provinciën konden afmeren. De commandanten van de schepen waren zaterdagavond 10 februari uitgenodigd voor een ontvangst door de Franse ambassadeur, met standplaats Lissabon. De bemanningen van de schepen konden deelnemen aan bustochten over het eiland, alsmede aan diverse sportevenementen.

Eveneens was er voor een beperkt aantal korporaals en manschappen een feestavond georganiseerd waarvoor veel belangstelling bestond.

De 13e februari zou Hr. Ms. Potvis geïnspecteerd worden maar door de aanwezige deining moest het overzetten van de commandant van de onderzeedienst met zijn staf tot 16 februari worden uitgesteld. Hr. Ms. Dolfijn werd op 14 februari geïnspecteerd, terwijl de onderzeeboot deelnam aan het gewone oefenprogramma. Gedurende de nacht werd opgestoomd naar het oefenterrein, bezuiden Gran Canaria, Pipo genoemd, alwaar op 15 februari een rendez-vous zou plaats vinden van alle smaldeeleenheden. Hr. Ms. Karel Doorman en Hr. Ms. Noord Brabant kwamen hiervoor uit Las Palmas, dat zij tesamen met Hr. Ms. Dolfijn hadden bezocht. De Las Palmas-groep had zich daartoe op 9 februari, vóór het aanlopen van de haven, in kiellinie geformeerd voor het afgeven van een saluut aan de vlag van het Koninkrijk Spanje dat correct werd beantwoord. Daarna werd verder opgestoomd naar de haveningang alwaar loodsen aan boord kwamen. Door de krachtige wind achtten de Spaanse havenautoriteiten ter plaatse het niet raadzaam om het vliegkampschip binnen te loodsen.

Voor anker, tijd voor het kleurenschema (foto P. Wieringa)

Hr. Ms. Karel Doorman werd daarom verzocht buiten de haven ten anker te komen, terwijl Hr. Ms. Noord Brabant en Hr. Ms. Dolfijn wel binnen konden lopen. Hr. Ms. Noord Brabant meerde af langs de kade, terwijl Hr. Ms. Dolfijn in de haven ten anker kwam.



Het niet direct binnenlopen van het vlaggeschip bracht de nodige problemen met zich mee met betrekking tot het afleggen van protocolaire bezoeken door de commandant van het smaldeel, alsmede de te verwachten tegenbezoeken. Dit werd ondervangen door alle bezoeken vanaf en op Hr. Ms. Noord Brabant te doen plaats vinden. Des avonds om 18.10 uur werd toestemming verkregen om het vlaggeschip te laten afmeren aan de kade, hetgeen te 20.00 uur geschiedde.

Deze late aankomst veroorzaakte het verschuiven van de officiële ontvangst naar maandag 12 februari. In het programma voor het informele gedeelte van het bezoek - van 9 tot 12 februari - was onder andere opgenomen een ontvangst in de Real Club Nautico de Gran Canaria, alsmede een bezoek aan het Pueblo Canario alwaar volksdansen en liederen ten tonele en gehore werden gebracht. Beide feestelijkheden zijn in goede aarde gevallen; er bestond ruime belangstelling voor. De officiële bezoeken betroffen militaire en civiele autoriteiten aan de wal waaronder de marinecommandant van het Canarische eilanden gebied. Voor de opvarenden werden op eigen initiatief bustochten en voetbalwedstrijden georganiseerd. Vele bemanningsleden maakten ruim gebruik van de geboden gelegenheid om de vrije tijd aan het strand, badend in de zon, door te brengen. Een klein deel van de opvarenden trok er zaterdag en zondag met gehuurde auto's op uit om meer van het eiland te zien. Zaterdag- en zondagmiddag waren de bovenwaterschepen opengesteld voor bezoek, waarvan door een beperkt aantal bewoners en toeristen dankbaar gebruik werd gemaakt.

Open voor bezoek...

Tijd voor het optreden van de boerenkapel (foto: P Wieringa)



Maandagmiddag 12 februari vertrok Hr. Ms. Dolfijn om zich bij de Funchal-groep te voegen, aangezien het voor het oefenen van de bemanningen, speciaal op onderzeeboot bestrijdingsgebied, zeer gewenst was om maximaal profijt te trekken uit de aanwezigheid van eigen onderzeeboten. Tevens was voor dat schip een inspectie door de commandant van de onderzeedienst in het vaarprogramma

opgenomen. Des avonds vond de uitgestelde officiële ontvangst aan boord van Hr. Ms. Karel Doorman plaats. Voor deze ontvangst waren naast de officiële genodigden ook een aantal vakantiegangers uit Nederland gevraagd. Het was een zeer geanimeerd, geslaagd en druk bezocht feest.

Dinsdag 13 februari werd Hr. Ms. Noord Brabant verhaald naar de Spaanse marinebasis, aangezien de kaderuimte vrijgemaakt moest worden voor het laden en lossen van koopvaardij schepen. Woensdagmiddag 14 februari werd een voetbalwedstrijd gespeeld tegen een Spaans elftal. Des avonds arriveerden de bevelhebber der zeestrijdkrachten, vice-admiraal H. M. van den Wall Bake, met zijn adjudant. De admiraal schepte zich in aan boord van Hr. Ms. Karel Doorman van waaruit een werkbezoek aan de overige smaldeel- eenheden gebracht zou worden. Voor de hereniging van de schepen in Pipo kwam Hr. Ms. Poolster vanuit Santa Cruz de Tenerife, alwaar het schip op 9 februari was aangekomen. Bij aankomst in Santa Cruz bleek de ligplaats langs de kade nog niet vrij te zijn, weshalve tot 13.00 uur ten anker werd gegaan. De commandant

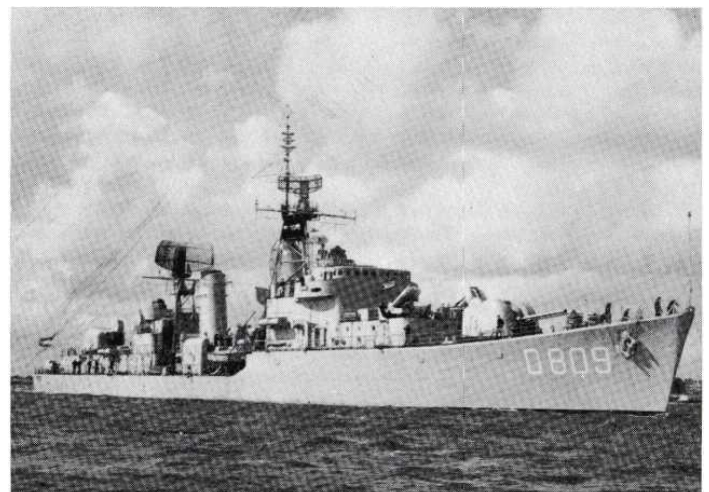
maakte zijn opwachting bij de militaire commandant ter plaatse, waarna een tegenbezoek volgde. Enige onofficiële activiteiten werden georganiseerd, waaronder een at home aan boord voor militaire en burgerlijke autoriteiten en hunne dames op vrijdagavond 9 februari en een bustocht voor de equipage op zaterdag 10 februari. De commandant en zes officieren werden door de vice-president van de eilandraad uitgenodigd om per auto een tocht over het eiland te maken, welke tocht bijzonder in de smaak viel.

Op woensdagmiddag 14 februari speelde het scheepselftal tegen de plaatselijke militaire voetbalclub, waarin tenminste één internationale speler meespeelde. Het verblijf in Santa Cruz kenmerkte zich door mooi weer en velen maakten van de gelegenheid gebruik om met de camera het vele natuurschoon dat het eiland te bieden heeft op de gevoelige plaat vast te leggen. Na het rendez-vous van alle eenheden op 15 februari werd begonnen met het per hefschroefvliegtuig overbrengen van de bevelhebber der zeestrijd-krachten van Hr. Ms. Karel Doorman naar Hr. Ms. Poolster.

Later op de middag volgde een overzetting naar Hr. Ms. Zeeland, om tenslotte in de vooravond de bevelhebber der zeestrijdkrachten weer op het vlaggeschip terug te brengen. Tevens werden de oefeningen uit het week-' programma, ook deze week bestaande uit onderzeeboot bestrijdings-, artillerie-, vliegtuig-, bevoorradings- en verbindingsoefeningen, afgewerkt.

Op 16 februari scheepte de commandant van de onderzeedienst in Nederland zich met zijn stafofficieren in op Hr. Ms. Potvis voor een inspectie. Deze vond plaats tijdens en tussen de smaldeeloefeningen door. Na de laatste oefening van de dag stoomden de schepen op naar een ankerplaats ten zuidoosten van Mas Palomas op het eiland Gran Canaria. Hier zou het weekeinde doorgebracht worden. Er was een uitgebreid ontwikkelings-, sport- en ontspanningsprogramma opgesteld, waarin opgenomen waren volleybal-, dekhockey-, badminton-, schaak-, bridge- en roeiwedstrijden alsmede een smaldeelquiz. Tevens werd zondag 18 februari gelegenheid gegeven om aan het strand te zwemmen.

Voor al deze evenementen bestond, mede geholpen door het goede weer, zeer ruime belangstelling. Zondagavond reikte de bevelhebber der zeestrijdkrachten aan boord van Hr. Ms. Karel Doorman de prijzen van de diverse wedstrijden uit aan de prijswinnaars. Na een geslaagd weekeinde ten anker maakte ieder zich gereed om maandag 19 februari een grote gezamenlijke onderzeebootbestrijdingsoefening te houden. Alle eenheden, inclusief hefschroefvliegtuigen en vliegtuigen, zouden hieraan deelnemen. In de ochtenduren werden de bevelhebber der zeestrijdkrachten en zijn adjudant eerst echter overgebracht naar Hr. Ms. De Zeven Provinciën, met welk schip zijn vaartocht zou worden besloten. Na afloop van de zeer leerzame onderzeebootbestrijdingsoefening splitste het smaldeel zich wederom in twee delen. Ditmaal in een Las Palmas-groep, bestaande uit Hr. Ms. De Zeven Provinciën, Hr. Ms. Noord Brabant, Hr. Ms. Zeeland en Hr. Ms. Potvis en een Santa Cruz-groep, gevormd door Hr. Ms. Karel Doorman, Hr. Ms. Poolster, Hr. Ms. Limburg en Hr. Ms. Dolfijn. De eerste groep zette koers naar de haven van Las Palmas, alwaar op 20 februari te 09.00 uur de formatie van de bovenwaterschepen verbroken werd. De loodsen embarkeerden, waarna de schepen de haven binnenvoeren en afmeerden. Hr. Ms.



Hr. Ms. Zeeland

Potvis, onafhankelijk opstomend, arriveerde te 11.00 uur en meerde direct na aankomst af. Meteen na het afmeren van Hr. Ms. De Zeven Provinciën debarkeerden de bevelhebber der zeestrijdkrachten met zijn adjudant en de commandant van de onderzeedienst en staf om per vliegtuig naar Nederland terug te keren. De commandant van Hr. Ms. De Zeven Provinciën maakte zijn opwachting bij de plaatselijke marineautoriteiten, hetgeen te 13.00 uur werd gevolgd door een tegenbezoek.

