

## Redactie

Arie Krijgsman

Vijverlaan 101

3319 SN Dordrecht

e-mail:

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

telefoon

tussen 10.00 en  
16.00 uur

078-7504575

b.g.h.

06-25160899

[www.tenanker.com](http://www.tenanker.com)

# “Ten Anker”

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



Disclaimer

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

<https://www.tenanker.com>

*en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.*

.....

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

Nummer 38 – 6e jaargang – 22 september 2023



Boissevain, Ruys en Tegelberg  
Volle kracht in de nacht  
De Grondlegging van 's Lands Zeemacht deel 1  
50 jaar SMD Kon. Marine deel 4.  
Indië-reportage 1947 deel 8  
Hr.Ms. de Zeeuw 1951 – 1968 deel V  
Smaldeel V in 1968 (deel 1)  
Compilatie Indisch Journaal deel VIII  
Kroniek van de varende visser 1  
Vertrek uit Priok  
Herinneringen aan het Indië van 1942 deel 2  
Daghregister, .. Lieve Mies  
Een onvergetelijke reis

# Zeventig jaar geleden

## 'Boissevain', 'Ruys' en 'Tegelberg'

### DOOR KEES DE HAAS

*De bestelling op 4 december 1935 van de 'Nieuw Amsterdam' betekende het begin van het herstel van de Nederlandse scheepsbouw, na de sombere crisis in het begin van de jaren dertig. Zo meldde de Koninklijke Paketvaart Maatschappij op 15 januari 1936 opdracht te hebben gegeven tot de bouw van drie motorpassagiersschepen voor haar dienst tussen Verre Oosten-havens, waaronder Shanghai, Hong Kong en Zuid-Afrika, via Nederlands-Indië.*

*Twee van deze bestellingen gingen naar Nederlandse werven, de derde naar Blohm & Voss in Hamburg. De werf De Schelde in Vlissingen bouwde het ene schip, de Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij in Amsterdam het andere. De schepen werden 'Boissevain', 'Ruys' en 'Tegelberg' genoemd, naar de grondleggers in 1888 van de KPM. Het ontwerp van het drietal was van het bouwbuero van de rederij onder leiding van ir. M.A. Cornelissen.*

### **De 'Boissevain'**

De 'Boissevain' werd eind 1936 in Hamburg onder werfnummer 510 op stapel gezet. Ze verkeerde daar overigens 'in gezelschap' van het slagschip 'Bismarck' (bouwnummer 509) en van het Kraft-durch-Freude schip 'Wilhelm Gustloff' (bouwnummer 511). De financiering van de bouw van het Nederlandse schip was een ingewikkelde zaak. Omdat Duitsland, toen onder het Hitler-regime, een chronisch tekort had aan deviezen, vond de buitenlandse handel deels plaats op basis van compensatiecontracten. Zo werden Duitse locomotieven geleverd in ruil voor katoen en jute of landbouwmachines tegen zuidvruchten en cacao.



### **In het geval van de 'Boissevain' werd gezocht naar een oplossing waarbij Indische planters tabak**

Zouden leveren voor de Duitse sigarenindustrie. Hiervoor moesten maandenlange onderhandelingen worden gevoerd met overheidsorganen en ministeries in Berlijn. De eindgesprekken vonden ten slotte plaats in het Reichwirtschaftsministerium in de Duitse hoofdstad. Toch bleef er toen nog een niet te overbruggen verschil van mening over. De Nederlanders trokken zich daarop terug in hun Berlijnse hotel waar ze de werfmensen uit Hamburg ontvingen die hen wilden bedanken voor hun vriendschappelijke houding, alvorens de partijen uiteen zouden gaan. Maar op het laatste moment verscheen een ambtenaar van het ministerie met de mededeling dat er toch nog een uitweg was gevonden, waarmee de opdracht tot de bouw van de 'Boissevain' was gered. En zo werd het 'Zigarrenschiff' (bouwkosten zo'n drie miljoen gulden) betaald met Nederlands-Indische tabak. Na op 3 juni 1937 te water gelaten werd de 'Boissevain' een half jaar later, op 1 december, tijdens haar

Officiële proefvaart op de Noordzee overgedragen aan de KPM. Aan boord waren belangrijkste kopstukken die bij de bouw betrokken waren, waaronder directieleden van rederij en werf, de heer Sulzer van de gelijknamige motorenfabriek in het Zwitserse Winterthur, F. de Boer, directielid van de SMN, ir. H.N. Prins, chef van het bouwbuero van de SMN en ingenieurs en andere technici. De proeftocht begon 's morgens om negen uur en men was om zes uur 's avonds weer terug op de Elbe. De volgende dag vertrok de 'Boissevain' naar Amsterdam, naar de Javakade, waar ze klaar werd gemaakt voor de reis naar Nederlands-Indië.



## De 'Tegelberg'

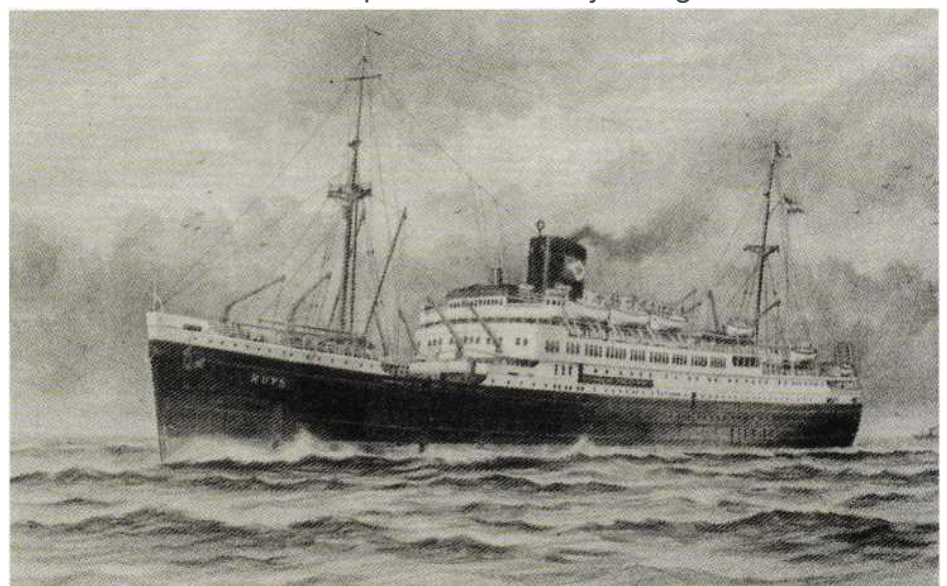
De 'Tegelberg' in KJCPL-'kleuren'.

Intussen vorderde ook de bouw van de beide andere schepen op Nederlandse werven. Ruim een maand na de stapelloop van de 'Boissevain' was het

op 10 juli 1937 de beurt aan de 'Tegelberg' om bij de NSM in Amsterdam met het IJ-water kennis te maken. Doopster was mej. D.W. Tegelberg, dochter van P.E. Tegelberg, president-commissaris van de SMN. Het was zijn vader, Petrus Emilius Tegelberg, een echte Amsterdammer, jarenlang lid van de plaatselijke Kamer van Koophandel en medeoprichter van de KPM in 1888, naar wie het schip was genoemd. Eerste spreker na de stapelloop was werfdirecteur ir. D. Goedkoop Dzn. Hij dankte de doopster voor de manier waarop zij met één handbeweging zes miljoen achthonderdduizend kilo staal te water had gelaten'. KPM-directeur J.D. Brand merkte in zijn speech op dat de 'Tegelberg' het 39ste schip was dat door de NSM voor de KPM werd gebouwd. Op iedere zes schepen van de werf was er dus één voor de Paketvaart, aldus deze spreker. Na het aflopen van de 'Tegelberg' werd op de vrijgekomen helling de kiel gelegd voor een 12.000-tonns motortankschip voor de Koninklijke Shell-groep. Medio februari 1938 maakte de nieuwe KPM-er haar proefvaarten. Ze keerde in Amsterdam terug om af te meren aan de Javakade. Het schip was toen inmiddels officieel door de rederij van de werf overgenomen en werd nu klaargemaakt, voor de reis naar Java. Dinsdag, 8 maart ontving de KPM-directie nog gasten om het nieuwe schip te bezichtigen vóór zijn vertrek. Zij vernamen onder meer dat de 'Tegelberg' en haar zusters geplaatst zouden worden op één van de langste passagierslijnen onder Nederlandse vlag: van Shanghai via Hong Rong, Manilla, Saigon, Bangkok, Singapore en Batavia naar Rodriguez, Mauritius, Tamatave, Lourenco Marqués, Durban en Kaapstad, een totale afstand van rond 10.250 zeemijlen. Vrijdag 11 maart 1938 verliet de 'Tegelberg' Amsterdam naar Batavia via Kaapstad. Het zusterschip de 'Boissevain' was inmiddels op het nieuwe traject ingezet.

## De 'Ruys'

Toen donderdag 16 januari 1936 de opdracht van de KPM voor het motorpassagiersschip 'Ruys' aan de werf De Schelde bekend werd, ging op het stadhuis van Vlissingen en op de St. Jacobstoren de vlag uit. De bouw van het schip werd met Zeeuwse voortvarendheid aangepakt, zodat zaterdag 25 september 1937 mevrouw J.R. Kolff-Ruys doop en tewaterlating kon verrichten.



De 'Ruys' in KJCPL-'kleuren'. Tekening: F.G.E. Moll

De werf vertoonde hierbij voor de eerste maal haar eigen KMS-vlag. Na proefvaarten zou de 'Ruys' zaterdag 28 maart 1938 aan de KPM worden overgedragen, waartoe ze met 122 gasten om 09.00 uur uit Vlissingen moest vertrekken.

Omdat het schip op de rede voor anker lag en er een ruwe zee stond bleek het aan boord brengen van de passagiers niet zonder risico. Bovendien zat de schrik er bij de organisatoren nog goed in na wat er de avond tevoren was gebeurd. Toen één van de Duitse gasten om half zes, het schip wilde verlaten stapte hij mis en brak daarbij beide benen. Zaterdagmorgen besloot men daarom het schip de haven binnen te brengen en de gasten daar te laten inschepen. Ten slotte kon de 'Ruys' toen pas aan het einde van de ochtend naar zee vertrekken. Om kwart over twaalf kwamen directies en gasten bijeen in de social hall van het schip voor de overdracht. KPM-directeur J.D. Brand sprak over de hoge eisen die de rederij gewoon was aan haar materieel te stellen, over de goede kwaliteit van de producten van de Vlissingse werf en ook uitte hij waardering aan de technische bedrijven en aan de 'sierkunstenaars' die tezamen een schip hadden geleverd 'waarop de KPM trots is'. Vervolgens nam hij namens de rederij het schip over van de werf. Op het achterschip hees daarop Willem Ruys Bzn. de maatschappijvlag, 'onder toejuichingen en scheepssirenegeloei'. Vanaf dat moment maakte de 'Ruys' deel uit van de KPM-vloot. Het schip had intussen koers gezet naar Schiedam, waar het in de namiddag bij Wilton-Fijenoord werd gedokt en waar de genodigden van boord gingen. Met de oplevering van de 'Ruys' was het drietal compleet en kon de beoogde dienstregeling worden ingevuld. Zoals bekend hebben de 'Boissevain', de 'Ruys' en de 'Tegelberg' de Tweede Wereldoorlog overleefd; vanaf het voorjaar van 1942 als geallieerde troepen-transportschepen. Na 1945 hervatten ze hun vredesdiensten. Bij de overgang in 1948 van KPM naar KJCPL (Royal Interocean Lines) werden hun kleuren gewijzigd. Uiterlijk waren het toen geen witte jachten meer. In 1968 werd het drietal te Kaohsiung (Taiwan) gesloopt, elk na dertig dienstjaren.

Bron: De Blauwe Wimpel 1/2007

=====



## Volle kracht midden in de nacht

Je kent het wel, na 00:00 een gezapige HW met alleen de routine vanuit de TC. Hr.Ms. de Ruyter is onderweg, ergens op de Noordzee, om van punt A naar punt B te gaan via punt Z.

Dus pure routine, en het kleine eskader vaart in kiellinie achter Hr.Ms. de Ruyter aan. Het is donker buiten, geen spatje maan en dikke bewolking, wel een hele kalme zee, ook wel eens fijn toch. Zit geanimeerd een gesprek te voeren met de zeewachtdivisie, bakkie torpedistenbloed naar binnen te gorgelen en wat te snacken van de rantsoenen voor de zeewacht.

Zie vanuit mijn ooghoek dat SB en BB kruisvaart van vaart vooruit naar Volle Kracht gaan. Hee, dat is ongewoon en dus moet er wat loos zijn. Bel de brug en vraag naar de Officier van de Wacht, vraag hem wat de reden is voor Volle Kracht. Nou, dat zou hij vertellen na de HW, oké oké. Dus gewoon de wacht afgemaakt en bij het invullen van het journaal neergezet ten zo laat tot zo laat VK gevaren op SB en BB KV. Kom boven op de brug en zegt hij in een keer: "Je hoeft het niet te weten." HOEZO hoef ik dit niet te weten??? De HTD zal het zeker willen weten als hij het leest in het Journaal. En inderdaad op de VM, tring telefoon, "Is sergeant Kaauw in de buurt?? ....." "Ja, die zit hier in bureau TD." "Zeg dat hij even boven komt bij de HTD". Nou, op naar boven, hut HTD. "Mogge overste". "Mogge Jan..... Ik lees beide KV VK, .....weet je de reden??....." "Nou overste, dat wilde de Officier van de Wacht mijn niet vertellen ....." "Mmmhhhh wilde hij dit niet, nou dan zal ik hem dit maar gaan vragen . ...." Even later -----"Wil je het weten?...." "Ja, eigenlijk wel overste." "De Hr.Ms Zuiderkruis was bijna de kont ingevaren van ons schip..." Oei, oei, nu dan toch. Nu vraag ik mij zo mijmerend af: 3D radar staat bij, Dekka staat bij en weet ik veel wat voor sensoren nog meer en de Zuiderkruis kan ongemerkt naderbij komen en ons bijna penetreren ?????? Ik kon er met mijn kop niet bij.



Model van een 3 dimensionale radarinstallatie. De 3D radar (Multi Target Tracking Radar: MTTR/SPS-01) van de geleidewapenfregatten van de Trompklasse (1975-2001) was uniek en voor die tijd zeer gavanceerd. Het was de eerste 3-D radar. Men kon behalve richting en afstand ook de hoogte van een doel bepalen. De informatie die de 3D-radar leverde, werd door een computer verwerkt en op beeldschermen visueel gemaakt. De 3D radar werd op de GW fregatten door een kunststof radarbol beschermd. Deze radar werd door Signaal ontwikkeld en geproduceerd in de jaren 1962-1967. Er werden twee stuks vervaardigd.

“Nee, niets gezien in de CC.”

“Brug?? Nee, wij ook niet.”

“Zuiderkruis?": “Neenee, wij ook niet.”

De 3D radar van de geleide wapenfregatten was een Nederlandse uitvinding en zijn tijd v er vooruit. De ontwikkeling duurde bijna 10 jaar en kostte vele miljoenen. Meestal krijgt een schip  en of meerdere radarsystemen, maar nu werd er een schip ontworpen rond een radarsysteem. Dat was heel bijzonder.

Die grote radarbol was in de Koude Oorlog revolutionair. Waarom? Tot die tijd kon je met een radar alleen de afstand van het doel zien,  of alleen de hoogte. Als je doelwit een schip was, was dat niet zo erg. E en radar kon dan afstand, snelheid en koers van de vijand berekenen. Maar tegen vliegende doelen moesten de gegevens van twee radarsystemen gecombineerd worden; de afstand  en de hoogte. Dat kostte tijd en maakte de doelberekening lastiger. Ondertussen werden vliegtuigen en raketten steeds sneller. Hr.Ms. De Ruyter had een 3D radar; je kon direct de hoogte  en de afstand van het doel zien en je vijand dus sneller uitschakelen.



