

Redactie

Arie Krijgsman

Vijverlaan 101

3319 SN Dordrecht

e-mail:

arcon46@kpnmail.nl

telefoon

tussen 10.00 en
16.00 uur

078-7504575

b.g.g.h.

06-25160899

www.tenanker.com

“Ten Anker”

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



Disclaimer

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

<https://www.tenanker.com>

en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

.....

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

Nummer 40 – 6e jaargang – 6 oktober 2023



50 jaar SMD Kon. Marine deel 6
De Grondlegging van 's Lands Zeemacht deel 3
Indië-reportage 1947 deel 10
Vliegveld Hato, militair 2001
Stationsschip en Hulpschip Hr.Ms. van Brakel 2011
Aanvaring met de "Hef"
Compilatie Indisch Journaal deel X
Mijn eerste zwemles...
De Geschiedenis van de witte Pet en Muts.
Madame, ziet u het rode knopje...
Hr.Ms. de Zeeuw 1951 – 1968 deel VII
Kroniek van de varende visser 3
Passagiers als vracht..
Herinneringen aan het Indië van 1942 deel 4 (laatste deel)
Tussen Vlag en Schip

50 jaar Sociaal Medische Dienst Koninklijke Marine (6)



In 1958 beschreef de toenmalige commandant de bestaande situatie. Hij gaf aan dat er voor 330 patiënten slaappleaatsen waren (30 voor onderofficieren en 300 voor korporaals en manschappen) en 50 hospitaal bedden. Voor de vaste bemanning waren er 60 slaappleaatsen (10 voor onderofficieren en 50 voor korporaals en manschappen).

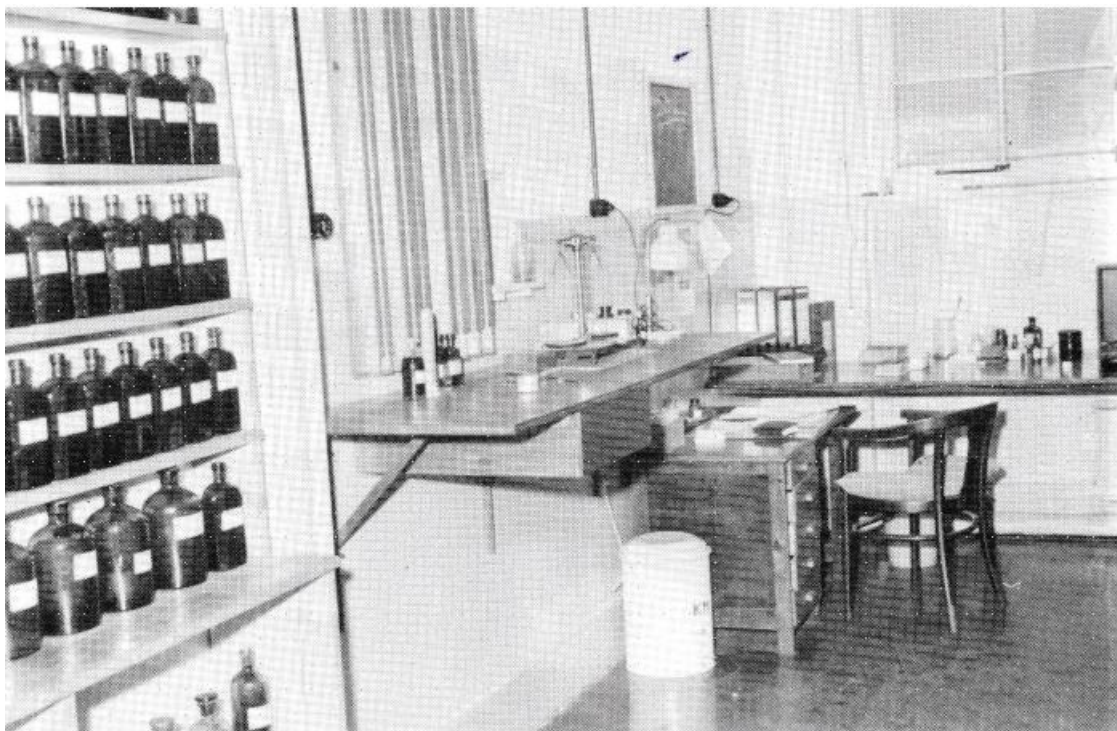
De bestaande accommodatie en de indeling vermeldde hij als volgt:

In het poortgebouw bevond zich het wachtlokaal en het bureau schipper/vrijvervoer.

In de barak waren het bureau E.O., het bureau sociale zaken, de divisiechef, het bureau personeel, de hut chef d'equipage en het dagverblijf onderofficieren/gamelle gehuisvest.

Het gebouw aan de straatzijde bood ruimte aan de eetzaal, de bottelarij, het kantoor MP, de kantine, het korporaalsverblijf, het bureau O S & O, het kabelgat en de bergplaats hofmeester.

In het hoofdgebouw bevonden zich de kajuit commandant, het bureau officier van administratie, de longroom/gamelle, het badhuis, de slaapzaal onderofficieren, het bureau commandement, het bureau administratie, de slaapzalen vaste bemanning, de slaapzalen patiënten, het bureau technische dienst, de bergplaats details, de schoenmaker, barbier en kleermaker, de kombuizen en de telefooncentrale.



De apotheek

Als werkplaatsen waren er de timmermanswerkplaats, de machinewerkplaats, de smederij en de rijwielstalling.

Het ziekenboegcomplex bestond uit bureaus van de twee artsen, de apotheek/laboratorium, uitgifte dieet, bureau medische administratie, ziekenzalen onderofficieren, ziekenzalen manschappen, badkamers/wc's, de afdeling orthopedische revalidaties en de lighal.



Een slaapverblijf



Kantoor schipper

In een inspectierapport van de Commandant MOC Voorschoten aan CZMNED van 17 december 1959 werden een aantal tekortkomingen aan de accommodatie beschreven. De verkleedruimte voor patiënten, die zich voor fysiotherapie meldden, was een kaal berghok. Na de oefeningen en massage bestond er geen gelegenheid om te douchen. De orthopedische fiets was versleten en diende te worden vervangen. De inrichting voor hydrotherapie bestond uit enige primitieve bakken.

Bij een volgende inspectie kwam de inspecterende autoriteit tot de conclusie dat over het geheel genomen men de situatie kon samenvatten als ondeugdelijk en de KM onwaardig. Doordat het onderbrengen van de SMD in dit gebouwencomplex steeds als tijdelijk was gezien, werden ingrijpende verbeteringen nooit serieus in overweging genomen. Met bewondering werd gesproken over de wijze waarop, door improvisatie en met veel goede wil, deze inrichting in stand kon worden gehouden.

De ziekenzalen en behandelkamers waren primitief ingericht. Wasgelegenheid bestond uit één wasbak per zaal met alleen koud water. In de revalidatieruimten waren geen kleed- en wasgelegenheid aanwezig. Op de bovenverdieping waren maar twee toiletten. De kolenopslag bevond zich naast de kookketels. Op de benedenverdieping waren een aantal kapotte toiletten en de riolering was ook defect. Longpatiënten lagen op de zolder. Een badkuip voor de bovenliggende patiënten was beneden. De douches waren maar twee dagen per week in gebruik, dit om de aparte verwarmingsketel te sparen.

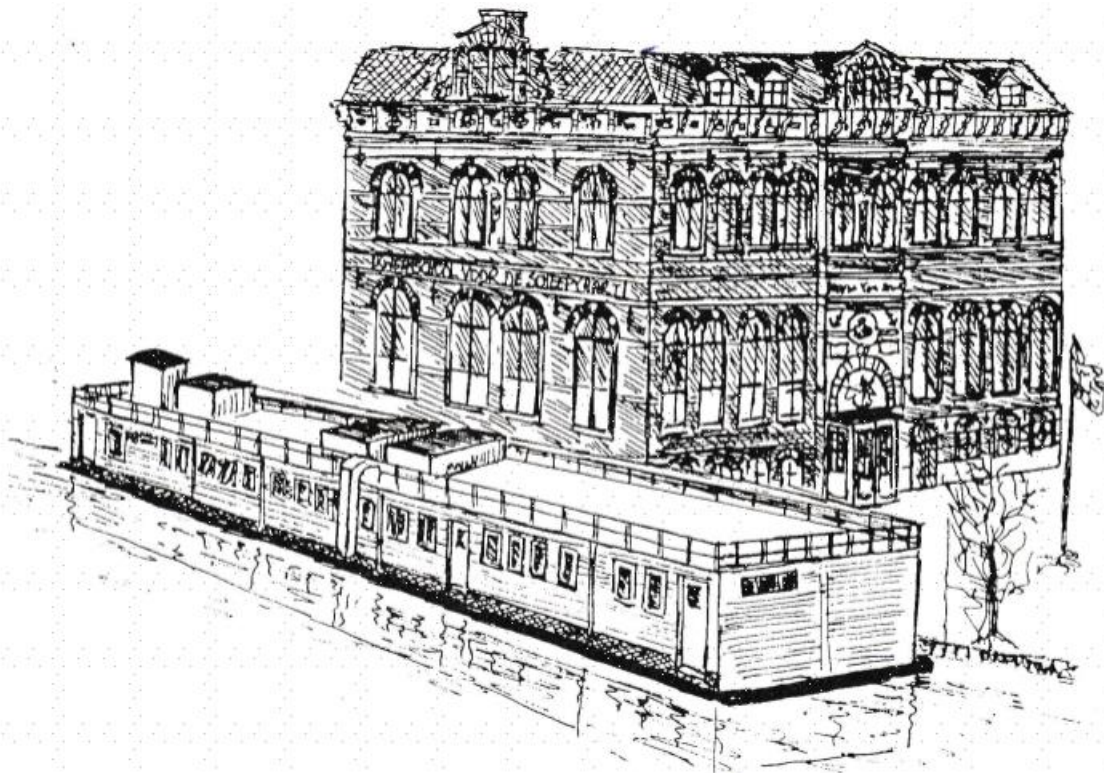
In 1961 werden een aantal verbeteringen aangebracht in het kombuis en de longroom, er werd een automatische telefooncentrale geplaatst, de toegang werd verbeterd en er kwamen kleinere ziekenzalen. Er waren nu twee ziekenzalen met 7 bedden, een isolatiezaal met 3 bedden en een onderofficierszaal van 2 bedden.

In 1963 werd besloten tot het grotendeels onderbrengen van de SMD bij het Marine Hospitaal Overveen; geconfronteerd met de infrastructurale consequenties en de daarbij behorende kosten werd deze beslissing teruggedraaid.

Bij een inspectie in 1966 sprak men over een deplorabele toestand van de oude gebouwen. Er werd besloten een beperkte renovatie uit te voeren.

Op 23 mei 1967 meldde CZMNED aan de minister van defensie dat de renovatie van de SMD nog steeds niet was gestart. De CZMNED vroeg zich ook af of de investering van f700.000,= in een 100-jarig gebouw wel zinvol was. Het stichtingsbestuur (van de Kweekschool voor Zeevaart) wilde eigenlijk af van het gebouw en de gemeente had interesse. CZMNED vroeg zich af of het samenvoegen met het prachtig geoutilleerde, modern opgezette revalidatie-centrum Aardenburg van de Koninklijke landmacht niet beter en goedkoper zou zijn. Het bedrag per patiënt per dag dat de KM voor een bed in het revalidatiecentrum Aardenburg moest betalen bleek later een reden deze optie niet te kiezen. Er werd een beperkte renovatie uitgevoerd.

In 1967 kreeg men de beschikking over het logementschip " Hr.Ms. Haarlemmermeer ", welke afgemeerd lag in 't Galgewater. Dit 'schip' bevatte een aantal slaaphokjes voor de vaste bemanning en ook werden 'aan boord' de Sociale Dienst en de Psycho Diagnostische Afdeling gehuisvest, in kleine kamertjes en door houten wanden gescheiden. Van enige 'privacy' kon nauwelijks gesproken worden. Gesprekken dienden op gedempte toon te worden gevoerd.



'Het ponton' Hr.Ms. Haarlemmermeer. Afmetingen : 46,5 x 6,3 x voor 0,88 en achter 0,98 m.

In de slaapkamertjes op het ponton is geen ruimte voor privacy



In 1936 bouwde de Hollandsche betonmaatschappij N.V. voor het Ministerie van waterstaat een woonschip ten behoeve van de luchtvaartdienst.

Het Woonschip, de Haarlemmermeer 38, werd gebouwd van beton en kreeg een ligplaats in de ringvaart van de Haarlemmermeer ter hoogte van het vliegterrein Schiphol. Gedurende de bezetting werd het schip door de Duitsers gevorderd, na de bezetting was niet bekend waar het schip zich bevond.

In april 1949 kwam het schip voor het eerst op de dislocatielijst van de Koninklijke marine voor en wel als logementschip voor de Mijnenopruimdienst te Vlissingen. Rond de jaarwisseling 1950/1951 werd het schip naar Den Helder gebracht om daar te worden gereed gemaakt als logementschip voor de marva's. Als zodanig is het op 1 april 1951 in de Hoofdgracht te Den Helder gezonken. In mei 1951 is het schip gelicht en naar de Rijkswerf versleept om hersteld te worden. De nieuwe bestemming werd logementschip voor personeel bij de afbouw van de kruisers. In september 1952 werd het echter in dienst gesteld als logementschip voor de mijnendienst. In 1954 werd het naar Vlissingen gesleept om als logementschip bij de mijnendienst aldaar dienst te doen en later voor het personeel dat bij de afbouw van de onderzeebootjagers was te werk gesteld. In november 1957 was het vaartuig terug in Den Helder, waar het tien jaar als logementschip heeft gefungeerd totdat Hr.Ms. Haarlemmermeer in 1967 naar de SMD in Leiden ging, wederom als logementschip.

In september 1952 werd Hr.Ms. Haarlemmermeer, die in de Oude Spoorweghaven te Den Helder afgemeerd lag, als de voormalige Haarlemmermeer 38 herkend door twee ambtenaren van het ministerie van verkeer en waterstaat en werd besloten het schip aan de marine over te dragen. De naamseinen waren: HW 7, A 887 (sinds oktober 1950).

Op 12 december 1973 werd het schip van de sterkte afgevoerd.

In de 415e AR d.d. 24 oktober 1967 werd er uitvoerig over het voortbestaan van de SMD gesproken, er werd besloten de SMD als zelfstandige organisatie te handhaven, de Vlag Officier Materieel kreeg opdracht van de staatssecretaris voor het zoeken naar vervangende huisvesting. Men had een gebouw in Noordwijkerhout op het oog. De aankoop ging niet door omdat de besluitvorming te lang duurde en het gebouw aan een andere gegadigde werd verkocht. 1969 werd opnieuw een opdracht verstrekt om een andere en betere behuizing voor de SMD te zoeken. In 1970 maakte het gemeentebestuur van Leiden het bestemmingsplan bekend waarin de aanleg van een doorgaande weg gepland stond over het terrein van de SMD. De Vereniging tot instandhouding en bevordering van de bloei van de Kweekschool voor Zeevaart liet door-schemeren dat zij eigenlijk van het eigendom van het terrein en de gebouwen af wilde. De zoekactie kwam pas echt op gang in de zomer van 1972, nadat in het voorjaar was gebleken dat de SMD inderdaad op korte termijn zou moeten vertrekken van het Noordeinde. Er werd overwogen de SMD op te splitsen en verschillende afdelingen elders onder te brengen. Men dacht er b.v. aan de Psycho Diagnostische Afdeling, in maart 1968 vanuit het MOC Hilversum bij de SMD ondergebracht, weer naar Hilversum terug te laten keren. Dit werd echter hoogst ongewenst geacht evenals een mogelijke inpassing van de SMD in het Militair Revalidatie Centrum Aardenburg in Doorn. Een semi-permanente bouw op het terrein van het Marine Vliegkamp Valkenburg bood evenmin een acceptabele oplossing. De SMD zou, als geheel, een nieuwe behuizing moeten zoeken en om die te vinden werden vele mogelijkheden, suggesties en aanbiedingen onderzocht. De IGDZ, de CSMD en hen begeleidend deskundigen en adviseurs brachten in de loop van 1972 oriënterende bezoeken aan vele mogelijke locaties; de opleidingsschool voor de Rijkspolitie te Hilversum, de Dr. Johan Bastingkazerne te Neerijnen,

Tierlerwaard, het Diocesaancollege Leeuwenhorst te Noordwijkerhout, de Bischoppelijke Nijverheidsschool te Voorhout, het voormalig van Itersonziekenhuis te Gouda, het voormalig klooster te Warmond, een voormalig ziekenhuis te Delft, de Wittepoortkazerne te Leiden, het Rembrandtslyceum te Leiden, het voormalig Elisabethgasthuis te Leiden, de fabriek van Clos en Leembrugge te Leiden, de Ripperda-kazerne te Haarlem, Huize Lommerrijk te Hilversum en de gevangenis De Krententuin te Hoorn. Geen van deze gebouwen bleek geschikt. Als de ligging wel gunstig was zou de aanpassing aan de SMD-eisen te uitgebreide en kostbare voorzieningen vragen; was in een enkel geval de accommodatie wel aanvaardbaar dan was de ligging te ongunstig ofwel de prijs te hoog. Tenslotte viel het oog op het voormalige Missiehuis te Driehuis.