Op 22 februari werden Hr. Ms. Noord Brabant en Hr. Ms. Zeeland voor olieladen verhaald om daarna weer naar de oorspronkelijke ligplaats teruggesleept te worden. Gedurende de binnenligperiode werden bustochten en onderlinge voetbalwedstrijden georganiseerd. De deelname hieraan was gering, daar het mooie weer zeer velen naar het strand lokte. Op de avond van 22 februari woonden de commandanten van de schepen en acht officieren een bal bij in de Real Club Nautico op uitnodiging van de president van deze club. Bij de kerkdiensten aan boord van Hr. Ms. De Zeven Provinciën op zondag 25 februari was tevens een aantal leden van de Nederlandse kolonie aanwezig. Maandag 26 februari vertrok Hr. Ms. Potvis als eerste te 08.00 uur naar zee, gevolgd door Hr. Ms. Noord Brabant en Hr. Ms. Zeeland, terwijl Hr. Ms. De Zeven Provinciën als laatste te 09.00 uur de haven verliet. De schepen zetten koers naar het oefengebied genoemd in het weekprogramma. Daar werd voortgegaan met het vastgestelde oefenprogramma. De Santa Cruz-groep ging de 20e februari door met de vastgestelde oefeningen. Vooral de vliegtuigen werden veelvuldig ingezet om zoveel mogelijk praktijk op te kunnen doen in het opsporen van onderzeeboten in samenwerking met bovenwaterschepen. Door weersomstandigheden konden de beraamde nachtvluchten helaas niet altijd doorgang vinden, hetgeen wijzigingen in het programma met zich mee bracht. Na de oefeningen van de 22e februari zette deze groep koers naar Santa Cruz de Tenerife alwaar zij zich te 08.00 uur in kiellinie formeerde teneinde om 08.45 uur het saluut aan de vlag van het Spaanse Koninkrijk af te geven.

Het saluut van Hr. Ms. Karel Doorman werd beantwoord door de walbatterij van het fort Almeida.



Afb. Freepik: Oud kanon fort Almeida

Hierna werden loodsen geëmbarkeerd en stoomde het vlaggeschip als eerste de haven binnen. Na het afmeren volgde Hr. Ms. Poolster, daarna Hr. Ms. Dolfijn die ligplaats koos langs zij van Hr. Ms. Poolster. Voor Hr. Ms. Limburg zou mogelijk eerst te 18.00 uur een kadeligplaats vrijkomen. Later op de dag werd door de havenautoriteiten meegedeeld dat geen ligplaats beschikbaar was. Aanbevolen werd om langs zij Hr. Ms. Poolster eerst Hr. Ms. Limburg af te meren, en daarnaast Hr. Ms. Dolfijn. Hr. Ms.

Limburg werd overeenkomstig ingelicht en opdracht gegeven zaterdagochtend binnen te komen. Na het afmeren van het vlaggeschip bracht de smaldeelcommandant, vergezeld door de consul der Nederlanden in Santa Cruz, protocollaire bezoeken aan militaire en civiele autoriteiten aan de wal. Om 13.00 uur volgde een tegenbezoek van deze autoriteiten. Des avonds te 19.00 uur vond een officiële ontvangst aan boord van het vlaggeschip plaats. Hiervoor had de consul der Nederlanden naast de verschillende autoriteiten ook de Nederlandse kolonie alsmede Nederlandse vakantiegangers uitgenodigd. Het was een genoeglijke avond, welke vooral bij de Nederlandse gemeenschap ter plaatse zeer in de smaak viel. Op de overige binnenligdagen moest een uitgebreid sociaal programma afgewerkt worden. Dit programma omvatte, naast de mogelijkheid de hovenwaterschepen op vrijdag- en

zaterdagmiddag van 16.00 tot 18.00 uur te bezoeken, diverse lunches, sportevenementen, soupers, bustochten alsmede het vieren van het carnavalsfeest. Vele onderlinge sportwedstrijden werden gehouden, vooral om het peil van de eigen deelnemers op te voeren alvorens deel te nemen aan officiële wedstrijden. Twee gebeurtenissen dienen nog vermelding: Ten eerste het optreden van de boerenkapel van Hr. Ms. Karel Doorman tijdens de carnavalsdagen.

Ten tweede het, na overleg met de Spaanse autoriteiten, in het bergachtige terrein laten oefenen van de detachementen van het korps mariniers onder leiding van de detachementscommandant van het vlaggeschip.

Van deze tweedaagse tocht kwamen de mariniers van alle schepen moe doch enthousiast en een ervaring rijker weer aan boord van Hr. Ms. Karel Doorman terug. Donderdag 29 februari vertrok de Karel Doorman-groep uit Santa Cruz de Tenerife om het reeds sedert maandag 26 februari buitengaats vertoevende deel van het smaldeel te ontmoeten. Deze laatste groep had drie dagen geoefend in het gebied ten zuiden van Gran Canaria, uiteraard zonder vliegtuigen.

Hr. Ms. De Zeven Provinciën had voor het oefenen en beproeven van het personeel en materieel van de geleide wapens gebruik gemaakt van een speciaal voor dit doel ingehuurd straalvliegtuig. Op 29 februari omstreeks 12.00 uur was het gehele smaldeel weer bij elkaar gekomen en werd voortgegaan met de vastgestelde oefeningen. Dankbaar gebruik werd gemaakt van de thans weer beschikbare eigen vliegtuigen, die bij het onderzeebootbestrijdingsaspect een zo voorname rol spelen.



Busreis over Tenerife 1968 (foto: P.Wieringa)

Afgezien hiervan zijn zij ook heel geschikt om als sleper van een schietschijf voor luchtdoelschietoefeningen te fungeren. Op 1 maart des avonds laat maakten de twee

onderzeeboten zich los van de rest van het verband en stoomden eveneens gezamenlijk op naar hun beginpunten voor de oefeningen op maandag 4 maart. Zaterdag 2 maart vonden echter nog enkele eenvoudige schiet- en verbindingsoefeningen plaats, terwijl de hefschroefvliegtuigen voor de uitwisseling van de zo belangrijke ontspanningsfilms moesten zorg dragen. De zaterdagmiddag en zondag werden in gepaste rust doorgebracht, daar een ieder zich voorbereidde op de 24 uur durende onderzeebootbestrijdingsoefening van maandag 4 maart.

Aan deze oefening ging het olieladen van Hr. Ms. Karel Doorman uit Hr. Ms. Poolster, des ochtends te 05.00 uur, vooraf.

Om 08.00 uur werd de grote oefening begonnen, waarbij al het beschikbare vliegend materieel voor gebruik gereed werd gehouden en waar nodig ingezet. Gedurende de morgenuren vond tevens het olieladen door Hr. Ms. Limburg uit Hr. Ms. Poolster plaats, hetgeen een realistisch tintje aan het geheel gaf. Alle deelnemers hebben op enthousiaste en felle wijze geprobeerd het hunne er toe bij te dragen om maximum profijt uit de 24 uren oefening te halen. Dinsdag 5 maart bestond hoofdzakelijk uit artillerie- en verbindingsoefeningen. Des avonds splitste het smaldeel zich weer, ditmaal in vier delen. Hr. Ms. Karel Doorman en Hr. Ms. Zeeland met bestemming Gibraltar, Hr. Ms. Poolster met bestemming Ceuta, Hr. Ms. De Zeven Provinciën, Hr. Ms. Limburg en Hr. Ms. Noord Brabant met bestemming Cadiz en tenslotte Hr. Ms. Potvis en Hr. Ms. Dolfijn met bestemming La Coruña. De eerste drie groepen liepen hun havenplaatsen binnen op 6 maart in de loop van de morgen, terwijl Hr. Ms. Potvis en Hr. Ms. Dolfijn op 8 maart La Coruña binnenliepen. Hr. Ms. Karel Doorman en Hr. Ms. Zeeland meerden te 09.20 uur af. Daar het een routine bezoek aan Gibraltar betrof in het kader van plan- onderhoud vonden geen ontvangsten of officiële bezoeken plaats.

De commandant van het smaldeel bracht een onofficieel bezoek aan de Flag Officer Gibraltar, die daarna een tegenbezoek bracht. Vrijdag 8 maart werd het Nederlandse contingent versterkt met Hr. Ms. Evertsen die om 09.00 uur afmeerde, alsmede door 12 luchtmachtstafschool- cursisten en drie begeleiders, die des avonds laat per vliegtuig arriveerden. Na nog een rustig weekeinde te Gibraltar te hebben doorgebracht, vertrok deze smaldeelgroep, evenals de andere groepen schepen, uit de diverse havens. Hr. Ms. Poolster bracht deze onderhoudsdagen door in Ceuta, alwaar het schip tot de regelmatige bezoekers gaat behoren. Ook hier werden op 6 maart des ochtends beleefdheidsbezoeken uitgewisseld tussen de commandant en militaire en civiele autoriteiten aan de wal. Ofschoon het weer minder fraai was, werden de stad en de omgeving toch door vele opvarenden bezocht, terwijl de overigen aan boord zich bezighielden met olieladen. Op 11 maart vertrok Hr. Ms. Poolster om zich in de loop van de ochtend bij de overige bovenwaterschepen van het smaldeel te voegen. Hr. Ms. De Zeven Provinciën begeleid door Hr. Ms. Limburg en Hr. Ms. Noord Brabant gaf op 6 maart te 09.00 uur een saluut af aan de vlag van het Spaanse Koninkrijk nabij de saluutbatterij van Cadiz, hetgeen correct werd beantwoord. Hierna werden loods en geëmbaarkeerd en afgemeerd langs de kade. Direct na aankomst legde de commandant van Hr. Ms. De Zeven Provinciën protocolaire bezoeken af aan de militaire en civiele autoriteiten ter plaatse, zoals toepasselijk bij een bezoek met een informeel karakter.

De bezochte autoriteiten brachten daarna een tegenbezoek.

Des avonds om 19.00 uur gaven de commandanten en officieren van de schepen een ontvangst aan boord van Hr. Ms. De Zeven Provinciën voor



Afb. Tripadvisor: bodega Bobadila.

Spaanse gasten en de Nederlandse kolonie. Vrijdag 8 maart te 12.30 uur bood de locoburgemeester van Cadiz de commandanten en 40 officieren een sherry ontvangst aan op het stadhuis, terwijl 20 officieren een bezoek brachten aan de sherrybodega's van de Bobadila firma in Jerez de la Frontera. Het informele bezoek was hiermede beëindigd en ging voor de resterende dagen over in een routine bezoek. Zaterdag 9 en zondag 10 maart waren de schepen van 16.00 tot 18.00 uur opengesteld voor bezoek, waarvan ongeveer 1.300 personen een dankbaar gebruik hebben gemaakt. Zondagavond bood de ambassaderaad, jhr. mr. E. O. van Suchtelen, die in deze periode belast was met de leiding over de consulaire post te Cadiz, de commandanten, enige officieren en een aantal Spaanse autoriteiten een diner aan.

Gedurende de stilligperiode in het kader van planonderhoud werden bustochten georganiseerd, waarvan 252 opvarenden gebruik hadden gemaakt. Tevens werd een voetbalwedstrijd tegen de Spaanse marine gespeeld. Maandag 11 maart voeren de schepen uit om zich te voegen bij de overige bovenwaterschepen komende uit de straat van Gibraltar. Hr. Ms. Potvis en Hr. Ms. Dolfijn liepen, zoals reeds eerder vermeld, op 2 maart La Coruña binnen na enige dagen met slecht weer te kampen gehad te hebben. Er werden bezoeken uitgewisseld met de burgemeester en enige militaire autoriteiten ter plaatse. Zondag 10 maart bood de consul alle officieren een apéritief aan in de Real Club Nautico. In verband met de ongunstige weersverwachting voor maandag 11 maart werd besloten te 10.00 uur te vertrekken in plaats van te 14.00 uur. De individuele opmars naar Den Helder verliep overigens zonder moeilijkheden. Op de achtermiddag van de elfde maart waren de bovenwaterschepen wederom bij elkaar om het oefenprogramma, evenals het bezoekschema dat speciaal was opgesteld voor de luchtmachtstafschoolcursisten, te volgen. Getracht werd om zowel het zeemansvak (overgaan per lijn van schip naar schip) als het vliegwezen (overvoer per hefschroefvliegtuig) te tonen bij het bezoeken van de schepen, terwijl tevens de sloopsteams doorgingen met oefenen volgens plan. Mede geholpen door het mooie, doch frisse weer lukte dit wonderwel.

