

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 41 – 6e jaargang – 13 oktober 2023



Bergen op Zoom en de Mariniers
De Grondlegging van 's Lands Zeemacht deel 4
50 jaar SMD Kon. Marine deel 7
Indië Reportage 1947 deel 11
Reisverslag Smaldeel 1 – juli 1960
In de zomer van 1945 voer ik op een waterboot van de firma Hatenboer.
Compilatie Indisch Journaal deel XI
Hr.Ms. de Zeeuw 1951 – 1968 deel VIII
Interview met de echtgenote van de varende visser Arm, maar vrij – Curacao
Munitieladen op hr.ms. Utrecht
Soemba fikst het deel 1

Iedere Marinier, die in het rustige artistieke stadje aan de Schelde zijn eerste opleiding genoot en nog steeds geniet, weet . dat de Mariniers met Bergen op Zoom zijn vergroeid.

Een journalist van een Brabants streekblad schreef enkele weken in een van zijn Mariniersartikelen: „Rotterdam is' geen Rotterdam zonder de Mariniers, maar Bergen op Zoom is zonder de Mariniers ook geen Bergen op Zoom meer”. En zo is het. De Mariniers horen bij „Kiek in de pot”, bij de Zoom en de Schelde, bij de wegen en de bossen van de omtrek, waar zij de eerste wankel schreden zetten, op het Korpspad. Ze horen bij de „Peperbus”, 's avonds in hun vrije uren, bij de Hollandse Tuin en het dans- vloertje bij Koppenolle, bij het Bergse potje bier en het „kopke troost” in de gezellige „stamineetjes” en de huiskamers van de zo gastvrije Bergenaren, 'bij wie ze een grote plaats in het hart hebben veroverd....

De Mariniers zijn zelf ook alleszins gul, want er zijn er velen, die niet een stuk, maar hun gehele hart aan Bergen hebben weggeschonken — weliswaar verpersoonlijkt in een lief en aardig meisje.... Dan heten de Mariniers geen Mariniers meer, maar „m'n kulleke!”.... Daarover niet meer. Wij raken door het lieve aardige meisje de draad van ons verhaal kwijt. A .propos, hoe groot de gelegenheid tot een gezonde en gepaste ontspanning buiten kazernes ook is, de cantine in de kazerne blijft een belangrijk onderdeel.



Hadden we vijf weken geleden over de cantine van de Wilhelminakazerne in Bergen op Zoom moeten schrijven — we zouden bij ieder woord, waarmee wij het karakter van dit kazerne verblijf hadden willen schilderen, gehuiverd hebben. leek op een — het was paardenstal een

Het een goed onderhouden schuur. De stoelen en tafels waren in de loop der maanden door wat al te ruwe Mariniers — (er is immers altijd kaf onder het koren) — successievelijk van leuning, zittingen en poten beroofd, de muren waren verveloos, de ramen dof en de kozijnen verbrokken. Kortom er was niets behalve de toko met zijn ijverige verkopers, hetgeen een outsider op het eerste gezicht zou kunnen doen zeggen: dit is een cantine.

Totdat de ie Officier, Majoor Vorst — die met betrekking tot zijn baard en zijn groot en- goed hart, wanneer het. om de bestwil van zijn jongens gaat, heus wel iets weg heeft van een Sint Nicolaas — er meer dan genoeg van kreeg. - Zijn plannen werden uitgewerkt bij bootsman Simonis in het kabelgat; boven bij de technische mensen van de telefooncentrale, onder de eminente leiding van de grote ruwe Hans (Hans is een Marinier met een stenen hart van goud) en in de afdeling

Huisvljijt met haar timmerlieden en schilders. En het offensief begon! Drie weken werd van de vroege morgen tot de late avond en zo nodig 's nachts gewerkt, gezwoegd.

Een Brouwerij zorgde voor stoelen en tafels. De muren werden beschilderd, de voegen gedicht, de lambrizingen gevernist. En Hans met de zijnen speelden hun spel met draden, stekkers en contacten en monteerden artistieke schemerlampen aan de wanden. De laatste hand werd aan de cantine gelegd. Er verschenen gordijntjes voor de ramen, geraniums op de vensterbanken, asbakken op de tafels.