In maart 1973, op de 618e vergadering van de Admiraliteitsraad, werd besloten tot de aankoop. De Rijksgebouwendienst kreeg de opdracht tot aankoop met het verzoek de noodzakelijke verbouwingen uit te voeren. De aankoop vond plaats in augustus 1973 voor een bedrag van f 1.746.000,= inclusief f 31.200,= aan inventaris. De Kweekschool voor Zeevaart werd overgedragen aan de gemeente, het accommodatieschip Haaremmere meer ging naar de Dienst der Domeinen en op 6 november 1973 vond de formele verhuizing naar Driehuis plaats. Voorafgaand aan de verhuizing beschreef de toenmalige commandant KLTZ H. Van Hoeven in een interview in de IJmuiden Courant van vrijdag 31 augustus 1973 de situatie waarin de SMD zich, in de oude kweekschool voor zeevaart aan het Noordeinde, bevond. Krap behuisd in een complex dat in een vervallen staat verkeerde.

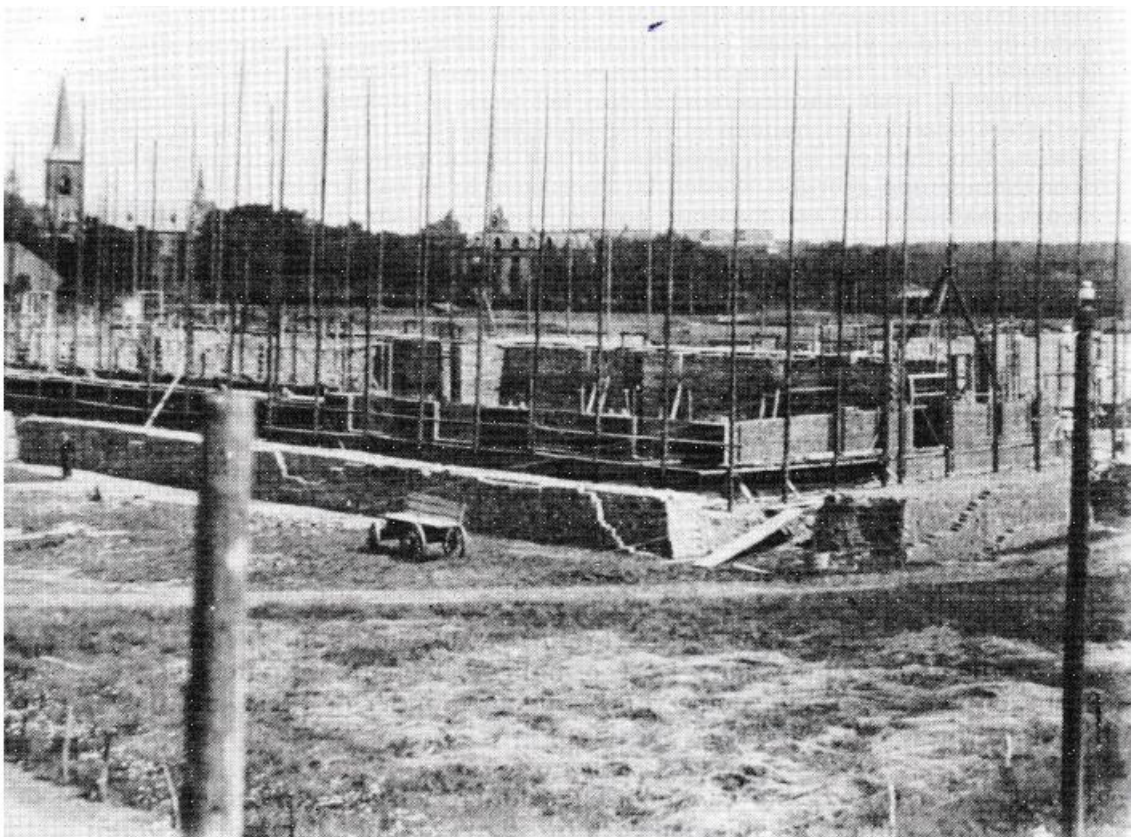
“Eigenlijk vanaf 1948, toen de SMD werd opgericht, is gewoekerd met de ruimte. De manschappen kennen nauwelijks enige privacy. Elke slaapzaal herbergt dertig man, zodat de bedden vlak naast elkaar staan en slechts gescheiden worden door smalle looppadjes. De rest van het gebouw is hokkerig ingedeeld. Overal zijn hoekjes afgeschermd, waar marinepersoneel aan het werk is, doktoren en maatschappelijke werksters spreekuren houden of hobbyisten bezig zijn. Het meest schrijnend is de afdeling fysiotherapie. In een piepklein vertrek staan warmwaterbaden en -bakken, die door therapeuten gebruikt worden bij massages. Er is nauwelijks ruimte om je uit te kleden, laat staan dat een masseur aan het werk kan gaan. Het gebouw kent geen lift, zodat sommige patiënten de grootste moeite hebben via de steile trappen de behandelingsafdelingen te bereiken. De eetzaal is een hoog, ongezellig hok met nauwelijks ruimte voor een paar tafels en stoelen. Het sportzaaltje is zo klein dat een behoorlijke partij volleybal of basketbal niet gespeeld kan worden. Jaren geleden is bij het complex al een grote ponton met slaapvertrekken afgemeerd. Het zijn kleine hokken van twee bij twee meter die van een middengang worden afgeschermd met gordijntjes. Elk kamertje wordt door twee man gebruikt. Op het ponton zijn ook nog enige donkere spreekkamers, waar begeleidingsofficieren dikwijls moeilijke gesprekken moeten voeren met het marinepersoneel dat in de rol van de sociaal-medische dienst is geplaatst”.

Van Missiehuis tot Marinekazerne

Evenals de Kweekschool voor Zeevaart had het Missiehuis in Driehuis een interessante geschiedenis achter zich. De voormalige bewoners, de paters van het Heilig Hart, beschreven de geschiedenis van het gebouw onder de titel ‘van Missiehuis tot Marinekazerne’.

In de beginjaren na de Eerste Wereldoorlog meldden zich steeds meer jongens aan voor de priester/missionarisopleiding en vorming. De bestaande seminaries waren niet in staat om het groeiende aanbod op te vangen. Dit was ook de ervaring bij de missionarissen van het Heilig Hart, die in Tilburg een klein seminarie hadden. Men stond voor het dilemma: ofwel meer jongens afwijzen, ofwel het Missiehuis te Tilburg vergroten, ofwel een nieuw Missiehuis stichten. Omdat

grote scholen en de opeenhoping van te grote aantallen jongens als een bedreiging van de familiegeest van de scholen werd gezien, besloot men tot het stichten van een nieuw Missiehuis. In het begin van 1921 werd besloten een mogelijkheid te zoeken voor de vestiging van een nieuw opleidingsinstituut. Het noorden van het land had hierbij de voorkeur. Na veel zoeken kwam men tot de overtuiging dat het Kennemerland een heel geschikte omgeving was voor een opleidingsinstituut als een klein seminarie voor toekomstige priesters en missionarissen. In november 1921 werd van een vennootschap (N.V. Vischerij I en II) voor een bedrag van: f 53.000,= een terrein gekocht van 6 ha. In 1922 kreeg men toestemming van het Bisdome Haarlem om in Driehuis een missiehuis te stichten. In 1923 werd een actie gestart om geld in te zamelen en in mei 1923 kon met de bouw van het Missiehuis worden begonnen volgens het ontwerp van architect Fr. de Beer uit Tilburg. Het aannemingsbedrijf van de gebroeders van Lieshout uit Helmond verzorgde de uitvoering. Eind 1923 was het twee etages hoge gebouw 'onder de kap'. Op 2 oktober 1924 werd het huis ingezegend.



De bouw van het missiehuis 1923-1924

WORDT VERVOLGD

DE GRONDLEGGING VAN 'S LANDS ZEEMACHT

Deel 3

door B. Vreede

Bevel over de Zeemacht ³⁸).

4 Maart 1574 werd's Prinsen Admiraal in Zeeland, Louys de Boysot, benoemd tot Luitenant Generaal over Holland en Zeeland, een unieke aanstelling. Dat deze was bedoeld als een bevel

over de zeemacht wordt aannemelijk wanneer men bedenkt, dat Graaf Lodewijk van Nassau begin 1572 aangesteld werd tot „Lieutenant Général sur navires de guerre”. Het lijkt mogelijk, dat deze aanstelling hem gegeven werd teneinde de Graaf van der Marck, Heer van Lumey, die zich immers zelf met enkele schepen op eigen kosten uitgerust aan het hoofd der Geuzenvloot gesteld had, tot gehoorzaamheid te brengen.

Dat op dit ogenblik, nu de Prins te velde ging en Graaf Lodewijk als Chief d’Armee met zijn leger naar Nederland optrok, een ander tot het bevel over de schepen werd geroepen is in overeenstemming met de overheersende rol van de zeemacht. Voor een dergelijke benoeming kon de keus welhaast op niemand anders vallen dan op Boyssot, die als ondertekenaar van het Smeekschrift der Edelen en uitgewekene dezelfde taal als de Prins sprak en als vechtmiraal zijn reputatie bij de capiteynen voldoende gevestigd kon hebben om door allen gehoorzaamd te worden. Zijn eerste taak, te volvoeren in Holland en Zeeland beide, werd de organisatie van de verdediging tegen de te verwachten Armada, voorafgegaan door de succesvolle stoor-aanval op de Antwerpse vloot bij Lillo.



Louys de Boyssot. Rijksmuseum Anoniem
Luitenant Generaal over Holland en Zeeland.
Verdronken bij een poging tot ontzet van Zierikzee met de Grote Hulk op 27 Mei 1576.

Terugkeer plaacaat.

Op 7 maart 1574 vaardigde de Prins een plaacaat uit, dat bedoelde de terugkeer van de uitgewekenen te bewerken. Het hield een verbod in tot het vertrek van onderzaten van Holland of Zeeland met schepen of goederen, of tot het elders woonplaats nemen, zonder consent van de Prins. Voorts mochten de uitgewekenen niet meer zonder consent varen naar of handel drijven op andere landen dan Holland en Zeeland en daar alleen met de plaatsen die Zijne Excellentie zijn toegedaan. Tenslotte werden alle, die sedert 1566 uit de voorgeschreven landen vertrokken waren, verplicht de redenen van hun vertrek spoedig te verklaren.

Hoewel dit nogal onschuldig klinkt, betekende het in feite het gebod tot terugkeer uit den vreemde voor de uitgeweken Nederlandse schippers en kooplieden, in het bijzonder die uit Emden, daar zij anders hun bedrijf op den duur niet meer zouden kunnen uitoefenen. De magistraat van Emden kreeg dan ook een exemplaar van het plaacaat toegezonden waarop duizenden uitgewekenen, onder het wakend oog van een

smaldeel oorlogsschepen, naar het vaderland terugkeerden ³⁹). Als gevolg van dit plaacaat verminderde de Oost Friese rederij in één jaar tijds tot bijna de helft ⁴⁰).

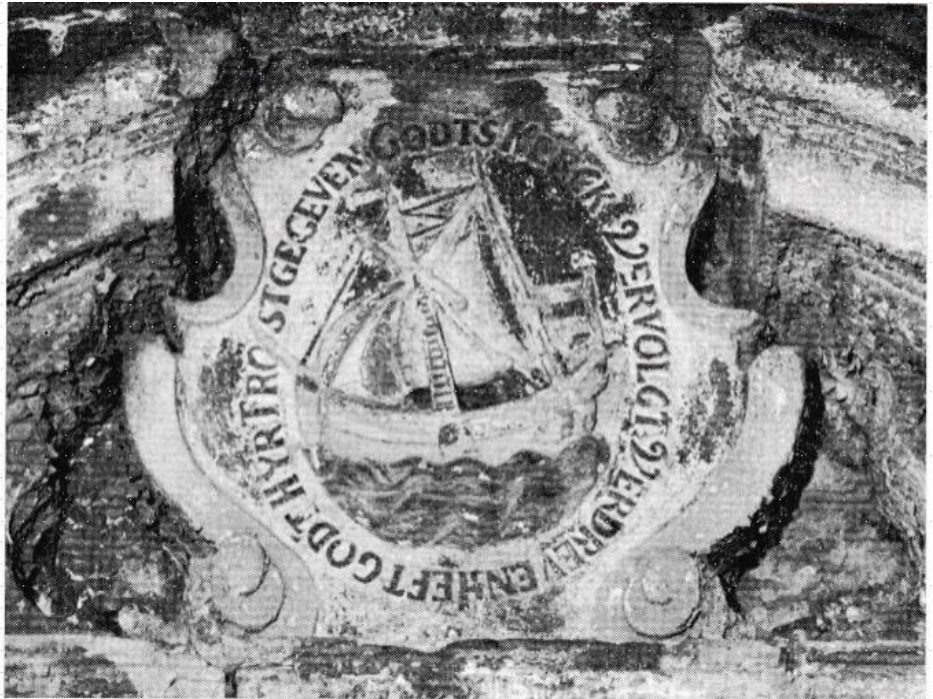
Licent placaten.

De volgende maatregel was het reeds genoemde plaacaat betreffende de licenten van 5 Mei 1574 waarbij de heffing beter georganiseerd werd en met name het heffen van eigen rechten op transporten binnenslands, als strekkende „tot verminderinge van onse hoogheydt ende

authoriteyt. . .” streng verboden werd. Aangezien de Hanze van Keulen reeds toen ernstig klaagde over de zware rechten die de schepen moesten betalen wanneer ze van een Hollandse of Zeeuwse haven „nach Engeland, Frankrich, Hispaniën, Flandern oder die Wasserstreume nach Teutschland hinauf”⁴¹⁾ wilden varen is het duidelijk, dat het licent toen geheven werd van alle uitvoer en doorvoer door deze landen. Dit maakt het waarschijnlijk, dat deze kooplieden een weg voor hun handel zullen hebben gezocht buiten Holland en Zeeland om.

Op 18 Mei 1574 werd daarop het placaat uitgegeven „*permitterende den uitvoer van allerhande waren ende koopmanschappen, uitgesondert ammunitie van oorlog etc.*”, gegeven binnen Dordrecht. Het behoort nog tot de placaten die in naam van Philips II worden uitgegeven hetgeen hier een eigenaardige moeilijkheid oplevert zoals we zullen zien.

De vorige placaten verboden de uitvoer uit Holland en Zeeland tenzij tegen betaling van licent en het is duidelijk, dat dit op den duur ten nadele van de handel van deze landen moest werken, daar de uitvoer uit andere landen naar dezelfde markten er niet door werd beroerd. Wilde men dus de handel van deze landen niet in een ongunstige positie brengen, dan moest ook de rechtstreekse aanvoer uit andere landen naar die markten



Het Scheepken Christi. *Plantings Amt Emden*
Afbeelding van een hoyer boven de Oostdeur van de grote kerk te Emden;
daaronder A ° DIACONEN DER VREM DEN NEDERDUITSCHEN ARMEN 1660

onder de regeling worden gebracht. Dit is nu juist wat dit placaat, dat nadere voorzieningen geeft voor de handel op vijanden land, doet en men moet wel aannemen. dat een diverteren van de handel, dit schrikbeeld der Staten, zichtbaar geworden was.

Het placaat begon met vast te stellen, dat alle kooplieden, van welke natie ook, die op Holland en Zeeland handelden, hun waren en koopmanschappen (behalve munitie en vivres) uit deze landen mochten uitvoeren naar alle havens van Onze Nederlanden en omliggende landen en Koninkrijken, mits aangifte werd gedaan en paspoort verkregen volgens de ordonnantie daarvan zijnde en tot nog toe gebruikt. Deze laatste uitdrukking wijst er reeds op, dat hier waarschijnlijk niet veel mee veranderd werd; bedacht moet worden, dat in de omschrijving van de landen waarheen de uitvoer mogelijk is Brabant, Vlaanderen en Friesland begrepen zijn.