De onderzeeboten zouden zich niet meer bij het verband voegen en stoomden daartoe gezamenlijk op naar Den Helder vanuit La Coruña, alwaar zij op 14 maart te 11.30 uur arriveerden. In de loop van de avond maakten Hr. Ms. De Zeven Provinciën en Hr. Ms. Poolster zich los van het verband en stoomden samen op, al oefenend, naar de Noordzee om tenslotte Den Helder binnen te lopen op 15 maart om respectievelijk 14.45 uur en 09.10 uur. De overige bovenwaterschepen baanden zich eveneens al oefenend een weg door de golf van Biskaye naar de Noordzee. Hierbij werd door de lucht-machtstafschoolcursisten een jager artilleriegevecht tegen een kruiser aan boord van de jagers bijgewoond. Na afloop keerden allen terug aan boord van Hr. Ms. Karel Doorman. Het restant van de bovenwaterschepen kwam op 15 maart Den Helder binnen, waarbij Hr. Ms. Karel Doorman, mede tengevolge van het afvliegen van de boordvliegtuigsquadrons 4 en 8 en het tijdstip van hoogwater, als laatste te 21.45 uur de haven binnenvoer. De winterreis van het smaldeel kwam hiermee teneinde. Tevens betekende dit de laatste reis van het onderzeeboot bestrijdingshefschroefvliegtuigsquadron 8, dat op 29 maart op zou houden te bestaan.

Bron: Jaarboek Koninklijke Marine 1968

INDIË-REPORTAGE 1947

Deel 7

VERVOLG WARE VERHAAL VAN SGT LIENTJE.

En steeds maar verder ging Lientje. Soms bleef hij dagenlang weg en overnachtte in beruchte kampongs langs de lijn, waar duizend fluisteringen rondgaan en het onzichtbare beest van overal loert. De eerste nacht in zulk een gebied bracht hem een onverwachte ontroering. Hij had het bed van den loerah geweigerd en sliep op een tafel in het voorgalerijtje. Die nacht moest hij er even hoognodig uit en toen hij van de tafel stapte, trapte hij op een mens. Het was de zoon van het kamponghoofd, die met een vlijmscherp kapmes voor de tafel lag te waken.

Zijn naam en faam drongen door tot over de demarcatielijn. Er kwamen geheime boodschap-pers: — De TNI-leiding wilde kennis maken met Lientje —.

Lientje ging met hen mee langs honderd onvermoede binnenweggetjes en sluipgangen. Hij kwam in gebied dat hij niet kende. Opeens stond een vreemde soldaat op de weg. Hij droeg een goor khaki-uniform, was blootvoets en had een gloednieuw Lee-Enfieldgeweer met opgeplante bajonet. Een enkel woord van den gids veranderde de dreigende waakzaamheid in gesloten onverschilligheid of wantrouwende nieuwsgierigheid. Zij gingen voort langs het gloeiende pad. Soms was er beweging in de struiken en loerde een donker gezicht over de loop van een mitrailleur. Maar rechtop en onbevreesd ging Lientje voort. — Pas op, — zei de gids soms en dan wist Lientje, dat hij bijna op een landmijn was gestapt of gestruikeld over het trekkoord van een vliegtuigbom.

Zij kwamen bij het huis, waar de TNI-officieren wachtten. Lientje zag, dat hij omsingeld was door wel honderd soldaten. De officieren gedroegen zich correct en spraken zuiver Nederlands. Zij wilden praten. — Dat kèn, — zei Lientje. Zij spraken over vele dingen, maar zij begrepen elkaar niet. Zij bleven hem wantrouwen en hij vond hen kortweg dom; ze spraken helemaal niet over de zaken, waar hij voor gekomen was; hij wilde niet over militaire dingen praten en hij wilde helemaal niet officier van de TNI worden. De officieren begrepen ten leste, dat ze niets uit hem konden wijs worden en werden ongeduldig. — Ik ken niet met jullie praten, — legde Lientje uit, — jullie zijn dom —. De officieren werden kwaad en Lientje verklaarde zijn woorden. — Kijk maar 's om je heen. Dit gebied staat onder jullie bescherming en wat zie ik? Onbewerkte sawahs, onverzorgde kampongs en zieke mensen. De mensen zijn niet rustig genoeg om hun gewone werk te doen, want steeds nog wordt er gerampokt door benden, die zich soldaten van jullie noemen; dat staan jullie toe, dat er misbruik wordt gemaakt van jullie naam.

Het eiland Madoera sterft uit van de honger; jullie leiders zeggen dat de oorlogsschepen van de belandahs rijsttransporten belemmeren, maar waarom zouden diezelfde belandahs dan wèl toestaan dat er schepen vol rijst naar India varen? Zie eens om je heen, de mensen zijn uitgemergeld van de honger, maar jullie soldaten zien er goed uit en jullie leiders nóg beter. Dan ligt dat immers aan jullie? Als jullie niet dom waren kon het anders; jullie kunnen er voor zorgen, dat er niet meer gerampokt wordt, dat er weer rust heerst, zodat de mannen hun velden kunnen bewerken en de vrouwen haar tuinen wieden; dat de modderpoelen verdwijnen en de bruggen hersteld worden —.

Grimmig zeiden de officieren, dat Lientje maar 's over een paar weken moest terugkomen, dan kon hij zien dat ze niet dom waren. Hij kwam terug en er was rust en orde in de kampong. Hij gaf de officieren een sigaret en zij boden hem een goede maaltijd. Bij het na-tafelen vroegen ze terloops, wat er nog meer gedaan kon worden.

En zo gaat hij rond; Lientje, de bankwerker uit Brabant. Rusteloos, levensgevaar en alle risico's ten spijt, alle moeilijkheden opzij wikkend met zijn massieve schouders en staalblauwe ogen.

Waar hij kwam, zette hij het eigen stempel op de kampongs: — dat van noeste arbeid aan een wezenlijke opbouw.

Als Lientje zijn er zovelen. Soldaten van de Militaire Inlichtingendienst, van de Militaire Politie en Koninklijke Maréchaussee In elke voorpost is een klein detachement van dergelijke soldaten, dat uitzwerft in de kampongs en dessa's en een intensief contact onderhoudt met de bevolking. Deze soldaten registreren de kampongbevolking en houden toezicht op alles, wat in- of uitgaat. Zij controleren de passarprijzen en waken er voor, dat geen opkopers uit de steden komen die met hun prijzen de hele oogst wegekopen. Zij adviseren bij rijstoogst en sawah-bevloeiing, waken tegen diefstal en rampokpartijen; zij zijn de ogen en oren van het leger en staan met inzet van heel hun persoonlijkheid voor de belangen van het volk.



DROOG TE WATER. Om infiltratie vanuit Java en Sumatra op de omringende eilanden te voorkomen, patrouilleren onze troepen met kustvaartuigen en houden zeilprauwen midden op zee aan.

NAT TE LAND. Een patrouille steekt een rivier over, terwijl op de oever een brenschutter de overtocht beveiligd met zijn machinege-

PACIFICATIE III.

Toen Tangerang door de onzen bevrijd was, richtte zich de woede van den terrorist tegen de weerloze Chinese bevolking. Dag en nacht verduisterden brandwolken de horizons en de schreeuw van de mens in doodsnood klonk over het land, ver buiten het bereik van onze wapens. Honderden werden afgeslacht en duizenden vluchtten in panische angst naar Nederlands gebied. Onze troepen waren dag en nacht in de weer om de schrikkelijke exodus op te vangen; patrouilles werden uitgestuurd ter bevrijding van ingesloten mensen. Er is het voorbeeld van die zes-en-twintig Militaire Politie-soldaten die in de nacht het gerucht opvingen dat vijf-en-twintig kilometer in rood-wit gebied enkele honderden Chinezen opgesloten waren en wachtten op een afschuwelijke marteldood.

Zij rukten uit en marcheerden vijf-en-twintig kilometer in geforceerde marsen langs de woestenijen van verlaten kampongs, van smeulende ruïnen en verlaten sawahs. Soms greep de stank van verbrand mensenvlees hen naar de strot; overal dreunde het alarm op de tong-tongs, maar zij

marcheerden steeds verder en keerden terug met drieduizend Chinezen, die vier dagen zonder voedsel opgesloten hadden gezeten en op het rijtje af vermoord zouden worden.

Dergelijke staaltjes haalden onze jongens en hun maats van het KNIL dagelijks uit; zij komen terug, smijten bewapening en uitrusting af, eten de ergste honger weg en rollen doodmoe op hun tampatjes, want morgen en overmorgen en de dag daarna en alle dagen van de lange, onzekere toekomst wacht hen een taak.

Zo werd Tahgerang tot het toevluchtsoord van tienduizenden ; het stadje berstte aan alle kanten van de evacués en almaar door kwamen nieuwe groepen binnen van hysterische, uitgeputte rampzaligen met de schaduw van iets afgrijselijks in de leeggestaarde ogen.

De Chinese verenigingen en het Rode Kruis in Batavia hielden fancy-fairs en inzamelingen; van alle zijden en uit alle lagen van de bevolking stroomde het geld toe en een hulp-actie-comité kon op grote schaal de onvoorziene moeilijkheden opvangen. Zo veel als mogelijk werden vluchtelingen doorgezonden naar Batavia, maar de vervoermiddelen waren gebrekkig en het aantal te overstelpend. Tangerang bleef een naar alle kanten uitpuilende gemeenschap. Enorme centrale keukens werden opgezet; militaire trucks voerden grote ladingen levensmiddelen aan, maar brandhout was er lang niet in voldoende hoeveelheden. Wel buiten Tangerang, maar daar loerde nog steeds het beest in alle vormen en gedaanten.

Wacht en patrouillediensten moesten een normaal verloop hebben; de diensten waren abnormaal zwaar, maar in hun weinige vrije uren trokken soldaten vrijwillig met de houttransportploegen er op uit buiten het beschermende prikkeldraad en tot diep in het ontredderde terrein. Dagen-, weken-, maandenlang; er was geen dienst van gemaakt en er werden ook geen vrijwilligers gevraagd. Maar langs heel de weg en in het gebied waar hout gezocht werd, lagen Nederlandse soldaten achter hun brens en geweren de houttransporten te beveiligen. Waar nodig, op alle eilanden van de archipel waar nog benden terroristen rondzwerven, beschermen onze soldaten de rijstooft en -verdeling in de kampongs.