Bron:



Jan Kaauw

\*\*\*\*\*

# DE GRONDLEGGING VAN 'S LANDS ZEEMACHT

## Deel 1

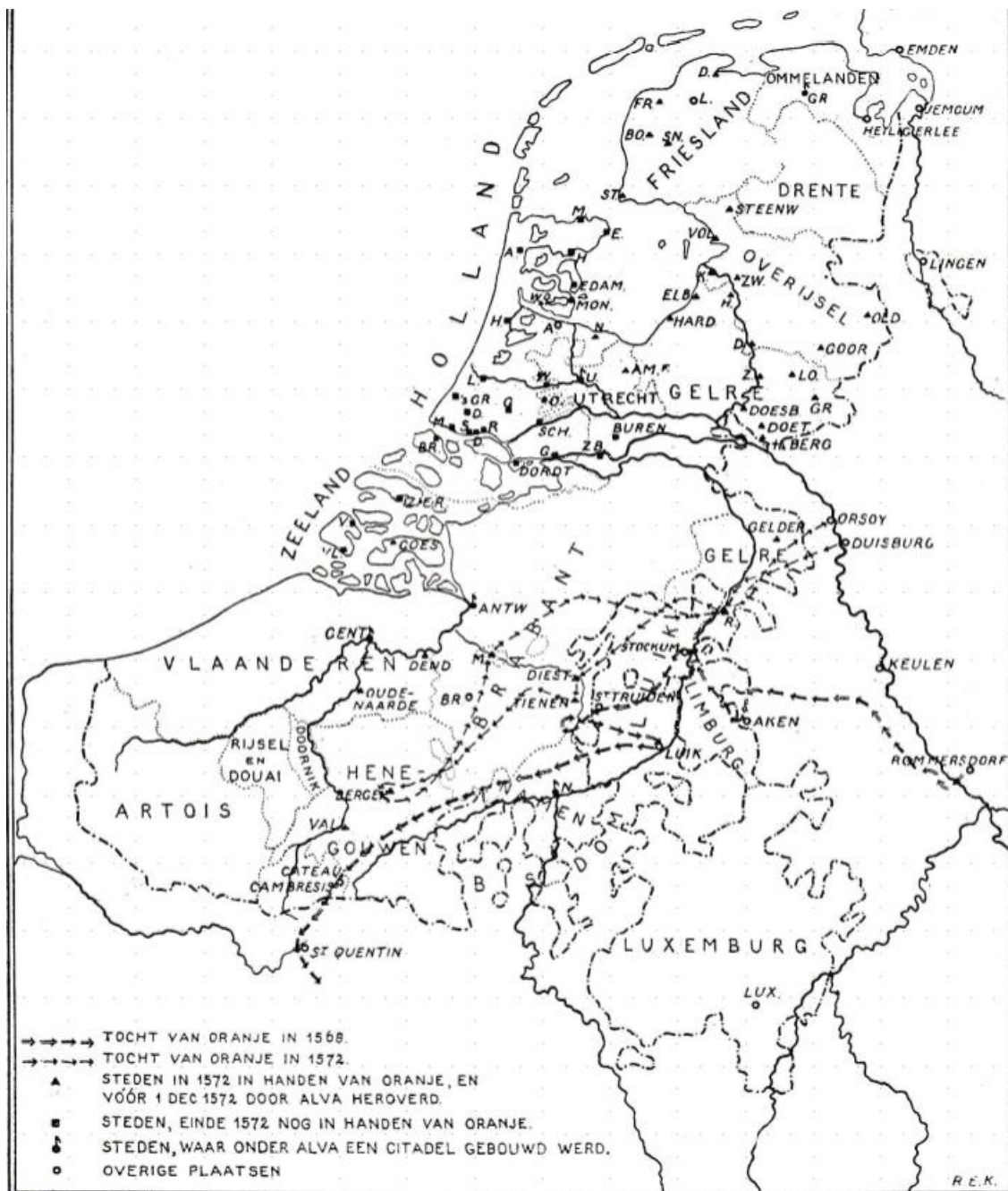
### *De vlootpolitiek anno 1574.*

door B. Vreede

## Inleiding

De bemoeiingen van Prins Willem met het Zeewezen zijn vele geweest, begrijpelijk, wanneer men bedenkt hoe Holland en Zeeland de — soms maar al te zwakke — ruggegraat van zijn politiek gevormd hebben en hoezeer de bestaansmogelijkheid van deze gewesten op de scheepvaart

stoelde. Na het mislukken van de veldtochten van 1568 was het enige gewapende verzet dat nog gevoerd kon worden dat der Watergeuzen onder zijn bestellingen als souverain Prins van Oranje, een vloot wier reden van bestaan de kaapvaart op eigen landgenoten was en daarmee helpen moest de krijgskas van de Prins te stijven.



Ontleend aan:  
*Algemene geschiedenis der Nederlanden deel V*  
 Utrecht 1952.

Bekend is het verhaal van de Admiraal Dolhain die in september 1569 een convoy van 60 schepen uit de Oostzee in het Vlie opving, enkele dagen later gevolgd door een tweede van 40 zeilen, dat eveneens werd onderschept. De schepen werden op rantsoen gesteld, soms voor forse bedragen, tot 2400 gulden toe, en van hun geschut ontdaan <sup>1)</sup>. Het deel van de Prins in deze rijke buit, dat zo nodig was om de afbetaling der troepen van de laatste veldtocht te kunnen doen, wist men niet van deze admiraal los te krijgen.

In ditzelfde jaar had Engeland de kaapvaart tegen de Bourgondische landen toegestaan en in April 1569 bevonden zich reeds 60 Nederlandse schepen in Engelse handen <sup>2)</sup>; deze situatie bleef

bestaan tot de overeenkomst van Mei 1573 van de Hertog van Alva met Koningin Elisabeth de goede betrekkingen herstelde.

Vanwege de toenemende onveiligheid moesten de Hollandse steden in 1571 een vloot in zee brengen die, 11 zeilen sterk, gesteld onder het bevel van de schout van Texel, Franchoy van Bosschuysen, als admiraal, tegen de guerilla ter zee weinig definitiefs kon tot stand brengen doch aanzienlijke uitgaven vergde. Onder deze omstandigheden zette de uittocht van burgers uit de lage landen zich voort; Hooft vermeldt, dat er reeds in 1568 meer dan honderdduizend huizen leeg stonden en thans gingen er nog de nodigen weg, die veiligheid voor hun schepen en goederen ter zee zochten. Vele hiervan gingen naar Emden, dat in korte tijd de grootste rederijstad van Europa werd met in 1572 een vloot van 550 schepen boven de tien last <sup>3)</sup>. Hoe dit de scheepvaart van deze landen raakte blijkt hieruit, dat het aantal Nederlandse schepen dat de Sont in Westelijke richting passeerde verminderde van gemiddeld 1400 over de jaren 1565 t/m 1568 tot slechts 532 in 1569 <sup>4)</sup>.

Over de jaren 1570 t/m 1573 zijn er geen gegevens over deze vaart bekend, doch wel aanwijzingen hoe de situatie dan is. In 1571 schreven enige Hollandse kooplieden aan de Spaanse Stadhouder Bossu, dat de scheepvaart op Oosten en Westen zo goed als geheel stil lag. Als de vaart naar Westen stilligt wordt er geen zout voor de grote visserij aangevoerd waardoor deze tak van bedrijf niet kan worden uitgeoefend, terwijl dan ook grote werkloosheid in de van die visserij afhankelijke bedrijven ontstaat. Daarnaast gaat één van de belangrijkste exportproducten naar de Oostzee, de gezouten haring, ontbreken waardoor de moedercom-mercies, de vaart naar Oosten, in gevaar komt. Dat deze ontwrichting van de zeehandel aan de gang is blijkt uit een brief van Bossu van 29 April 1571, waarin hij vermeldde, dat door het stilliggen van de visserij wel 5 à 6000 vissers brodeloos geworden waren <sup>5)</sup>.

De Watergeuzen waren bezig de zeesteden te worgen en daarmee het gewone volk rijp te maken voor de opstand. Maar als deze uitgebroken is zijn daarmee de moeilijkheden niet in één slag overwonnen. Dit blijkt wel uit een placaat van 1573 <sup>6)</sup> waarbij een verbod werd ingesteld op het verkopen van Boten, Buizen, Koopvaarders, Schepen of Carveels naar het buitenland zonder expres consent, een maatregel die ook in latere moeilijke tijden herhaaldelijk door de Republiek is genomen. In datzelfde jaar beliepen de tolinkomsten te Emden het viervoudige van die van het voorafgegane jaar <sup>7)</sup>.

Om de nadelen, die aan de activiteiten van de Geuzenvloot verbonden waren, zoveel mogelijk te ondervangen, vaardigde de Prins reeds in Augustus 1570 de artuculen <sup>8)</sup> uit „voor alle Oversten, Capiteynen, Soldaeten ende Mateloots in de Vloote van zijnen dienst zynde”. Dit zijn de bekende artikelen waarbij o.a. de opvarenden verplicht werden „de ordonnantie van der oorloghe” te bezweren terwijl ook werd bepaald, dat ieder schip een predikant aan boord moest hebben. Toch lukte het niet het optreden van de Geuzen in overeenstemming met 's Prinsen denkbeelden te brengen; dat bleek o.a. in Maart 1571 bij het nemen van een aantal koopvaarders onder Texel, bij welke gelegenheid ook 8 schepen met paspoort van Graaf Lodewijk van Nassau buit werden verklaard <sup>9)</sup>.

Toen na het slagen van de opstand in de Noordelijke gewesten de Geuzenvloot zich bases in het Vaderland verworven had, was één der eerste maatregelen die genomen werden het opdragen van het opper-bewind over de zeezaken aan de Prins van Oranje. De Staten-vergadering te Dordrecht verzocht Zijne Excellentie een admiraal aan te stellen die de kapiteins zou aannemen na, en dit is belangrijk, vooraf-gaande informatie en advies van de Watersteden; alle bestellingen ter zee zouden worden gecasseerd <sup>10)</sup>.

Hiermede zou men een vloot hebben kunnen krijgen die aan het centrale gezag gehoorzaamde als niet de uitvoering was toegefallen aan de man die er belang bij had de oude bestellingen te handhaven, nl. de Graaf van der Marck, Heer van Lumey, nu 's Prinsen gouverneur in Zuid Holland. Pas na zijn arrestatie op 6 Januari 1573, toen zijn lastbrief en alle bestellingen <sup>11)</sup> die hij had uitgegeven door de Prins herroepen werden, kon deze nuttige bepaling ingang vinden. Een andere maatregel die direct door deze Staten-vergadering beraamd werd was de handel van het Spaans gebleven Amsterdam af te leiden naar Enkhuizen en Hoorn, waartoe brieven naar Denemarken en de Noord-Duitse steden geschreven werden <sup>12)</sup>, wel een bewijs hoezeer 's lands economie aandacht nodig had. Maar er is nog een zaak waaruit het grote belang van de zeehandel voor een gezonde economie van het land en het voortzetten van de krijg blijkt en dat is de heffing die er op gepleegd werd in de vorm van licenten.

## Licenten

In Oktober 1572 werd in Zeeland de eerste licent regeling <sup>13)</sup> ingesteld, waarbij de uitvoer van eetwaren en goederen op straffe van confiscatie, verboden werd tenzij tegen betaling van een zeker bedrag zodanig vastgesteld, als de waren zouden kunnen verdragen zonder de nering te verdrijven. Deze regeling werd door Holland in April 1573 overgenomen en daarna, met allerhande wijzigingen, gemaakt tot een uiterst belangrijk economisch wapen dezer gewesten en een grote bron van inkomsten voor 's Lands zeewezen, dat zelf voor de inning ervan moest zorgen. Het aantal placaten over de licenten is zeer groot, daar de regeling steeds werd aangepast aan de economische en krijgskundige situatie van het moment en van streek tot streek kon verschillen. Als gevolg ervan hebben 's Lands schepen wachtdiensten verricht op de binnenstromen en de Zuiderzee, in de zeegaten en langs de kust, soms tot aan de Somme en de Elbe toe.



*Zijne Excellentie de Prins van Oranje. Rijksmuseum A. Key*

De term licenten, of verlofgelden zoals Hooft ze noemt, ontstaat ineens in 1572 en daardoor wordt de indruk gewekt alsof hier een nieuwe bron van inkomsten wordt gecreëerd; de Jonge noemt ze nadrukkelijk als een nieuw en onbekend recht <sup>14)</sup>. Toch kan dit eigenlijk niet worden gezegd en lijkt het eer de officiële voortzetting van een reeds in de Geuzentijd en daarvoor bestaand systeem. We hebben reeds gezien, hoe de Watergeuzen schepen en hun lading op rantsoen stelden in plaats van hen als goede buit te verkopen. De redenen hiertoe komen mij voor tweeledig te zijn. In die tijd was de organisatie van de samenleving reeds zo ver gevorderd, dat het te gelde maken van geroofd goed geen eenvoudige zaak was.



Hagedorn <sup>15)</sup> vermeldt een belangwekkend voorbeeld van de moeilijkheden, waarmede dit gepaard kon gaan. Vier kooplieden uit Paderborn hadden in 1569 48<sup>1</sup>/<sub>2</sub> ton boter te Groningen gekocht, welke lading door een Hamburger schipper van Delfzijl naar Bremen zou worden gebracht.

Deze werd echter op het wad aangehouden door Kapitein Jan Lodewycks die de lading — als Gronings goed — prijs verklaarde en verder doorleidde. De eigenaren wendden zich nu tot de Stad Groningen teneinde duplicaten van alle documenten op de lading betrekking hebbende te verkrijgen. Deze werden hen verstrekt en gewapend daarmede gingen zij op onderzoek uit en stuitten op een schipper van Workum, die in Zwolle gevangen gezet was en de boter bleek te hebben overgenomen om deze in Holland te verkopen. Zo kwam men 30 vaten op het spoor die in Gouda verkocht waren; verder bleken er nog processen in Hasselt te lopen over 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> vaten en werden nog 2 halve vaten in Minnertsga opgespoord. Dat onder dergelijke omstandigheden het handelen met grote partijen buitgoederen niet aantrekkelijk was laat zich begrijpen en daarom was een prijzenhof — dat de genomen goederen kon legaliseren — zo belangrijk. Daar lag het grote belang voor de Watergeuzen om in Engeland en la Rochelle te mogen havenen.

De tweede reden was, dat het aantal mensen dat grote partijen goederen van de Watergeuzen kon overnemen gering was en maar al te dikwijls tot de klasse behoorde die beroofd werd, waarvan dus weinig hulp viel te verwachten.

In deze omstandigheden is het systeem van op rantsoen stellen een eenvoudiger oplossing, daar de benadeelde zelf er allicht nog een zeker bedrag voor over heeft om zijn eigendom te mogen behouden en dan in geld betaalt, dat niet traceerbaar is en overal zijn waarde heeft. Van hier naar het betalen van een zeker bedrag vooruit, om alle moeilijkheden en gevaar aan de aanhouding verbonden te ontlopen, is slechts een kleine pas die ook werd gedaan. Zo vertrokken in April 1571 vijf Emderschippers met lading voor Deventer uit Bergen in Noor-wegen, waarbij de eigenaren der lading hen vóór vertrek paspoorten ter hand stelden, die zij tegen betaling van de Watergeuzen verworven hadden, „*soubz l'espoir et intention que leurs bien pourroient par ce moyen librement passer outre vers Deventer sans estre spoliez . . .*” <sup>16)</sup>.

In dit laatste school natuurlijk de moeilijkheid van het systeem; het vergde een discipline van de vloot die, zoals we reeds gezien hebben, de Geuzenkapiteins nog niet bezaten. Maar in feite heeft men hier de verlofgelden, die een bezettende macht ter zee heft om ladingen verschillende bestemmingen te laten bereiken, ingevoerd welk systeem zoals we later zullen zien wordt voortgezet met het placaat van 18 Mei 1574. Hierbij moet worden bedacht, dat de Nederlandse scheepvaart zeer goed op de hoogte was met een analoge praktijk. Immers, in de Sont was in 1565 de bestaande roertol omgezet in een heffing op de goederen geladen in de schepen, waardoor de afnemers van Baltische producten, evenals de Oostzeelanden voor hun importen uit het Westen, genoodzaakt werden extra te betalen voor de doorvaart der Deense wateren.

In het licent systeem grijpen de opstandige gewesten naar één van de weinige troeven die zij bezitten, nl. hun macht ter zee en plaatsen deze tussen de handel naar Oosten en Westen waardoor zij een controlerende invloed uit gaan oefenen in het ontmoetingspunt van deze twee grote handelsstromen, die als het ware schatplichtig aan de beide gewesten worden gemaakt <sup>17)</sup>.