Daarna werd er bepaald, dat geen der genoemde kooplieden noch schippers, inlandige noch buitenlandige, met hun schepen en goederen op Brabant, Vlaanderen, Friesland en andere, die zich vijandelijk tegen Holland en Zeeland gedragen, mochten varen noch deze aandoen of hun koers daarop nemen zonder paspoort of voldoening als bovenbedoeld, op verbeurte van schip en goed. In deze paragraaf wordt dus wederom de vaart naar „Onze Nederlanden”, althans de zeeprovinciën ervan, geregeld, wederom met een bepaling omtrent licentbetaling doch met 2 nieuwe clausules. De eerste is, dat de schippers zelfs niet hun koers op deze Nederlanden mogen

stellen zonder paspoort; deze bepaling heeft alleen zin voor schepen die niet uit Holland of Zeeland komen, daar deze laatsten die koers gerust mogen nemen daar zij het licent reeds vóór vertrek naar zee hebben betaald. De tweede is, dat de eigenaren hier met de zware straf van verbeurte van schip en goed worden bedreigd. Dit wijst erop, dat men de heffing van deze schepen niet zo goed beheerst als voor die uit Hollandse en Zeeuwse havens, voor welke men dergelijke zware bedreigingen begrijpelijk niet nodig acht. Beide bepalingen duiden erop, dat zij gericht zijn tegen schepen die zich niet in het machtsgebied der Staten bevinden en hun combinatie wijst er op, dat hier de neutrale scheepvaart van elders naar „Onze Nederlanden” de plicht tot licent betalen wordt opgelegd ⁴²). Hier wordt dus de directe vaart op de Spaanse Nederlanden aan neutrale schippers, zo Duitse, Franse, Engelse of Schotten en alle andere uitheemse, verboden, tenzij onder betaling van licent en onder bedreiging met een zware straf bij overtreding.

De redenen hiertoe werden in het placaat zeer duidelijk genoemd en luiden:

„ . . . ende omme noodshalven, soo omme deselve Onse Landen in de onkosten der Oorloge te subvenieren, als omme de Vijanden derselver af te snyden ende te beneemen alle weegen ende middelen der toevoeringe van eenige Waaren, Provisie ofte Behoeften, daar meede syluiden hun teegens den voornoemden Lande van Holland ende Zeeland souden moogen dienen ende opmaaken tot agterdeel ende verderf derselver Landen, daar aan, als aan Onse principaale Havenen, Stroomen ende Sterkten onser Nederlanden, het welvaaren van dien voor het meestendeel is dependeerende, . . .”

Hierbij is dan tevens de mogelijkheid geschapen dezelfde goederen, waarvan men de uitvoer uit Holland en Zeeland niet vrij wilde geven, ook niet op andere wijze in vijandenland te laten komen. Met dit placaat breidt de Prins zijn machtsgebied ter zee uit tot de Vlaamse en Friese kusten.

Hiermede is het belang van dit placaat nog niet volledig belicht, daar het nog een bepaling bevat die evenmin in vorige placaten voorkomt. De kooplieden van alle natiën die de vrijheid van handelen op Holland en Zeeland toegezegd werd kregen daar nl. de verzekering bij, dat zij op de bescherming van de schepen onder bestelling van de Prins zullen kunnen rekenen. De capiteinen werden daartoe gelast:

„dat sy alle Koopluiden en Schipperen op de voorsz Pasporten vry en onbelet sullen laten passeeren, en haare voorgenomen Reise te volbrengen; ook alle hulpe en bystant doen, bevryen ende beschermen teegens alle beroovinge ofte geweld, te Waater ende te Lande, soo van de Zeeroovers als van andere Vijanden van de gemeene ruste ende van de voor- schreevene Onsen Landen van Holland ende Zeeland, tot dien einde ook deselve Koopluiden en Schipperen convoyeerende ende geleidende, daar en wanneer omme eenig pericul syluiden van des te doen sullen weesen versogt, sonder hunluiden by eenige weegen te verhinderen, aan Schip of Goed te beschadigen, ofte iet met dreigementen nogte geweld af te neemen, op poene van de Galge;”

Hier komt uit de warboel, die het zeewezen in de eerste jaren van de opstand toch steeds schijnt te zijn, ineens een taak voor de vloot naar voren, die ons bekend in de oren klinkt. Het verbod van de rechtstreekse vaart van overzee op de Spaanse landen vereist schepen, die de naleving ervan kunnen afdwingen tegenover de onderdanen — en zonodig dus ook de macht — der omringende Koninkrijken. Daarnaast zullen deze schepen controle op het verbod van uitvoer van ammunitie en vivres hebben moeten uitoefenen.

Koningin Elisabeth had 5 Maart 1574 haar schepen gelast ⁴³⁾ alle Zeeuwse vaartuigen die ze machtig konden worden op te brengen, terwijl Requesens zijn verbod tot handel drijven met Holland en Zeeland ook wel met schepen kracht zal hebben bijgezet, zodat de veiligheid voor de koopvaarders maar zeer betrekkelijk zal zijn geweest. Daarom krijgt men een duidelijke opdracht voor de capiteins van de Prins, waarbij zij er in de eerste plaats voor hebben te zorgen het effect van de maatregelen niet illusoir te laten worden door indisciplinair gedrag. In feite is het afkondigen van een dergelijk placaat alleen mogelijk met een zeemacht die aan een centrale leiding gehoorzaamt. Daarnaast wordt de koopvaardij van alle neutralen niet alleen bescherming voor de vrije vaart op deze gewesten toegezegd, doch kunnen deze schippers voor hun wettige handel zondig de bescherming van 's Prinses schepen inroepen. Dit placaat formuleert de taak van een vloot die de belangen van een gemeene best dient. De erbij afgekondigde economische oorlogvoering wordt ingesteld om het de opstandige gewesten mogelijk te maken de oorlog voort te zetten, waarbij de zeemacht zelf — middels een kostbaar systeem — voor de inning der verlofgelden moet zorgdragen.

Het betreft hier een hoogst belangrijke politieke beslissing, genomen in een militair zeer zwakke positie, waarvan men zich kan voorstellen, dat de nood hoog gestegen moest zijn om de Staten een dergelijke — toch riskante — stap te laten doen ⁴⁴⁾.

AANTEKENINGEN

- 38) *Aanstellingen uit copie Commissieboek van de Prins in Navorscher 1897 p. 378 e.v.*
39) *Kernkamp p. 47.*
40) *Hagedorn I - p. 345.*
41) *Kernkamp p. 32.*
42) *Kernkamp (p. 47) noemt dit een ordonnantie die meer in het bijzonder de handel op Brabant, Vlaanderen en Friesland betrof en die als een aanvulling te beschouwen was op het placaat van 5 Mei, dat op de uitvoerhandel in het algemeen betrekking had. Uit het bovenstaande moge blijken, dat het grote belang van dit placaat ligt in de principiële verandering, besloten in de uitbreiding van de werking ervan, die in het volgende nog duidelijker zal blijken.*
43) *Kernkamp p. 56.*
44) *Dit placaat wordt door de maritieme schrijvers zoals de Jonge, Backer Dirks en Elias niet vermeld. De economische schrijvers hebben het belang ervan niet voldoende onderkend.*

Bron:

Marineblad 1968

Wordt vervolgd

INDIË-REPORTAGE 1947

Deel 10

VERVOLG WIMPIE WELFARE.

Waar het troepenaantal zulks loont, opent Wimpie een cantine. Heel gezellig met een bar en zitjes en een radio. Als het deta- chementje wat erg klein is en ergens in een van God-en-alle- man verlaten kampong zit, kan de Welfare-officier van het bataljon zelf een cantine openen en daarvoor spullen krijgen van Wimpie.

Soms komt Wimpie in de troep voor; er is altijd wel een stel soldaten, dat merkt dat het met elkaar een aardig orkestje zou kunnen vormen. Ze hebben zelf instrumenten, lenen het anders en misschien kan de Welfare-officier hen daaraan helpen. Ze gaan repeteren; en de compiescommandant wordt er door zijn verrukten oppasser bijgeroepen en spreekt er 's avonds

over. En dan kan het voorkomen, dat de grote Wimpie Welfare zegt: — Geef mij die jongens, dan kunnen ook andere detachementen van dat gejammer kiespijn krijgen —.

En zo komt er dan een echte Wimpies-band. Neem bijvoorbeeld die eerste Welfareband van Makassar. Negen man bij elkaar, gespecialiseerd op dansmuziek, die de hele Grote Oost, Nieuw-Guinea en Borneo afreizen met hun bas, hun gitaar en trompet. Per boot, per vliegtuig, per motorsloep of prauw, per truck en soms zo maar te voet door oetan en blubber. Als er ergens geen piano is, speelt er een harmonica. Toen ze in Sorong voor een Papoea-detachement gespeeld hadden, was het publiek allengs zo wild geworden dat na afloop prompt als tegenprestatie een oorlogsdans werd aangeboden. Die dan ook uitgevoerd werd, huiveringwekkend-primitief en dynamisch en op de jankende tonen van een harmonica. Later is in een stromende regenbui, ergens op Guinea's moerassige kusten, de harmonica in een open sloep verdronken.

Voorstelling in Rapang (Celebes), midden in de wildste tijd; er was geen beveiliging, dus maar zonder dekking in een truck naar boven, behalve muziekinstrumenten sterk: 1 Owen, 1 karabijn en 1 pistool. Alle troepen van het Rapang-detachement lagen buiten, maar het kazernement was tot berstens-toe afgeladen met vrouwen en kinderen. Bij elkaar waren er nog ongeveer veertig mannen bij. Voorstelling midden op het plein tussen de barakken, de verlichting bestond uit benzine- en gaslampen. Kwart voor elf ranselde de schildwacht op een stuk ijzer: — Alarm!— Meteen alle lichten uit, vrouwen en kinderen naar binnen, plat op de grond; de mannen stoven naar de stellingen. De hel was losgebarsten. Latere berichten wezen uit dat twaalf-honderd terroristen de aanval openden. Alles wat een wapen had, vocht mee.

Toen ze de volgende dag verderop gingen, kregen ze vier handgranaten als aanvulling van de bewapening mee. Enkele dagen later hadden ze er nog één over.



PIONIERS bouwen verkeersbrug en herstellen waterleidingsbuizen die langs de brug voeren. We zeiden bewonderend: „Machtig brokje werk”. Ze schudden ontevreden het hoofd, want die buizen en de brug lagen niet tot op de millimeter parallel aan elkaar.

Ze moesten van Enrekang naar Singkan, alleen maar zo'n honderd kilometers waar je van alles verwachten kon. — Kijk goed uit! — had men gewaarschuwd. Ze vatten het al te letterlijk op. Elken suspecten man hielden ze onderweg aan; toen ze in Singkang arriveerden, hadden ze drie gevangenen.

— Dankjewel, — zei de inlichtingendienst. Het waren drie beruchte rampokkers.

Wimpie geeft ook sportmateriaal aan de troep en schrijft voetbalwedstrijden uit. Van compagnies- en bataljonswedstrijden worden het brigade- en divisie-competities. Van honderden kilometers verre komen de elftallen per truck of vliegtuig naar de steden. Er is altijd enorm gefuif, veel vlaggen en hoempa- orkesten, en een opwinding als voor een Nederland—België- match. Maanden na de ontmoeting praten ze er nog over.

Ergens in Kota-Baroe, vergeten postje op een eilandje aan Zuid-Borneo's kust, hangt in het primitieve dagverblijf je als enige versiering een maanden-oud, vergeeld telegram (Dienst-, Spoed-, Geheim-) met de mededeling, dat het bataljonselftal kampioen is geworden.

Toen de Mariniers tegen een bataljonselftal van de Koninklijke Landmacht moesten uitkomen in de finale van de stedelijke kampioenswedstrijden, stond Soerabaja op zijn kop. De Landmacht won het op 't nippertje en werd op slag krankzinnig. Midden in het uitbundige feest, dat die avond in alle cantines met veel bier werd gevierd, werd de captain van het elftal aan de telefoon geroepen.

Het was de captain van de Mariniers: — Of 'ie niet voor een prikkie zoveel bier, zoveel gin en zoveel taarten wilde overnemen —. Ze hebben toen maar meteen afgesproken dat bij de revanche-wedstrijd ze voor gezamenlijke rekening de feestspullen zullen kopen.

De soldaat zegt: — Welfare, dat is sigaretten —. Maar Welfare betekent zo onnoemelijk veel meer. Te veel om op te noemen. De basis ligt in grote kantoorgebouwen met ratelende schrijfmachines en stapels papier, waar elke soldaat al bleek om de neus van zou worden. Maar direct buiten de deur staat Wimpie gereed: de doodgewone jongen-zelf. Die sjouwt en ploetert voor zijn maats; moeilijkheden en ontberingen overwint; die overal komt en de invloeden van afstompende verveling te lijf gaat; die met barstende hoofdpijn zijn liedje zingt op het geïmproviseerde toneel en de leeggelopen band van zijn cantinewagen verwisselt terwijl hij buikloop heeft. De Wimpie in zijn verschoten camouflage-overall en het pistool op de heup.

FRONTCABARET

In elk bataljon is er wel een goser, die organisatie-talenten heeft; verder een binkie dat mooie liedjes kent, waarbij zijn slapie hem op gitaar of trekorgel begeleidt. En een bataljon, dat niet over komieken en tovenaars beschikt, is gedoemd ten onder te gaan.

Dit bij elkaar is het frontcabaret in zijn prilste vorm; maar het geniet de onverdeelde sympathie en chauvinistische bewondering van keuken-vetlap tot bataljonscommandant toe.

Het schiet wortel in de slaapverblijven en bloeit uit tot een exotische boom vol humor en dramatiek in wat voor wildernis de troep ook verzeild raakt. Het vindt onderdak in een wrak bamboe-huis, in de hol-resonerende gewelven van een uitgebrande fabriek of zo maar in de open lucht. Soms is er een echt podium van zwiepende planken op munitiekistjes; en zelfs wel gordijnen van dekens, die met losse steken aan elkaar genaaid zijn en langs een staaldraad getrokken kunnen worden. Maar altijd zijn er de traan en de lol, de pathos en brillante kwinkslag van den soldaat, zoals hij leeft, denkt en voelt.

Eigen cabaret: het heeft de sfeer van rauw zweet doortrokken, heimwee ademend en vol dynamische spontaneïteit. En daarom is het zo goed en zuiver.

Er zijn brigades, die er iets ernstigs van maken. Daartoe zijn begrijpende commandanten nodig, die de krachten onttrekken aan de troep, ze bij elkaar brengen met een klap op de schouder en een: — Over twee weken moet 't voor elkaar zijn; als je wat nodig hebt vraag je er om en als het er niet is zal niemand je vragen hoe je er aan komt —.

En dan werkt alles. De Genie timmert en tovert een handig toneeltje in elkaar, dat in afzonderlijke delen per truck vervoerd kan worden. De hospik schildert prachtige decors en de Welfare-officier vraagt bij zijn Hoofdkantoor muziekinstrumenten, een versterker en een microfoon aan. En intussen draait het gezelschap een eigen programma in elkaar, repeteert zich het zweet uit het lichaam en na twee weken IS het voor elkaar. Dan reist het gezelschap van post tot post; over slechte wegen en soms onder beveiliging van een gewapende sectie. Zij komen tot in de miserabelste uithoeken en vergeten postjes en brengen tintelende ogenblikken van gezonde ontspanning. Niemand, die dit beter weet te appreciëren, dan de soldaat daar-buiten.



In Indië kennen wij ook de NIWA (Nederland-Indië Welfare Artisten), een comité dat muziek- en toneelgezelschappen engageert en deze voorstellingen laat geven in de steden en buitenposten. Soms zijn de gezelschappen uit dit land-zelf en soms komen zij per vliegtuig uit Nederland. In Batavia staat een keurig ontvangst-tehuis, het NIWA-hotel; met grasgazons en bloemperken rondom, een tennisbaan opzij, met een bar, zitkamers en een behoorlijke keuken. Onder die gezelschappen zijn er, die de Kunst met grote K en die de kunst met kleine k brengen. Er zijn er bij, die uit wezenlijk idealisme komen om den burger en soldaat in zijn ondraaglijk-lange uren van verveling wat ontspanning te brengen en hem voor enkele uren uit te tillen boven de vervlakkende invloeden van zijn monotoon bestaan. Deze gezelschappen zijn de beste; zij behouden hun goede humeur en de soldaat voelt direct aan, of hem wérkelijk iets gegund is; dan is hij voor weken en maanden de gelukkigste mens. Zo was er een bekende Nederlandse violist, die gevochten heeft tegen het wanbegrip, dat Inheemse en Nederlandse soldaten het genre dat hij bracht, niet zouden waarderen; hij heeft gelijk gekregen in talloze voorstellingen. Zo, dat er telegrammen bij de Hoofddienst NIWA kwamen van soldaten uit de troep, die vroegen hem terug te laten komen. Hij is geweest te midden van de ruinen van het gestorven plaatsje Timor Koepang, waar het einde van de wereld gezocht kan worden; hij vond er een piano, die door jarenlange verwaarlozing en invloeden van hitte en stof totaal ontstemd was. Twee dagen heeft hij er op zijn knieën bijgelegen om met een roestige tang snaar na snaar bij te stemmen. Hij vond ook een dame die hem kon begeleiden en heeft toen met scheurende pijn in de rug gespeeld voor honderden donker-getinte soldaten en hun vrouwen. Er was een vrouw van 135 kilometers ver gekomen om naar hem te luisteren.