Aan de abominabele wegen van steden en bij buitenposten werken Nederlandse soldaten in de brandende zonneshijn. Soms hebben ze een echte machine om de wegen te herstellen, soms moeten ze het maar doen met wat pikhouwelen, een schudmand voor kiezelstenen en allerlei primitieve middelen. Er is geen schroom om het verlies van prestige bij de bevolking. De soldaat is erg gevoelig voor het woord „prestige”; hij vindt, dat zo lang elke Indonesiër voor vijftig cents in de bioscoop kan zien, hoe vlot de Europeanen met andermans vrouwen scharrelen en zich laten scheiden, en hoe ongekleed de Europese vrouw zich somtijds vertoont aan de blikken van andere mannen, dat hij dan gerust met zijn „bovennakie” aan een weg mag werken.

Zij repareren opgeblazen bruggen en bouwen zelf bruggen, die achttonners kunnen dragen; ze herstellen electriciteits- en telefoonnetten, waterleidingbuizen en huizen. Zij waken over de opbouw van de olieraffinaderijen van Pladjoe en de boortorens van Tarakan; bij de thee-onderneming op de berg Ged h en bij de suikerfabriek van Watoetoelis, zij repareren de daken en machinerieën van de weverijen bij Bandoeng. Zo werken onze soldaten naast hun militaire taak te velde, aan de opbouw van het land Indië.

Soms leiden hun ongelimiteerde ondernemingslust en fantasie tot wilde situaties.

Wanneer een troep reeds geruime tijd in een gebied heeft “gewerkt” en de omgeving gezuiverd is, nemen de patrouilles medicijnen mee in de broodtas. Ze noemen deze patrouilles spottenderwijs „pillen-patrouilles”. Zij opereren hoofdzakelijk in de kampongs in de perimeter, het gebied waar zowel onze troepen als TNI-soldaten, mits kenbaar aan een rode band om de arm, mogen patrouilleren. De bevolking van de kampongs binnen de perimeter is het weerloze slachtoffer van deze halfslachtige houding. Om de andere dag zien zij Nederlandse of TNI-soldaten. Onze

troepen kunnen in dit gebied niet pacificeren en evenmin de TNI. De kommer en ellende in een dergelijk gebied zijn soms niet te beschrijven.

In zulk een kampong was een „pillen-patrouille” verzeild geraakt. Naarstig zocht de troep naar zieken. Een blonde reus was in een uithoek verzeild geraakt en vond daar iets, waarvan ze zeggen dat het een kind Gods is. Het was een afschuwelijk skelet onder een geplooid, leerachtige huid in stinkende restanten van een jutezak; dat iets droeg een kindje in de armen. De reus schoof zijn petje op het achterhoofd en werd een levensgroot vraagteken, want hij was nog heel jong en onervaren. Daarop draaide hij zich bruusk om en beende weg. Zocht verbeteren de hele kampong af en keerde na verloop van tijd met een tante terug. De tante was De Uitzondering van de kampong, een juffrouw met vormen van hier tot gunter. De blonde reus had zijn arm om haar vlezige heupen en sleurde haar mee. Bij het skelet hield hij halt, wees naar het kind, wees naar zeker omvangrijk lichaamsdeel van de verwilderd-kijkende tante en zei één woord: — Soesoe —. (Melk). Draaide zich op de hakken om en liep voldaan heen.



Zes uren roeien voor de kust van Menado ligt het eilandje Bonaki. Het verhaal wil, dat na Nippon's capitulatie nog geen Nederlander er zijn voet zette.

Het verhaal wil verder, dat er bij het bataljon oorlogsvrijwilligers, dat in Menado lag, een Limburgse mijnwerker was, die ze „de Blauwe” noemden.

De Blauwe trok het zich aan, dat de mensen van Bonaki nog nooit een Limburger hadden gezien. Hij „leende” een prauw, zette zijn breedgerande cowboyhoed op, gespte het pistoolholster laag op de heup, vergat een hemmetje aan te trekken en patronen mee te nemen en roeide naar Bonaki. De hele bevolking liep uit op het strand en haalde hem onder jubeltonen in, want het volk van Menado is zeer loyaal aan onze Koningin. In triomf werd de Blauwe naar het kamponghoofd gebracht. Het kamponghoofd had “ne dunzig meiske” als dochter en de Blauwe liet zich alle feestvreugde aanleunen en deelde mee, dat 'ie wel twee weken zou blijven. Het volk stond op de kop, maakte uit een boomstam een troon, hing er een verschoten Nederlandse vlag en een vergeeld portret van de Koningin boven, zette den Blauwe in de troon en benoemde hem tot onderkoning. En toen gingen ze feestvieren; dagen en nachten aanéén. Er werden varkens en kippen en geiten geslacht en grote braadvuren laaiden op; manden vol fruit werden aangesleept en uit de arènpalm brouwde men vaten vol godendrank; vijf dagen lang werd de Blauwe vetgemest. Toen hoorde hij toevallig, dat er nog terroristen op het eiland zaten. Hij gespte het ongeladen pistool om en ging op zoek. Hij keerde terug met een extremist, dien hij aan een stuk touw vastbond aan de troon. Na enkele uren vertelde de extremist, die mee aan het feestvieren was geslagen, dat 'ie nog een broer had die ook extremist was.

De Blauwe knoopte het touw los en adviseerde: — en aas de sodemieter ie broer haolen en aandere ... — De extremist galoppeerde weg en kwam terug met zijn pelopper-broer. De Blauwe bond hen beiden aan zijn troon vast en feestte verder. Na een dag kwam er nog een extremist aanzetten en meldde zich vrijwillig. — Gaon d'r ma' bè-zitt'n, — wees de Blauwe met een vette



M AANDRANTSOEN sigaretten, bier, snoep en toiletartikelen wordt in een buitenpost uitge-reikt.



CANTINEWAGEN in de frontlijn. Een terugkerende patrouille wordt opgevangen met koele dranken.

kippen- kluif.

Intussen stond het bataljon op de kop en was na enige dagen vruchteloos zoeken de Blauwe als vermist opgegeven. Tot de Militaire Politie op een idee kwam en naar Bonaki stoomde. De Blauwe kwam ze op het strand al tegemoet en zou wel rustig meegaan, ... — maor 'ie moet mer eif mitgaon, daer steet nog gel goets klaar ... —

Ze hielden hem eerst enkele dagen vast bij de bataljonspolitie. 'Poen hij verhoord werd, danste hij het vertrekje op en neer met een stoel in de armen en onder het zingen van het kuise carnavalsliedje: — Is dat dan niks, Merie, is dat dan gaor niks ? —

De politie zei geheimzinnig: — Die vent is mata-gelap ... — en hij kreeg een jaar voorwaardelijk. Toen hij het gebouwtje uitwandelde vertelde hij de politie nog: — In mien rijk spriek jedereen Holles; geleufde niet? Alle meidjes kwèkke: — Mag niet pan menirr Pastorr —. En honi soit qui mal y pense.

WORDT
VERVOLGD

Vervolg Reisverslag Hr.Ms. de Zeeuw

Zaterdag 16 juni 1951 Aankomst New Castle, Delaware.

Deel III

Twee jaar later woonden er -naast een aantal soldaten van de West- Indische Compagnie- een 30-tal families. De daarop volgende jaren breidde de kolonie zich steeds verder uit. In 1656

deed de Compagnie de nederzetting over aan het bestuur van de gemeente Amsterdam dat de naam er van veranderde in Nieuw Amstel. Al in 1664 werd het gewapenderhand ingenomen door de Engelsen die het de huidige naam New Castle gaven.

De viering van het eeuwfeest wordt enigermate in Nederlandse stijl gehouden getuige onder meer de vele tientallen driekleuren die in de straten en van de gebouwen wapperen.

Op het speelveld The Battery houdt de Nederlandse ambassadeur in de Verenigde Staten, Dr.J.H.van Roijen, een openingstoespraak waarna het feest losbarst.

Een stralende juni-zon accentueert de kleuren van een optocht "The Dutch on the Delaware" in historische kleedij, die vanaf The Battery het stadje intrekt. De muzikale omlijsting wordt op toepasselijke wijze ten gehore gebracht door de U.S.Marine Band in ceremonieel tenue .

Ook Hollandse volksdansen worden uitgevoerd en de hele dag flaneren ingezetenen van New Castle, gekleed in 17-eeuwse Hollandse klederdrachten , door de stad.

Vanaf het Waterfront heeft men een uitstekend zicht op de twee gepavoiseerde Nederlandse fregatten.

De bemanningsleden daarvan worden voor diverse evenementen uitgenodigd en ondanks het korte verblijf in New Castle, vermaken zij zich uitstekend.

De volgende dag wordt er in de New Church een speciale gedenkdienst gehouden die ook door opvarenden van de fregatten wordt bijgewoond.

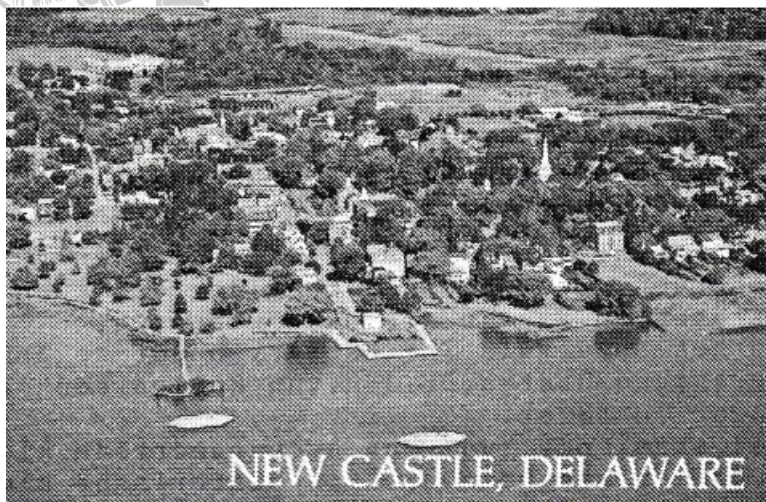
De predikant van de Nederlandse Hervormde kerk in de V.S. gaat de dienst voor.

Zondag 17 juni 1951 Vertrek New Castle,

Bij het ingaan van de eerste wacht hieuwen de fregatten hun ankers en stomen vervolgens door de Delaware Bay naar de Atlantische Oceaan. De volgende morgen beginnen de oefeningen weer en intussen stomen de schepen op naar Boston.



Bij de dieptebomrekken op het halfdek. New Castle.



New Castle 300 jaar. In de rivier lagen DeZeeuw en de Van Zijll voor anker. 16 en 17 juni 1951.

Dinsdag 19 juni 1951 Aankomst Boston.

Op de voormiddag meren de twee fregatten af aan pier 9 van de Boston Naval Shipyard.

Nu beginnen de voorbereidingen voor het vertrek naar Nederland. Alles wordt terdege gecontroleerd en beproefd, victualie en brandstof geladen.

Successievelijk wordt van vrienden en kennissen afscheid genomen. Voor vrijwel alle opvarenden is het verblijf in de Verenigde Staten een onvergetelijke tijd geweest!

Woensdag 27 juni 1951 Vertrek Boston.

Eindelijk is het dan zo ver! Te 09.00 uur ontmeert De Zeeuw en nagewuifd door vrienden en bekenden verlaat het fregat voorgoed de gastvrije Shipyard en het even gastvrije Boston.

De Van Zijll zal twee dagen later vertrekken!

Zonder calamiteiten steekt De Zeeuw de redelijk kalme oceaan over en zonder havens aan te doen bereikt zij zondag 8 juli de Noordzee.

Op de platvoet gaat het fregat op de rede van Den Helder voor anker.