Dat macht ter zee een noodzakelijke voorwaarde was blijkt uit de confrontatie met het licentsysteem van het machtige gilde der Merchant Adventurers. In 1573 toch, keerde de Court, zoals de vestiging van het gilde genoemd werd, naar Antwerpen terug en moest toen een

overeenkomst aangaan ter regeling van het inmiddels ingevoerde licent. Dit lichaam met koninklijk charter, dat zonodig convoy voor zijn vloten kon verkrijgen zoals bij de verplaatsing naar Emden in 1564 was gebleken, diende nu, in plaats van licent te betalen, ervoor te zorgen, dat de Staten wapens en munitie uit Engeland konden betrekken, waartoe deze kooplieden zich tot de Kroon moesten wenden. Het kan Koningin Elisabeth, die doende was haar steun aan de Prins te verminderen, weinig welkom zijn geweest in de periode waarin zij toenadering tot Alva zocht op deze indirecte wijze genoodzaakt te worden de rebellen toch weer te steunen en hen van krijgsbehoeften te voorzien. Daarmede verkreeg het gilde echter nog geen vrije doorvaart; het mocht slechts 4 schepen tegelijk opzenden naar Antwerpen die hun geschut op een vaartuig, dat te Vlissingen hun terugkeer bleef afwachten, moesten achterlaten <sup>18)</sup>. Deze overeenkomst kwam de 25e Mei 1573 bij verdrag tussen de Prins en de gedeputeerden van het gilde tot stand, een merkwaardig voorbeeld van de universele bruikbaarheid van macht ter zee <sup>19)</sup> en werd 3 April 1574 door een nieuw verdrag <sup>20)</sup> vervangen.

## AANTEKENINGEN

- 1) Van Vloten II p. 296 ev.
- 2) Snapper p. 21
- 3) Snapper p. 304. Voor samenstelling zie biz. 547.
- 4) Snapper p. 23
- 5) Snapper p. 22
- 6) Res. St.v.H. dd. 27 Juni 1573
- 7) Kernkamp p. 36
- 8) Bor V - F334
- 9) Velius p. 176
- 10) de Hullu p. 2
- 11) Hooft VII - p. 289
- 12) Van Vloten III - p. 34
- 13) Kernkamp p. 30, waar de onjuistheid van de mening, dat de licenten oorspronkelijk alléén de uitvoer naar vijand's land troffen, wordt aangetoond.
- 14) ibid dl I - p. 185
- 15) ibid dl I - p. 264 e.v.
- 16) Hagedorn I - p. 269
- 17) Zie deel Licenten placataten.
- 18) Kernkamp p. 34
- 19) In zijn verhandeling over de blokkade waagt Francois een niet uitgewerkte hypothese, dat het ontstaan ervan mogelijk gezocht kan worden in het „opkurken” van vijandelijke havens (p. 178). Op grond van het bovenstaande acht ik dit weinig waarschijnlijk en zie het ontstaan in het hier aangeduide gebruik van macht ter zee hetwelk een bestaande praktijk was, terwijl het opkurken met zinkschepen slechts weinig werd toegepast en dan veelal voor kleine havens of passages. Het opkurken van het Y door de Noord Hollanders in 1572 was al niet bestand gebleken tegen de winter; hoeveel minder kans op slagen kon dan een opkurken van de Vlaamse zeehavens hebben
- 20) Kernkamp p. 57.

Bron:

Marineblad 1968

***Wordt vervolgd***

---

**50 jaar Sociaal Medische  
Dienst**

## Koninklijke Marine (4)

Uit archiefmateriaal bleek dat men in 1963 heeft overwogen om de SMD onder te brengen in het MHO. Inspectierapporten van CMZNEED gaven flarden informatie over de SMD in de jaren 60 en begin 70-er jaren.

Op 9 februari 1964 bezocht de staatssecretaris de SMD. Onderwerp van gesprek was o.a. in hoeverre de therapeutische arbeidscapaciteit van de SMD meer dienstbaar gemaakt kan worden aan de KM.

In 1964 bleek er geen sportinstructeur aanwezig te zijn en had de masseuse mej. De Boer de supervisie over de verrichtingen op sportgebied. Eenmaal per maand was er een ontspannings-avond met dansen na.

De bureaubezetting bestond slechts voor de helft uit volwaardig personeel aangevuld met steeds wisselende 'reconvalescenten'.

De gemiddelde bezetting van de SMD was 40 man vaste bemanning en 320 patiënten. De psychiatrische patiënten waren onder controle bij de psychiater van het MHO.

Ook bleek uit een inspectierapport dat de schoenmaker maar 39 reparaties in drie maanden had uitgevoerd. Bij navraag bleek dat de schoenmaker alle reparaties met de hand uitvoerde. Nadat de schoenmaker een machine ter beschikking kreeg, ging het aantal reparaties met sprongen omhoog.

In een brief over het personeelsbestand SMD aan CZMNEED van begin 1967 beschreef de commandant KLTZV J. Leeflang de bestaande situatie en motiveerde hij een aantal veranderingen. Hij bepleitte een derde arts i.v.m. het frequente ziekenbezoek thuis, bezoeken aan andere ziekeninrichtingen, werkzaamheden in de polikliniek van het MHO en het houden van MGO; bovendien rouleerde de artsen in de dokterswacht van het Marine Vliegkamp Valkenburg. Het uitbreiden van de BL met een LTZ 2 OC was volgens hem beslist noodzakelijk voor het beter functioneren van het divisiechefschap. Deze functie werd waargenomen door een LTZVK, welke ook werd ingeschakeld bij de sociale huisbezoeken waardoor de divisiechef vaak niet aanwezig was.

Doordat een aantal regelnummers niet gevuld waren, was de aanwezige oppermachinist, lijdend aan een ernstige gehoorbeschadiging, behalve instructeur en chef technische dienst ook hoofd brandweer en hoofd reddingsploeg. Ook hier moesten een aantal militairen worden bijgeplaatst. Aanvullend verzocht de commandant om versterking voor de administratieve werkzaamheden.

In 1968 werd een aantal van zijn voorstellen gehonoreerd. De BL van de SMD werd uitgebreid. In deze periode ontstonden twee 'diensten' die een grote verruiming van de werkmogelijkheden betekende: de Psycho-Diagnostische Afdeling (PDA) en de begeleidingsofficieren.

Binnen de PDA was de hulpverlening gericht op patiënten die met psychische problematiek te kampen hadden. Deze problematiek was van uiteenlopende aard: heimwee, aanpassingsproblemen, spanningsklachten, doch het betrof ook onaangepast gedrag dat disfunctioneren tot gevolg had. In de contacten lag het hoofddaccent op de psychodiagnostiek; ook vonden steunende en uitzichtgevend gesprekken met patiënten plaats.

De begeleidingsofficieren waren officieren met een lange staat van dienst (LTZVK) die zowel divisiechef als personeelsofficier waren voor de patiënten.



Uit een inspectierapport van 1968 bleek dat de enige volledig voor de dienst geschikte chauffeur 2000 à 3000 km per maand reed. Ondanks het grote aantal externe patiënten hadden de ondervraagde officieren een zeer goede kennis van het hun toegewezen personeel. Een speciaal voor het bezoeken van externe patiënten en hun gezinnen ingesteld personeels-



*Alle Hens*

begeleidingsteam droeg daartoe in grote mate bij.

De divisiechefs verrichtten hun taak op enthousiaste en zeer goede wijze.

De personeelszorg, die veel tijd en tact vergde, nam een zeer belangrijke plaats in.

In 1971 vermeldde het inspectierapport dat de grote animator voor het vele rehabilitatiewerk met eigen middelen de SGTVGMKRH A.J. Lieshout was. Het houten stuurwiel welke in de gang naast de huidige longroom hangt, is in deze periode gemaakt.

## **Groeiende belangstelling**

Met name in de 70-er jaren groeide de belangstelling zowel binnen als buiten de KM voor het personeelswerk en kon de SMD zich verheugen op een sterk toegenomen interesse voor haar organisatie en werk. Na de verhuizing van Leiden naar Driehuis werden er ook vanuit de SMD initiatieven genomen om meer bekendheid te geven aan de werkzaamheden en doelstellingen van de organisatie. Zo werden de maandelijkse vergaderingen van vlootaalmoezeniers en vlootpredikanten bij de SMD gehouden. Er werden oriëntatiedagen georganiseerd ten behoeve van een aantal officieren en onderofficieren werkzaam in de personeelssector. Ook werd het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Velsen door de commandant ontvangen. Er werden oriëntatiebezoeken gebracht door verschillende hoge functionarissen van de hoofdafdeling personeel van het Ministerie van defensie (Marine) en de commandant van het eskader vergezeld door een groot aantal van zijn commandanten. Het lag in de bedoeling om zeker één keer per jaar een aantal nieuwe commandanten uit te nodigen voor een bezoek.

Van civiele zijde bestond er eveneens belangstelling om te vernemen hoe in de Koninklijke Marine wordt gewerkt aan personeelszorg.

De belangstelling en het medeleven resulteerde zelfs in een gift van f3000, = ten behoeve van de bezigheidstherapie voor revalidanten, geschonken door het Karel Doorman fonds.

In het kader van oriëntatiebezoeken was 24 september 1975 een hoogtepunt met de komst van de inspecteur-generaal der krijgsmacht, Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Bernhard, vergezeld door zijn chef-staf en zijn adjudant.



*Werkbezoek plv. vlagofficier personeel cdr. H. Rambonnet (6 mrt 1975)*

In de jaarboeken van de Koninklijke Marine waren de SMD-

bijdrages in de tweede helft van de 70-er jaren en begin 80-er jaren doorspekt met cijfers; zelfs het aantal gereden kilometers vond men er in terug.

Arbeidsbemiddeling werd verleend voor de categorie afgekeurden en sedert 1 oktober 1976 ook voor de categorie welke met voortijdig eervol ontslag op eigen verzoek. Bij de eerstgenoemde categorie werd in 95% en bij de tweede categorie in 98% van de gevallen succes bereikt bij de arbeidsbemiddeling.

De percentages niet succesvol betroffen niet gemotiveerde en/of streekgebonden arbeidszoekenden.



*Bezoek Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Bernhard in zijn functie als Inspecteur-generaal van de Krijgsmacht. (24 september 1975)*

De jaarboeken KM gaven ook een indruk van de activiteiten die er in de betreffende jaren hadden plaatsgevonden: over het jaar 1976 stond vermeld dat er in totaal 1550 maal huisbezoeken werden afgelegd door de vier begeleidingsofficieren.

Daarnaast werden door het personeel van het Kantoor Sociale Verzorging 164 huisbezoeken afgelegd.

De langdurige onderbezetting van het Kantoor Sociale Verzorging had een goede begeleiding herhaaldelijk parten gespeeld.

Door de commissie militair geneeskundig onderzoek werden in 1976 totaal 411 militairen afgehandeld en 127 ex-militairen herbeoordeeld in verband met invaliditeit en arbeidsongeschiktheid.

Het aantal patiënten, dat om medische redenen van buiten Nederland door de SMD werd opgevangen, bedroeg 40, waaronder 23 uit de Nederlandse Antillen.



Door de zogenaamde vervoerscommissie (dienstvervoer voor gehandicapten, die niet met openbaar vervoer konden reizen) werden 59 patiënten bekeken.

Door de afdeling fysiotherapie werden in 1976 totaal 185 patiënten afbehandeld. Het totaal aantal behandelingen bedroeg 8763.

Voor diverse autoriteiten werden bezoeken en rondleidingen verzorgd, onder andere op 15 januari voor de plaatsvervangend chef marinestaf, commandant eskader en andere functionarissen, en op 5 februari voor directieleden van het Zeewegziekenhuis en Ichthuscollege.

Voor de eerste maal werd op 9 december een lezing met rondleiding georganiseerd ten behoeve van de deelnemers aan de eerste introductie cursus voor de militaire sociale dienst, de geïntegreerde dienst van de Koninklijke marine, Koninklijke landmacht en Koninklijke luchtmacht. In de loop van 1977 kon de bezetting van het Kantoor Sociale Verzorging worden uitgebreid tot de vereiste sterkte, hetgeen een duidelijke verbetering in de begeleiding ten gevolg had.

Uit 1977 valt de succesvolle begeleiding van een personeelslid der Koninklijke marine te vermelden, tijdens zijn vakantie in Italië kreeg hij een ongeluk. Middels een dezerzijds toegezonden telegram kon een begeleidingsofficier, ook met vakantie aldaar, hem terzijde staan.

Ook de vlootpredikant en de vlootaalmoezenier hadden hun intensieve bijdrage in het brengen van bezoeken thuis en in de verpleeginrichtingen dan wel ziekenhuizen.

In de loop van 1978 werden vele bezoeken en rondleidingen verzorgd. Nieuw daarbij was het organiseren van bezoeken van groepen van omstreeks twintig officieren en onderofficieren van één schip. Gebleken was dat deze bezoeken meer effect sorteerden dan het houden van een

voordracht door een team van de SMD aan boord. Doordat de geestelijke verzorging van de SMD was gecombineerd met het ziekenhuispastoraat in het MHO, kon voor zowel de vloot-aalmoezenier als de vlootpredikant worden gesproken van grote parochies.

Door hen tezamen werden in het betreffende jaar, verspreid over het hele land, ongeveer 700 intensieve en langdurige begeleidende gespreksbezoeken afgelegd. Daarnaast vonden nog ongeveer 2100 kortere pastorale contacten plaats met zieken of ander personeel van de Koninklijke marine.

1978 stond in het teken van het dertigjarig bestaan van de SMD, hetgeen werd gevierd met een ceremoniële vlaggeparade, opgeluisterd door de tamboers en pijpers van het Korps mariniers, en een grote receptie met aansluitend een reünie.

In 1979 werd een eerste aanzet gemaakt voor een behandelingsprocedure van patiënten die, ingevolge de richtlijn 16e van de Commandant der Zeemacht in Nederland, konden worden 'ingezonden' wegens disfunctioneren ten gevolg van excessief alcoholgebruik. Op 29 augustus werd een schenking van acht sportfletsen ten behoeve van de revalidatie tijdens een feestelijk samenzijn door de commandant in ontvangst genomen. De PDA voerde 75 keuringen uit (vliegers en waarnemers); naast beoordelingen in het kader van het militair geneeskundig onderzoek kwamen in 1981 ongeveer 250 probleemgevallen (200 beroeps/kort verband vrijwilliger en 48 dienstplichtigen) onder de aandacht; iets meer dan de helft daarvan keerde na kortere of langere tijd terug in het marinebedrijf, terwijl de andere helft op advies van de PDA de Koninklijke marine verliet (per militair geneeskundig onderzoek dan wel op eigen verzoek). De alcoholgroep begeleidde dan wel behandelde 24 personen.

Het archiefmateriaal uit de 80-er jaren bleek schaars. Veel correspondentie betrof het burgerpersoneel, met name de personeelsreductiemaatregelen van het ministerie van defensie zorgde voor de nodige onrust. Voor de SMD hadden deze maatregelen achteraf nauwelijks consequenties. Er vonden een aantal kleine 'correcties' op de BL plaats maar verder verkeerde de SMD in rustig vaarwater.

Bij diverse gelegenheden werd in 1981 het werk van de SMD en in het bijzonder van de alcoholteam uitgedragen. Onder meer werden lezingen verzorgd voor de Commandant der Zeemacht in Nederland en zijn staf, de directeur personeel Koninklijke marine en zijn staf, de inspecteur generaal der krijgsmacht, de fiscaal bij de krijgsmacht en een aantal leden van dat college.

Ten gevolge van de heersende werkloosheid werd in 1982 het vinden van een werkkring voor dienstverlaters zeer bemoeilijkt. Dit gold in het bijzonder voor 43 militairen die na afkeuring met eervol ontslag werden gezonden en voor 45 militairen die op eigen verzoek de dienst verlieten.

In 1985 werd het alcoholbehandelingsteam geconfronteerd met een toenemende hoeveelheid werkzaamheden. In totaal werden 59 nieuwe aanmeldingen genoteerd. Intern volgden 42 militairen het behandelprogramma.