Toen hij terugkwam in Nederland organiseerde hij een piano-actie voor Indië; hij sprak voor de radio, vertelde de mensen van het leven van hun jongens te velde; hij gaf concerten en hield lezingen voor zijn actie. Er moesten kleine, handige piano's naar Indië, die per truck naar de meest-afgelegen posten konden worden vervoerd. Buiten de cabarets van de militairen zelf, zijn er ook andere, die door de grote Wimpie Welfare gestuurd worden. Ze komen uit het Vaderland om iets van dat Vaderland in de vorm van ontspanning naar Indië te brengen. Dat is een prachtige geste van het Vaderland!



DUIKERKLOK van een oud benzineblik, een fietspomp en een paar stukjes luchtslang. Ze blijven er tientallen minuten mee in zeven-meter diep water om Japanse vliegtuigbommen op te duiken.

Er zijn meerdere gezelschappen, die de noodzaak begrijpen en er hun taak in zien, naar beste krachten den soldaat het zijne te geven. Als deze gezelschappen eens wisten, wat zij betekenden voor den soldaat, die zo vaak aanleiding gevonden heeft om zich vergeten en veronachtzaamd te voelen —; als zij eens wisten, hoe maanden na zulk een voorstelling zij nog stof leveren om over te spreken in de eenzame avonden —, zij zouden zich ruimschoots vergoed weten voor al de teleurstellingen en de moeiten, die zij zich getroostten om naar den soldaat toe te komen. En zijn ook gezelschappen die gedurende de voorstelling almaar op hun horloges kijken. Er zijn gezelschappen, die moesten blijven overnachten op een voorpost en bij het slapen gaan informeerden, of de heren officieren soms óók op veldbedden sliepen; om tot antwoord te krijgen, dat de heren op de veldbedden van de officieren sliepen terwijl die zo lang genoeg namen met een tentzeil op de grond.

Deze gezelschappen klagen over hitte en muskieten, over de rijsttafel en de slechte wegen. En zij kankeren zo fenomenaal, dat zelfs een oppasser van een compies-commandant er met de oren bij stond te klapperen en later vol ontzag tot zijn maats zei: — Dat hadde jullie motte hore! dat was ten minste kankeren, daar zijne wij engeltjes bij . . . —

Soms zitten bepaalde posten maanden zonder frontcabaret en dan krijgen zij opeens te veel van het goede. Zo arriveerde op zekere dag een artistengezelschap dat kunst met kleine' k bracht, op het vliegveld van Padang. Niemand verwachtte hen; dat komt meer voor. Zij werden gastvrij opgenomen in de officiersmess van een bataljon.

Intussen speelde een ensemble, dat Kunst met grote K gaf, in hetzelfde bataljon en waren de zangeres en haar begeleiders diezelfde middag voor een genoeglijk diner eveneens in de mess genodigd. Zo zaten artisten en officieren in gezellig-bonte volgorde aan tafel, toen de moeilijkheden begonnen.

Het bataljon was tèn snel na Duitsland's capitulatie naar Indië vertrokken, om op de hoogte te kunnen zijn van wat voor gezelschappen zich alzo na de oorlog op het toneel hadden laten zien. Wel was bekend, dat de gasten tot gezelschappen van tweeërlei kaliber behoorden.

Werd er aan een jongleur gevraagd: — Wat prefereert U te spelen, Brahms of Schubert? — Het antwoord luidde: — Geen van beide, ik hang met m'n tanden aan een touw —. Bij een bekende zangeres werd geïnformeerd: — Springt Uw hondje ook door een brandende hoepel? —

Na het diner was iedereen doornat van transpiratie.

Dan was er het echtpaar, dat na afloop van een voorstelling bij een koele dronk smalend opmerkte: — Nou zijn we toch in heel wat



DE TOEKOMST van dit land wordt opgebouwd door staal met staal. Vele spoor- en verkeers- bruggen, telefoon en electriciteitsnetten, waterleidings- en irrigatie- werken, fabrieken en bedrijven zijn vernield. Overal werken onze soldaten intensief mee aan de opbouw.

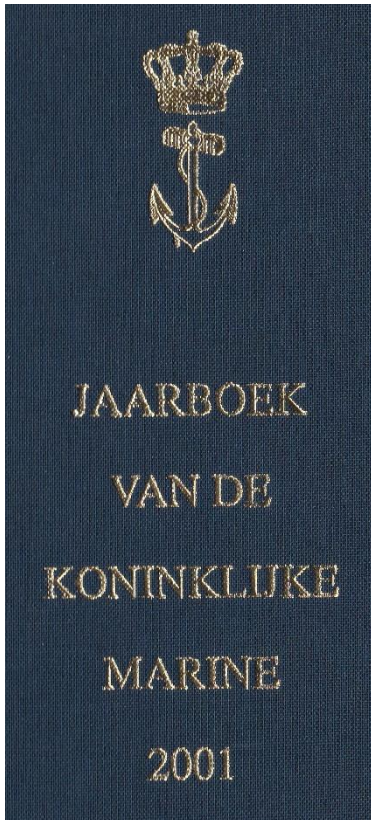
voorposten geweest; ze zeggen dat het er soms zo gevaarlijk is maar we hebben nog nooit wat gemerkt —. Een jonge en heetgebakerde officier galoppeerde naar zijn soldaten en het gezelschap kreeg diezelfde avond nog een uitnodiging, de post eens te komen bezoeken. Bij het bezoek werd een wandeling gemaakt, beveiligd door enkele gewapende soldaten. Het gebeurde daar waar het smalle paadje tussen twee modderige sloten slingerde. — Pjioeuww . . . deed een kogel pal over de hoofden en porr . . . porr . . . knalde het van de heuvels.

— Snipers!! — schreeuwde iemand en toen lag iedereen al plat en de beveiliging begon een lawaaiïerig woordje mee te praten. Op het laatst lag het echtpaar tot de neus in de stinkende sloot en had het niet meer.

Eerst na vertrek van het gezelschap werd in brede kring bekend, hoe meesterlijk de overval was geësceneerd.

Rest nog te verhalen, dat de plaatselijke resident enkele dagen later langs hetzelfde paadje en beveiligd door enkele soldaten liep. En dat er toen werkelijk geknald werd van de heuvels. Waarop iedereen dekking zocht behalve de resident, die grijnzend rechtop bleef staan en gnufde: — Mij nemen jullie niet ... —

WORDT VERVOLGD



Vliegveld Hato-militair

commandant: kltz A.H.V.J. van Oorschot

Op het vliegveld heeft in 2000 een ingrijpende reorganisatie plaatsgevonden. Het afgelopen jaar stond in het teken van de uitvoering van deze reorganisatie. Het gehele jaar door zijn er test-cases geweest, waarbij is gekeken of de nieuwe krappe bezetting voldoende is om aan alle opgedragen taken invulling te geven. Met grote flexibiliteit van het voltallige personeel is aan alle operationele vraag voldaan. Voorts werd dit jaar de basis gelegd voor de vereiste bedrijfsvoering van Hato-militair.

De samenwerking met de Amerikaanse FOL werd verder uitgebreid. Het voorstel tot het bouwen van de FOL werd in de Tweede en Eerste kamer aangenomen. Op het gebied van infrastructuur werd dit jaar een aantal belangrijke beslissingen genomen, zoals het vergroten van de hangaar en het egaliseren van het terrein tussen Hato-militair en de toekomstige FOL.

Nadat er een aantal maanden was gewerkt met uitsluitend Orions vanuit Curacao is ook de logistieke aanvoer aangepast. Tevens werd het onderdelenpakket voor de Orions aangepast en uitgebreid. Aan het

einde van het jaar werd als gevolg van de aanslagen op 11 september een extra Orion op Hato geplaatst, ter vervanging van enkele vertrokken Amerikaanse eenheden. Vanaf Hato werden ruim tweeduizend Orion-uren gevlogen en negenhonderd helikopteruren. Voor de Orionvluchten werd in ruime mate gebruik gemaakt van het P-3C detachement afkomstig van de MARPAT. Behalve een aantal zeer succesvolle drugspatrouillevluchten zijn er ook een aantal Search and Rescue (SAR-) vluchten uitgevoerd. De AS355, doorgaans de kustwachthelikopter genoemd, heeft diverse succesvolle SAR-vluchten uitgevoerd, waarbij regelmatig de drenkelingen letterlijk uit het water werden gevist. Ook werd facilitaire ondersteuning verleend aan een detachement van drie Nimrods voor een periode van zes weken voor 24 uur per dag. In 2001 zijn op het vliegveld een waarnemeropleiding aan boord van Orions en helikoptervliegopleidingen verzorgd.

Het afgelopen jaar is het beleid aangepast aan de Arbo- en milieuwetgeving. Op duidelijke wijze is invulling gegeven aan de vernieuwde regelgeving ten aanzien van de arbeids- en rusttijden.

Tevens is werk verzet om het risico van besmetting met legionella via het leidingwater te minimaliseren. Ook zijn er maatregelen getroffen om besmetting met mond- en klauwzeer (MKZ) te voorkomen.

STATIONSSCHEPEN EN HULPSCHIP

Hr.Ms. Jan van Brakel

commandant: kltz J.W. Stricker

Voor Hr.Ms. Jan van Brakel begon het jaar 2001 in Willemstad als stationsschip in de West. Tijdens de jaarwisseling werd een familieherenigingsperiode van drie weken genoten. Een deel van de bemanning keerde gedurende dit verlof terug naar Nederland, een ander deel liet familie naar Curacao overkomen. Het eerste haven-bezoek van het jaar was dat aan Bonaire. Hierna waren de Bovenwindse Eilanden aan de beurt: Sint Maarten werd op 19 januari bezocht en in de week van 22 tot en met 25 januari voer de Jan van Brakellangs Saba en Sint Eustatius. Het bezoek aan de Bovenwindse Eilanden viel samen met het bezoek van koningin Beatrix aan het gebied. De helikopterbemanning en de medische dienst van de Jan van Brakel waren stand-by

om op te treden bij eventuele calamiteiten. Gedurende de periode die volgde, werd de Jan van Brakel ingezet voor counterdrugs- en kustwachtoperaties. De eerste weken van februari stonden in het teken van oefeningen met de Franse marine en STANAVFORLANT. Na een bezoek aan La Guaira in Venezuela vertrok het schip om rendez-vous te maken met het Belgisch-Nederlands Eskader.

Na drie dagen oefenen moest de Jan van Brakel plotseling het eskader verlaten om te assisteren bij de opsporing van een verdacht schip. De tweede familieherenigingsperiode vond plaats van 23 februari tot 19 maart.

Op 22 maart onderschepte de Jan van Brakel 750 kilo cocaïne. Nadat een P-3C Orion twee verdachte scheepjes had waargenomen bij het eiland Saba, werd door de Jan van Brakel en een boordhelikopter koers gezet naar de positie waar de vaartuigen waren gedetecteerd. Vanuit de helikopter werden twee 'go-fasts' gezien die met grote snelheid wegvoeren. Na een langdurige achtervolging over circa 360 mijl, waarbij werd samengewerkt met varende en vliegende eenheden van de Engelse marine en de Amerikaanse kustwacht, konden de 'go-fasts' worden aangehouden en werd de overboord gegooide cocaïne uit het water gehaald. Voordat de taken van het stationsschip op 13 april werden overgedragen aan Hr.Ms. Van Amstel stonden nog havenbezoeken aan de Dominicaanse Republiek en Colombia op het programma. Op 27 april liep de Jan van Brakel binnen in Den Helder.



Treinverkeer danig in de war na aanvaring van de 'Hef'

'Ms. Nedlloyd Bahrein had bij haar indiensttreding wat tegenslag. Op weg naar haar eerste proefvaart voer ze de Rotterdamse Koningshavenbrug aan, waardoor de spoorwegverbinding tussen de stad en het zuiden verbroken was en de proefvaart een week moest worden uitgesteld'.

Slechts een paar regels wijdt

auteur Arne Zuidhoek in zijn recent verschenen boek 'De mooiste schepen van de Nedlloyd' aan het incident in de vroege ochtend van 10 mei 1978 met enorme negatieve gevolgen voor de economie van Nederland.

Een belangrijke route voor 250 goederen- en passagierstreinen per etmaal was afgesneden en scheepsreparatiewerven in het achterland waren onbereikbaar geworden. En dat allemaal door een onvoldoende geborgde laadboom op het 31.100 ton metende nieuwe schip, dat was vertrokken bij Van der Giessen-De Noord in Krimpen aan den IJssel naar Wilton-Fijenoord in Schiedam. Dat er een aanvaring zou komen wist brugwachter én erkend helderziende Adrianus Meijboom van het aureool rondom de Nedlloyd Bahrein toen zij de Van Brienoordbrug passeerde. Nog voordat hij de brugklep had laten dalen, belde de inwoner van Oud-IJsselmonde de Kralingse fotografe Joke Anema-Balke wakker. 'Ga direct naar de Maasboulevard, er gaat een aanvaring plaatsvinden met de Hefbrug,' was Meijboom's boodschap.

Zijn waarschuwing legde Joke geen windeieren, want haar foto's van het moment van aanvaren stonden afgedrukt in tal van kranten over de aardbol. De laadboom knalde tegen het omhoog gedraaide middendeel van de 'Hef'. Dit klapte scheef doordat het contragewicht in de heftoren door kabelbreuk naar beneden was gestort. Afgebroken klinknagels knalden als kogels door de ramen van bewoners van de Prins Hendrikkade. Groot was de schrik, niemand raakte echter gewond. Drie dagen later werd het bewegende deel van de Hefbrug door vier bokken verwijderd. Op 1 juni lag het weer op zijn plek en konden er weer treinen overheen rijden. Het duurde echter nog twee weken voordat de 'Hef' weer volledig operationeel was en zonder problemen tot de hoogste stand kon komen.

Uit de Oud Rotterdammer 2005 week 46

=====

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



DEEL X
23-04-1948 PASSAGIEREN IN ADEN

Arabieren blijken principiële bedriegers te zijn

26-06-1948 - Zutphensch dagblad voor Achterhoek en Veluwezoom

Op weg naar Ceylon.

De Kasbah, de Arabische stad.

Vreemd, onbegrijpelijk, fantastisch en romantisch in de avond. Een onbeschrijflijk mysterie van kleur en geur en vorm, en dat alles in een clairobscur, dat de werkelijkheid slechts nauwelijks laat zien.

De mannen van de Kortenaer storten zich in dit nieuwe, dit romantische en niet eerder geziene. En al zitten we dan duivels krap in de rupees, er is altijd nog genoeg geld voor een enorme watermeloen om de dorst te lessen en om te trachten een paar sinaasappelen in de wacht te slepen.

Hier gaat men in de leer der hoge school van het afdingen, hoewel een stokoude Arabier me in het oor fluisterde, dat hij dertig jaar gevaren had en geleerd, dat al te veel afdingen geen geluk aanbrengt.

Alleen mannen ziet men hier, geen enkele vrouw. De vrouwen zijn thuis, zitten achter de tralievensters of slapen. Zo hoort het in Arabië. En een marineman zegt me, dat hij dit zijn eigen vrouw eens haarfijn zal uitleggen en er haar op zal wijzen in welk super-bevoorrechte positie ze eigenlijk in Holland wel verkeert.

Ik zie prachtige doeken, prachtige urnen, prachtige tulbanden en prachtige baby's. Allerliefste kinderen, nauwelijks 2 of 3 jaar oud, met koolzwarte ogen en chocolade-kleurige huid. Dat scharrelt, slaapt en slentert daar op en neer en soms is er ineens een oude gebaarde Arabier, die met z'n zweep er op los slaat en alle kinderen als een zwerm mussen uit elkaar jaagt.