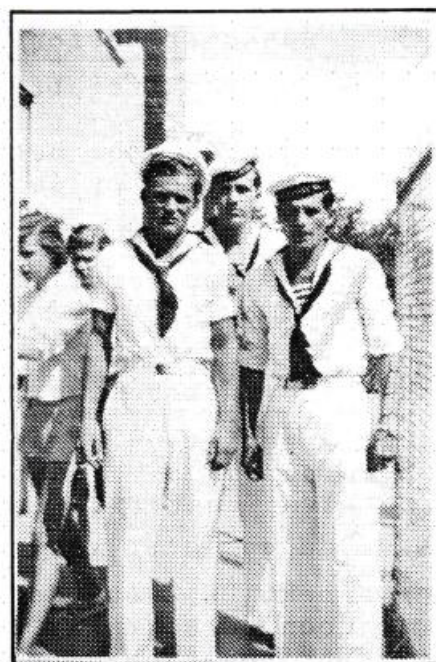
Maandag 9 juli 1951 Aankomst Den Helder.

Aan het begin van de voormiddag embarkeert de douane. Er zijn nogal wat "in te klaren" spullen aan boord, gekocht in de States. Onder andere pas in de mode zijnde nylonkousen à 98 dollarcent per paar en natuurlijk sloffen sigaretten. Iedereen aan boord hoopt dat de douane vandaag mild gestemd is en het schip zo spoedig mogelijk vrij zal geven.

Te 10.00 uur hiewt De Zeeuw haar anker en vaart langzaam in de richting van de haven. Boven de batterij Wierhoofd zet de kapel van de MLD het Wilhelmus in. In de nabijheid staan verscheidene autoriteiten en genodigden.

Het fregat zwaait achterin de Buitenhaven en neemt ligplaats voor de Atjehloods, onmiddelijk achter haar zusterschepen Van Ewijck en Dubois. Alvorens de familieleden en andere relaties van de opvarenden aan boord kunnen gaan, brengt KTZ Kommer namens de CZMNED een kort inspectiebezoek aan het schip.

Eindelijk is het dan zo ver, de douane geeft het schip vrij en mag men de wal op naar huis toe. Familieleden hebben met vooruitziende blik een tweetal autobussen gecharterd!



In het zwembad Riverview Beach Park, New Castle.

Donderdag 12 juli 1951 Commando-overdracht.

LTZ1 Kroesen wordt ontheven van het commando over De Zeeuw. Voor een "Alle hens " draagt hij het bevel over aan LTZ1 J. Bussemaker. Zoals te doen gebruikelijk is het daarna zondagse dienst.

Het fregat zal de plaats innemen van de Van Ewijck in de divisie fregatten die bij het oefensmaldeel 5 is ingedeeld. Na het weekeinde wordt De Zeeuw bevoorraad en gereedgemaakt voor een operationele functie in divisieverband.

Oefensmaldeel

Hr.Ms.Tromp, vlaggenschip .
<u>5</u> lichte kruiser Hr.Ms.Dubois (divisieschip, herkenbaar aan zwarte band om schoorsteen)
fregatten De Zeeuw en de Van Zijll.
onderzeeboten Hr.Ms.Tijgerhaai en Zeehond.

Maandag 16 juli 1951 Vertrek Den Helder.

De cadeautjes zijn nog maar net uitgepakt of De Zeeuw en de Van Zijll krijgen opdracht zee te kiezen. Op de platvoet ontmeren zij met behulp van sleepboten en stomen vervolgens de Buitenhaven uit.

Op dinsdag de 17e maken zij rendez-vous met de overige schepen van het smaldeel.

De Zeeuw houdt onderzeeboot bestrijdingsoefeningen met de Tijgerhaai.

Na gezamenlijke oefeningen stomen de schepen in formatie om de noord. Op vrijdag de 20e vaart het verband op loodsaanwijzing de Hardangerfjord in Noorwegen in. Vervolgens koersen de schepen door de Sør fjord naar Odda.

Vrijdag 20 juli 1951 Aankomst Odda, Noorwegen.

Te 16.00 uur plaatselijke tijd komen de schepen op de rede van Odda ten anker. De verbinding met de wal wordt onderhouden met motorsloepen. Desondanks wordt van de mogelijkheid om te kunnen passagieren in ruime mate gebruik gemaakt.

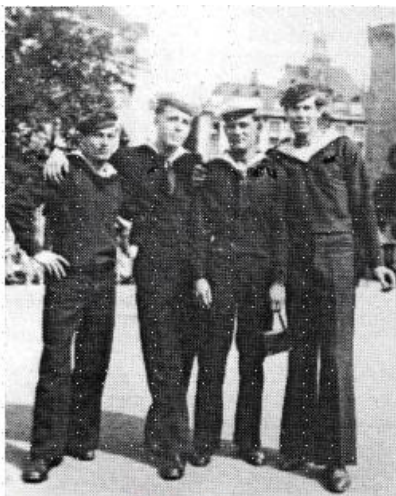
Waar de Sør fjord ophoudt, begint Odda. Een kleine plaats met hoogstens 6000 inwoners. Buiten zijn werkelijk prachtige omgeving bezit het voor vertier slechts een bioscoop, een danstent en wat kroegjes.

Maandag 23 juli 1951 Vertrek Odda

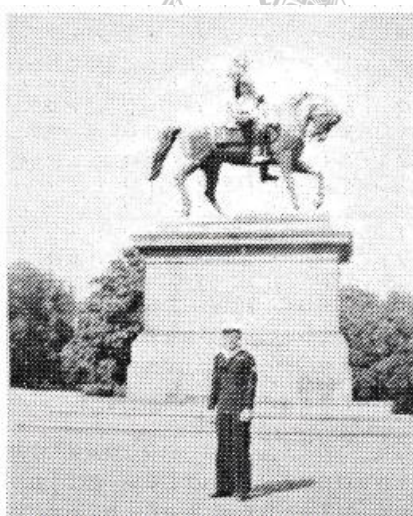
Op de eerste platvoet is het anker op en stoomt De Zeeuw met de andere schepen van het smaldeel de fjorden uit. Een prachtige tocht tussen de steile, dikwijls met sneeuw bedekte, rotsen door. Honderden watervalletjes storten zich van de rotspartijen in het heldere fjordenwater.

Tenslotte vaart het verband de Noordzee in en zet vervolgens koers naar het Skagerrak.

Op de dagwacht van de 26e juli varen de schepen de Oslofjord in.



Met kpleimt de Bruin en twee Noorse matrozen op de Stor Torvet.



Voor het standbeeld van Koning Haakon I.



Donderdag 26 juli 1951 Aankomst Oslo.

Te 09.30 uur meert De Zeeuw af langs een steiger recht tegenover het mooie stadhuis aan de Radhusplads. Voor de opvarenden van het smaldeel zijn diverse bustochten georganiseerd terwijl velen het beroemde Frognerpark en het even beroemde Vigelandpark bezoeken. In het laatste bevindt zich een beeldenwereld van mensen en dieren uit steen, ijzer en brons, die voor een groot gedeelte het reusachtige werk van Gustav Vigeland (1869-1943) uitmaken.

Daar naast worden er diverse sportwedstrijden afgewerkt tussen de schepen onderling en tegen plaatselijke clubs.

Woensdag 1 augustus 1951 Vertrek Oslo.

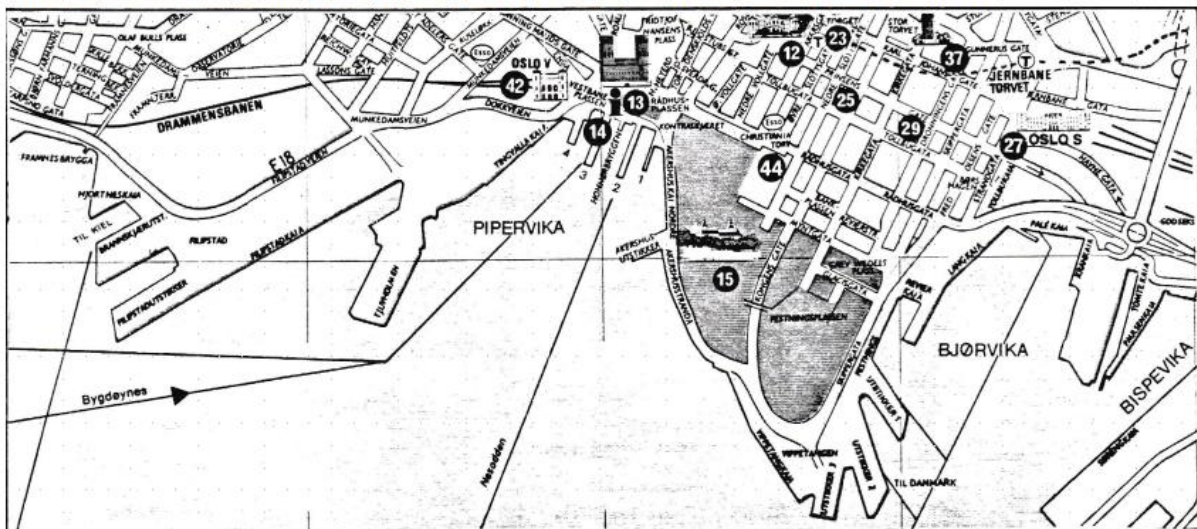
De schepen van het smaldeel ontmeren direct na het koffiedrinken en stomen de Oslofjord uit het Skagerrak in. Vanzelfsprekend vangen de oefeningen weer aan en er wordt bovendien oorlogswacht gelopen. Dat wil zeggen acht uur "op" en acht uur "af"! Twee dagen lang! Al oefenend stoomt het verband de Noordzee in om zaterdag de 4e ten anker te gaan in de Hogsfjord ten zuidoosten van Stavanger. De volgende dag worden op de achtermiddag de ankers gehieuid en stomen de schepen, via de Hillerfjord, de Noordzee in en zetten koers naar de thuishavens.

Dinsdag 7 augustus 1951 Aankomst Den Helder.

Op de voormiddag lopen de bovenwaterschepen de haven van Den Helder binnen terwijl de onderzeeboten doorstomen naar Rotterdam.

De opvarenden van beide fregatten kunnen eindelijk aan hun welverdiend zomerverlof beginnen!

In de Pipervika langs steiger 3 (14) lag De Zeeuw; tegenover het Raadhuis. Juli 1951.



Donderdag 13 september 1951 Vertrek Den Helder.

Te 10.00 uur stomen De Zeeuw en de Van Zijll de Buitenhaven uit en koersen vervolgens de Noordzee in. Als de schepen de Razende Bol zijn gepasseerd, wordt meerrol bedankt en de zeewacht op post geroepen. Schuin achter de fregatten begint de kust van Texel te vervagen. Aan bakboordzijde steken in de verte de radar-antennes van NAVGIS boven de dijk uit.

De schepen voeren samen diverse oefeningen uit en gaan daarna te 22.00 uur ter hoogte van Kijkduin ten anker. Op de dagwacht van de 14e september worden de ankers ingedraaid en vervolgens stomen beide fregatten naar het kruiser-oefenterrein. Zij houden daar schietoefeningen op een Noordzeeschijf welke door de Tromp wordt gesleept.

De hele dag wordt intensief geoefend en na de schietoefeningen worden diverse manoeuvres uitgevoerd, zoals in kiellinie varen.

Op de tweede platvoet gaan alle schepen van het verband ter hoogte van Kijkduin ten anker.

Op de dagwacht van zaterdag de 15e is het anker op en wordt in formatie om de zuid gevaren. De bestemming is het Middellandse zeegebied.