De overigen werden ofwel poliklinisch behandeld of keerden kort na een intake-periode terug naar de vloot.

*WORDT VERVOLGD*

\*\*\*\*\*

# INDIË-REPORTAGE 1947

## Deel 8

### VROUWEN IN HET LEGER.

Wij hebben talloze vrouwen in ons leger. Vanaf de zeventienjarige typiste met de dansbenen op het hoofdkwartier van den Adjutant Generaal tot de echtgenote van één onzer beste generaals (door de Jappen vermoord om zijn weerbarstige houding) die op een Welfare-kantoor de lectuurdistributie voor de troepen verzorgt en 's avonds Engels doceert op een vormingsschool voor soldaten.

Wij hebben onze moedige verpleegstertjes in de hospitalen en de gezellige soldatenmoeders in onze verlofscentra.

Zij zijn geen militairen, maar zij behoren in onze grote familie.

Wij hebben ook nog een Vrouwen Korps KNIL en een Vrouwen Hulp Korps K.L. Zij dragen het khaki-uniform en hebben rangen, distinctieven en de dienst van den militair. Zij sluiten hecht in onze gelederen en zijn een fijne schakel in de keten. Overal doen zij dienst. Bij de diverse diensttakken van de Welfare, in de militaire apotheken, in de ziekenhuizen, als parachutevouwsters in Hollandia en chauffeuses in Batavia, als secretaresses en typistes op bureaux.

Sommigen harer zitten op de afgelegenste posten van de archipel en delen alle ongemakken en ontberingen van de troep-te-velde. Bij het Vrouwenkorps KNIL vindt ge het wonderlijkste conglomeraat, omdat dit korps in oorlogstijd geformeerd werd in Australië en Nederland een beroep had gedaan op alle vrouwen en meisjes van Nederlandse bloede, waar ook ter wereld. Geen onderdeel is ook zulk een staalkaart van ons Koninkrijk als dit korps. Ge vindt er meisjes uit Nederland, Chinese en Indische meisjes ; ge hoort er accenten uit West- Indië, Canada en Zuid-Afrika.

Ergens bij Klender en Waroengdjengkol, nog in de beginperiode van ontredding en snipers. De weg een slordige verzameling van kuilen, gaten onder een centimeters-dikke laag modder. Langs de weg huisjes met kogelgaten, een stationnetje met zandzakken en geschonden door een furieus vuurgevecht, een afgebrande passar. Tuinen vol onkruid en kapotgeslagen huisraad. Militaire posten achter prikkeldraad, haastig opgeworpen stellingen. De regen ruist somber over de miserabele wereld.

Over de weg een master jeep, kantelend en zwaaiend over de kuilen, dikke modderlagen spuiten weg onder de banden. Een meisje achter het stuur, een slonzige jas over de schouders; een meisje met heel rode lippen. De wagen zwaait een erf op.

— Ha die jongens! —

— Ha die Loesje! — De soldaten komen met lodderogen van de veldbedden en gaan rond de tafel bij haar zitten. — Hoe is 't hier bij jullie? — En dan verdampst de loodzware vermoeienis in een gesprek met oneindig gekanker, gelach en sterke verhalen. Buiten ruist de grauwe regen.

— Loes, ik heb een portret van me meid gekregen ... —

— Jongen, 's zien , . . mmmm, wat lief, heb je al terug geschreven ? —

De regen valt over de kapotte, ontredderde wereld; alles is triest en oneindig doelloos. Maar over de weg gaat een masterjeep, glibbert weg naar de berm, van post naar post, van huis tot huis, overal waar moede, piekerende soldaten zijn. Dan stapt er een natgeregend meisje uit met een hartelijke armzwaai en gaat bij hen zitten en praat honderd-uit; over bij hen thuis, hun vrouwen en



ouders en kinderen. En zij laat overal in de ontreding en sombere verlatenheid iets achter, dat geurt naar een vleugje parfum.

Zij werd op Java geboren en groeide op tussen de eindeloze rietvelden van een plantage. In de crisisjaren trok het gezin naar Indo-China, maar na enkele jaren hitte en afmattend gezwoeg werd de vader af gekeurd voor de tropen. De overgang naar het koude, mistige Nederland zou te groot zijn en van het spaarcentje ging het gezin eerst acclimatiseren in Frankrijk. De oorlog overviel hen in een huisje in de Bergerac; uitwijken naar Nederland was niet meer



mogelijk, noch de vlucht over de Spaanse grens. Toen Frankrijk bezet werd, schaarde het meisje zich in de rijen van de vogelvrij-verklaarde partisanen, het ondergrondse leger der Maquis. Jaren later kwam de bevrijding; de vader lag op een kruispunt van wegen achter een brenmitrailleur en zij deed koeriersdiensten. Enkele maanden na de bevrijding moesten de vrouwen het leger van de Maquis verlaten; het meisje meldde zich bij het Rode Kruis. Na enige tijd merkte zij dat sommige elementen misbruik maakten van het embleem om contrabande te smokkelen; zij nam ontslag en meldde zich bij het Amerikaanse consulaat. Zij leerde motorrijden en trok als ordonnance van het corps 0664 met de Amerikaanse legers Duitsland binnen. Maanden van kou en ontbering, van modder, ruïnen en de dood in duizenderlei gedaanten. Duitsland capituleerde en het meisje reisde terug naar Parijs, waar een Nederlands bureau jonge mannen en vrouwen vroeg om de strijd in de Pacific te helpen uitvechten. Zij meldde zich en werd op transport gezet naar Nederland; na enkele maanden stak zij met het eerste contingent over naar Engeland om een doorvoerkamp voor Nederlandse oorlogsvrijwilligers in orde te brengen. Door mist en regen reed zij trucks van Londen naar Malvern-Wells. Toen ging ze naar Australië aan boord van de Curaçao, waar ze als assistent-machiniste in de machine-kamer stond. Het schip reisde via Amerika. In het Panamakanaal kwam het bericht van Japan's capitulatie; de machinisten en stokers veegden hun smerige handen af aan een dot poetskatoen en staken hun knuisten uit: — Gefeliciteerd, Bolletje —. Enkele maanden adempauze in Australië, toen op transport naar Java, waar ze midden in de ergste schiet en smijtperiode voet aan wal zette.

Dit is geen roman; dit is de chauffeuse-monteuse „Bolletje”, twintigjarige sergeant-tweede-klas van het Vrouwenkorps KNIL, die slechts één hartewens heeft: — Na dit alles ga ik trouwen —.

Een Westindisch meisje in uniform. Pal achter de invasie-troepen landde zij op Hollandia. In de onbeschrijflijke jungle drongen de soldaten stap voor stap voorwaarts; het oerbos slorpte elk geluid van verbitterde guerilla-gevechten op. De bevolking kwam doodziek van ontbering en hygiënische verwaarlozing uit de bossen. Achttien maanden vechten; tegen ontbering, terneergeslagenheid, heimwee, tropenkolder, vermoeienissen, achttien maanden, Gód, hoe houd ik dit uit? Elke dag heeft ze van pure zenuwen en ellende gehuild, maar het ging altijd. Detachering naar Morotai. Motorpech boven zee, alle bagage moest overboord anders zou de kust met geen mogelijkheid gehaald worden. Het vliegtuig deed zo vreemd, dit was wellicht het

einde van een dwaas avontuur. Het meisje begon voor het eerst na jaren weer te bidden. Ze heeft het daarna aldoor gedaan, want het vliegtuig haalde op het nippertje Morotai.

Batavia in de begindagen. Verwaarloosd, bestoft; rauw geschreeuw, opgezweepte mensenmassa's. Slapen tussen de wandluizen en muskieten, ratten over je dunne deken. Geen water en geen licht. Kogels kletsten door de slaapkamers. Mars door een wijk vol rood-witte vlaggen, reuzen-spreuken op de muren, schimpende volksmenigten. Ongewapend en onbeschermd, maar je hoofden hoog, meisjes: een commandante die bloed transpireerde van angst en zich de nagels door de handpalmen scheurde; maar dóórmarcheren met onbewogen gezichten.

Ontvoering; ontvluchting; een meisje is kunnen ontkomen uit een rijdende auto; zij heeft enkele uren tot de nek in een stinkende moddersloot doorgebracht.

Dagen, dat de fouragering spaak liep door straatgevechten; daarom kippen stelen onder het prikkeldraad door van Brits-Indische kazernes.

Overal waar de troep komt, zijn de meisjes ook. Soms gingen zij ons voor. Bijvoorbeeld in Malakka; drie meisjes werden ver weg de oetan (wildernis) ingestuurd om een verlaten bungalow in te richten tot cantine voor de komende soldaten. Ze kregen tien Japanse krijgsgevangenen en één Brits-Indische soldaat mee die geen patronen in zijn geweer had. De wildernis sloot zich onherroepelijk om hun angst en zenuwen. De Jappen hadden uitgezochte kansen om te muiten. Daarom maar lèf tonen en een grote mond. Er waren geen schoonmaakmiddelen; ze lieten de Jappen bezems maken uit bebladerde takken en daarmee werden de vloeren aangeveegd; en de Jappen moesten hun sokken uittrekken om daarmee deuren en ramen te boenen. Ze hadden sardineblikjes mee voor het middagmaal; de scherpgetande blikranden bogen ze om zodat ze ten minste iéts hadden om zich mee te verdedigen als er iets gebeuren zou.

Als ze aan die dag denken, springen nóg de zweetdruppels op de neus.

De tijden veranderen en het leven is in normaler banen teruggevloeid. Onze meisjes hoeven geen levensgevaarlijke karweitjes meer op te knappen, maar in onze geüniformeerde maatschappij doet het goed, een fris meisjesgezicht te zien boven het khaki. En zij hebben een volwaardige, grote plaats in onze gelederen ingenomen.

## PLEEGKINDEREN.

Dan zit op zekere dag aan de poort van bivak of kazernement een miserabel schooiertje, dat bij niemand hoort. Onder de zweren en schurft, met het uiterlijk van een afgeleefd mannetje en wanstaltig misvormd door het kogelronde buikje waar de honger-oedeem in wroet.

Het krijgt te eten, heel apart, en de hospik komt eens neuzen. Als het gegeten heeft, staat er bij den kok al een grote pan met warm water en zeep. Na het emotieloze waterballet komt de Inheemse korporaal van de Inlichtingendienst met veel vriendelijke „djangan takoets” (niet bang zijn) sommige dingen informeren. Ouders? Tida ada. Tehuis? Tida ada. Dit tida zal vandaag of morgen

onherroepelijk uitblussen in een modderbruine kali of zo maar, ergens langs de kant van de weg. De compiescommandant krijgt visite; hij kijkt naar de transpirerende gezichten en voelt zichzelf vader en zegt “ja”.

Dan heeft het jongetje opeens een tehuis. Meer nog: hij krijgt één of meer vaders.



Zulke jongetjes zijn aan de poorten van Nederlandse kampen gekomen op Malakka, Menado, Morotai, Nieuw-Guinea, Sumatra, Java. Bevoorrechte jongetjes ; er zijn er nog duizenden, misschien wel tienduizenden van zulke jongetjes die rondzwerven en zonder naam of herinnering achter te laten, ten onder gaan.

Er was een Rotterdamse jongen van negentien jaar, een zeer moeilijk en ongezeglijk soldaat, die niet de minste gemeenschapszin had. Tijdens een patrouille viste hij een schooiertje uit de kampong op. Hij sprak er met niemand over maar ze zagen hem die middag met onhandige vingers het jongetje wassen en daarna bij den hospik brengen. 's Avonds stond hij voor den grootmajoor: „of 'ie het joch mocht houden”. De majoor vertelde van de verplichtingen van een vader; kinderen volgen het voorbeeld in taal en gedrag van den vader, — zou je 't aankunnen? — De soldaat dacht ernstig na en stak spontaan de hand uit. — Goed dan, — knikte de majoor. De soldaat veranderde van houding en werd een gehoorzaam mindere en een goed kameraad. Maanden later bleek het jongetje gelogen te hebben. Hij had nog ouders in de kampong en liep op een avond weg met medeneming van wat geld en kledingstukken. Later zagen zij het kind terug; het liep als een verschooierd vod te bedelen langs Buitenzorg's straten.

Denk niet dat oneerlijkheid en ondankbaarheid in het bloed van deze landskinderen liggen. Maar dit kind was opgegroeid in een ontwrichte maatschappij van brandstichting, moord en plundering; het had van de prilste jeugd af geleerd te moeten stelen en bedelen om niet te kreperen. Misschien was het anders gelopen, als het geen ouders had en was meegegaan met den Rotterdamsen jongen, zoals Tommie Hak is gebleven bij zijn pleegvaders. Tommie van het achtste Stoottroepen, zal, als hij groot zal zijn geworden en dit misschien leest, niet boos zijn, dat ik zijn naam noem; want korporaal Thomas Hak, achtste bataljon Stoottroepen, legernummer 380304000 zal tot een goed en rechtschapen mens opgroeien.

Zij vonden hem in Malakka. Hij had nog ouders, maar die begrepen, dat het jochie bij zijn blonde pleegvaders een beter leven zou hebben dan in hun verarmde, hongerende kampong. Op een brancard en onder een deken werd Tommie langs de controlerende Engelse Militaire Politie aan boord gesmokkeld, toen het bataljon naar Java ging.

Ook Tommie nam eenmaal geld weg; zij vonden het terug in zijn kist en er vielen harde woorden. Daarna werd er nooit meer over gerept en nooit meer heeft Tommie iets weggehaald wat hem niet toebehoorde.

Zij gaven hem een naam in hun eigen stijl. De vierde compie, die het schooiertje gevonden had, was de dag voor het vertrek uit Nederland en bloc naar de film „Gunga Din” geweest en tot geestdrift geraakt over de wijze, waarop in die film een tot de strijd opgeroepen stam de schikgodin Kali opriep. Zo is „— Kali!!! —” de oorlogsschreeuw van de vierde

geworden en het pleegkind kreeg dit woord in omgekeerde leeswijze tot achternaam: Hak. Zij gaven het kind een geboortedag, eveneens in de eigen stijl. Op zekere dag zeiden ze: — Tommie is jarig —. Het bataljon vroeg: — O ja? —, gaf het door en vierde een onbeschrijflijk feest. Nu heeft Tommie alles wat een soldaat hoort te hebben: uniform, krib, klamboe, soldatenkist, vijf correspondentievriendinnen en een ingekankerde afschuw van het woord: “bruinwerker”.

*Is het in Holland koud of niet?  
Ik kom uit Malakka, ik lig nou  
bij de stoottroepers Ik kom ook naar  
Holland, hoor Ik ken al optellen en  
aftrekken met rekenen.*

*• Bladjoe 6-6-47*

*Tommie Hak.*

Aan de dienst doet hij niet mee; overdag is er school voor hem op het compiesbureau. Zijn opvoeding is een ernstige zaak en gebaseerd op hoog begrip van karakter en mannelijke waarden. Eenmaal is Tommie gesnapt in een verboden huis; de compie sprak er schande van, was kapot en Tommie werd gedegradeerd. Tot de Inlichtingendienst er van hoorde en kwam opdruiven bij den bataljonscommandant: Tommie was in dat huis geweest met een dienstopdracht, spionage. Tommie werd erbij geroepen; waarom hij het niet meteen gezegd had. Hij kneep zijn lippen op elkaar. Daarna zei hij: — Het was toch geheim —. En werd luisterrijk bevorderd. Laat het toch precies op Prinsesse-verjaardag gebeurd zijn en laat het toen een daverend festijn zijn geworden!

De Militaire Administratie voorziet niet in een post: — Uitgaven tot Pleegkinderen tot Soldaat. — Daarom staat op elke uitbetaaldag een kistje op de tafel van den administrateur en geen soldaat zal ooit verzuimen er iets in te doen voor Tommie. Geen soldaat heeft ook zo'n grote spaarsom als Tommie, maar elke man voelt de verantwoording voor het joch tot ver in de toekomst reiken en hoopt nog eens aanwezig te zijn op het uitbundige feest waar ze nu al plannen voor maken als Tommie zijn academische graad behaald heeft.