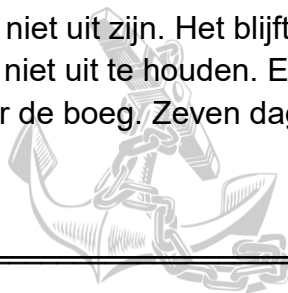
Het valt niet mee de Oosterlingen van het lijf te houden: ze zijn talrijk als het zand der woestijn, vasthoudend als vliegen en iedere Arabier van de Kasbah aast op de schamele rupees, die ons geschonken zijn door het vaderland.

Na een paar uur ijlt de auto terug. Dan komen we in nog een ander deel van Aden; het is dan al vrij laat, maar dat belet niet, dat de handel op de bazaar nog overal doorgaat. Duizenden mannen en kinderen slapen in de open lucht, sommige tussen en half over geiten en ezels. Op

straathoeken staan kamelen te dromen en je moet duchtig oppassen in dit duistere gedoe niet over slapende lieden te vallen. Het is, voor Hollandse begrippen tenminste, benauwd en het stinkt. Maar hoe zou dat anders kunnen in een stad, die zo gebouwd is dat iedere ventilatie een ver en onbereikbaar fata morgana is!

Terug naar de Kortenaer: we dalen naar de haven af en de motorsloep brengt ons thuis. We zijn blij, als we via de statietrap op het dek belanden: moe, dorstig, zonder rupees, maar met een lawine indrukken van dit land, dat in zijn gewoonten en gebruiken zo vreemd aandoet, dat men er langer zou moeten vertoeven dan nauwelijks 36 uur, om er iets van te doorgronden. Voor we afvaren komen de bestelde goederen aan boord. Nu blijkt, dat de Arabieren van het bezwendelen een soort principezaak maken. De officier van administratie van de Kortenaer is nu eenmaal een aller-accuraatst persoon, die er zeer bekrompen begrippen op na houdt, waar het de belangen van het schip betreft. Als hij 1000 bananen bij de Arabische shipshandler bestelt, wil hij er ook 1000 geleverd hebben. Hij laat ze zelfs natellen, hetgeen de handelaar hem hoogst kwalijk neemt. Nu ja, er ontbreken 400 bananen aan die 1000, doch dat is een kleinigheid. Hij zal ze zó halen. Zo gaat het met de bananen en zo gaat het met de eieren, met de groenten. Denk niet, dat handelaars ook maar enigszins onthutst kijken of beschaamd zijn, als hun „toevallige tekorten” ontdekt worden. Integendeel, ze lachen en grijzen en beloven direct het ontbrekende te brengen.

Vanavond passeren we in de verte kaap Guardafui en dan zijn we op de lange deining van de Indische Oceaan op weg naar Colombo. We merken nu trouwens al, dat de deininggolven steeds langer worden, hoewel we de Golf nog niet uit zijn. Het blijft heet en driekwart der bemanning slaapt op het dek. Het is benedendeks niet uit te houden. Er wordt nogal veel gevergd van ons acclimatisatie-tempo Zeven dagen voor de boeg. Zeven dagen alleen zee en lucht en ... zon.



WORDT VERVOLGD

Mijn eerste zwemles in het Nieuwe Diep...., door Mart Marbus

Het was 1987,

Ik was schipper op de patrouilleboot bij het MBK te Den Helder.

De boot was niet zo'n snelle boot maar een langzame kleine sleepboot van de Koninklijke Marine, de Malzwin.

De ligplaats voor deze boot was een noodsteiger, gemaakt van een werkvlot liggende aan twee ankers. Het vlot lag naast de Moormanbrug haaks tegen het taluut ter hoogte van de toenmalige Oplooptkantine.....

De dag was eindelijk gekomen dat we een nieuwe steiger kregen en het vlot moest worden terug gebracht naar de Rijkswerf.

Omdat wij in het bezit waren van de Malzwin, mochten wij dat klusje zelf klaren.

Ik was het vlot aan het klaren. Alle ankers moesten worden opgehaald en de krammen, waar de lijnen aan bevestigd waren, moesten worden verwijderd. De (ex) marine lezers onder ons kennen die krammen wel, maar ik zal voor de leken even proberen uit te leggen hoe zo'n kram eruit ziet. Het is een lange massief stalen stang van ongeveer 1,50 meter lang en heeft een diameter van ongeveer 2,5 centimeter.

Aan beide zijden is deze stang is een punt geslepen. De stang is in een U-vorm gebogen waarbij de punten even lang zijn. Deze krammen worden normaliter gebruikt bij stutten en schoren aan boord van schepen.

Deze krammen waren in het vlot gezet (met een voorhamer er in geslagen). Ik zag dat één van de krammen niet zo diep in het vlot zat, omdat ik de slijprand nog zag zitten. En dacht dat ik dat wel even zo met het handje eruit kon trekken. Na flink wat kracht te zetten en flink te trekken, een beetje wrikken, schoot het kreng los.

Omdat ik zoveel kracht had gezet en de kram plotseling het vlot verliet, kreeg ik als het ware een bron van ontspanning en werd met kram en al gelanceerd. Ik begon achteruit te lopen en zag hoe voor mij het vlot langer werd. Ik stond er bij stil dat het vlot niet langer kon zijn dan 20 meter. En de geschatte lengte die mij al was gepasseerd zat daar niet ver vandaan.

Toen ik geen grip meer onder mijn voeten had, realiseerde ik mij dat het niet echt lang meer kon duren en ik een nat pak zou hebben. En ja hoorPLONS.

Na wat adem gesnak stond ik binnen enkele seconden weer op het vlot. En keek richting de Oploopkantine.

Ik had het gevoel dat er iemand naar mij had gekeken. Laten nou op de kant, op het moment dat ik de Stervende Zwaan aan het spelen was, twee bussen met gasten voor de Oploopkantine te zijn gestopt.

Zij hebben mijn voorstelling tot het einde bekeken en ik kreeg, bij het op adem komen, een staande ovatie.

Jeetje wat voelde ik me op dat moment ongelukkig.

Mart

(grinnik , grinnik.....de redactie)



DE GESCHIEDENIS VAN DE WITTE PET EN MUTS

De huidige witte pet, evenals de, bij de beschikking van de minister van defensie van 7 september 1965 nummer 704911/465648, op 1 oktober 1965 afgeschafte blauwe pet, werd bij de Koninklijke marine ingevoerd per 1 januari 1925 (Koninklijk besluit van 21 oktober 1924 nummer 40). Het voorgaande model (het zogenaamde conducteurspetje) mocht worden afgedragen tot 1 januari 1928.

Sinds 1 januari 1949 zijn de petemblemen voor alle marineofficieren gelijk aan het bij Zr. Ms. besluit van 21 mei 1857 voor de zeeofficieren ingevoerde embleem. Slechts de pet van de officieren van het korps mariniers vertoont nog enige verschillen te weten de rode biezen en gebombeerde anker-knoppen.

De naam pet (uniformpet) werd ingevoerd bij Zr. Ms. besluit van 10 september 1862 nummer 46, daarvoor werd gesproken van uniformmuts of monteringmuts.

Hoewel er afbeeldingen bekend zijn van officieren in uniform gekleed met een eenvoudige pet zonder enige versiering in 1831, is het destijds monteringmuts genoemde hoofddeksel eerst officieel ingevoerd bij Zr. Ms. besluit van 7 mei 1835 nummer 91. Dit uniformstuk vertoont veel gelijkenis met onze huidige pet.

De pet werd oorspronkelijk alleen gedragen bij gewone dienst aan boord en in zeeplaatsen,

maar sinds 1865 ook elders doch dan alleen buiten dienst. Pas sinds 1894 behoort de pet tot de gewone of klein-uniform. Bij het korps mariniers werd de pet in 1876 ingevoerd, ter vervanging van hun kwartiermuts. Bij de onderofficieren werd het de algemene dracht na het vervallen van de hoed in 1877, in welk jaar ook het huidige pet embleem werd ingevoerd. De eerste witte pet werd ingevoerd bij Koninklijk besluit van 10 augustus 1900 nummer 33 gelijktijdig met de witte uniform. Voordien kende men vanaf 1857 een afneembare witte overtrek (ook om de klep) met achter afhangende klep ter bescherming van de nek. De huidige lakenmuts met lint voor de mindere schepelingen dateert van 1877 toen de hoed met lint (Koninklijke Nederlandsche Marine) werd afgeschaft.

De witte muts werd eerst in 1938 ingevoerd. Tussen de keerkringen kende men vanaf 1 januari 1891 (Koninklijk besluit van 25 april 1890 nummer 39) de bamboehoed, welke in de tweede oorlog verdwenen is. De witte overtrek verviel bij de invoering van de bamboehoed. De matrozenmuts is ontstaan uit een schotse wollen muts met rood-wit geblokte rand en pompon zoals die op afbeeldingen rond 1830 te zien is.



Zoals het was.....



Zoals het is.....

... EN VAN HET FROKJE

Bij Zr. Ms. besluit van 6 april 1877 en de resolutie van 12 mei 1877 nummer 78 werden de tenuebepalingen van 1868, zoals vastgesteld bij Zr. Ms. besluit van 31 december 1867 nummer 64 gewijzigd bij aanvullingsblad nummer 9.

In artikel 8 (nieuw artikel) van het hoofdstuk bijzondere bepalingen voor mindere schepelingen werd dan voor het eerst melding gemaakt van de katoenen borstrok.

'De katoenen borstrok behoort tot de onderkleding en wordt altijd gedragen, behalve onder het baaien hemd'.

Bij resolutie van 5 maart 1878 nummer 68 vervallen de woorden: 'behalve onder het baaien hemd'.

De bepalingen vastgesteld bij Koninklijk besluit van 10 april 1894 nummer 10 geven:

'Borstrok, wit en donkerblauw gestreept, met korte of lange mouwen, te dragen op het blote lijf, zowel onder het hemd als onder de boezemen. Het dragen van de gestreepte borstrok is niet verplicht voor de muzikanten en de machinist-leerlingen'.

Het frokje met dubbele borst en lange mouwen behoorde tot de eerste uitrusting van de jongens en de zee miliciens die voor het eerst in dienst kwamen. Dit om ziekte te voorkomen onder hen, die niet gewend waren een open hemd te dragen.

De jongens probeerden echter zo spoedig mogelijk het andere frokje te bemachtigen om dan als ouwe jongens te kunnen passagieren. Bij de ouderen, kwartiermeesters en baantjesgasten, zag men het jaeger ondergoed dragen, dat de oude botten beter warm hield. Op het zichtbare gedeelte was dan een vaste borstlap genaaid. Een losse borstlap werd in de winter soms over de blauw wollen trui gedragen, die aan de wal niet zichtbaar mocht zijn. Bij Koninklijk besluit van 7 juli 1938 werd de witte borstrok (borstrok met korte mouwen, de hals en de uiteinden der mouwen voorzien van een blauwe bies) ingevoerd als tropentenuue, De borstlap werd in de tropen officieel ingevoerd om gedragen te worden onder het witte hemd in stede van de, sindsdien gestreept genoemde, borstrok. Deze borstlap was bij Koninklijk besluit van 13 juni 1911 toegestaan voor gebruik tussen de keerkringen in stede van de borstrok. De borstlap was van voldoende grootte en van dezelfde stof vervaardigd als de borstrok.

Na de evacuatie van het vlootpersoneel in 1940 had men in het Verenigd Koninkrijk moeite om f rokjes te doen vervaardigen en ging men ook buiten de keerkringen over tot het verstrekken van de gestreepte borstlappen.

De tweede wereldoorlog is dus de oorzaak dat het frokje geheel verdwenen is. Enige bepalingen betreffende het aantal zichtbare strepen van het frokje of de borstlap heeft nooit bestaan. Dat zou ook niet mogelijk geweest zijn in verband met het verschil in snit van de beide frokjes.

De laatste jaren heeft de burgerkleding een zogenaamd Dorus truitje gekend, dat geïnspireerd was op de Dorus-figuur van de bekende artiest Torn Manders, die optrad in een frokje met dubbele borst en lange mouwen. De oude marine sporttenuue, ook voor de adelborsten, bestond uit een frokje en witte sportbroek. Vele adelborsten prefereerden het frokje als onderkleding boven de verstrekte flanellen hemden, hetgeen overigens verboden was. Of het frokje ouder is dan 1877 is nog niet bekend. De baaien hemden waren toen hoger gesloten en een eventueel gedragen frokje is op foto's dan ook niet zichtbaar. De plunje verstrekking van de schepelingen van 1867 en eerder vermeldde merkwaardig genoeg wel onderbroeken, maar geen borstrokken, in tegenstelling tot die van de mariniers die blauw baaien borstrokken verstrekt kregen. Wel werd reeds aan het einde van de 18e eeuw, internationaal, breed gestreepte truien gedragen, rood-wit dan wel blauwwit.

De Franse marine kent nog steeds een borstrok met smalle blauwe strepen, terwijl de Russische marine een op het Nederlands frokje gelijkende borstrok draagt.

Met de afschaffing van de borstlap verdwijnt de laatste herinnering aan dit voor de Koninklijke marine zo typische kledingstuk.

Madame, ziet u het rode knopje?

Het was 2010 en ik was met mijn man op vakantie in Zuidwest- Frankrijk. We hadden ergens geluncht en ik wilde naar het toilet. Langs de kant van de weg stond een zelfreinigend toilet. De deur stond open en ik naar binnen. Ik deed de deur dicht en... alle sproeiers gingen aan, van boven en opzij! Ik dacht: ik doe de deur weer open, maar dat lukte niet. Ook mijn man kreeg het van buitenaf niet voor elkaar. Aan de overkant was een kraampje waar hij hulp ging vragen. Na een minuut of tien hoorde ik loeiende sirenes. Ik dacht: er is vast wat gebeurd.

Maar wat bleek: dat was voor mij! Ze keken eerst of ze ergens naar binnen konden komen. Toen zei een brandweerman: "Madam, où est le baton rouge?" Ik stond op het enige droge plekje wat er nog was. En wat zat er achter mijn rug? Juist, een rood knopje.... Gelukkig konden ze er wel om lachen. Maar ik durf dus nooit meer in een zelfreinigend toilet te gaan.



Maandag 26 mei 1952 Aankomst Den Helder.

Op de voormiddag stomen beide fregatten de Buitenhaven in. De Van Zijll kiest ligplaats D en De Zeeuw meert langs zij haar af.

De schepen worden weer ingedeeld bij smaldeel 5.

Smaldeel 5 SDLCDT CDR F.T.Burghard.

vliegkampschip Hr.Ms.Karel Doorman, vlaggenschip.
torpedobootjager Hr.Ms.Everts en
fregatten Hr.Ms.Van Zijll en De Zeeuw.
onderzeeboten Hr.Ms.Zwaardvis en 024.

Maandag 17 juni 1952 Vertrek Den Helder.

De torpedobootjager en de beide fregatten kiezen op de voormiddag zee en maken vervolgens contact met het vlaggeschip en de twee onderzeeboten die intussen vanuit Rotterdam zijn vertrokken.

Het smaldeel gaat deelnemen aan de geallieerde vlootoefening "Castenets" die de vloten van de landen van

de Westerse Unie van 18 tot 26 juni gaan houden.

Het doel van deze oefening is het toetsen van de oorlogsorganisatie van het Kanaalcommando en het beoefenen van oorlogsoperaties op het gebied van handels bescherming en mijnen-oorlog, waarbij speciaal de bescherming van de zeewegen in het oostelijk deel van de Atlantische Oceaan, Het Kanaal en de Noordzee in praktijk zal worden gebracht. Deelgenomen wordt door circa 250 oorlogsschepen en hulpschepen en meer dan 400 vliegtuigen van Groot Brittanie, Frankrijk, Denemarken, Noorwegen, Portugal, Canada en Nederland.

Naast het smaldeel wordt door Nederland deelgenomen met 12 mijnenvegers, het fregat Hr.Ms.Marnix en het radarinstructieschip Hr.Ms.Soemba.

In een periode van acht dagen wordt het smaldeel en haar bemanningen danig op proef gesteld. Los van het doel van deze oefening, wordt tevens bereikt dat eenheden van verschillende nationaliteiten leren samenwerken onder vaak moeilijke omstandigheden.

"Castenets" wordt gevolgd door een zomerreis van het smaldeel die deze keer niet naar het zonnige zuiden, maar naar het in deze tijd van het jaar dikwijls ook zonnige noorden leidt.

Dinsdag 2 juli 1952 Aankomst Kopenhagen (Kobenhavn)

Via het Skagerrak en het Kattegat stoomt het Nederlandse smaldeel de Sont in en meert vervolgens af langs de Langeliniekaai in Kopenhagen.