WORDT
VERVOLGD



DEEL VI
16-04-1948 - HR. MS. KORTENAER LOOPT DE 30
MIJL

40,000 P.K. jagen het schip door de Middellandse Zee

29-04-1948 : De Zaanlander

Middellandse zee, 16 April.

Hr. Ms. Kortenaer is een torpedojager, dat wil zeggen een schip, op snelheid, op vaart, op hoog tempo gebouwd en sinds de dag, dat ik aan boord ben werd me in het oor gefluisterd, dat de Kortenaer in staat was 30 mijl te lopen. Dat wil zeggen: 30 mijlen, van ieder 1852 meter lang. Zeemijlen dus. Maar van 2 April tot vandaag vaart het schip 15 mijl en ik vreesde dat er van een snelheidskrachtproef niets meer zou komen. Die proef is wel gekomen. Vanmorgen, aan de Noordkust van Afrika, tussen de Golf van Solum en Alexandrië heb ik mij even kunnen overtuigen. Het schouwspel was grandioos! Ik liep naar de bak en keek tegen een schuimgebergte aan, dat zich een paar meter hoog achter de Kortenaer verhief. Het schip rende z'n 30 mijl en de beide schroeven maalden het voort met een 300 omwentelingen per minuut. Een schuimgebergte....een razende massa wild water, dat opgedreven werd, weggeslingerd en vermaald tussen de bladen der schroeven. Diep lag het achterschip van de jager weggedrukt in dat schuim en de Kortenaer deed me in deze ogenblikken denken aan een projectiel, dat afgeschoten was en zich met grote snelheid naar een bepaald doel voortbewoog.

Was het beeld van de schuimberg achteruit imposant, niet minder was dat van het voorschip. Scherp als een mes kerfde de Kortenaer zich door 't blauwe water, sneed het in tweeën en joeg voort. Aan beide zijden drukte zij het water weg, dat wild en hoog weggeworpen werd. Opnieuw moest ik denken aan een opgejaagd paard, dat wegvloog, met de witte manen en het sneeuw witte schuim op het bit.

Het schip deed prachtig zijn best en de snelheidsproef slaagde volkomen. Er werd goed werk geleverd door alle mannen, die bij deze krachtproef betrokken waren en bewezen werd waartoe dit onderdeel van onze oorlogsvloot in staat is als het op snel varen aankomt. Er liepen zachte, soms nauwelijks waarneembare trillingen door het schip. Dan was het alsof de Kortenaer even een vioolsnaar was, in vibratie gebracht door een onzichtbare hand.

Zo joeg de jager door de Middellandse Zee, tussen de Golf van Solum en Alexandrië, en ieder die kans zag aan dek te zijn was aan dek om getuige te zijn van deze merkwaardige momenten. Driemaal liep ik terug naar de bak, om tot driemaal toe te zien naar dat beeld van tomeloos opgejaagd water, naar die berg van schuim, die achter de Kortenaer verrees en eerst tientallen meters verderop begon af te brokkelen en te verpulveren. En zo ver ik kon zien, zo ver reikte de wijde, brede baan kielzog en het was net alsof een ontzaglijk grote ploeg door de zee was gegaan, die de zee had open gekorven en haar stukgeslagen en verminkt achterliet.

De jongens van de Kortenaer vonden het een machtig mooi schouwspel en ik weet niet hoever ik er rond zag lopen met fototoestelletjes, om deze ogenblikken vast te leggen. Tevergeefs! Deze momenten zij niet vast te leggen. Er bestaat geen foto, die in de verste verte in staat is ook maar bij benadering een suggestie te geven van de wildheid van het water, het verblindende schuim, dat tomeloze openkerven van de zee door de boeg en heel dat wondere, aangrijpende, stil

makende beeld van een op topkracht voortijlend schip door de helblauwe zee. Het is evenmin te beschrijven en als ik deze regels, een half uur na dit alles neer typ, besef ik hoe ontoereikend het menselijk vermogen is om werkelijk zeer emotionele ogenblikken in de vorm van woorden weer te geven.

Er waren, behalve de mannen van de Kortenaer, geen getuigen van deze race op topsnelheid. Er was geen meeuw, geen enkele andere zeevogel te zien en er was geen dolfijn, die zich ook maar op mijlen afstand in de nabijheid van deze furieuze verschrikking van voortijlend staal, deze 40.000 pk waagde.

En dat was jammer, want het zou me een lief ding waard geweest zijn als vele anderen hadden kunnen zien wat Hollandse zeelui uit een schip kunnen halen, hoe ze zich gedragen als de zaken er op aankomen en hoe, zowel het menselijk als technisch mechanisme, loopt in momenten van hoogspanning.

Hollandse zeelui, die behoren tot lang niet het slechtste deel der Nederlandse natie: de Koninklijke Marine!

WORDT
VERVOLGD

Swinging Old Lady

Toen waarnemend gouverneur Mr Solomon Cohen Henriquez, namens de bedlegerige gouverneur Van den Brandhof, op 8 mei 1888 de brug "Koningin Emma der Nederlanden" opende, kon Leonard Burlington Smith niet vermoeden welke een enorme invloed zijn houten constructie zou hebben op het sociale en economische leven van Curaçao voor de komende generaties. Het onmiddellijke effect van de nieuwe brug was de verdubbeling van het aantal voetgangers tussen Otrobanda en Punda van ongeveer 4000 naar 8000 per dag.

Ook werd nu transport per door paard of ezel voortgetrokken wagens mogelijk.

De grootste invloed echter, in 1888 niet voorzien, kwam 25 en meer jaren later met de komst van het gemotoriseerde verkeer. Er kan dus veilig aangenomen worden dat de Koningin Emma brug de economische en sociale ontwikkeling van beide zijden van Willemstad heeft versneld en daardoor de eens gescheiden gemeenschappen van Otrobanda en Punda heeft verbonden tot de krachtige eenheid van Willemstad dat het vandaag de dag is.

Leonard Burlington Smith

Deze geboren Amerikaan vestigde zich in de tweede helft van de 19e eeuw als zakenman op Curaçao. Hij werd later benoemd tot Consul van de Verenigde staten te Curaçao. Gedurende de korte periode in zijn leven die hij op Curaçao doorbracht ondernam hij vele commerciële activiteiten en had veel belangstelling voor de ontwikkeling van onze gemeenschap. Dankzij zijn initiatieven verkreeg Curaçao haar brug, elektrisch licht en watervoorziening, hetgeen Curacao een voorsprong gaf op andere gebieden in de regio. Hij werd geboren op 10 september 1839. In tegenstelling tot zijn voorvaderen koos hij niet voor het boerenbedrijf, maar voor de zee.

Op zijn 14e maakte hij al zijn eerste reis en reeds op zijn 20e ontving hij het "Certificate of American Seaman" hetgeen hem de bevoegdheid gaf om ook als kapitein te varen. In 1862 kocht hij zijn eerste

schoener en begon zelf handel te drijven. Jaren van succes volgden. De Caraïbische regio trok hem sterk en toen hij in 1876 vanuit Bonaire een lading zout naar New York zou transporteren, zag hij voor de eerste maal de commerciële betekenis van Curaçao in vanwege de gunstige locatie in relatie tot de andere eilanden in de regio. Als goed zakenman was hij steeds op zoek naar nieuwe handelsmogelijkheden en hij besloot onmiddellijk Curaçao aan te doen. Op 5 augustus 1876 voer Leonard Burlington Smith voor de eerste maal de Annabaai binnen. Toen Smith in december 1876 voor de 2e maal Curacao aandeed had hij een grote lading ijs en hout bij zich. De eerste maal dat hij hier probeerde naam te maken werd een compleet fiasco vanwege het feit dat de plaatselijke bevolking totaal onbekend was met het gebruik van ijs om dranken te koelen.

Men dacht dat het gebruik van koude dranken in de tropen slecht was voor de gezondheid. In de houthandel moest hij het opnemen tegen S.E.L.Maduro & Sons.

In november 1877 vestigde hij zich hier permanent met vrouw en vier kinderen, waarvan 2 uit zijn huwelijk met Edra Cobb die in 1870 was overleden. Smith had een uitstekende reputatie opgebouwd als Amerikaans zakenman en zijn goede relaties met de bevolking en het bestuur van het eiland maakte hem de aangewezen persoon om als consul van V.S. te dienen. De belangrijkste zaken die Smith ondernam waren de constructie van de eerste Koningin Emma Brug over de St Annabaai, de introductie van de waterleiding en het elektrische licht.

Toen Smith in 1898 op 59-jarige leeftijd overleed was de brug pas 10 jaar in gebruik. Het was het meest winstgevende project van Smith en bracht ongeveer 50.000 gulden per jaar op. Volgens de concessie moest Smith 5% van de netto jaarlijkse opbrengst in de koloniale staatskas storten. In 1900 ging het eigenaarschap van de brug voor 100.000 gulden over naar de "Handel- en Industrie Maatschappij", het latere C.T.C. "Curaçao Trading Company". Het C.T.C exploiteerde de brug tot 1930. De regering betaalde 50.000 gulden aan het C.T.C. De brug onderging onmiddellijk de grondige reparaties die nodig waren, hetgeen de regering nog eens 95.000 gulden kostte.

Tolheffing

In de bepalingen van de door Smith verkregen concessie was het hem toegestaan om tol te heffen om de brug over te steken. Het bestuur had het tarief vastgesteld op 2 cent voor voetgangers en 25 cent voor rijtuigen en karren met of zonder trekdier, inclusief de koetsier en 4 passagiers. 10 cent moest worden betaald voor elk paard, muilnier of ezel inclusief de berijder. Politiemensen, soldaten en leden van de lokale militia in uniform konden gratis gebruik maken van de brug. Minderbedeelden die blootsvoets liepen, hetgeen vaak voorkwam in die dagen, hoefden ook niet te betalen. Dat had tot gevolg dat velen gewoon hun schoenen uittrokken bij aankomst op de brug om zodoende geld uit te sparen. Aan beide uiteinden van de brug stond een klein houten huisje om de tol te innen.

Smith was ook verplicht om voetgangers op een passende manier naar de overkant te brengen indien de brug tussen zonsopgang en zonsondergang was geopend. Hij bood de voetgangers gratis transport per veerboot aan. Voor het comfort van degenen die lange tijd in de zon moesten wachten bouwde hij een bierhuis waar koude dranken konden worden genuttigd.

In 1931 kocht het gouvernement 2 gemotoriseerde veerboten van 17.000 gulden elk waarmee voetgangers werden getransporteerd als de brug open was. Vreemd genoeg begon het gouvernement ook tol te heffen voor de veerboten. Voor personen bedroeg de tol 2 cent en voor fietsers 5 cent. In 1943 werd de tol voor zowel de brug als de veerboten afgeschaft.

Ongelukken

Al binnen een jaar, nl in januari 1889, vond het eerste ongeluk met de brug plaats. Het was de postboot "Princess Wilhelmina" die, komend van Bonaire, een aanvaring had met de brug. De schade was gering

en binnen enkele weken was de brug gerepareerd. In de Amigoe van 19 april 1913 wordt melding gemaakt van een aanvaring veroorzaakt door de "Meteor" die de haven met hoge snelheid binnenvoer terwijl de brug nog niet ver genoeg was geopend. De boeg boorde zich in de eerste ponton waarop de stoommachine was gemonteerd. Hierdoor ontstond een lek en de stoommachine werd ingedeukt. Het verkeer werd slechts een half uur opgehouden. Tijdens haar bestaan werd de brug slachtoffer van aanvaringen van minder en meer ernstiger aard. In de periode van 1942 tot 1980 werd een totaal van 21 aanvaringen geregistreerd waardoor de brug telkens een aantal dagen buiten gebruik was.