En het was Dinsdag 1 Juli 's avonds om precies 8 uur, dat de van de Officier v. Administratie in tegenwoordigheid van Majoor bijna alle andere Oficieren van de Wilhelminakazerne het lint stuk verbandgaas!) op de officiële wijze doorknipte.



vrouw
Vorst en
(een

Het behoeft geen betoog, dat het er in de „huiskamer” 's avonds prettig toeging. De Nederlandse opleidingen in Engeland verrezen als paddestoelen uit de grond, d.w.z. de grote Engelse opleidingen kregen spoedig Nederlandse detachementen bij zich ingedeeld, want waar het om ging, waren de voor opleidingen nodige instrumenten, toestellen, installaties en verdere materialen, niet de instructeurs, die konden we zelf leveren. Het opleiden in Engeland moest echter van tijdelijke aard zijn, niet alleen omdat het ponden kostte, maar ook omdat het opleiden van Marinepersoneel nu eenmaal niet blijvend bij een vreemde mogendheid hoe bevriend en hoe bereidwillig die ook is — kan geschieden en bovendien, omdat we zelf de opleidingen weer zo spoedig mogelijk in eigen huis wilden hebben. De eerste militaire vorming vond dan ook reeds spoedig plaats in Hilversum, het Marineopkomstcentrum Voorschoten opende haar poorten meer dan een jaar geleden, de seiners en telegrafisten vonden hun vooroorlogse onderdak in Amsterdam terug en zo ging het verder.

Toch kon het verlaten van het Verenigd Koninkrijk en het beginnen in Nederland van andere opleidingen, zoals die voor de machinisten, radiomonteurs, radio afstandpeilers, afstandwaarnemers en andere niet vlug genoeg geschieden, onder andere wegens het gebrek in Nederland aan de benodigde instrumenten voor deze opleidingen en het niet tijdig beschikbaar zijn van de nodige gebouwen. De deviezenpot raakte echter te leeg en dus werden enkele opleidingen in Engeland gestopt, bijvoorbeeld die voor kanonnier, zonder dat er tegelijkertijd, of met een uitzicht van enkele maanden, Een gratis potje bier en een Berg-op Zöoms mandolineorkest, hetwelk met bij de huiskamer passende muziek er de feestelijke stemming inhield. Zonder een Berg-op Zoomse vertegenwoordiging ging het immers niet door. De Bergenaren zijn altijd bereid, wanneer het er op aankomt de Mariniers een plezier te doen. Ook de kleine Bergeneesjes; ze stonden met hun neuzen door de hekken ' met de muziek mee te fluiten en te zingen.

Dat zijn de Bergenaren! Dat zijn de Mariniers en de Wilhelminakazerne! Dat is: Bergen op Zoom en de Mariniers!