Een dag na aankomst wordt op de kade onder het toezicht van het beroemde beeldje "Lille Havfrue (kleine zeemeermin)" door de Doorman een bierparty ("asfaltbal") gehouden. Overal op de

kade staan grote balies vol met vaderlands gerstenat verscholen tussen grote klompen ijs om de zaak koel te houden, want de temperatuur is fors gestegen. Vanaf de Doorman schalt uit een groot aantal luidsprekers vrolijke dansmuziek over de kade.

Het wordt een zeer geanimeerd feest waaraan door de bemanning van De Zeeuw enthousiast wordt deelgenomen.

De bemanningen van de Nederlandse schepen worden buitengewoon gastvrij ontvangen door de bewoners van Kopenhagen. Een aantal van hen brengt ook een bezoek aan Nyhavn, de kade met nogal twijfelachtige reputatie maar met een grote aantrekkingskracht! Kopenhagen is een fijne stad, levendig, "hyggelig" gezellig, frivool en gedurft. Een moderne stad waar baanbrekende ideeën worden geboren, maar waar per traditie nog elke dag met veel vertoon voor het paleis Amalienborg het wisselen van de wacht plaats vindt.

Natuurlijk wordt ook het 130 jaar oude Tivoli bezocht. Er bevinden zich in deze tuin van plezier vele ontspanningsmogelijkheden zoals een pretpark, theater, openluchtconcerten, eetgelegenheden en vele ølhusen (bierlokalen).

Donderdagmorgen bezoeken opvarenden van het vliegekampschip de beroemde Carlberg bierbrouwerij. Kennelijk hebben zij te veel gerstenat tot zich genomen, want de excursie loopt iets uit de hand.

's Middags bezoeken de bemanningsleden van de fregatten de even beroemde Tuborg bierbrouwerij. De directie daarvan is blijkbaar ingelicht door de concurrent, want iedere bezoeker mag slechts één glas bier nuttigen. Daarop worden door de Jannen de op de tafels geplaatste Deense en Nederlandse vlaggetjes alle halfstok gehangen. Dat is zelfs de Denen te gek, zij heffen de tijdelijke rantsoenering op! De stemming neemt daarna toe tot ongekennde hoogte! Kortom, Kopenhagen is een alles biedende stad, in vele opzichten te vergelijken met Amsterdam.

Vrijdag 5 juli 1952 Vertrek Kopenhagen.

Aan alles komt tenslotte een eind en op de voormiddag stoomt het smaldeel de Sont uit het Kattegat in. Vervolgens wordt via het Skagerrak de Noordzee bereikt. Onderweg worden de oefeningen hervat!

Zaterdagmorgen stoomt het smaldeel de Skudesnesfjord in Noorwegen binnen en gaat daar voor anker. Maandag op de dagwacht worden de ankers gelicht en vervolgens koers gezet naar Nederland.

Aan boord van De Zeeuw is een vreemd soort loomheid over de bemanning gekomen. Zij hebben de afgelopen maanden nogal gevaren en iedereen hunkert naar het zomerverlof dat nu voor de deur staat. Er wordt over bijna niets anders gepraat dan over de plannen die een ieder heeft.

Dinsdag 9 juli 1952 Aankomst Den Helder.

Als De Zeeuw op haar vertrouwde plaats afmeert, breekt een periode van betrekkelijke rust aan. Over een paar dagen gaat het grootste deel van de bemanning met zomerverlof en blijft alleen de kernbemanning aan boord.

Smaldeel 5 SDLCDT CDR F.T. Burghard.

torpedobootjagers	Hr. Ms. Banckert (vlaggeschip) en Van Galen,
fregatten	Hr. Ms. Van Zijll en De Zeeuw.
onderzeeboten	Hr. Ms. Zwaardvis en Zeehond.

Het smaldeel zal gaan deelnemen aan een grote oefening in Atlantisch verband "Mainbrace". Aan deze oefening, die zal worden gehouden van 13 tot 26 september in het noordoostelijk gedeelte

van de Atlantische Oceaan en de Noordzee, wordt deelgenomen door meer dan 160 schepen van acht NAVO-landen, variërende van grote slagschepen tot de kleinste ondiepwater-mijnenvegers. Nederland wordt vertegenwoordigd door de schepen van smaldeel 5, benevens een aantal mijnenvegers en squadrons van de MLD. De schepen van het smaldeel zullen verspreid over de verschillende eenheden gaan deelnemen aan diverse facetten van deze oefening.

Maandag 8 september 1952 Vertrek Den Helder.

Beide fregatten stomen de haven van Den Helder uit en in de Noordzee aangekomen gaan zij in opmars naar Rosyth, Schotland.

Woensdag 10 september 1952 Aankomst Rosyth.

De Zeeuw en de Van Zijll lopen op de voormiddag de Firth of Forth in en meren enige tijd later af op de boeien bij Rosyth.

Na vastwerken wordt gelegenheid gegeven tot passagieren. Een aantal opvarenden gaat per trein naar Edinburgh.

Op de Rosyth Naval Base zijn door de Royal Navy sportterreinen beschikbaar gesteld.

Zondag op de achtermiddag maken de fregatten los en stomen vervolgens de Firth of Forth uit om daadwerkelijk deel te gaan nemen aan de NAVO-oefening "Mainbrace". Zij hebben opdracht gekregen gesignaleerde onderzeeboten op te sporen en te vernietigen. Als dat is gelukt worden zij ingedeeld bij een escortegroep om een aantal schepen te konvooyeren. Donderdag 18 september zijn de twee Nederlandse fregatten weer terug bij Rosyth.

Vrijdag 19 september 1952 Vertrek Rosyth.

Op de achtermiddag verlaten De Zeeuw en de Van Zijll Rosyth en stomen de Firth of Forth uit de Noordzee in. Opnieuw wordt intensief geoefend met oorlogsschepen van diverse nationaliteit. Hoewel het slechte weer gedurende de oefeningen in vele gevallen een ongunstige invloed uitoefend op het functioneren van zee- en luchtstrijdkrachten, is het resultaat bevredigend. Donderdag de 25e verlaten de schepen van het Nederlandse smaldeel het NAVO-verband en stomen in formatie door het Skagerrak naar Göteborg.

Donderdag 25 september 1952 Aankomst Göteborg, Zweden.

Het smaldeel stoomt op de achtermiddag via de Alvsborgsfjord de Göta Alv in en meert te 15.30 uur plaatselijke tijd af langs de Skeppbrökaj; De Zeeuw traditiegetrouw langs zij de Van Zijll!

Vrijdag wordt een aantal korporaals en manschappen op het stadhuis uitgenodigd waarbij verversingen worden aangeboden. Bovendien worden de opvarenden van het smaldeel uitgenodigd voor een dansavond. De onderofficieren worden door hun collega's van de Svensk Underofficer Klubb uitgenodigd voor een diner en een gezellige avond.

Zaterdag worden er enige sportwedstrijden gespeeld tussen de schepen onderling en tegen Zweedse clubs. Verder zijn er bustochten georganiseerd in Göteborg zelf en de omgeving van de stad. Zo bestaat de mogelijkheid de vele bezienswaardigheden van de stad en het fraaie natuurschoon in de omgeving te bekijken.

Opvarenden in uniform kunnen gratis gebruik maken van het openbaar vervoer.

Een nadeel is dat de prijzen in Zweden aanzienlijk hoger zijn dan in Nederland.

Zondag tenslotte worden de schepen opengesteld voor het publiek.

Maandag 29 september 1952 Vertrek Göteborg.

Te 10.00 uur ontmeren de schepen en stomen langzaam de Gota Alv uit. Eenmaal in het Kattegat vangen de oefeningen weer aan. Aan boord van De Zeeuw wordt aandacht besteed aan het maken van bestekken en "boeitje pikken", de man overboord procedure. Verder wordt het noodsturen en droge anker oefeningen intensief beoefend.

Zo oefenend stoomt het smaldeel naar Nederland.

Vrijdag 3 oktober 1952 Aankomst Den Helder.

De bovenwaterschepen van het smaldeel lopen achtereenvolgens de haven binnen en meren af.

Maandag 20 oktober 1952 Uitdienststelling.

De Zeeuw wordt om 10.00 uur uit dienst gesteld. Er stort zich een lawine van overplaatsingen uit over het schip. Ook Chéri, de sloopshond, ontkomt daar niet aan. Naar alle waarschijnlijkheid is hij meegenomen door dezelfde matroos die hem destijds in Napels aan boord heeft gesmokkeld ! Ook schrijver dezes wordt overgeplaatst.

Het fregat gaat in groot onderhoud bij de Rijkswerf te Willemsoord. Ook de accommodatie zal worden verbeterd en dat is nodig!

Het kleine groepje toezichhoudend personeel wordt geplaatst aan boord van het wachtschip Hr.Ms. Hertog Hendrik, dat aan de Buitenhaven ligt afgemeerd.



Dinsdag 11 mei 1954 Indienstelling.

De Zeeuw heeft inmiddels de Rijkswerf verlaten en ligt afgemeerd langs de steiger tegenover de Atjehloods.

Gedurende een "Alle Hens" wordt het schip weer indienstgesteld door de tijdelijke commandant LTZ1 F.Steinmetz. Tegelijkertijd wordt het schip ingedeeld bij smaldeel 5.

Smaldeel 5 SDLCDT CDR S.den Boeft

torpedobootjagers Hr.Ms.Evertsen(vlaggenschip) en Kortenaer.
fregatten Hr.Ms.De Zeeuw en Van Amstel,
onderzeeboten Hr.Ms.Zeeleeuw en Zwaardvis.

Maandag 17 mei 1954 Vertrek Den Helder.

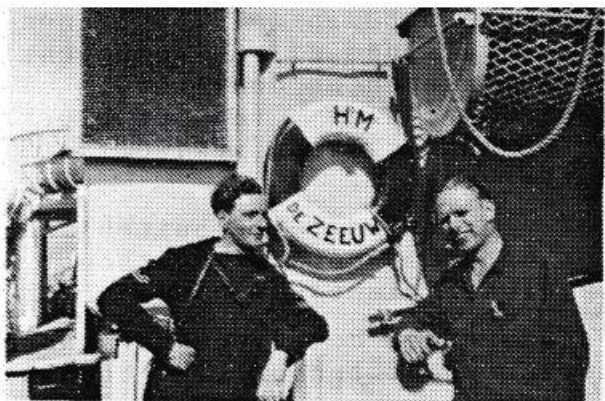
Te 16.00 uur vertrekken het vlaggenschip en beide fregatten vanuit De Helder naar de Noordzee.

Op dinsdag wordt rendez-vous gemaakt met de Zwaardvis waarna oefeningen volgens weekprogramma worden gehouden. Na afloop daarvan stomen de schepen in formatie naar de Pentland Forth tussen de Orkney eilanden. Zij gaan daar ten anker.

Donderdag worden de ankers gelicht en vervolgens stomen de schepen door de Pentland Firth op naar Noord Ierland. Het weer is zwaar bewolkt en heilig. Gedurende de dag worden oefeningen gehouden. Na afloop daarvan stomen de schepen door The Minch(tussen de noordwestkust van Schotland en de Hebriden) en vervolgens door de Inner Sound en de Sound of Sleat. Daarna

koersen de schepen door de Tیره Passage en de Atlantische Oceaan naar de Lough Foyle, Noord-Ierland.

Vrijdag 21 mei 1954 Aankomst Londonderry.

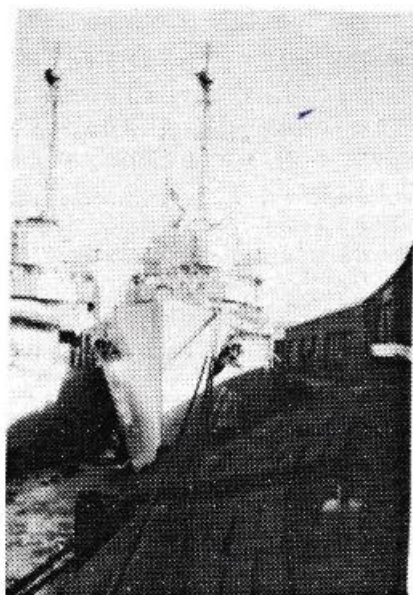


Kpelmnt v-d.Griend en elmnt 1 Smit blazen even uit.

Londonderry 21-29 mei 1954



Het smaldeel stoomt op loodsaanwijzing naar Londonderry en meren vervolgens te 11.00 uur af aan de kade. De volgende dag meert ook de, uit Nederland aangekomen, Zeeleeuw in de haven af. De Kortenaar zal aanstaande dinsdag arriveren.



De Zeeuw langsij de Van Amstel. LTZ1 Steinmetz. 's Middags wordt gepavoiseerd ter gelegenheid

De komende dagen zullen diverse onderzeebootbestrijdingsoefeningen worden gehouden, georganiseerd en gedirigeerd door de hier gevestigde Joint Anti-Submarine Training School.

Gedurende het verblijf in Londonderry blijkt het niet mogelijk voor de bemanningen voetbal-wedstrijden en bustochten te organiseren. Bekendmakingen worden uitgegeven omtrent recreatiemogelijkheden te Londonderry, terwijl de gebruikelijke waarschuwingen om zich niet te mengen in de Ierse kwestie op het publicatiebord verschijnen.

Zaterdag 29 mei 1954 Commando-overdracht .

Na koffiedrinken neemt de uit Nederland overgekomen LTZ1 Baron van Asbeck het commando over Hr.Ms. De Zeeuw over van LTZ1 Steinmetz. 's Middags wordt gepavoiseerd ter gelegenheid van een bezoek van de hertogin van Kent aan HMS Eagle.

Vrijdag 4 juni 1954 Vertrek Londonderry.

Terwijl de onderzeeboten tegen het middaguur vertrekken, verlaten de bovenwaterschepen Londonderry op de achtermiddag. De Zwaardvis stoomt individueel op naar Rotterdam, terwijl de overige schepen door North Channel naar het Bar-lichtschip bij Liverpool varen.

Zaterdag 5 juni 1954 Aankomst Liverpool.

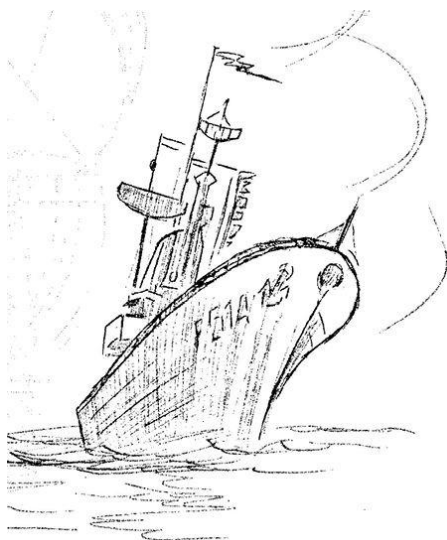
Via de Mersey River schutten de schepen van het smaldeel door de grote zeesluis van Liverpool. Vervolgens meren de fregatten en de Zeeleeuw af in het Trafalgar Dock en de torpedootjagers in het Victoria Dock.

Na het afmeren klinkt al spoedig het signaal "sloep naar de wal" en een aantal opvarenden van De Zeeuw gaat de stad verkennen.

Voornamelijk door de zorgen van de vereniging "Liverpool-Amsterdam" is voor de bemanningsleden van het smaldeel een uitgebreid amusementsprogramma opgesteld. Zo is een aantal dansgelegenheden gratis toegankelijk en zijn er enige bustochten georganiseerd.

De Liverpool Corporation zorgt er voor dat opvarenden in uniform gratis gebruik mogen maken van het openbaar vervoer en tenslotte ondervinden de Nederlandse marinemannen in ruime mate gastvrijheid van ingezetenen van Liverpool.

WORDT VERVOLGD



Kroniek van de varende visser (3)

Geacht visboertje, Hierbij Uw antwoord op de vragen door U in de vorige aflevering-van de scheepskrant. Het soort aas dat we aan boord kunnen gebruiken is tamelijk gevarieerd.

Meestal vissen we met vlees, ons welwillend afgestaan door de bottelier.

Vlees moet wel aan de voorwaarde voldoen dat het goed mager moet zijn en donkerrood.

Jammer genoeg bijt het zeewater het bloed er erg vlug uit waardoor de vangstmogelijkheden aanmerkelijk verminderen.

Een andere aasmogelijkheid is gezouten spiering, een heel goed aas wat we maanden kunnen bewaren. Wel in een ijskast indien mogelijk.

Dit aas is te koop in iedere zichzelf respecterende hengelsportzaak vlak bij de kust.

In Weymouth kunnen we verscheidene aassoorten kopen. De eigenaar zal U gaarne voorlichten omtrent de vangstmogelijkheden met welk soort aas. Verder natuurlijk stukjes vis.