De twee grootste ongelukken werden veroorzaakt door de "Cabo de Hornos" in februari 1946 en de "Agatha" in 1948. De "Cabo de Hornos" scheurde een aantal uitstekende pontons van de brug af, sloeg door de reling en drong zelfs een paar meter in het wegdek. Het schip kwam vast te zitten in de rotsachtige bodem en kon pas weer drijvend gemaakt worden door de tanks leeg te pompen. Pas in april 1946 kwam de brug weer in gebruik. In juli 1948 ramde de "Agatha" de brug waardoor de boeg de brug binnendrong. Niet minder dan 9 pontons werden vernield alsmede een deel van de onderwaterkabels van de telefoon.

Nieuwe brug

In 1937 werd besloten een nieuwe brug te bouwen. Op 13 maart 1939 werd de eerste Koningin Emma brug weggesleept naar Parera waar zij werd gesloopt.

De nieuwe brug, die NAFL 325.000 kostte, werd op 19 april 1939 geopend. De nieuwe brug bracht niet de oplossing voor de bestaande problemen in het verbinden van beide oevers. Zowel het scheepsverkeer als het wegverkeer nam verder toe. De brug was te vaak en te lang open voor het wegverkeer. In 1961 werd de brug naar Parera gesleept voor reparaties. Deze reparaties hielden ook in dat de brug verlengd zou worden en een andere plaats zou krijgen. Het beweegbare deel werd langer waardoor de opening voor de doorvaart ook werd vergroot. Gedurende de jaren 1983 tot 1986 werden de houten pontons vervangen door pontons van metaal.

Op 1 augustus 2005 werd de brug weggesleept naar de restauratiekade in Versalibaai en werd aangevangen met een complete restauratie. Hierbij werden de bruggenhoofden genoveerd en het complete brugdek, de reling en de bogen vervangen.

Op 9 mei 2006 werd de brug weer op zijn plaats gelegd en op 12 mei feestelijk heropend. Al zeer spoedig bleek dat de oeververbinding aan Punda zijde te krampachtig was en de brug moest worden aangepast.

Op 22 juli 2006, drie dagen nadat de aanpassingen gereed kwamen, brak het steunpunt aan Punda zijde af. De brug werd wederom buiten gebruik gesteld en op 27 september 2006 kon de restauratie eindelijk worden afgesloten. De kosten van de restauratie (plm Nafl 10.000.000) werden gedragen door de Europese Unie (EU).

Dankzij de financiële hulp van Nederland en het Europees Ontwikkelingsfonds werd in 1960 aangevangen met het ontwerpen van een vaste oeververbinding en het daarbij behorende wegennet. In 1962 werd aangevangen met de grondwerken en in 1964 begon men in Nederland met de constructie van de brug, verdeeld in 50 secties die per schip naar Curaçao werden vervoerd. Op 6 november 1967 om 8 uur in de ochtend brak de verankerde oostelijke brughelft af en stortte de brug met donderend geraas naar beneden. Hierbij kwamen 15 mensen om het leven. Nadat in beide bruggenhoofden een nieuwe verankering was aangebracht werd in 1969 de montage van de brug hervat. De Koningin Julianabrug werd op 2 maart 1974 opengesteld voor het autoverkeer en in augustus 1974 werd de Koningin Emmabrug definitief gesloten voor het rijverkeer.



Heimwee,...

Heimwee... Wat heb ik toch met vroeger?

Ik ben er los op: veel documentaires en programma's op de TV van de laatste tijd waar men terug gaat in de tijd. Vooral de jaren '60 !

Ik vind het een genot om te kijken en even terug te gaan naar die jaren. Boeiend dat ik er soms heimwee van krijg.

Maar waarom?

Ik hoor vaak kreten van....'vroeger was alles beter'. Ik betwijfel wel eens of dat zo is, maar het lijkt wel zo. In ieder geval was het toen anders, want in de jaren 60 was ik een opgroeiende tiener die het avontuur zocht

In mijn gedachten was 'alles' toen wel beter als ik het met nu vergelijk. Althans voor zover je het kunt vergelijken.

Zo was er op zee helemaal geen contact met het thuisfront, brievenpost was een aangename verrassing als we aan wal kwamen. Mobiel bestond nog niet.

Vermaken moesten we elkander met spelletjes en draaiden we muziek op een grammofoon, bandrecorder en soms via de scheepsomroep.

Op zich vond ik de muziek uit die jaren beter dan de tegenwoordige hiphop en weet ik veel hoe ze het nu noemen...

Jong zijn was fijn, maar had ook wel zijn hoogtepunten, we werden volwassen !

Volwassen zijn is anders.

Het geeft soms stress je moest je gaan bewijzen.

Het leven is nu niet meer onbezorgd en bestaat niet alleen maar uit hoogtepunten.

Tijdens onze arbeidsperiode moest je je eigen waarmaken, presteren en je werkgever tevreden stellen

Promotie maken staat hoog in het vaandel, want daar is jouw toekomst mede van afhankelijk, maar is dat nu beter ten opzichte van vroeger? Ik denk het niet, het is wel anders.

Wanneer ik vooral heimwee krijg?

Op momenten als ik oude verhalen lees, vaak verhalen van leeftijdgenoten uit mijn zelfde tijdlijn, maar ook uit oude geschriften van vroegere jaren ver van voor mijn tijd.

Verhalen over hoe in die jaren een en ander werd beleefd.

De tijden van de houten schepen met stalen bemanningen, verhalen hoe lief de zeeën uitstrekten om ons weer thuis te kunnen brengen, maar ook de tijden van de woeste golven die zorgde voor ontberingen.

Maar zoals ik al schreef: 'vroeger' zal niet altijd beter zijn geweest, het was anders.

En het voelde toen gewoon, gewoon alsof het niets bijzonders was. Jaren zijn daarmee voorbij gegaan dat alles voor de wind ging. Alles en iedereen leek voor eeuwig te bestaan.

Stilstaan

Ik denk dat ik daarom achteraf te weinig heb genoten en heb stilgestaan bij wat er allemaal was. De hoogtepunten heb ik onthouden, zoals de goede muziek en een stukje zorgeloos leven. Maar bewust erbij stilstaan deed ik toen niet.

Het werd hectischer, opstaan werken, sores om je heen in den lande, in de wereld, maar ook in je eigen vertrouwde omgeving, zo af en toe even nagenieten van de dag.

Kinderen krijgen met alles wat daarbij hoort, kleinkinderen en inmiddels achterkleinkinderen...

Ik ging door totdat het '**later was**'. Nu dus. En ik blik graag terug met heimwee om weer even dat gevoel te hebben. De tijd gaat te snel en zo ook het verleden.

Of ik terug zou willen naar de jaren '60? Misschien wel, voor eventjes. Even de sfeer proeven, de mensen om mij heen opnieuw beleven. Naar mijzelf in de spiegel kijken en genieten van het offline leven. Maar ik zou al snel weer terug willen naar nu, want ook nu is toch wel heel erg fijn. Door wat er allemaal gepasseerd is en door 'vroeger' heb ik geleerd om meer in het nu te leven.

Bewuster, vaker stilstaan en vaker mijzelf zien in de spiegel. Alles wat ik vroeger graag had willen doen. Maar die muziek van nu, nee...

Herken jij het? Een beetje heimwee naar vroeger? En wat maakt 'vroeger' zo fijn om aan terug te denken? Naar welk jaar zou jij wel even terug willen?