Langs dat ene buitenpostje bij Tjibeloewit stroomde dagelijks de golf van vluchtelingen uit het binnenland; de stank van ontbinding, van schrikkelijke honger en wonden walmden hen ver vooruit en het is met geen pen te beschrijven, tegen wat voor gore wrakstukken van mensen de soldaat daar telkens weer op moest zien. Een van de soldaten had een pleegkind; een pienter jong van misschien zeven jaren. Elke ochtend moest hij met ruzie de fouragewagen in om school te gaan bij de zusters in de nabije stad; 's middags bracht de waterwagen hem weer mee, dan meldde hij zich model: — Terug van weggeweest ... — en werd weer miniatuur-soldaat tot ze hem om zeven uur onder de klamboe frommel-



BRIEFVAN THUIS wordt met blijde aandacht gelezen. Jongens van de Veldpost, stille werkers achter het front, laten eten en veldbed staan als een vliegtuig is binnengekomen en hebben geen rust, voor de post uit Nederland is doorgezonden naar de troep.

den. De negentienjarige vader was tot het gierige-toe zuinig en ging zo ver, dat hij steeds de helft van zijn maandrantsoenen verkocht. Regelmatig bracht hij zijn commandant een aardige spaarduit. Het jochie moest later studeren; dokter worden en daarna terug naar Indië ... — om hullie daaro te helpen ... —

Er zijn grote bezwaren verbonden aan het houden van pleegkinderen bij de troep. Soms groeien zij op tot vervelende, over- het-paard getilde mormels, omdat er te veel aandacht aan hen besteed wordt. Soms zijn het tē ernstige mannetjes, die nog nooit met een ander kind gespeeld hebben en slechts de exercitie en het houten geweer kennen.

Telkens verhuist de troep; een behoorlijke schoolopvoeding kan het kind niet hebben, omdat het telkens afgeleid wordt; het heeft geen omgang met kinderen van gelijke leeftijd en de soldaten-

barak is niet de aangewezen plaats om er een kind in groot te brengen. De geestelijke verzorgers hebben een open oog voor dit probleem en doen wat zij kunnen; er zijn tehuizen, waar soldaten-pleegvaders hun kinderen kunnen achterlaten. Want het kind moet ook waarlijk KIND zijn. De pleegvaders betalen vijf-en-twintig gulden per maand per kind; zij voelen daardoor dat de verantwoording niet geheel van hen is afgenomen; een soldaat moet zich heel wat getroosten om elke maand vijf-en-twintig gulden te kunnen oversparen.

En zo zullen in de heerlijke dagen, dat volbeladen troepentransportschepen de havens van Nederland binnenvaren, vele Karel'tjes en Mantri's, de Tommies en de Gjalts, de Piertjes en de Douwes, klein en gekreukt van de kou, tussen hun pleegvaders aan de railing staan. Het hartje bonzend van hooggespannen verwachtingen om dit veelbesproken en paradijsachtige, nieuwe Vaderland.

Moge hen dit nimmer tot een bittere ontgoocheling worden.

WORDT VERVOLGD



### **Vervolg Woensdag 30 januari 1952 Vertrek Den Helder.**

Aan het begin van de voormiddag is het "los voor en achter" en met behulp van twee sleepboten verlaat De Zeeuw de Buitenhaven. De sleepboten worden bedankt en het fregat gaat op de rede ten anker. Donderdagavond gaat te 23.45 uur het anker op en stoomt De Zeeuw de Noordzee in.

### **Vrijdag 1 februari 1952 Aankomst Rotterdam.**

Op de dagwacht is het fregat ter hoogte van Hoek van Holland gearriveerd en neemt aldaar een loods aan boord. Vervolgens stoomt zij de Nieuwe Waterweg in en gaat te 09.00 uur ter hoogte van de Lloydkade ten anker. Haar zusterschip Van Zijll is op dit moment bezig in de Waalhaven haar kompassen te compenseren en De Zeeuw moet op haar beurt wachten.

Te 11.55 uur is het zo ver en gaat het anker op. Er wordt koers gezet naar de Waalhaven en aldaar aangekomen meert De Zeeuw af aan de kompaspaal. Het compenseren begint.

Nadat het compenseren is beëindigd, vertrekt De Zeeuw uit de Waalhaven en stoomt naar de Parkkade alwaar langs zij de Van Zijll wordt afgemeerd.

Het, zich tegenover de gemeerde fregatten bevindende, café – door de Jannen "de ballentent" genoemd - kan zich verheugen in een behoorlijke klandize van de zijde der opvarenden!

### **Smaldeel 5 SDLCDT CDR F.T. Burghard**

vliegkampschip	Hr.Ms. Karel Doorman, vlaggenschip
torpedobootjager	Hr.Ms. Banckert, tijdelijk vlaggenschip
fregatten	Hr.Ms. De Zeeuw en Van Zijll.
onderzeeboten	Hr.Ms. Tijgerhaai en Zwaardvis

### **Maandag 4 februari 1952 Vertrek Rotterdam.**

Te 11.00 uur wordt de vlag van de smaldeelcommandant gehesen aan boord van de Banckert, waarna de beide fregatten Rotterdam verlaten en naar de Noordzee opstomen voor het houden van oefeningen met enige Harpoon-vliegtuigen van de MLD.

Op de platvoet maken zij rendez-vous met de Banckert en de twee onder zeeboten . De volgende dagen worden besteed aan oefeningen in Het Kanaal.

Op donderdag de 7e gaat het smaldeel op de eerste wacht ten anker in Start Bay, ten zuiden van Torquay. De volgende dag hieuwen de schepen het anker en stomen naar het Isle of Portland, ten zuiden van Weymouth.

### **Vrijdag 8 februari 1952 Aankomst Portland.**

Op de achtermiddag meren de onderzeeboten langs het Britse onderzeebootmoederschap HMS Maidstone en de bovenwaterschepen meren op de boeien.

In verband met het overlijden van de Britse koning George VI, op 6 februari, wordt door alle schepen vlag en geus halfstok gevoerd.

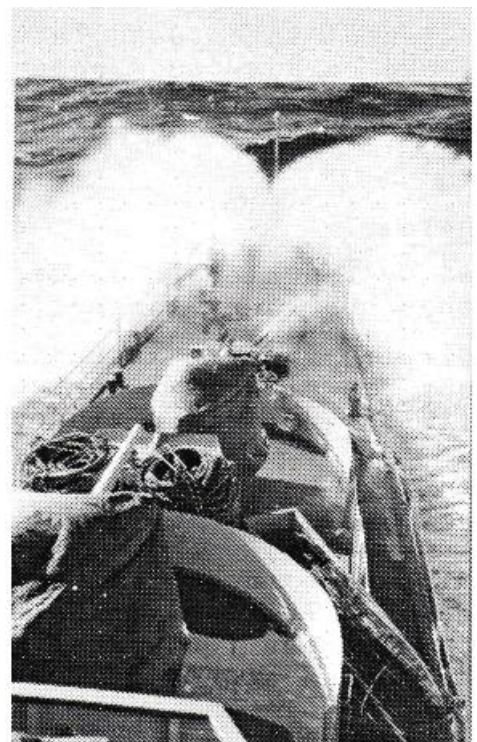
### **Maandag 11 februari 1952 Vertrek Portland.**

Het smaldeel verlaat op de voormiddag de Britse marinebasis Portland. Na oefeningen waarbij de commandant van de divisie fregatten is belast met het tactische bevel over de formatie, wordt in de loop van de nacht Ile d' Quessant, ter hoogte van Brest , gepasseerd. De Spaanse Kaap Finistere wordt op de hondenwacht van de 14e februari aangelopen, terwijl het smaldeel gedurende de nacht van 15 op 16 februari, de Portugese Kaap St. Vincent passeert.

Op de voormiddag van de 17e wordt een bespreking commandanten gehouden aan boord van de Banckert. Het smaldeel koerst daarna langs de Marokkaanse kust om de zuidwest.

Op 20 februari slaat het weer nabij de noordwestkust van Marokko om. Was het gedurende de afgelopen reis over het algemeen gunstig, thans loopt er een hoge deining. De Banckert verlaat het smaldeel om de volgende dag rendez-vous te maken met de Doorman die uit de West terugkeert. Ter hoogte van de Kaap Verdische eilanden zullen beide schepen elkaar ontmoeten.

De fregatten en de onderzeeboten houden intussen gezamenlijke oefeningen onder tactisch bevel van de divisiecommandant fregatten.



De Zeeuw in de Glof van Biscaje, februari 1952

### **Vrijdag 22 februari 1952 Aankomst Casablanca (Dar el-Baida)**

Het inmiddels voltallige smaldeel verzamelt ten 07.00 uur plaatselijke tijd op ongeveer 4 mijl van de haveningang van Casablanca om vervolgens in kiellinie, met de Banckert voorop, naar de havenboei te stomen.

De smaldeelcommandant is voorlopig aan boord van de Banckert gebleven daar de Doorman twee gevallen van besmettelijke ziekte aan boord heeft. Bij de havenboei blijft het smaldeel gedurende een uur gestopt liggen om de loodsen af te wachten.



**Bezoek smaldeel 5 aan Casablanca, Marokko. 22 - 27 febr. 1952**

Om 09.00 uur komen de loodsen aan boord van de schepen en de Banckert kan als eerste schip de haven binnenlopen. Als de torpedojager de havenmond passeert, vuurt de Doorman het saluut voor het Franse gouvernement, dat door de batterij Sour el Djedid aan het begin van de Jeté Lure wordt beantwoord. Te 10.00 uur ligt het gehele smaldeel gemeerd langs de Jeté de Lure; De Zeeuw langs zij de Van Zijll vóór de Doorman.

Casablanca, de hoofdstad van Frans Marokko, wordt ook wel het Parijs van Afrika genoemd. Het is een mooie stad met veel moskeeën, paleizen en andere grote gebouwen en bezit een prachtig strand en vele kleine, tot de nok

toe met souvenirs volgestouwde winkeltjes. Langs de boulevard stikt het werkelijk van dergelijke winkeltjes, over het algemeen gammele gevalletjes.

De Franse marine heeft haar best gedaan om het de opvarenden van het smaldeel naar de zin te maken. Zo wordt door bemiddeling van hen het Theatre de Casablanca bezocht; een zeer pikante vertoning die men anders alleen in Parijs zou kunnen zien. Verder wordt door de Franse marine een bustocht naar Rabat georganiseerd.

De bemanningsleden bezoeken verschillende

bezienswaardigheden, ook de befaamde Tuin van Allah wordt

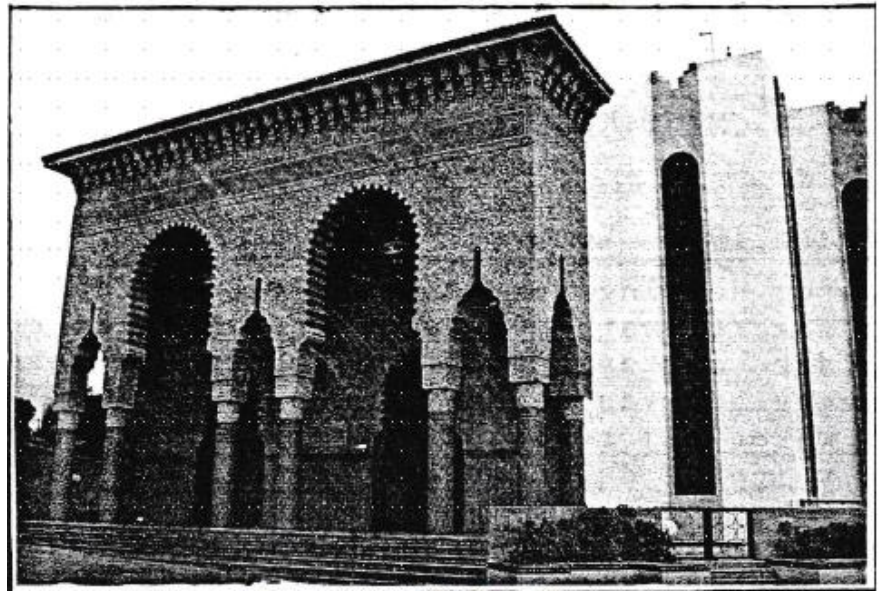
door sommige niet vergeten. Legio zijn de Marokkaanse jongetjes die pornografische foto's te koop aanbieden.

Een aantal opvarenden brengt een bezoek aan de medina(oude Arabische wijk)van Casablanca ten einde souvenirs voor thuis te kopen. Anderen gaan per trein naar Marrakech want daar blijkt alles aanmerkelijk goedkoper te zijn. En dat is gauw bekend op het smaldeel!

Ook worden gedurende het verblijf in Casablanca verschillende sportwedstrijden gehouden tegen de Franse marine en plaatselijke verenigingen.

**Woensdag 27 februari 1952 Vertrek Casablanca.**

Op de platvoet ontmeert het smaldeel en kiest vervolgens zee. Via de Straat van Gibraltar stomen de schepen de Middellandse Zee in. Het is prachtig weer en de zee spiegelglad. Voor degenen die geen wacht of dienst hebben een mooie gelegenheid het kleurenschema wat bij te werken.



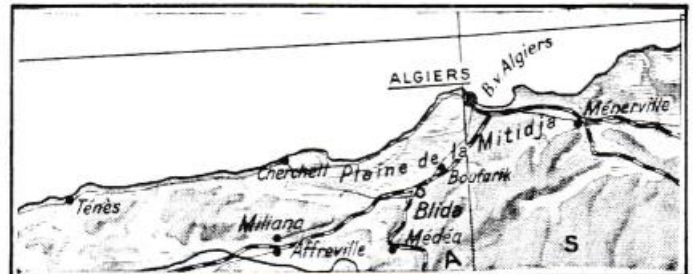
Moskee Ain Diab , Casablanca .

Voorafgaand aan het rendez-vous met de Doorman hebben de andere schepen van het smaldeel individueel goed kunnen opwerken, waardoor er nu echt operationeel aan de slag kan worden gegaan met onderzeebootbestrijding. Er wordt hard aan getrokken en er volgen oefeningen met de Franse marine en een deel van de Britse Home Fleet.

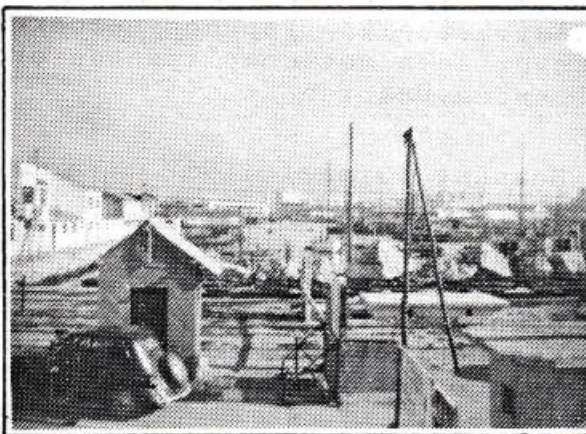
## Vrijdag 7 maart 1952

### Aankomst Algiers (el-jezair)

Op de dagwacht loopt het smaldeel in kiellinie om de noord op de havenboei aan. Te 07.45 uur ligt de formatie gestopt, ongeveer dwars van de Franse saluutbatterij. Even voor 08.00 uur komen de Franse loodsen aan boord waarna een saluut van 21 schoten wordt afgegeven, dat wordt beantwoord door de batterij de Isle d'Amirauté. Vervolgens loopt het smaldeel op loodsaanwijzing en waar nodig met sleepbootassistentie de haven van Algiers binnen. De Zeeuw meert langs zij de Van Zijll af aan de Mole des Antibes.



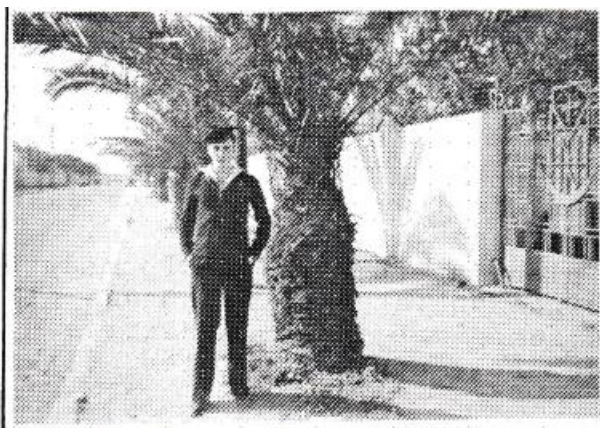
Algiers is de hoofdstad van Algerije, sinds 1830 een Franse kolonie. Het klimaat is in deze streken in deze tijd van het jaar zacht. De gemiddelde temperatuur is rond 16 graden Celcius.