Nu de wintermaanden voor de deur staan komt de kabeljauw en gul weer naar de kust.

Om deze vissen te verschalken kunnen we als aasoort het beste de gezouten spiering gebruiken.

Verder kunnen ze gevangen worden met een lepel, een soort blinker ter grootte van het komvormige deel van een lepel met daarin een gat waardoor de haak zit. De manier van vissen bij deze methode is als het spinnen op baars.

Ondanks .dat het reeds kouder wordt kunnen we nog vissen op makreel alhoewel de grote jagende scholen praktisch verdwenen zijn naar het warme zuiden, zijn zij te vangen met alle voorhande aassoorten en met een blinkertje, of de verenpaternoster. Een verenpaternoster is een lijn voorzien vso meestal, zes haken waar omheen gekleurde veren zijn bevestigd. Zitten we in een grote schol makrelen, dan is een volle bezetting van een paternoster geen bijzonderheid.

Voor wat betreft de diepte waarop gevist racet worden zijn praktisch geen richtlijnen te geven.

Meestal vissen we echter op de bodem.

Vissen we echter met spinners en lepels, dan ligt het anders, want dan moeten we slepen.

Voor makreel vissen we een paar meter onder de oppervlakte, kabeljauw en gul vlak boven de bodem. Vissen we op geep, dan moeten we zweven aan dé oppervlakte met als aas bij voorkeur spiering. De hoeveelheid lood dat we moeten gebruiken hangt af van de zee.

Bij doodtij is 50 gram ruim voldoende. Stroomt het water erg, dan gebruiken we zoveel lood tot ons snoer strak staat zodat we de. aanbeet direct voelen.

Bij vissen op kabeljauw, gul, makreel en geep kunnen we het snoer gewoon in zee laten en is het niet nodig om steeds in te gooien. Ik hoop Uw vragen naar voldoening te hebben beantwoord.

Goede vangst...

Bron: Dagregister - 3e jaargang zeevang 11 Nr. 5

Passagiers als vracht....

Het is dit jaar precies 45 jaar geleden dat s.s. "Statendam" voor de eerste maal een bezoek bracht aan Curacao. De 23.000 ton metende "Statendam" was in grootte het tweede schip van de Nederlandse koopvaardijvloot. In januari 1957 hield zij met volledig succes haar technische proefvaart. Tijdens de officiële proeftocht doopte H.K.H. Prinses Beatrix het schip. De Statendam behoorde tot de Holland Amerika lijn en was het vierde schip van deze maatschappij dat deze naam droeg. 6 Februari 1957 vertrok het schip uit Rotterdam met bestemming New York. Van daaruit vervolgde zij haar eerste reis naar Zuid-Amerika en West-Indie. Haar eerste cruise door de Caribbean duurde 17 dagen.

Bij aankomst op Curacao meerde het schip af in de Caracasbaai om te bunkeren. De "Statendam" trok destijds veel bekijks. Met haar lengte van 176 meter, breedte van 24 meter en accommodatie voor 500 passagiers zou zij volledig in het niet vallen bij de huidige moderne cruiseschepen zoals bv de "Adventurer of the Seas" dat het komend seizoen regelmatig Curaçao zal aandoen. Dit varend paleis heeft een lengte van 311 meter en een breedte van 48 meter. Op het 14 dekken tellende schip kunnen 3114 toeristen en 1176 bemanningsleden worden gehuisvest. De "Adventurer of the seas" behoort tot de grootste passagiersschepen ter wereld voor wat betreft accommodatie.

De kapitein van de Royal William, met aan boord 7 passagiers, was in 1833 de voorloper van alle latere zeelieden die bezeten waren van de droom om de wreedste zee ter wereld snel over te steken als op een vliegend tapijt, in een drijvend paleis.

Stoom maakt de mens in de tweede helft van de negentiende eeuw ineens onafhankelijk van de wind als voort-stuwingsmiddel. In 1811 bevoer de "New Orleans" als eerste stoomschip de Mississippi. Op de Hudson vervoerden stoomschepen van 1000 ton op de vaart naar Albany gewoonlijk 600 passagiers in een stijl die al wat op luxe begon te lijken. In Europa staken passagiers- en vrachtstoomschepen het Kanaal, de Ierse Zee en de Oostzee over en begonnen zij dienst te doen op de Middellandse Zee. In augustus 1833 was het de **Royal William** die als eerste vaartuig met behulp van vrijwel alleen de nieuwerwetse stoommachine de Atlantische Oceaan overstoomde en de 4.000 km van Nova Scotia naar Londen in iets minder dan een maand aflegde.

De passagierslijst bevatte slechts zeven passagiers, die elk 20 dollar betaalden (wijn niet inbegrepen). De lading was al even onaanzienlijk en bestond onder meer uit een harp en een collectie opgezette vogels in een kist die naar Londen werden gestuurd om als "Canadese curiositeiten" te worden verkocht. De voornaamste vracht aan boord bestond uit 324 ton goede steenkool uit Nova Scotia, want niemand wist precies hoeveel brandstof nodig was om op deze volstrekt nieuwe manier de Atlantische oceaan over te peddelen.

Het leven op de laatste grote zeilschepen was nogal gemoedelijk. De reizen duurden vaak maanden, maar ook de passagiers waren daarop voorbereid. Zij vermaakten zich met spelletjes, handwerken en het opvoeren van toneelstukjes. Er werd grote waarde gehecht aan goed eten en drinken op die lange reizen. Het menu op de zeilschepen was eenvoudig maar degelijk. Nederlandse zeilschepen met passagiers hadden niet zelden een melkgevende koe aan boord. Kippen, varkens en goedkope schapen uit Australië behoorden ook vaak tot de levende have aan boord van de zeilschepen.

Anders werd het leven op de laatste grote zeilschepen met het losbarsten van de emigratie naar Amerika. Miljoenen berooide mensen uit alle delen van de oude wereld zochten zich voor een appel en een ei een schamel plekje als “steerage” op de zeilschepen. “Steerage” werd de benaming voor de miljoenen emigranten die voor een prijs van 30 tot 35 dollar als tussendekpassagier de oceaan overstaken. Van de “steerages” werd verwacht dat zij voor hun eigen proviand zorgden. Tussen 1840 en 1860 werden er bijna 4 miljoen Europeanen als emigrant naar Amerika vervoerd. De sobere inrichting en geringe afmetingen van de luxe hutten op de Britannia brachten Charles Dickens, die in 1842 op het schip meevoer, ertoe de zijne te beschrijven als een *“volslagen onbruikbare en intens belachelijke doos”*. Zijn bed, schreef hij, was net een boekenplank. *“Nooit is er iets kleiner gemaakt om in te slapen, behalve dan een doodskist”*

Samuel Cunard, de oprichter van de Cunard Line in 1839, was één van de grote pioniers van de trans-Atlantische stoomvaart. Evenals de Amerikaan *Edward Knight Collins* had hij al snel begrepen welke mogelijkheden de reis van de Royal William bood en had hij al snel gehandeld om die mogelijkheden te realiseren. Terwijl Cunard aan zijn imperium bouwde, daagde Collins hem stoutmoedig uit door niet alleen regelmatige overtochten te bieden, maar ook een vorstelijke service. *Charles Parsons*, een ingenieur en geniaal uitvinder, zorgde voor de onvoorstelbare kracht die nodig was om de grote oceaanstomers met grote snelheid over zee voort te bewegen. Gedrieën legden deze mannen de grondslag voor het Gouden Tijdperk van de passagiersschepen.

Terwijl Cunard het idee van de oceaanstomer uitvoerbaar had gemaakt, was het Collins die het in een luxe product veranderde. In 1852 vervoerden de schepen van Collins 4306 passagiers en die van Cunard 2969.

“Tussendeks bevinden zich mannen en vrouwen, maar in de tweede en eerste klasse heetten de passagiers Dames en Heren” en *“Het is moeilijk zich zieliger mensen voor te stellen onder nog mensonterender omstandigheden”*, schreef Robert Stevenson in 1879 nadat hij de situatie tussendeks tijdens een Atlantische overtocht in ogenschouw had genomen. In de wereld van de grote passagiersschepen namen de dames en heren de meeste plaats in. De tussendekpassagiers werden als vracht bijeen gestouwd. Voor iedere passagier die rijk genoeg was om zich een luxehut in de betere klassen te veroorloven, waren er vijf tussendeks. Nagenoeg alle tussendekspassagiers waren emigranten. Na 1870 gaf de Britse regering opdracht tot verbeteringen, maar zelfs daarna waren er op veel lijnschepen nog maar twee toiletten per 100 passagiers en waren de stapelkooien vaak nauwelijks een halve meter breed.

Toen de grote emigratiegolf voorbij was, veranderde de situatie. De onderste ruimen van de schepen werden opgeknapt, zodat minder passagiers met meer comfort konden reizen. Het gehate “tussendeks” werd vervangen door “derde klasse” of “toeristenklasse”.

In de grimmige werkelijkheid bleek herhaaldelijk dat de oceaanstomers bijzonder kwetsbaar waren, iets wat op de meest afschuwelijke wijze werd aangetoond toen in de nacht van de 14e april 1912 de Titanic ten onder ging waarbij 1503 mensen omkwamen nadat het schip met een ijsberg in aanvaring was gekomen.

Op het hoogtepunt van hun bestaan voerden tientallen reusachtige luxe lijnschepen de vlag van meer dan 20 koopvaardijvloeden en staken schepen regelmatig in minder dan 5 dagen de Atlantische Oceaan over. Terwijl de Royal William slechts een handjevol passagiers aan boord had, vervoerden de grote lijnstomers in de jaren 30 van de vorige eeuw als regel meer dan 2.000 betalende passagiers op elke reis die onderweg werden verzorgd, gevoed en vertroeteld door 1.200 bemanningsleden.

Het einde van de tweede wereldoorlog betekent in feite ook het begin van het einde van het ouderwetse stoomschip op de Atlantische oceaan.

Het vliegtuig begint definitief het pleit te winnen. De brug over de oceaan is een luchtbrug geworden.

De grote oceaanstomers hebben een nieuwe bestemming gevonden. Als cruiseschepen vormen zij eilanden van ontspanning voor de in de eeuw van ruimtevaart door zoveel nieuwe zorgen en verplichtingen geplaagde mens. Voor dat doel lopen er passagiersschepen van de helling. Het zijn varende hotels, waarop airconditioning, bad, douche, gezellige hut en goede verzorging een vanzelfsprekendheid zijn. Comfort is voor de moderne reiziger een voorwaarde voor het verkennen van de wereld. De passagiersvloot richt zich op de reiziger zonder haast en zonder bepaalde bestemming. Varen is recreëren geworden.

Bron: Jack Schellekens – Curaçao



HERINNERINGEN AAN HET INDIE VAN VOOR 1942 (DEEL 4)

"Bij de tweede gongslag voor het eten moesten we achter onze stoel staan"

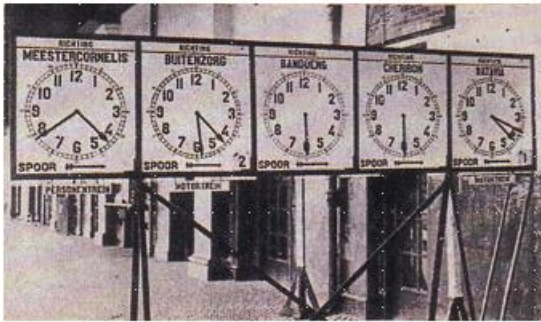
Boy: 'Ik ben opgegroeid op een koffieplantage even boven Malang. Daar ben ik mens geworden. We hadden een prachtjeugd, mijn broer, mijn zuster en ik: we hadden eigen paarden en boten, en toen we vijftien waren ieder ons eigen huis. Dat hadden we zelf van boomstam-men gebouwd, en daar voelden we ons heel gelukkig.

De plantage was onvoorstelbaar groot: als je 's ochtends om zes uur langs één kant met je paard wegreed, was je 's middags om vier uur pas langs de andere kant weer thuis. Onze burens woonden zo ver weg, dat we daar ook te paard naartoe gingen. We hadden veel vrijheid, maar dat wil niet zeggen dat we niet streng werden opgevoed. Als we geroepen werden voor het eten moesten we na de eerste gongslag boven zijn en bij de tweede gongslag achter onze stoel staan. Als ik het eten niet lekker vond zorgde ik er voor dat ik van tafel werd gestuurd: dan moest ik naar het bijgebouw, waar "kokkie" at, en dan kreeg ik van haar allemaal dingen die ik wel lekker vond: gebakken pisang, kip of een stuk spekkoek. Van de babu kreeg ik weleens wat geld toegestopt: een kwart cent om een ei van te kopen of wat. snoep. Overdag speelden we met de kinderen uit de kampong in de kali (rivier); dan klauterden we op een pisangstam en peddelden daarmee op en neer.

Een ander spelletje was vruchten stelen. Thuis hadden we schalen vol rijpe manga's en ananassen, maar als je het uit de tuin van een ander plukte liep je kans een pak slaag te krijgen en daardoor smaakte het lekkerder.'

"Er bestond geen leuker uitje dan een dagje naar Surabaya gaan"

Trude: 'We hebben een tijd in het Bantamgebied, aan de Westkust van Java gewoond. Dat was vlakbij een cacaoplantage, waar het wemelde van de giftige slangen. Ik zal nooit vergeten dat ik op een dag naast mijn zusje, die in de box lag, op het gras zat te spelen toen mijn moeder heel kalm van haar stoel opstond en zachtjes tegen me zei: 'Trude, kom eens hier.' Ze pakte me bij de handen met haar andere hand haalde ze mijn zusje uit de box. Ze trok me bij de box weg en zei: 'Kijk eens om naar die boom?' Toen zag ik aan een tak, vlak boven de box, een klein groen slangetje hangen. Sinds die dag ging mijn vader iedere avond met een klewang (mes) onze slaapkamers langs om onder de bedden te kijken of er geen slangetje lag. Ook de galerij, de bijgebouwen, de badkamer, WC en voorraadkamers werden geïnspecteerd. Gelukkig verhuisden we niet lang daarna naar Buitenzorg, het tegenwoordige Bogor.



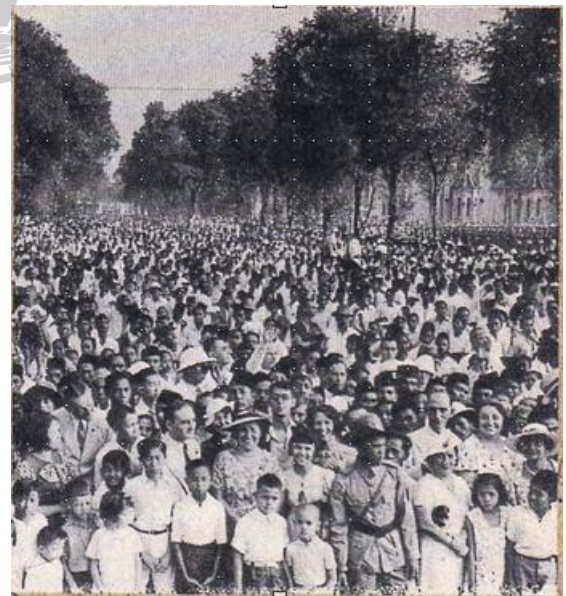
Perron in Surabaya

Maar de fijnste tijd heb ik in Malang gehad, op Oost-Java. Daar woonden we in mijn bakvistijd en er bestond geen leuker uitje dan een dagje naar Surabaya gaan. Daar heerste een veel lossere sfeer dan wij gewend waren; het was een marinestad en dat gaf die stad iets frivools. Zoals je in Nederland een 'dagje naar Amsterdam' gaat, zo ging je vanuit Malang een 'dagje naar Surabaya'. Mijn moeder liet er altijd kleren maken. We zorgden dat we er al 's ochtends vroeg waren: dan gingen we regelrecht naar de

pasar, waar de naaistertjes zaten. Daar zochten we stoffen uit en deden onze bestelling - daarna gingen we de stad in. Aan het eind van de middag konden we de bestelde kleren dan komen ophalen: broeken voor mijn broer en jurken voor ons. Je versleet er veel - door de hitte moest alles vaak gewassen worden - dus kregen we steeds nieuwe kleren.'