Marinierscorrespondent

F. VERHORST.

DE GRONDLEGGING VAN 'S LANDS ZEEMACHT

Deel 4

door B. Vreede

Sterkte der Vloot

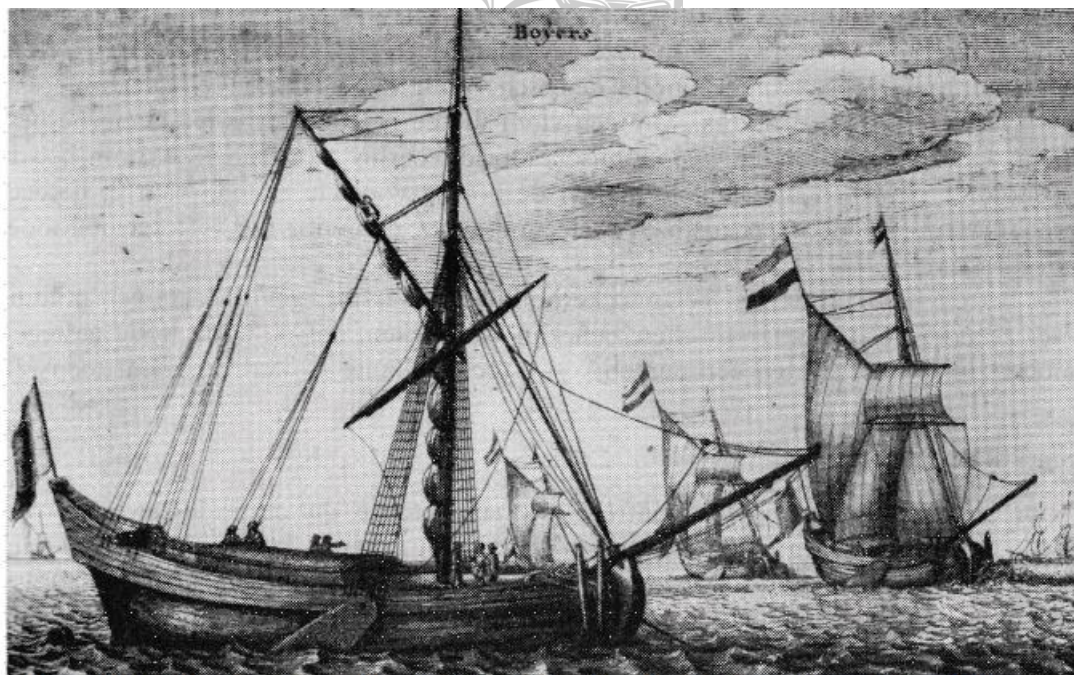
Voor het effectueren van deze maatregel was een vereiste, dat de beide gewesten over voldoende macht te water beschikten om de naleving ervan te kunnen af dwingen. Het moet de Prins duidelijk zijn geweest, dat zonder een dergelijke macht de maatregel geen effect kon sorteren en hem alleen maar kon schaden door de dan te verwachten politieke moeilijkheden. Hij zal dus hebben willen weten over welke macht hij kon beschikken en een brief, waaruit blijkt dat hij zich hieromtrent op de hoogte heeft gesteld, is bewaard.

Dit is de brief die de Prins op 7 Mei 1574 te Dordrecht aan Graaf Jan van Nassau schreef waarin hij nog onkundig blijkt over het lot van zijn broers na de slag bij Mook op 14 April. Daarin komt Z. Excellentie ook over de vloot te spreken, die hij als volgt beschrijft:

„quant aux batteaux, nous avons en Hollande six fliesboots vingt aultres navires, tant drummelaer, cromstevens que hues; en Zéelande onze grandes navires, six fliesbootz et trente cromstevens et hues; en Watterland huict grandes navires, six galères, ⁴⁵⁾ cinq fliesboots, dix boyers, et aultres appelléz waterschepen qui font en tout, y compris les galères, cent et deux batteaux de guerre . .”

Schematisch weergegeven was de samenstelling dus:

	grote	vlieboots	Cromstevens e.d.	galeien	Totaal
Maze	—	6	20		26
N.Q.	8	5	10	6	29
Zeeland	11	6	30	—	47
	19	17	60	6	102



Zeegaande boyers ca. 1650. Ned. Hist. Scheepvaart museum W. Hollar .

Zeeland heeft op

dit tijdstip dus de grootste vloot en is met name goed voorzien van grote, zeegaande schepen ⁴⁶⁾; het heeft veel meer schepen dan op grond van de oude verdeelsleutel (1/4 van Hollands bijdrage) nodig zou zijn. Bedacht moet worden, dat cromstevens, boyers en heuden (= hues) gelijksoortige vaartuigen zijn en voor de kleine zeevaart geschikt. Dat deze vaartuigen goede zee-

eigenschappen hebben moge blijken uit de reis van een Hoornse raboeier van 75 last, die in 1588 in Spanje in beslag werd genomen en verkocht aan Hamburger kooplieden voor wie hij een rondreis naar Brazilië maakte ⁴⁷⁾. Uit de bijgaande bemanningslijsten ⁴⁸⁾ van een vlieboot en een cromsteven blijkt, dat deze elkaar weinig ontlopen wat de grootte betreft; echter is de vlieboot een razeil terwijl de boyer langsscheeps getuigd is. De bemanningslijst van de heude ⁴⁹⁾ duidt op een kleiner vaartuig dat een spriettuig heeft. De drimmelaar is een schip voor de rivieren waarvan weinig met zekerheid bekend is.