De ingang van de haven      Algiers



Elektro-monteurs (v. l. n. r.) Koelemeijer, Smit en Emond met Chéri de scheepshond. Algiers, maart 1952.



Elmnt Dettmers.      Algiers

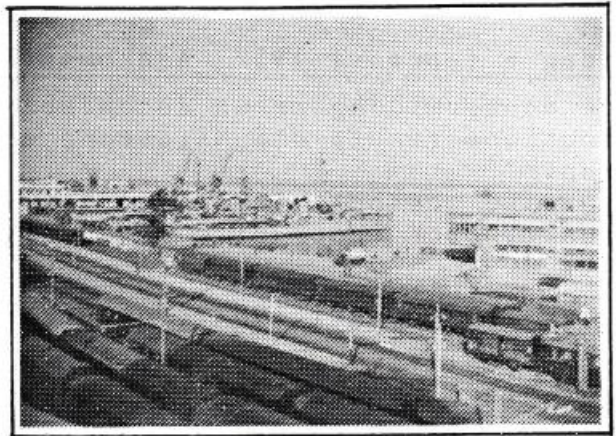


Rue de France      Algiers

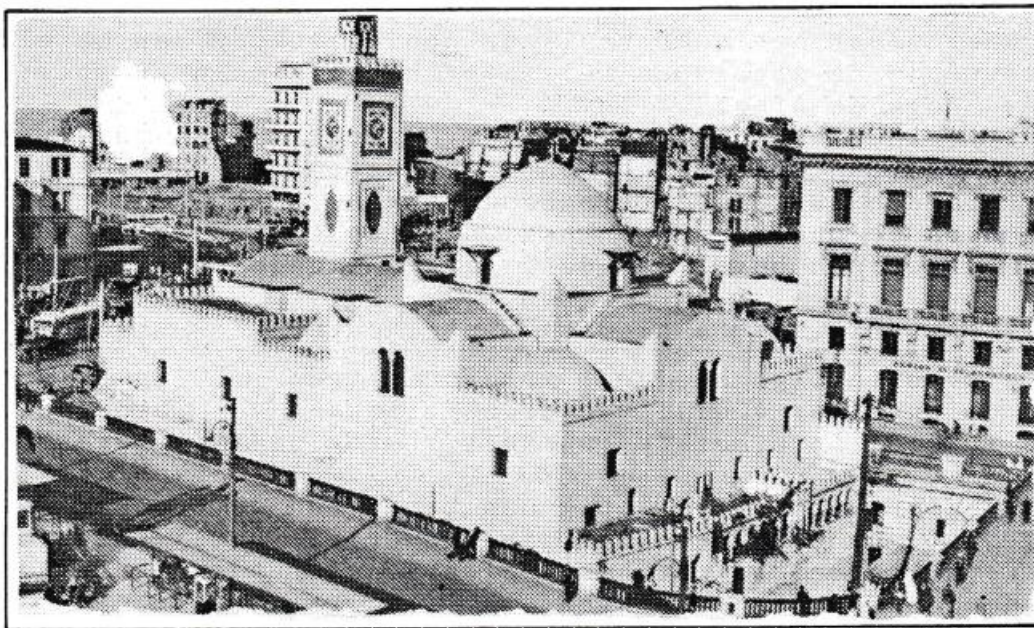




De Zeeuw.Banckert en VanZijll

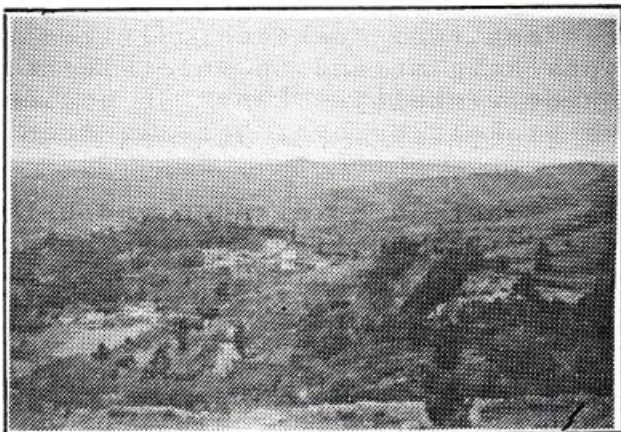


in de haven van Algiers 7 - 10 maart 1952



Algiers, Mosquee de la Pêcherie ,1952

Het vervoer is hier, dank zij de plaatselijke Shell-directie, bijzonder goed geregeld. Ook hier wordt door een groot deel van de opvarenden de Arabische oude stad (Medina) bezocht. Er is dan ook van alles te koop, natuurlijk ook veel prullaria en kitsch. De Arabieren en Berbers proberen de Jannen veel te hoge prijzen voor hun waar te vragen, maar daar is men snel achter. Men begint met de prijs minstens te halveren met het onzekere gevoel of dit nog niet te veel is.



Algiers, gezien vanaf de heuvels



tijdens een bustocht op 8 maart.

De kooplui hebben ook snel Nederlands onder de knie en uiten zich door te roepen: "Poef voor je moer!" en "kijkie, kijkie, niet kopen!" En is de prijs van het object tenslotte zo ver gedaald, dat de koop wordt gesloten, doet de handelaar het voorkomen alsof dat is gebeurd met verlies zijnerzijds! Aan het einde van het bezoek aan Algiers wordt de smaldeelcommandant overladen met complimenten over de uitstekende houding van de opvarenden. Waarvan acte!

### **Maandag 10 maart 1952 Vertrek Algiers.**

Na het middagschiffen vertrekt het smaldeel weer naar zee en daar aangekomen beginnen gelijk alle oefeningen weer!

De Zeeuw fungeert regelmatig als "plane guard" voor de Doorman om eventueel te water geraakte vliegtuigbemanningen op te kunnen pikken. Daartoe wordt van tijd tot tijd, samen met de geelgekleurde heliocopter van het vliegkampschip, Jezebel, "oppik oefeningen" uitgevoerd. Vrijdag de 14e stoomt het smaldeel de Straat van Gibraltar in.

*WORDT VERVOLGD*

---

---

## **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 vlieg-tuigsquadron 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 verbindingdienst oefeningen 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 verbindingstoefeningen 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



Afb. Google. Santa Cruz de Tenerife

langs de kade. Direct na aankomst werden protocolaire bezoeken gewisseld tussen de commandant der zeemacht in Nederland te samen 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 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

adjutant 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. Op 11 februari arriveerde de commandant van de onderzeedienst in Nederland met twee van zijn stafofficieren te Funchal; zij embarkeerden aan boord van Hr. Ms. De Zeven Provinciën. Het doel van dit bezoek was een inspectie van de beide bij het smaldeel ingedeelde onderzeeboten in de week van 12 tot 20 februari. Na een geslaagd bezoek aan Funchal vertrokken de schepen op maandag 12 februari te 08.00 uur. Hierna werd alras begonnen met het uitvoeren van de vele in het weekprogramma opgenomen oefeningen.

Door de afwezigheid van het vlaggeschip fungeerde Hr. Ms. De Zeven Provinciën als zodanig en trad daarbij, waar nodig, regelend op. De oefeningen, ook voor deze groep, waren gericht op het opleiden van ta-kenboekleerlingen, waarnaast tevens aandacht besteed werd aan het verder operatief opwerken van de diverse sloopsteams. 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 smaldeelenheden. Hr. Ms. Karel Doorman en Hr. Ms. Noord Brabant kwamen hiervoor uit Las Palmas, dat zij te samen 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. 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,



Afb. Wikipedia: Funchal

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.



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



## DEEL VIII

20-04-1948 MET DE KORTENAER DOOR DE RODE  
ZEE

### **Kreeftskeerkring gepasseerd en Chef machinekamer redt onze voorraad vlees**

De Zaanlander 11-05-1948

Suez komt in de avond naderbij en doet verre denken aan een grote doos, volgepropt met vonkenschietende diamanten. Een zee van licht, met op de achtergrond grote vuren: de vuren van de olieraffinaderijen der Britten. Hoe dichterbij Hr. Ms. Kortenaer Suez nadert, des te doordringender wordt de wee-zoete olielucht, die over het Kanaal en het land hangt en nooit verwaait.

De loods gaat van boord en we krijgen Suez voor het nazien. We varen snel door, want er zijn enkele uren van het reisschema in te halen.

We stomen de nachtzee tegemoet, met erboven het licht der sterren en een opkomende maan. Hij wringt zich juist boven de einder uit en doet denken aan een onmogelijk groot stuk sinaasappel. Van vorm en van kleur.

Het is stil op de Kortenaer, deze Zaterdagavond. Er wordt geschreven naar huis, er wordt wat gepraat over Holland, de radio staat zachtjes aan in de longroom en de meeste officieren gaan vroeg naar kooi. Op dek speelt de band en de jongens neuriën de liedjes mee. Een paar sergeants staan bij elkaar en staren naar de verdwijnende lichten van Suez. En ze denken nu waarschijnlijk aan Holland, dat bij iedere omwenteling van de beide schroeven verder weg ligt. In de kombuis is nog activiteit: het verse brood geurt penetrant en smakelijk en ik vang een glimp op van de cake, die we morgen, Zondag, op tafel zullen krijgen. De kok zweet als een paard. In de ziekenboeg geeft de dokter iemand druppels voor hoofdpijn en een ander wat heilzaam tegen een verbrande hoofdhuid. De dokter is jong en hij maakt zijn eerste reis. Af en toe dwalen zijn ogen naar een portret, dat op zijn bureau staat. Een jonge vrouw.

Het is stil op de „Kortenaer”, deze Zaterdagavond. Stil in de verblijven van de onderofficieren, stil daar waar de jongens bij elkaar zitten, stil in de longroom van de officieren. De derde Zaterdagavond aan boord. Er wordt geschreven naar huis, er wordt wat gepraat over Holland, de radio staat zachtjes aan in de longroom en de meesten gaan vroeg naar kooi.

Onder in het schip wordt gezwoegd door een paar technici: er is al een paar dagen wat loos met onze vrieskamer, waarin zich een grote hoeveelheid bevroren vlees bevindt, 900 kilo nog,

meegenomen uit Holland. Inde vrieskamer behoort het te vriezen, maar de temperatuur vertoont allernaarste olopneigingen. Hetgeen betekent, dat de koelkamer de nagel aan de doodkist van de chef-machinekamer is geworden. Heel de nacht tussen Zaterdag en Zondag werkt hij met een stel handige kerels door en als de zon zich uitwerkt boven de kale rots-eilanden van Afrika, en de berg Sinai gepasseerd wordt, is het met de vrieskamer OK, en het vlees zal niet overboord gaan.

Zondagochtend nog baksgewijs in Zondags blauw en dan, na het ontbijt, verdwijnt voorgoed al dat blauw en verschijnen er 200 mannen op de Kortenaer in het wit. En dat zullen ze de eerste jaren blijven. De 1e officier, luitenant ter zee Van Grondelle, leidt de kerkdienst. Hij leest de preek en zegt het Onze Vader. De 1e officier van Hr. Ms. Kortenaer heeft zijn commandostem opgeborgen en vertelt het Bijbelverhaal op een manier, waarvoor men waardering kan hebben.

Daarna: koffie en cake, beschouwingen over de hitte van de Rode Zee, waarin we ons sedert enkele uren bevinden.

Aan dek wordt gebokst door de jongens en dat bewijst, dat er hogere temperaturen nodig zijn om de activiteit der Jannen te breidelen. Ergens anders worden de geheimen van jiu-jitsu uitgelegd en in de verblijven wordt gekaart en geschaakt en gelezen.

De laatste rotseilanden schuiven voorbij. Ellendige rotsblokken, volkomen kaal, zonder een heester, zonder één grashalm. Dit zijnde eilanden voor de Afrikaanse kust, onbewoond, zonder mens, zonder dier, met alleen op een kaap soms een kleine vuurtoren.

Er is veel scheepvaart inde Rode Zee en we passeren verscheidene malen Nederlandse schepen. Voor de Willem Ruys krijgen we geen kans meer. Die is een dag tevoren het Suez-kanaal doorgelopen, maar van inhalen zal geen sprake zijn. Tot tweemaal toe is er een Hollands coastertje, miniatuurscheepjes, die zich dapper door de Rode Zee schroeven en hun doel opzoeken. Het doet goed te zien, steeds weer, dat overal in iedere zee, Nederlandse schepen varen. We zijn er dus nog, Nederland vaart weer!

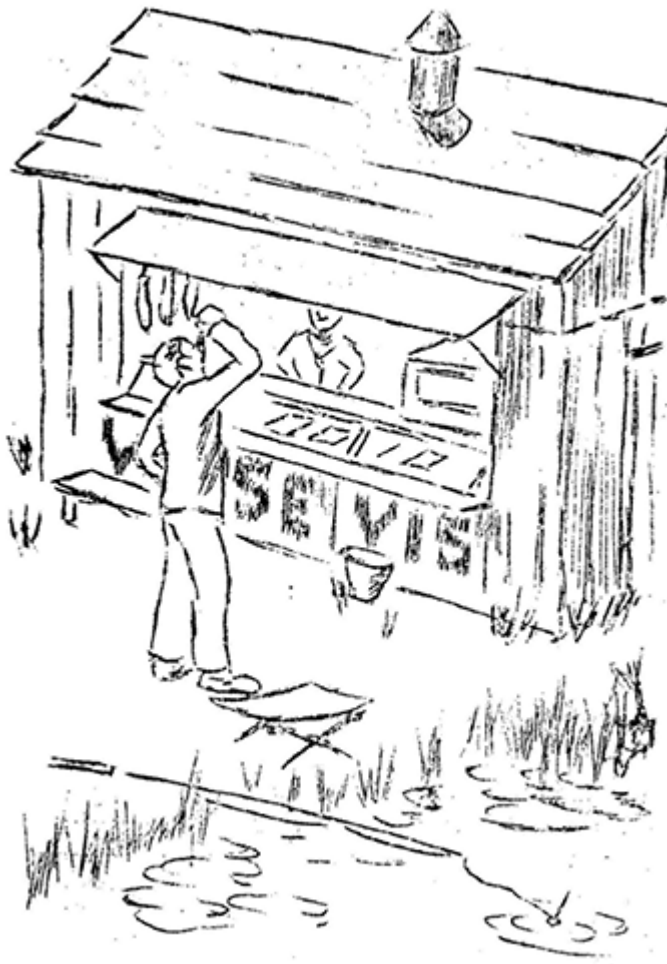
Een enkele maal raakt de Kortenaer in een school vliegende vissen. Langs zij vliegen ze op enkele meters, om dan weer pijlsnel in het heldere blauwe water weg te schieten. Haaïen zien we niet, al wordt er scherp naar uitgekeken.

De zon staat op de dekken van de jager te branden en het is behoorlijk heet. Wie de kans krijgt stelt zich 's middags verdekt op in z'n kooi. De Jannen zijn nu allen bezig zich in te schieten op het tropenklimaat en het grootste deel ziet er verbrand en geblakerd uit. Maar het is dan ook hun eerste tropentocht.

Na een korte schemering, nauwelijks 10 minuten, valt de avond over de zee. Het water is nu bijna olie-glad en de maan geeft de boeggolven schitterende zilveren randen. In het schroef-water wervelen diamanten en groene sterren.

Die nacht bereiken we de Kreeftskeerkring, maar van m'n voornemen om dat bereiken op de brug mee te maken komt niets terecht: er is iemand die mij port, midden in de nacht, maar de slaap is blijkbaar te zwaar om de tocht naar boven te maken. En als ik 's morgens aan dek kom, waar vooruit de zonnetent reeds opgesteld is, zijn we alweer een behoorlijk eind voorbij de Kreeft. In de kaartenkamer gaan we uitrekenen hoe lang het nog precies varen is tot Aden. We willen namelijk passagieren, een biertje aan de wal drinken, dansende Mohammedanen zien en ... vóór alles ... weer post ontvangen. Woensdag zullen we er zijn!