"Alle officieren droegen een zwart gala-tenu met gouden knopen en tressen"

Mieke: 'Bandung was een garnizoensstad. Ons huis stond achter de Riouwstraat, waar veel officieren woonden. Aan het eind van de Riouwstraat lag het vijftiende bataljon: grote kazernes, van waaruit vertrokken werd als iemand met militaire eer begraven werd.. De hele stoet trok dan door die straat, op weg naar de militaire begraafplaats aan de andere kant van de stad. Dat gebeurde vaak: Zo'n twee, drie keer per maand. Dan hoorde je van verre dat omfloerste tromgeroffel. 'Daar gaat Jantje naar de bliksem toe', zongen wij als kinderen op die melodie. En dan ging je gauw kijken: het was voor ons zoiets als een optocht. Alle officieren droegen een zwart gala-tenu met gouden knopen en tressen; op hun hoofd zwarte kepi's met een grote witte pluim en een oranje kokarde middenvoor. De paarden waren ook allemaal met zwart omkleed - heel indrukwekkend. Als ik zo'n stoet gezien had, kon ik 's avonds niet slapen; dan hoorde ik nog steeds die grote trom nadreunen in mijn hoofd.



1934: Koninginnedag in Batavia

Er waren op feestdagen ook altijd militaire parades, op het terrein bij het Departement van Verkeer en Waterstaat - drie minuten lopen van ons huis. Op Koninginnedag bijvoorbeeld: dan speelden

ze prachtige kapelmuziek en de resident kwam de parade afnemen. Dat schouwspel van kleuren en muziek blijft je je leven lang bij.'

"Je raakte in de loop der jaren helemaal met de bedienden vertrouwd"

Trude: 'We zijn nogal wat keren verhuisd op Java en bij iedere verhuizing trokken de bedienden met ons mee. Ze waren gewoon familie van ons geworden. Mijn broer was het meest verknocht aan de 'djongos' (hoofd van de huishouding), de man van onze kokkie. Hij was behalve djongos ook wajangspeler, en dat fascineerde mijn broer bijzonder. De djongos kon er ook heel boeiend over vertellen, en hij nam ons vaak mee naar wajangvoorstellingen.

De babu ontfermde zich over de slaapkamers: ze trok om vijf uur 's middags de klambu (het muskietennet) dicht en stopte het goed in. Dan kon er geen muskiet meer in, en voor het geval er tóch nog eentje in zat werd er een 'sapu lidi' (klein bezempje) op je bed gelegd, om hem mee dood te meppen. En de babu legde natuurlijk ook een 'guling' in een verse sloop voor je klaar: zo'n langwerpige kussenrol, die je de hele nacht als een soort teddybeer tegen je aanklemde. Iedere Indonesiër (en ook vrijwel iedere Indische Nederlander) had er een - ik slaap er nog steeds mee!

Ik heb heel goede herinneringen aan onze babu, maar vooral ook aan kokkie, die 's middags lekkere maïskoekjes of pisang voor ons bakte, of iets leuks voor je meenam van de pasar. Daar ging ze iedere ochtend naartoe om inkopen te doen; ze kon heel goed afdingen en het geld dat ze overhield mocht ze zelf houden. Verder hadden we nog een 'kebon' (tuinman) en een vrouw voor de was ('babu-tjutji').



Het verblijf van de Gouverneur Generaal: Buitenzorg.

Alle bedienden sliepen in de bijgebouwen op het erf. Je raakte in de loop der jaren zo met elkaar vertrouwd, dat je het gevoel had elkaar al een leven lang te kennen. Als er een bediende ziek was, verzorgden we die net zoals we dat een familielid deden. Toen we in de oorlog naar een kamp moesten, ging kokkie het eerste half jaar mee. Daarna werd ze er uitgezet.'

"Je kon met de hele klas tegelijk verstoppertje spelen in die waringi-boom"

Willy: 'Bij het schooltje waar ik op zat stond een enorme waringi-boom met heel veel luchtwortels. Eigenlijk waren het twee waringi's, die aan elkaar vastgegroeid waren. Het was een gevaarte met de afmetingen van een schoollokaal - je kon er met de hele klas tegelijk inklimmen en

verstoppertje spelen. In de onderste holte was een laag stenen gemetseld. Als we met de jongens rovertje speelden, was dat muurtje de gevangenis. Dan moest je daarachter zitten en via de luchtwortels proberen te ontsnappen. Soms lukte dat: dan zette je je met een grote zwaai aan zo'n luchtwortel af en dan kwam je in de volgende holte - het 'vrije gebied' - terecht. Eigenlijk waren die spelletjes een soort heiligschennis, want de waringi is een 'heilige', boom, waarin geesten wonen. Het is ook een boom die je niet zomaar mag omkappen: daar moest eerst een 'selamatan', een rituele maaltijd, aan voorafgaan. Gebeurt dat niet, dan kunnen de houthakkers erop rekenen dat het kwaad hen vroeg of laat zal treffen.

Toen ik in 1950 met mijn moeder voorgoed naar Holland terugging, hebben we ook een selamatan gegeven. We hadden een Javaanse priester gevraagd om zijn zegen uit te spreken over het Indonesische volk. Ik weet nog precies wat wij hem lieten zeggen: 'Vrede voor de achterblijvenden. Vrede voor degenen, vriend en vijand, die overleden zijn in de oorlog. En vooral: heel veel geluk voor Indonesië, want dat beschouwen wij als ons moederland.'

En dat is ook zo - nog steeds: ik ben er geboren en opgegroeid, het is en blijft mijn moederland en als ik er meer als een Indische had uitgezien, was ik er zeker gebleven. Maar ik ben voor een Indische veel te groot. Dan zou ik op den duur door de bevolking niet volledig aanvaard zijn,'

"Ik zal nooit vergeten hoe de babu bij ons vertrek huilend 'nonja, nonja' riep"

Rita: "Ik ben mijn leven lang een 'gezonde eter' geweest - een beetje té gezond, misschien - en ik denk dat mijn jeugd in Indië daar veel mee te maken heeft. Mijn herinnering aan de eerste vijftien jaar van mijn leven bestaat uit één groot feest van geurige hapjes, drankjes en gerechten.



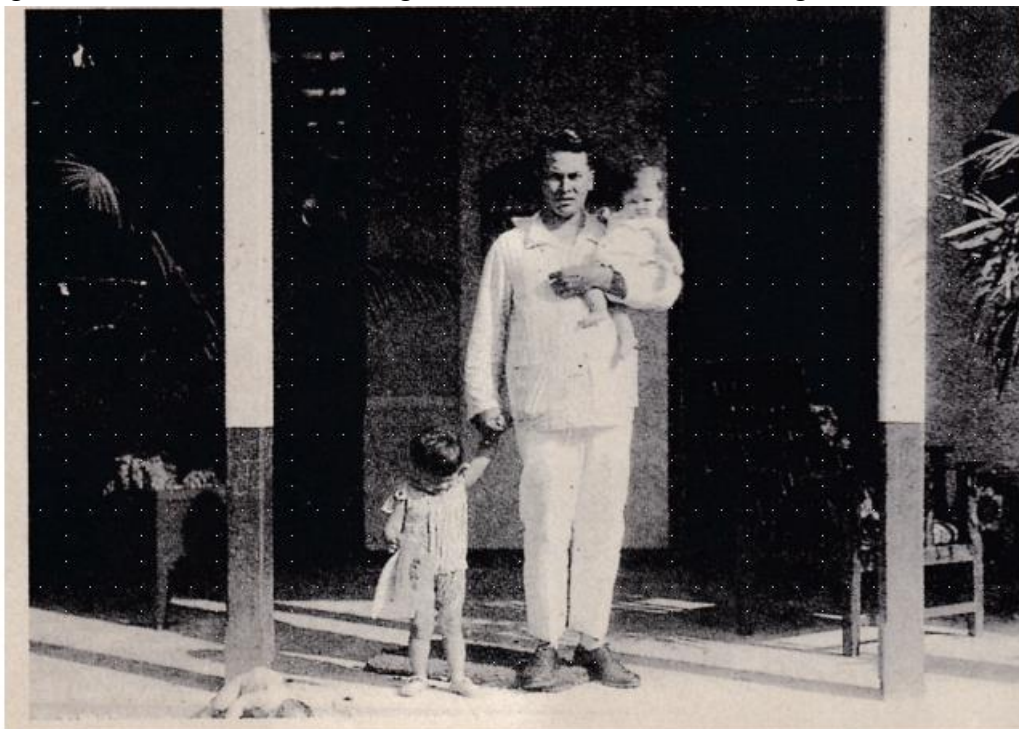
Batavia. Het voorlezen van een proclamatie.

Het begon al op de kleuterschool op Banka: daar kreeg ik iedere dag een flesje rozensiroop mee voor in de pauze. 's Middags bij theedrinken had de babu altijd lekkernijen gehaald, of anders kochten we iets van één van de venters die na de middagrust door de straat kwamen. 's Ochtends liepen ze er ook, met 'bubur ketam item': zwarte kleefrijst met een zoet klapper-sausje. 's Middags verkochten ze allerlei soorten katjang (pindakoeken) en 's avonds had je venters die langskwamen met een soort gestoomde kroketjes van meel: die at je dan, bestrooid met gemalen klapper, uit een pisangblad. Bij de thee kregen we ook weleens een soort zoete soep van klappermelk met stukjes pisang en pompoen - dat maakte kokkie. Tussen de middag aten we altijd Indisch en 's avonds Hollands; vaak erwtensoep, hutspot of iets anders met aardappelen. Het ontbijt bestond meestal uit brood met pindakaas, maar soms maakte kokkie ook wel nasi goreng. Als ik jarig was kwamen er de hele dag vriendinnetjes, ooms, tantes en vrienden van mijn ouders en dan werd er continu gegeten en gedronken. Toen ik tien jaar werd maakte mijn moeder nasi kuning, een gelegenheidsgerecht dat wordt opgediend als een soort warm buffet. Bij dat soort festiviteiten aten we met het bord op schoot: meestal waren er zoveel gasten dat er aan tafel geen plaats genoeg was.

Zo'n beeld heb ik ook van mijn vijftiende verjaardag, mijn laatste verjaardag in Indië. Het was tegelijk het afscheidsfeest voor mij; vrienden en vriendinnen van school en uit de buurt. Het officiële afscheidsfeest gaven mijn ouders een paar weken later, toen ze de inboedel verkocht en de koffers gepakt hadden voor de definitieve terugreis naar Holland. Het was 1951, twee jaar na de soevereiniteitsoverdracht. Er werd kalk over de vloer gestrooid om te kunnen dansen. Er waren loempiaatjes, bitterballen, viskoekjes, kroepoek, pangsit, umping en kroketjes, er werd bowl gedronken en whisky met gazeuse ('Singapore'). En van alle kanten kwam het personeel van mijn vaders kantoor aanzetten met geld, houtsnijwerk, wajangpoppen en beschilderde doosjes. Er werden voordrachten gehouden waarin mijn vaders werknemers duidelijk lieten blijken hoe goedgezind ze hem waren. Maar de meeste indruk maakt op mij, als kind van vijftien, niet het afscheidsfeest maar het moment van vertrek zelf: ik zal nooit dat beeld vergeten van onze trouwe babu, die huilend achter onze auto aanrende - 'nonja, nonja' roepend ('mevrouw') - toen we die ochtend het erf afreden, op weg naar de boot die ons voorgoed naar Holland zou brengen..."

"De ochtenden in Indië waren zo verrukkelijk door die intense stilte"

Carlo: "De dag begint er heel stil. Dan was het heerlijk om al om zes uur, als de zon net op was, buiten op het platje te zitten theedrinken. Ik herinner me hoe de dauw over de rijstvelden hing, en hoe je die heel langzaam zag optrekken. Als schoolmeisje stond ik vaak al om half vijf op. Dan maakte ik als het nog heerlijk koel was mijn huiswerk voor de komende schooldag. Je hoorde dat natuurlijk de middag tevoren al gedaan te hebben, maar 's middags ging ik liever zwemmen.



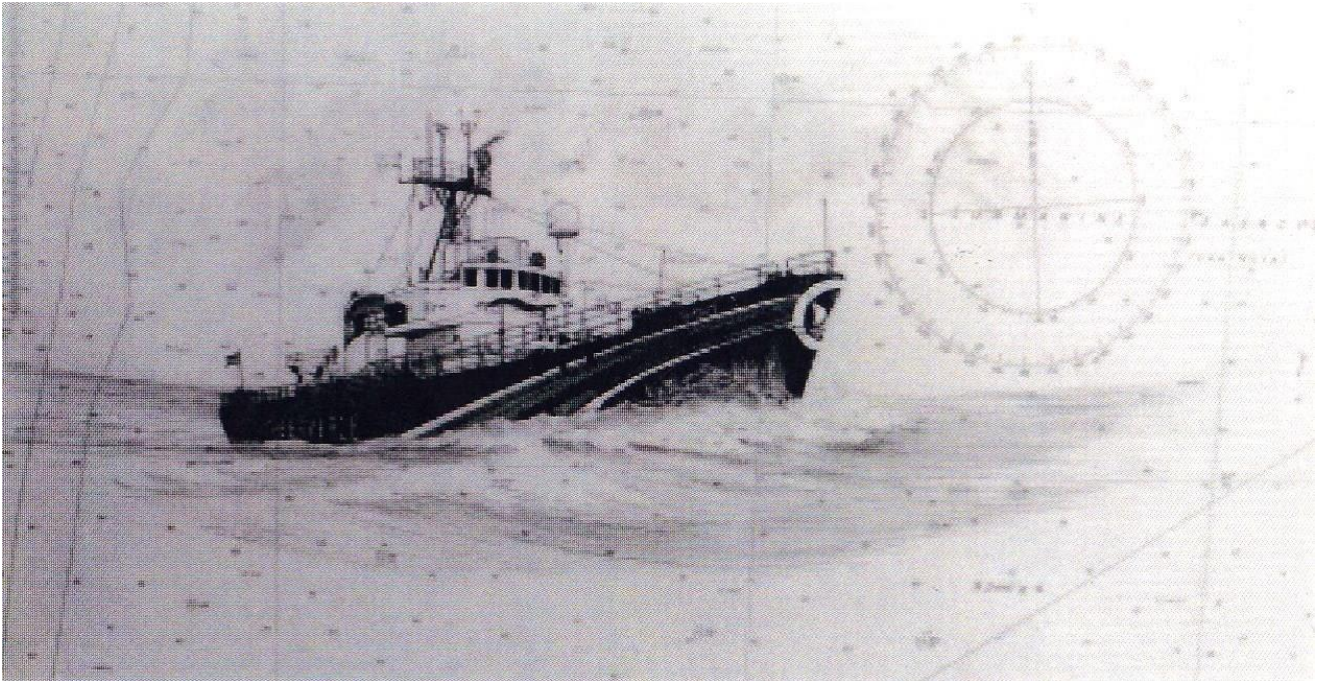
Ieder huis had een "platje" waar je 's ochtends vroeg van de koelte genoot



Dat hele vroege opstaan is heel wezenlijk voor me geweest. De ochtenden waren zo verrukkelijk - er was volop licht, de geluiden van de nacht maakten even plaats voor een intense stilte, en de natuur glansde in allerlei lichtere en donkere nuances groen. Nu nog - als ik mijn ogen dichtdoe en ik denk terug aan het Indië van mijn jeugd, dan hoor ik het ruisen van de bambu, klaterend water en vogelgeluiden. Daardoor voel ik - heel even - een diep contact met de eeuwigheid, waaruit ik kracht put voor de rest van de dag... voor de rest van mijn leven."

The End

TUSSEN VLAG EN SCHIP



"Soms heb ik geluk en komen er zes schepen per maand. Soms heb ik pech ' en gebeurt er weken lang niets", zegt Gerda. In november had ik bijna de Altair gemist, toen zij van de Middellandse zee terug kwam. Kapitein Dave Enever had haar 's morgens al laten opbellen om door te geven dat het actieschip om 19.00 uur zou aankomen. "Maar daar kon ik onmogelijk bij zijn", verteld Gerda, "ik moet tot 21.00 uur werken". Drie keer belden de twee met elkaar - tevergeefs. Desondanks racete zij onmiddellijk na haar werk met de vlag naar de sluis, waar ze nog net op tijd aan kwam.

De aankomst van de gecharterde Altair was tweeënehalf uur vertraagd. Hoe die vertraging is ontstaan, is nu niet meer te achterhalen. Maar het kan niet worden uitgesloten, dat het iets met Gerda te maken heeft gehad.

Redactie: Inmiddels is ons webmagazine ruim 300 keer in uw mailbox beland echter nog nooit met een verhaal over "Greenpeace"

Onlangs heb ik contact gehad Gerda Stet die in het verleden in eigenbeheer een boekje heeft uitgebracht onder de naam " TUSSEN WAL EN SCHIP " die ik u niet wil onthouden.

Ik heb het boekje in PDF op de website geplaatst op de leestafel van www.tenanker.com. Klik op het handje om het te lezen



Tot volgende week.....