In de admiraliteitsstukken ⁵⁰⁾ van 1589 komt een verhoor voor van Kapitein Zacharias Siewertsz, voerende een oorlogsschip op de Rynstroom. Het blijkt een schip te zijn van 10 stukken en een rol van 45 man, merendeels soldaten. Echter is er een marsklimmer aan boord, zodat het schip mogelijk een razeil boven zijn spriettuig zal hebben gehad. Dit zou een drimmelaar kunnen zijn; het is duidelijk dat een vaartuig met dergelijke bewapening een ernstige tegenstander voor iedere legerafdeling met een opdracht bij de rivieren moet zijn geweest.

Men kan aannemen, dat van deze vloot van 102 schepen minder dan 1/3 deel uitsluitend voor de binnenwateren geschikt was, daar de cromstevens e.d. van Zeeland en Waterland wel alle zeegaand zullen zijn geweest. Men had dus ca. 70 schepen voor de dienst op de Noordzee, in de zeegaten en op de Zuiderzee en Zeeuwse en Zuid Hollandse stromen.

Maar hiermede is nog niet de volle kracht die ter zee kon worden ontplooid aangegeven.

Gouverneurs en Raden van Zeeland besloten op 17 Mei 1574 20 schepen uit te rusten op vrijbuit „van Ingelants eynde westwaerts”. Hiervoor zal men geschikte schepen kiezen uit de voorraad genomen schepen welke, volledig toegerust, bij loting aan de steden zullen worden toegewezen om ze door ingezetenen te doen reden. Vlissingen, Middelburg en Zierikzee zullen er ieder vijf krijgen, Veere drie en Arnemuiden twee. Zo werd een scheepsmacht gevormd waarmede de handelsoorlog in de Bocht en de Spaanse Zee kon worden gevoerd tot krenking van de vijand, ter stijving van de krijgskas en als middel van bestaan voor de bevolking. Hieruit blijkt duidelijk hoezeer de commissievaarder geen zeerover is maar een bijzonder deel van 's Lands macht ter zee, gebruikt overeenkomstig de politieke oogmerken van de staat, doch op een andere wijze uitgerust dan „de schepen van de gemeyne zaecke”, i.e. 's Lands vloot.

Een resolutie van hetzelfde college van 7 Augustus 1574 toont aan, dat Holland en Zeeland samen tot convoy en bewaarnis van de visserij nog 4 schepen van oorlog zullen bestemmen, waartoe Zeeland één boot zal equiperen. Denkelijk is dit niet het enige convoy voor de grote visserij, aangezien de zeesteden gewoon waren zelf ook convoyers uit te rusten. Zo hadden in 1567 Delft, Rotterdam, Schiedam en den Briel tezamen 3 convoyers voor de visserij in zee gebracht ⁵¹⁾.

Maar ook op de binnenwateren waren nog wel schepen van steden in dienst zoals bv. van Dordrecht. Ter handhaving van haar belangrijke privilegiën had deze stad dikwijls uitleggers op de rivier. Nog in 1573 had de uitlegger bij de Lek, ter handhaving van Dordt's stapelrecht, een schip met koren en kruit — bestemd voor Schoonhoven met het oog op het aanstaande beleg — aangehouden en opgebracht naar Dordrecht ⁵²⁾. Dergelijke schepen konden zonodig ook tot krenking van de vijand optreden.

Het lijkt waarschijnlijk, dat ook in Holland en W. Friesland nog schepen op de goede avonture en ter bescherming der visserij werden uitgerust, zodat het niet een te boude veronderstelling is de vloot, waarmede de beide gewesten in dit jaar de oorlog te water voerden, op tegen de 150 zeilen te stellen, waarvan ca 100 geschikt voor de dienst ter zee.

Uitvoer uit de Spaanse Nederlanden belast.

Het placaat van 18 Mei had de import van overzee der Spaanse Nederlanden onder controle gebracht doch er was niets voorzien over de uitvoer van deze landen. Het lijkt mogelijk, dat de Staten snel tot het besef gekomen zijn, dat de kostbare vloot die men in dienst moest houden ook de uitvoer dier landen kon belasten. In een Resolutie van de Staten van Holland van 25 Augustus 1574 werd vastgelegd, dat „*alle schepen, goederen ende koopmanschappen, toekomende eenige koopluysden ofte schippers uyt Brabant, Vlaenderen ende andere deser Nederlanden, ende die haere handelinghe ende koopmanschappen daermede op Hollandt niet en souden begeren te doen, noch deselve aldaer vertieren noch te voeren, aengehouden sullen worden en tegens deselve geprocedeert achtervolgende den placate*” van 7 Maart 1574 (het terugkeer placaat).