*WORDT VERVOLGD*



## KRONIEK VAN DE VARENDE VISSER.

Gebleken is dat door een groot deel van de bemanning van ons schip bij gelegenheid vrij veel gevist wordt. Om de overige bemanningsleden een beetje begrip voor deze vissers bij te brengen het volgende: Er zijn een groot aantal mensen die niet vissen. Bijna een miljoen doen het- wel en dat is-veel, maar er zijn natuurlijk véel meer die nooit een hengel in de hand hebben gehad. Zij hebben een vreemde mening over vissers, het vissen en de vissen. Die mening is iets waar, we in feite niets mee te maken hebben, wat raakt het ons -als anderen denken wat wij niet denken, maar wat zo jammer is, Vindt ik, het is een mening die op verkeerde veronderstellingen berust.

Reeds honderden malen hoordé ik, en met mij vele- anderen, de -afgezaagde, altijd gelijklopende opmerkingen van de niet vissers. - Zij die ' denken dat vissen een worm verdrinken is of het vissen trachten te definiëren met: een hengel met aan een kant een dot maden of een zee- pier en aan de andere kant een idioot.

Wat missen zij veel. Wat een rijkdom gaat hen voorbij.

Want weet U hoe zij het begrip vissen associëren:-Het in hun gedachten verklanken? Vissen dat is: een man, geen raad wetend met zijn tijd, ieder vermogen tot creativiteit missend, die van pure armoede-maar langs de waterkant is gaan zitten en. daar suffend zijn leven verkort. Hij vangt weinig of niets en als hij wat vangt, doet hij de vis in een plas tic emmertje, -gaat naar huis en eet ze waarschijnlijk op. Voor dat gedoe veel ik helemaal niets. Ik koop liever vis dat is gemakkelijker ook.

Vissen is echter iets anders dan velen van U menen. Vissen is een vorm van recreatie die men het beste in alle 'eenzaamheid kan beleven.

Vissen is: vroeg opstaan en wegtrek ken naar oorden die niet uit hun adem stinken, 'wegtrekken uit een van mensen krioelende stad. Miljoenen hebben in een lange reeks van jaren niet éénmaal de zon op zien komen in de zomer.. Stel U voor.

Vissen is: Roeien door een maagdelijk stukje water,- langs en tussen een decor dat zo oud is als de wereld, ouder dan de mensheid. Riet, plompenbladeren, lelie 's, kroos, pijlkruit, een kring van een vis die het wateroppervlak aanstoot, een koppel eenden dat landt, dé opkomende zon aan de horizon. Verder op de plas een klein -bootje met twee mannen, hengels overboord, de aandacht gevestigd op de dobbers, vol spanning wachtend en hopen op een gevecht met een zware vis. Géén mens kan de gedachten of gevoelens van zo'n mens raden. Ook het wóórd, de taal, is maar een schamel communicatiemiddel. Daarom lijkt; een vissende visser voer een buitenstaander zo'n enorm stom, vervelend geval .....

Maar eenieder, die normaal is, die vijf dagen werkt, wij vaak nog veel meer, die verplicht is mee te lopen of te hollen in de renbaan die maatschappij wordt genoemd, waarin stilstaan? achterblijven



of uitvallen betekent, ondergaat op zo'n plas een niet te omschrijven gevoel van behaaglijkheid en rust.

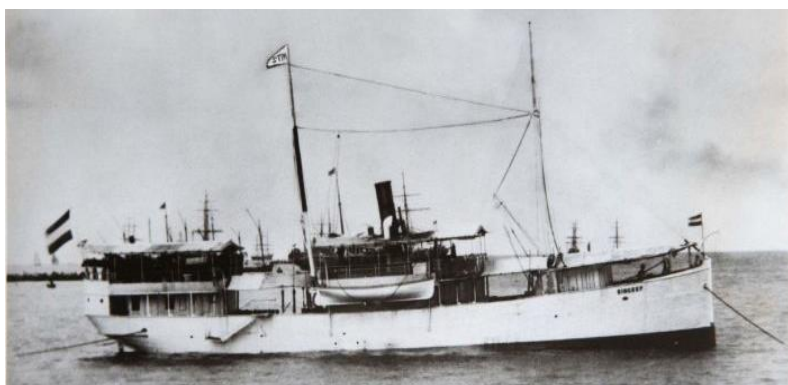
Bron: redactie Dagregister / Isaac Sweers

---

## Vertrek uit Priok

DOOR JAN BIERMAN

**De ouwe „Singkep” lag op vertrek, maar niet iedereen van de bemanning was aan boord. Twee matrozen en twee handlangers ontbraken nog. Gelukkig mooi verdeeld. Twee van de dekdienst en twee van de machinedienst, dus de kapitein kon niet meteen gaan mopperen op de machinedienst.**



De „Singkep”

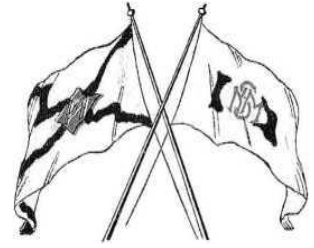
Het waren gezellige dagen geweest, hier in Priok, de haven van Djakarta. De sigaretten waren al in de eerste aanloophaven, Belawan, verkocht aan de douane. Een veilig, vertrouwd adres en de hoogste prijs. Met al dat geld kon je mooie dingen beleven. Er waren bemanningsleden die hun vaste bedjak met chauffeur hadden. Als ze de wal op gingen stond hij klaar.

Het zeemanshuis was de ontmoetingsplaats voor vrienden en bekenden en je kon er genieten van een uitzonderlijk goede rijsttafel. Daarna wandelde je de kampong in, waar het altijd een gezellige drukte was. Er waren prachtige souvenirs te koop. De kooplieden hadden hun waren uitgestald langs de kant van de weg, verlicht door een paar olielampjes. Voeg daarbij de geuren van de tropische nacht. Onvergetelijk! Het bier was lekker koel en smaakte prima. En wie konden zo prachtig „Daar bij die molen” spelen als de straatmuzikanten van Priok? Je kreeg er een brok van in je keel.

„Ik zal ze wel even halen,” zei Rooie Henkie, de lichtmatroos, „Ik weet precies waar ze zitten.” en hij rende de wal op. Na een half uur wachtten, al wie er kwamen, geen matrozen en geen handlangers. De kapitein werd spinnijdig. „Ik stuur de bootsman er wel even op af.” zei de eerste stuurman zenuwachtig. Na een half uur wachten, nog niemand te zien. „Ik ga zelf wel even.” zei de eerste stuurman. En ja hoor, na een minuut of wat, daar kwam het stel aan, per bedjak. Waar ze gezeten hadden? Nou, in elk geval waren ze niet verdwaald in de Botanische Tuin, maar het vertrek kon nu eindelijk doorgaan.

Op het achterschip werd het een vrolijke bedoening. De trossen waren al gauw ingehaald en het feest kon beginnen. De matrozen hadden japonnetjes aan, ja echt waar! Joost mag weten hoe ze daar aan kwamen, maar het was een fleurig gezicht. De magazijnmeester kwam erbij en dat verhoogde de feeststemming, want die was muzikaal en had zelfs een nieuw soort muziekinstrument ontworpen en gebouwd. Twee latten, een korte en een lange, als een kruis aan elkaar gespijkerd en aan die latten waren heel ingenieus belletjes en blikjes bevestigd. Als je met het apparaat op het dek stampte, dan kwam er prachtig geluid uit.

En toen begon de rondedans over het achterschip. De magazijnmeester voorop, die stampte de maat met zijn stampsofoon en ze zongen het schone lied dat toen erg populair was: „En in de Schapensteeg, daar staat een huisje leeg. Haarlemmerholie, Haarlemmerholie.” De hoge heren van het kantoor op de kade stonden - vanachter de ramen - verwonderd te kijken. De bedjak-jongens wuifden het schip enthousiast na. Het was een feestelijk afscheid van Priok.



## HERINNERINGEN AAN HET INDIE VAN VOOR 1942 (DEEL 2)

### ***"Vooral die lange zomers in de bergen zijn me bijgebleven"***

*Cécile:* 'De zomers die we in de bergen doorbrachten.... Daar was het leven anders, - simpeler, het klimaat was er koeler, er was geen rumoer zoals in de stad. Ik herinner me lange zomerdagen waarop we er 's ochtends vroeg met gehuurde paarden op uittrokken, de bossen in. Op het heetst van de dag werd er dan bij een uitspanning aangelegd - we aten wat en we dronken wat, we wisten ons gezicht in een bergbeekje en dan reden we langzaam weer terug. Eindeloze dagen waren dat - ik zie nog het groen van de bossen, ik ruik nog hoe het rook, ik hoor de stilte nog. Je was maar twintig, dertig kilometer van huis, maar je kwam er zo tot rust - zelfs als kind voelde je hoe weldadig die omgeving was voor je lichaam en je geest. Als ik aan Indië terugdenk, denk ik vooral aan die lange zomers in de bergen.'



### ***"Ik heb nog altijd een kris die geladen is met de geest van mijn oma"***

*Boy:* 'Ik heb nog steeds drie krissen (typische Javaanse dolken) aan de muur hangen die altijd aan de familie hebben toebehoord. De ene is van mijn oma, die in Yogyakarta woonde. Hij is nog 'geladen', dat wil zeggen dat de geest van mijn oma er nog in zit. Dat móet ook: een kris moet 'geladen' zijn om de bezitter goede diensten te kunnen bewijzen. De andere kris heb ik gekregen van de krissenmaker van de sultan van Yogja. Toen hij me de kris plechtig overhandigde zei hij: 'Deze kris kan je eigendom beschermen. Hang hem bij je thuis aan de muur. Mocht er ooit een ongewenste gast bij je binnenkomen, dan zal de kris ervoor zorgen dat hij de uitgang niet meer kan vinden.'

Ik was dat allang vergeten toen ik jaren later op een nacht wakker werd van gestommel in de woonkamer. Ik ging kijken en trof een jonge inbreker aan die probeerde door een raam naar buiten te klimmen. Hij was door de keukendeur naar binnen gekomen, maar hij kon de keuken in

het donker niet meer terugvinden, en het raam in de kamer kon hij met geen mogelijkheid open krijgen. Toen hij me het beetje geld dat hij gestolen had teruggegeven, heb ik hem door de voordeur naar buiten laten gaan. Hij was meer geschrokken van mij dan ik van hem.'

### **"Het was niet 'adat' om alleen met een zee-officier uit dansen te gaan"**

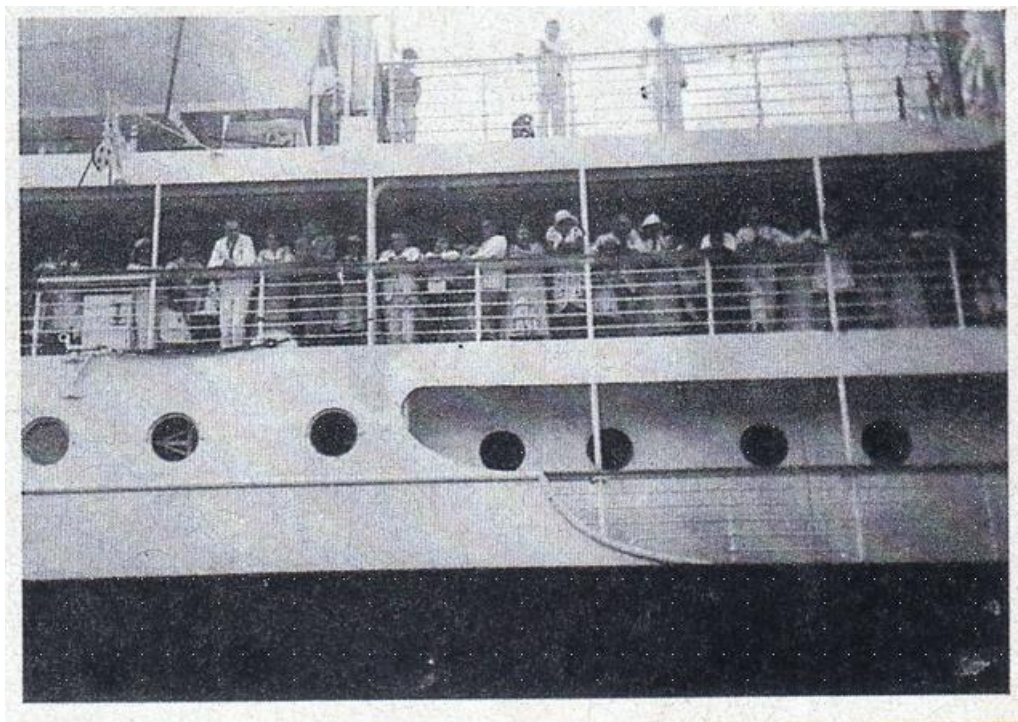
Willy: 'Ik werkte als jong meisje bij de Bataafse Petroleum Maatschappij in Surabaya. Het was heel hard werken, maar ik heb fantastische jaren gehad in de olie. Met mijn vrouwelijke collega's ging ik vaak Chinees eten, of naar de bioscoop. We hadden allemaal heel lang haar, dat we in vlechten droegen met heel grote satijnen strikken achter op ons hoofd. In de bioscoop werden we ook altijd op onze schouder getikt: of we die strikken niet los konden knopen, want niemand kon iets van de film zien.

We hadden van het werk nogal eens een feestje. Dan zei de baas tegen mij: 'Willy, we hebben over drie maanden een grote receptie, kun jij voor het divertissement zorgen?' En dan zette ik met de andere meisjes een heel programma in elkaar. Ik vond het heerlijk om feesten te organiseren.

Vaak werd er bij mij thuis geoefend, dan liepen we over de binnengalerijen te zwieren op pianomuziek. Op het feest zelf speelde meestal een band, ik vond het heerlijk om te dansen - ook aan boord, als we met Europees verlof met de boot naar Holland gingen.

Maar als ik in Surabaya weleens door een zee-officier mee uit dansen werd gevraagd, moest ik altijd gechaperonneerd worden. Dan gingen mijn ouders mee. Een bakvis hoorde niet alleen met een jongen uit te zijn, dat was niet 'adat'. 'Adat' betekent

zoiets als 'zoals het hoort': volgens de gewoonten van het land had je dingen die wel mochten en niet mochten. Daar waren vrij strenge principes voor en ik werd volgens die principes opgevoed. Ik leef nog steeds naar de 'adat', ik zou niet anders meer kunnen. Het vergt geen bijzondere inspanning: het komt er in feite op neer dat je je medemens met respect behandelt. Beleefdheid is het belangrijkste principe. Opstaan voor ouderen in de trein, de deur voor iemand openhouden - dat is allemaal 'adat.'



Om de 6 jaar een half jaar met verlof naar Nederland. Met de boot, die er 4 weken over deed

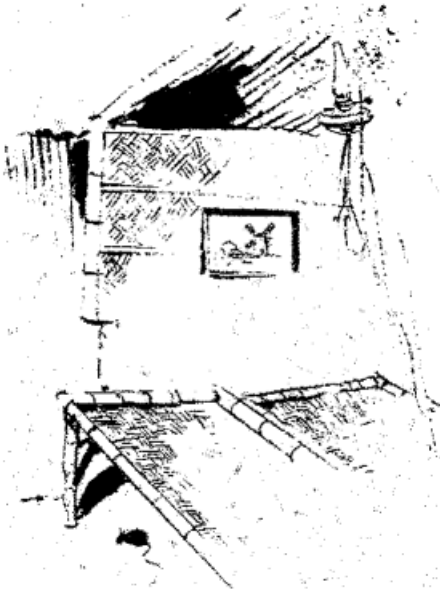
### **"Vlak voordat de hoofdfilm begon werd een levensgroot portret van Koningin Wilhelmina geprojecteerd"**

Riek: 'Het schoolleven was een belangrijk onderdeel van je bestaan. Het Christelijk Lyceum in Bandung, waar ik op zat, was een heel vooruitstrevende school, met een klassenraad die echt iets te zeggen had. Er was een Schoolvereniging waar iedereen lid van was, zodat je ook na schooltijd vaak nog middagen lang in het gebouw bleef vanwege de tekenclub, de schilderclub of de toneel-

club. Met die toneelclub hebben we nog eens een uitvoering gegeven van 'Een Zomerzothed', van Cissy van Marxveld.