A.C. Krijgsman

Arcon46@kpnmail.nl

~~~~~

## Een onvergetelijke dag

*Nu men verlangend uitziet naar de terugkeer van de ss Rotterdam in haar thuishaven Rotterdam, herdenken vele ouderen de terugkeer van het toenmalige vlaggenschip van de Holland Amerika Lijn, de Nieuw Amsterdam. Woensdag 10 april 1946 stoomde het schip, na ruim zes jaar afwezigheid, onder belangstelling van tienduizenden toeschouwers de Nieuwe Waterweg op, op weg naar de Wilhelminakade. Velen die dit schouwspel hebben meegemaakt lieten daarbij destijds een traantje.*



Men was opgegroeid met dit schip, dat gebouwd is tussen januari 1936 en april 1938. De stapelloop op zaterdag 10 april 1937 (precies negen jaar voor de triomferende terugkeer in 1946), zullen velen ouderen zich nog herinneren. Wat een feest was dat. Het was een machtig gezicht, toen het schip zondag 22 mei 1938 voor de eerste reis vertrok. In de periode van afwezigheid leverde de Nieuw Amsterdam en haar bemanning een uitzonderlijke prestatie aan de geallieerde oorlogsvoering. Het werd drastisch verbouwd en aangepast als troepenschip voor het vervoer van de geallieerden. Zo werden 8000 militairen met volledige uitrusting tussen 19 uur en 24 uur geëmbarkeerd.

### **Foerageren**

Liggende ter reede van Suez, waar het transport tussen schip en wal per vaartuig geschiedde, werden in 48 uur tijds 6500 man ontscheept en 6000 man aan boord genomen. De voedselvoorziening voor 8000 man (plus de bemanning en mee reizende militairen voor de bewapening aan boord ter verdediging van het schip) kostte heel wat hoofdbreken. Per dag was nodig: 1100 liter melk, 80 balen meel, 13.300 eieren, 450 kg. bacon, 14000 broden, 400 kg boter, enz. Er werd gegeten en geslapen in ploegen. Gedurende de oorlog heeft de Nieuw Amsterdam een afstand afgelegd van ruim 500.000 mijlen, (20 maal de wereld rond). In die tijd werden 400.000 personen vervoerd. Na de terugkeer in 1946 werd het schip weer gereedgemaakt voor de transatlantische vaart naar Amerika en voor de cruisevaart.

### **Gesloopt**

Op 8 november 1971 vertrok de Nieuw Amsterdam voor het laatst uit haar thuishaven Rotterdam. Het schip ging cruises maken vanuit Port Everglades, Florida USA. In juni 1973 werd besloten het schip uit de vaart te nemen. Op maandag 25 februari 1974 kwam het schip aan te Kaohsiung om te worden gesloopt. Precies om 18.23 uur van de 2e maart 1974 werden de motoren gestopt. Het



einde was nabij. In vijf maanden was de sloop voltooid. Het mooiste schip dat ooit in Nederland werd gebouwd was voorgoed verdwenen. 'The grand old lady of the sea' was niet meer.

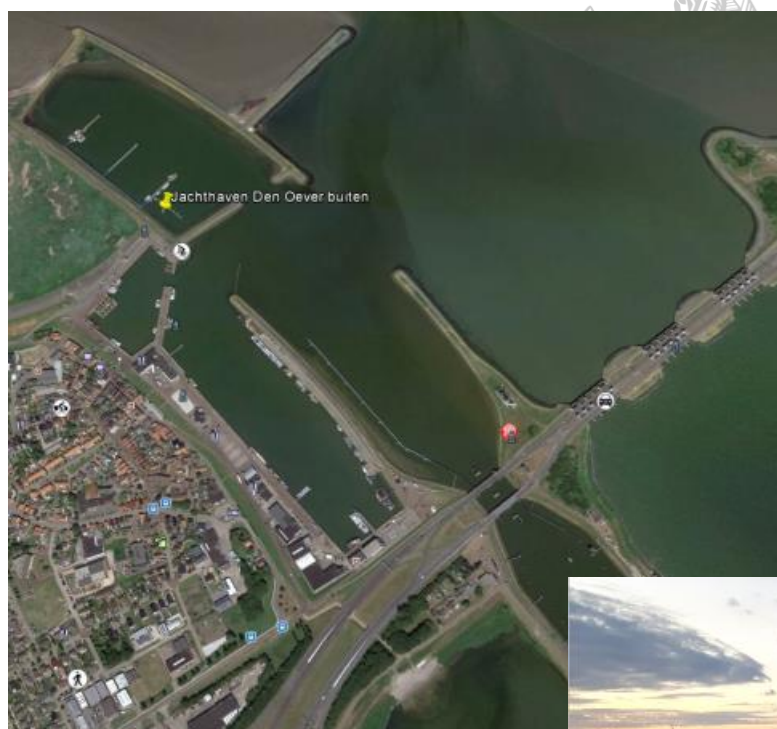
De Oud Rotterdammer 2006 / week 12

## Zomervakantie 2016 (Deel 1)

Door omstandigheden gaan we dit jaar later op pad en ook niet zo lang. Maandag 1 augustus is het vertrek gepland van een reis van 14 dagen. Als we op de parkeerplaats van Ketelhaven aangekomen zijn, komt er een wolkbreuk uit de lucht en blijven we een heel uur in de auto zitten tot het weer droog is.



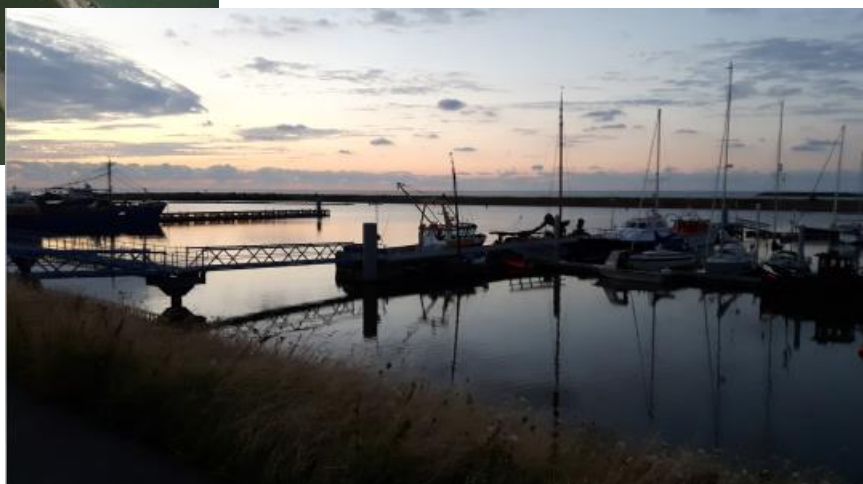
Om 11 uur gaan we varen richting Den Oever om dan de volgende dag naar Texel te varen. De logstand is bij vertrek 3436 mijl. De wind komt uit het Noordwesten en dat is ook waar we heen gaan. Dus zit er niets anders op dan de motor te gebruiken. De stuurautomaat gaat op 312 graden en we komen er vanzelf. Om 17:45 komen we bij de Stevin sluis en een kwartier later hebben we weer zout water onde de kiel.



We varen de Vissershaven binnen om daar te overnachten, maar krijgen van de havenmeester te horen dat dit niet is toegestaan. Hoewel we dit al jaren hebben gedaan (en betaald) moeten we nu verkassen naar de jachthaven aan de andere kant van de dijk. Helaas is daar nog geen walstroom beschikbaar. Daar wordt de komende winter aan gewerkt.

We liggen er net, als er op de steiger aan de overkant een hevig huilend jong meisje staat. We hoorden kort daarvoor

een plons en een gil. Ze had haar nieuwe telefoon in het water laten vallen. "Heb ik eindelijk een eigen telefoon en dan valt hij in het water. En al mijn mooie foto's zijn nu ook weg!" Haar zusje en vader zijn nog





ruim een uur met een verlengd visnetje bezig geweest zonder succes helaas.

Het weer is in de loop van de dag prachtig geworden en we genieten van een mooie zonsopgang.

We worden de volgende morgen wakker met prachtig weer en na het ontbijt met heerlijke verse broodjes gaan we om 10 uur het Wad op. De wind waait uit het westen en dus gaat het zeil direct omhoog. De stroom gaat na een kwartiertje ook meehelpen en we zoeven naar Oude Schild. Mooier kan je het niet hebben op het Wad. Als we het Gat van de Stier zijn gepasseerd gaan we de Texelstroom op en met een knoop stroom tegen gaan we naar Oude Schild. Omdat we midden op de dag aankomen is er plek genoeg en dus hebben we een box aan de D-steiger met de kont naar de steiger en de punt tegen de wind in. Er wordt namelijk voor de komende dagen erg veel wind verwacht en dus is deze plek ideaal. We willen een dag of 3 hier blijven en wat over het eiland fietsen.



De volgende dag staat er inderdaad een stevige wind en de windmeter laat constant boven de 27 knopen zien en dat is volgens de Beaufort schaal een Harde Wind kracht 7. Maar de zon schijnt wel en dus is het heerlijk op Texel. De eerste dag fietsen we naar Den Burg om daar op het terras een heerlijke Texelse Skuumkoppe te nuttigen. Voor len hebben we een



electrische fiets gehuurd vanwege haar recente heup operatie. Marianne ziet dat even aan en wil de volgende dag er ook een.

De tweede dag fietsen we naar De Koog. Op het terras van een strandtent vinden we bewijs van onze beslissing om niet te gaan varen. De zee is erg onstuimig met veel schuimkoppen op het water. Daar hebben we niets te zoeken. Dan maar weer een Skuumkoppe in het glas. Terug fietsen is tegen de wind in en met de tong op de hielen komen we weer bij de boot aan. We hebben mosselen gescoord en die blijken dit jaar van uitmuntende kwaliteit te zijn.



De derde dag is stralend en we gaan op de fiets naar De Cocksdorp en de vuurtoren. Omdat dit een tocht is van meer dan 20 km heen en weer terug, hebben we nu allemaal een elektrische fiets. De heenweg kiezen we de waddendijk en trappen is niet nodig. De armen spreiden is genoeg voor een snelheid van meer dan 25 km/u. Het is genieten van de zon en de uitgestrekte waddenzee.

De terugweg doen we langs de Noordzee kust en rijden daar door de duinen en het bos. Toch zijn we heel blij met de elektrische fietsen, want we zien ook mensen die met de fiets aan de hand lopen.

Vrijdag 5 augustus zijn de vooruitzichten weer zodanig, dat we onze reis gaan vervolgen. Oorspronkelijk was het plan om weer Vlieland en Terschelling te doen, maar dat lijkt na deze heerlijke dagen op Texel een herhaling en we besluiten de Noordzee kust op te gaan. IJmuiden, Scheveningen en dan via Rotterdam naar binnen.

Het is een heerlijke zonnige dag met een wind kracht 5 uit WNW, dus halve wind. Om half elf



vertrekken we richting het zuidwesten. Met het grootzeil dubbel gereefd en de fok maken we een mooie 8 knopen als we eenmaal de Noorderhaaks voorbij zijn. Door drie dagen harde wind is het wel een bumpy ride maar we genieten er van. Om vijf uur liggen we in de marina van IJmuiden en eten een lekker visje in de bekende strandtent Zuidpier.



Zaterdag gaan we om kwart voor tien weer op pad naar Scheveningen. De stroming is gunstig en met een zuidwesten wind kracht 4 gaan we de zee weer op. De 25 mijl leggen we vlot af en om 2 uur liggen we in de jachthaven van Scheveningen langs de kant. Het is er opvallend rustig, we hebben wel meegemaakt dat je over de boten naar de andere kant kon lopen. Omdat er weer eens zwaar weer voorspeld wordt vinden we dit erg plezierig.



We blijven dus een paar dagen. We gaan op de leenfietsen van de havenmeester, gesponsord door de Jumbo en Vrolijk naar de pier om te zien hoe die er bij staat. De Bungyjump is weer in bedrijf en het reuzenrad op het afgebrande eiland is al in aanbouw. Later blijkt het al gauw af en is de opening op 19 augustus. Het is 's avonds te fris om buiten te zitten en we vermaken ons met het Keezen. Dit is " Mens Erger Je Niet" met kaarten ipv dobbelstenen en twee tegen twee.

Met al dat stevige weer is het plannen van de reis ingewikkeld. We willen heel graag door de Rotterdamse haven varen en dan via de staande mast route weer naar huis. De stroming en de wind is goed om naar het zuiden te gaan, maar de Nieuwe Waterweg is getijden water en er staat 's middags een tegenstroom van 2.5 tot 3 knopen. Hierdoor zouden we na 4 uur bij de Erasmus brug aankomen en dan gaat hij niet meer open. Met spijt besluiten we dan toch maar weer via IJmuiden naar Amsterdam te varen. Om niet al te veel last van de stroom op de Noordzee te hebben gaan we vroeg op pad. Om acht uur zijn we buiten en met een voorspelling van kracht 5 varen we tussen de havenhoofden naar buiten.



Maar buiten bleek de werkelijkheid weer eens tegen te vallen. Er stond een ruime 7 en de golven waren indrukwekkend hoog. We werden van het zuiden ingehaald door een buien complex en de wind nam toe met regelmatig uitslagen tot 50 knopen op de windmeter, Dat is dus 10 Bft! De golfhoogte liep op tot zo'n 5 meter. Dit hadden we nog niet eerder meegemaakt, maar doordat we op tijd de fok hadden weg gehaald en het grootzeil dubbel gereefd was vanaf het vertrek, ging het goed. De motor draaide de hele tijd mee op kruissnelheid (2400 rpm). Het schip kan het prima hebben en snijdt mooi door de lange golven. Dat is een veilig gevoel en daardoor hadden we er zelfvertrouwen in. De dames vermaakten zich ook prima met om zich heen kijken en lezen. In Scheveningen hebben we vernomen dat door het sluiten van de Velzertunnel en dus het verkeer over de sluis deze maar zeer beperkt draait voor de scheepvaart. Als we aan komen



varen staat de brug al open en gaan we zo snel mogelijk naar binnen. Wat een mazzel! Een 10 minuten later hebben we alweer zoetwater onder de kiel en gaan we over het Noordzeekanaal door naar Amsterdam. De Sixhaven is het doel als er plaats is. Gelukkig is het nog vroeg en om twee uur liggen we in een box van de Sixhaven.



Omdat we een dag blijven gaan we het rubberbootje opblazen. We hadden het meegenomen om op Vlieland naar een zandplaat te varen. Dat is er niet van gekomen, maar gebruikt worden zal hij. Alles doet het en we varen het IJ over naar het Scheepvaart Museum en weer terug. Op het IJ is het erg druk en we komen tussen een rondvaart boot, binnenvaartschip en de pont terecht. De keuze die ik maak voert ons door de hekgolf van de veerpont en bezorgt ons een flink nat pak. Maar we volbrengen de tocht zonder verdere kleerscheuren. Het is 's avonds niet zo koud en we genieten aan dek van een glas whiskey en het uitzicht op het vroegere Shell gebouw, dat nu een hotel en restaurant is en mooi verlicht tegen de avondlucht.

Bron:  
R.J.Bersma

Varen is fijner



dan je denkt.

WORDT  
VERVOLGD