Als ik erop terugkijk denk ik soms: we hadden als opgroeiende meisjes toch wel een wat leeg leven. Je hield je alleen met de leuke dingen bezig. Ik was op een goede balletschool - ballet lag mij heel erg, ik was daar twee middagen in de week druk mee bezig. Verder hadden we veel 'fuifjes', en we gingen bijna iedere vrijdagavond en zondagmiddag naar de bioscoop: vrijdags naar de Elita-bioscoop aan de Alun-Alun, en 's zondags naar het matinee in 'Majestic'.

Dan had je eerst 's ochtends tot één uur gezwommen, en na het eten fietste je om half vier naar de stad om naar de film te gaan. Altijd samen met een vriendinnetje. Voordat de hoofdfilm begon werd er een levensgroot portret van Koningin Wilhelmina geprojecteerd: dan stond het publiek op om het Wilhelmus te zingen.



Alles wat we deden, als meisjes van zestien, zeventien, was misschien wel luchtig en mondain, maar het was allemaal reuze fatsoenlijk. We waren keurig opgevoed en onze ouders hoefden zich nooit echt zorgen over ons te maken. Als er een fuif was, werd je keurig afgehaald - je ouders wisten precies wat voor jongen het was en als ze het niet wisten dan visten ze het wel uit. En natuurlijk werd je ook weer netjes thuisgebracht.

Bandung was een echte ambtenarenstad en dat was aan onze opvoeding te merken. De meisjes uit Bandung stonden bekend als een beetje stijf. In Surabaya herkenden ze je direct. Je had daar een Koninklijke Militaire Academie voor adelborsten, en ik was op een keer door een van die jongens uitgenodigd voor een galafeest. Ik weet nog precies wanneer het zou zijn: op zestien december. Ik had van mijn moeder een prachtige jurk van witte tule gekregen en ik liep me al weken van tevoren te verheugen. Maar op zeven december - een week voor het feest

- werd Pearl Harbour gebombardeerd. Toen ging het dus niet door.'

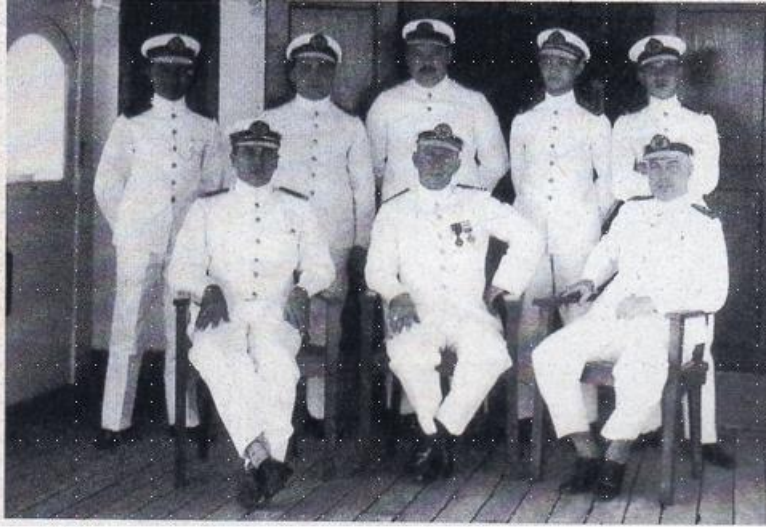
### ***"Het was zalig om in die gutsende regen te spelen"***

*Lous:* 'Voor kinderen was het een feest als het regende. Dat waren van die echte tropische buien: het water valt dan met rechte, dikke stralen naar beneden. Wij vonden het zalig om daarin te spelen. In ons huis in Makassar (nu: Ujung Pandang) was een lange gang waar de bijgebouwen aan lagen. Die gang was aan één kant open en daar sloeg de regen in grote gutsen door naar binnen. Dan nam je een aanloopje en gleeed je op je bil, als over een roetsjbaan, over de natte tegels.'

### ***"Terug in Nederland zijn wij nog altijd met de sultan en zijn vrouw blijven schrijven"***

*Henriëtte:* 'M'n zoon was de eerste baby die in het pas geopende kliniekje in een dorp bij Palembang geboren werd. Het was al heel wat dat er zo'n voorziening was - het hele leven op Sumatra was oneindig veel primitiever dan op Java. Ook op Sumbawa, waar we later woonden, was het roeien met de riemen die je had. Mijn zoon kon er naar een Hollands-Indische HBS, maar voor mijn jongste dochter was er geen lagere school, dus die heb ik zelf les gegeven.'

Toen de oorlog uitbrak verhuisden we naar Medan. Mijn man was inmiddels van controleur assistent-resident geworden, waardoor we ineens een leven van sociale verplichtingen kregen. Na



Officiëren van de Gouvernements Marine.

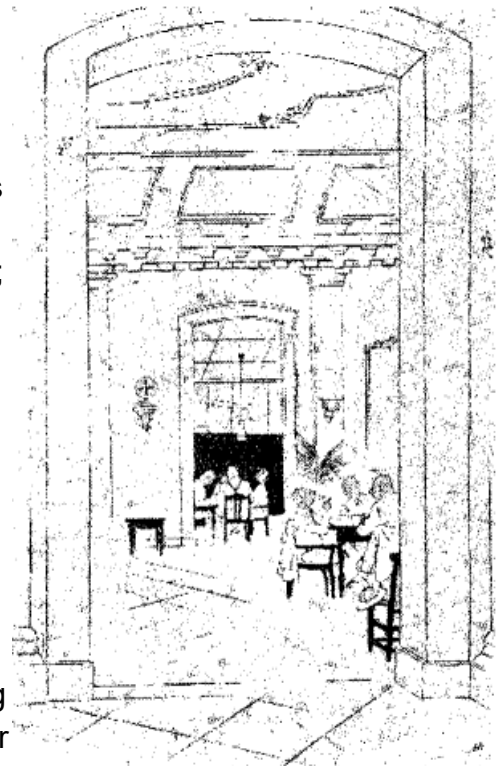
al die jaren van afzondering in de binnenlanden van Sumatra was dat een welkome afwisseling. De sultan van Medan en zijn vrouw gaven geregeld feesten waar wij altijd voor werden uitgenodigd. Er kwamen ook nogal wat Hollanders die in de tabak zaten, maar wat ik zo opvallend vond was dat zij zich zo'n hele avond nauwelijks met de sultan en de sultane bemoeiden. Ze kwamen voor het feest; niet voor die Indische mensen die ze in hun hart toch een beetje vreemd vonden. Maar mijn man en ik vonden het juist leuk om met ze om te gaan. Er groeide een heel goed contact

tussen ons. Toen we terug in Holland waren zijn we tot hun dood met elkaar blijven schrijven en een paar jaar geleden hebben we hun dochter hier nog te logeren gehad.'

***"Je stond er gewoon niet bij stil dat je nooit zelf een glas water of koffie hoefde te halen"***

*Cécile:* 'Je zat als kind op een stoel en je vond het doodgewoon dat de bediende je schoenen uittrok en je slofjes aanreikte. Je stond er niet bij stil dat je de hele dag bediend werd; dat je nooit zelf een glas water of koffie hoefde te halen; dat je maar even met je ogen hoefde te knipperen of het werd je al gebracht. Pas later, als volwassene, beseft je hoe die mensen zich voor je uitgesloofd hebben. Alsof het de vanzelfsprekendste zaak van de wereld was. Het is iets dat je nooit meer kunt terugdoen. Daar denk ik nog vaak over na. Ook over de invloed die sommige bedienden op mijn leven gehad hebben, zonder dat ze het beseften. Zo had ik als jong meisje een hele lieve, wijze babu, die me voor altijd van mijn angst voor het donker heeft genezen.

Op een nacht, toen ze op me paste, zei ze: 'Je hoeft niet bang te zijn voor de geluiden van buiten en ook niet voor het donker van de nacht. Je moet alleen maar bang zijn voor jezelf, als je een kwaad geweten hebt. Want alleen als je zelf slechte dingen doet, gebeuren er slechte dingen met jou. Maar als je van binnen goed bent, kan je niets gebeuren.'



WORDT VERVOLGD



**Lieve Mies,**

Ik durf je bijna niet te schrijven, omdat ik heb gemerkt dat je antwoorden geeft, die niet het probleem oplossen, maar die de lachlust opwekken ten koste van degene die met problemen zit. Slechts aarzelend durf ik mij tot je te richten met een vraag die mij al zo lang dwars zit.

Zou het mogelijk zijn, ik bedoel zou het niet teveel gevraagd zijn als ik je zou vragen om je charme aan te wenden bij de O S & O-officier, je wéét wel die krijgshaftige kerel met die snor, om hem voor mij iets te vragen.

Ikzelf heb echt niets tegen snorren hoor zo als die psychiater, kom hoe heet hij nu ook weer? Oh ja dr.

N.Parker. Toch sneu hè, dat zo'n psychiater zoveel

frustraties veroorzaakt bij besnorde mensen.

Ik denk dat hij er beter van wordt, anders zeg je zo iets niet. Maar lieve, live Mies; dat lieve mag ik toch wel een keer herhalen, hè, goed dan lieve lieve lieve Mies, ik ben helemaal afgedwaald van de grote vraag, die mij bezig houdt, maar nu kom ik echt "to the point", dat heb ik van de week geleerd, wat dat is; die Engelsen zijn echt niet de beroerdste; ze staan altijd klaar (tot diep in de nacht) om je wat te leren.

Waar was ik ook weer? Gossie je zult wel denken dat ik niet goed durf, nou dat is ook zo, maar het is eigenlijk een heel gewone vraag; je kunt er geloof ik helemaal geen rotantwoord op geven. Zou je voor mij aan die man kunnen vragen; hij zal wel erg weinig tijd hebben maar hij is van goede wil dat weet ik zeker. Hij heeft alles. voor zijn jongens over, zoals toen met landingsdivisie, weet je wel, leuk was dat, hè? Maar echt lieve Mies, je neemt het me toch niet kwalijk, dat ik zoveel van je kostbare tijd in beslag neem; dat zou ik niet graag willen hoor.

Zeg, zou je echt voor mij aan hem willen vragen of hij nog eens een keertje als hij er tenminste de tijd voor kan vinden een fijn bingo-feest wil geven. Hij deed het zo knal leuk de. laatste keer vind je zelf ook niet? Desnoods zonder prijzen of. met wat reclame prijsjes, als de toko-officier die tenminste missen kan. Het gaat mij alleen om de gezelligheid en niet om wat te winnen. Lieve Mies, ik hoop dat ik mijn vraag zo kort en duidelijk mogelijk gesteld heb en dat je hem weet te bewegen zijn gedachten erover te laten gaan. Zou je dat voor mij willen doen lieve Mies?

Kor (t) Krachtig.

Antwoord:

Beste Kor(t) Krachtig, Ik heb je smeekbede aandachtig gelezen en vond het daarom ook de moeite-waard om er-maar eens rustig voor te gaan zitten. Je zult wel begrijpen dat deze vraag wel enige tijd zal kosten om te beantwoorden en aan je verzoek te voldoen, want dit is niet zo maar één twee drie' te regelen. Ik wil daarom wel enige van mijn zeer kostbare tijd afstaan om aan je verzoek te voldoen. Eerlijk gezegd, ik had zo'n feest zoals jij bedoelt reeds dit weekend verwacht, maar dat de nood zo hoog zou zijn had al mijn verwachtingen overtroffen.

Ik weet wel dat dit een zware periode voor ons is on onze baas Fost laat ons geen minuut met rust, maar dat mag het geven van een bingo-feest niet in de weg staan, want tijdens het weekend,

wanneer zo'n feest meestal gegeven wordt, gaat Fost toch ook met weg naar z'n buitenverblijf en komt, hij alleen terug op zondagmorgen voor z'n welbekende inspectie.

Maar ik dacht dat de O S & O-officier toch wel zelf zoveel initiatief zou moeten hebben-om zoiets te ondernemen. Daar het initiatief hier misschien op straat is, of het misschien op drukke werkzaamheden wordt afgeschreven is natuurlijk hier de grote vraag. Ik zal daarom met al mijn charmes hem trachten te verleiden tot het geven van zo'n bingo-feest, maar alleen zou ik niet weten wanneer dit -feest gegeven wordt, maar als het plan er voor is, staan we er al stukken beter voor, want hij zal toch ook contact op moeten nemen met andere instanties.

Ik hoop van harte dat aan Je verzoek Wordt Voldaan en je vraag naar wens heb beantwoord. Ik zal trachten zo spoedig mogelijk contact op te nemen met de betreffende persoon.

Vele groetjes en succes op de bingo,.

Mies.

## *Een onvergetelijke reis*

*Nu de nieuwe voetbalcompetitie en het Europacupvoetbal weer zijn losgebarsten, denk ik terug aan zaterdag 4 mei 1963. Twee reusachtige Liberty-schepen, de Waterman en de Grote Beer, lagen uitnodigend op ons te wachten toen wij ons op de Lloydkade bij het roodwitte legioen voegden dat Feyenoord ging steunen bij hun strijd tegen Benfica in het verre Lissabon.*



- Met acht man in een kajuit -

Aan boord van de Grote Beer wees een steward ons de weg. Het was even schrikken toen wij ontdekten dat mijn vrouw en ik in verschillende hutten waren ingedeeld. Het schip had alleen achtpersoonshutten en vanwege de privacy waren steeds acht vrouwen en acht mannen per hut ingedeeld. Bij nader inzien heb ik hier geen spijt van gehad. Met acht toffe knapen, voor wie alleen Feyenoord en Heineken belangrijk waren, was het goed toeven. Toen om 14.00 uur de trossen werden losgegooid en wij de Maas opvoeren, dacht ik dat de wereld verging.

Tientallen scheepsfluiten en sirenes die een oorverdovend afscheidsconcert produceerden, de harmonie die ons vanaf een salonboot uitgeleide deed, de menigte op de kade die zong en schreeuwde en niet te vergeten de zware scheepstoeters van de vertrekkende schepen, die het dek deden trillen. Balen confetti en serpentines daalden neer op de uitzinnige feestgangers, reclamevliegtuigen met allerlei wensen

daverden door het luchtruim. Omstuwd door een armada van feestelijk versierde schepjes

voeren wij de zee tegemoet; langs Delfshaven, Schiedam, Vlaardingen, Maassluis, tot aan Hoek van Holland toe en overal juichende en wuivende mensen.

Over de reis kan ik verder kort zijn; één groot feest, zingen, eten en drinken (wat een groot aantal feestgangers later nog flink zou opbreken). De vorige dag had het in de Golf van Biscaje flink gestormd, windkracht tien! In zeemanstermen; een zware deining en 'die liep nog' zoals dat heet. Dat was niet zo leuk en van slapen kwam die nacht niets. Je was al blij dat je het leven had en een groot aantal drinkebroers was die nacht meer dood dan levend. Op aandringen van mijn onrustige echtgenote zijn we nog een uurtje (op eigen risico) aan dek geweest, maar dat was wel erg heftig. Het donderende natuurgeweld deed ons terdege beseffen hoe nietig je bent bij zo'n uitbarsting van de natuur. Toen we de volgende dag de lui kabbelende Taag opvoeren, was het leed voor alle kotsers gelukkig snel geleden.

Cor Steijn kon weer met zijn orgel op het bovenste dek gehesen worden en voor de 300ste? keer galmde de onbetwistbare top-drie 'Hand in Hand', 'We gaan nog niet naar huis' en 'Toen wij uit Rotterdam vertrokken' over het water.

Eenmaal aan land verspreidde de Nederlandse kolonie zich snel over het centrum van de oude stad, waar de bewoners zich verbaasden over de (toen al) hossende en zingende Hollanders in complete Feyenoord outfit. Trams en auto's hielden stil, de Portugezen zagen het lachend aan en nergens klonk een wanklank; er was niets dat het grote feest verstoorde. Over de wedstrijd had iedereen zijn bedenkingen. Een 3-1 nederlaag was geen schande, maar de manier waarop! Een bijziende scheidsrechter, die niet zag dat Benfica's tweede treffer met de hand gemaakt werd en een Benfica dat met alle middelen Feyenoord het voetballen belette. Ondanks de nederlaag heerste er aan boord geen rouwstemming. Het 'hand in Hand' klonk nog vele malen en er werd net zo vrolijk genoten van de terugreis, want 'Datte me toffe jongens zijn, dat wille me wete!



- Het vertrek van De Waterman op 4 mei 1963 -

Cor A. Freekenhorst uit de Oud Rotterdammer 2006

=====