De vrije handel naar overige landen werd de kooplieden en schippers uit de Zuidelijke Nederlanden dus ontzegd en na de afkondiging van deze maatregel had de vloot de controle uit te oefenen op de volgende handelsbewegingen die aan licent onderworpen waren:

1. de uitvoer uit Holland en Zeeland naar neutraal en vijanden land,
2. de doorvoer door Holland en Zeeland naar neutralen en vijand,
3. de toevoer naar vijandenland van neutraal gebied,
4. de uitvoer uit de Spaanse Nederlanden.

De vloot in zee maakte het mogelijk deze retributies over de handel die deze landen passeerde te heffen.

Orders voor de wacht.

Het instellen en instand houden van een bezetting van de vijandelijke kust die deze taak kon volvoeren was in zekere zin een nieuw soort dienst voor de capiteinen, die hen duidelijk beperkingen oplegde en daarom niet makkelijk gevallen moet zijn. Gehoorzaamheid en discipline waren eerste vereisten, eigenschappen die door de omstandigheden der laatste jaren niet bepaald aangekweekt waren. Wel kende men de wachtdiensten, doch die hadden veelal een directe krijgsaanleiding, wat bij deze afsluiting veel minder het geval zou zijn. Goede orders voor de capiteins lijken dan ook nodig en hier is er één van bewaard nl. die voor de Vlaamse Kust, de eerste taak van Zeeland.

Deze „*Instructie voor de capiteyns ende officiers, houdende de wacht op de coste van Vlaenderen*” werd door het College van Gouverneurs en Raden van Zeeland vastgesteld ⁵³⁾ en gaf regels voor het optreden tegen degenen die geen paspoort hadden. Het verbod voor alle kooplieden en schippers van Oosten en Westen overzee komende tot handel drijven zoals vervat in het placaat van 18 Mei 1574 werd herhaald maar begrijpelijker omschreven. Gestipuleerd werd, dat het gold voor Vlaenderen, Brabant, Spanje ⁵⁴⁾, Portugal en andere zich vijandelijk gedragende landen. Den bevelhebbers werd gelast „*te dampen ende voor goede prinse inne te brenghen*” alle Oosterse, Deense, Zweedse, Schotse, Engelse, Franse en andere schepen, op Vlaenderen, Brabant, Spanje, Portugal en Italië bevracht zijnde die niet in Holland of Zeeland verbeent zijn. Alle schepen uit vijandsland komende, die geen bescheid bij zich hadden om in Holland of Zeeland te gaan verlicenten of „*alreet hen cours gestelt hebben om ter naester gelegender havene van Hollandt ofte Zeelandt te gaan verlicenten*” zullen insgelijks voor goede prinse worden ingebracht. Een schip dat de wacht slipte zonder te verlicenten kon bij een volgende reis verbeurd worden verklaard.

Voor de schepen van het Noorderkwartier, die de naleving van de placaten op de Friese kust moesten verzorgen, zal ook een dergelijke instructie gemaakt zijn waarvan die van 1575 ⁵⁵⁾ bewaard is. Het is een „*Instructie voor den Admiraal, met eenige Oorlogsscheepen op de Eems gaande, tot bescherming van de Trafique*”, waarbij hem werd opgedragen de zeegaten van Terschelling tot de Oostereems te bezetten teneinde in- en uitvoer zonder licentbetaling te beletten en goede correspondentie te houden om toch bij dreigend gevaar snel te kunnen concentreren. Aangehouden schepen moesten zo snel mogelijk met goede verzekering naar het Vlie en vandaar naar de Admiraliteit in Noord Holland worden gezonden ⁵⁸⁾. Een aparte behandeling werd voorzien voor de steden „*onder het Rijk geseeten*” en voor de oude burgers van Emden, d.w.z. zij die langer dan 7 jaar daar burger geweest waren. Voorts diende de Admiraal op te treden tegen zeerovers tot het Rif en het Heylige Land ⁵⁷⁾ toe en goede zorg te besteden aan de bescherming van de schepen en goederen van die van Holland, Zeeland en andere vrienden. Voor deze taak kreeg Admiraal Pieter Frericsz de beschikking over een smaldeel ⁵⁸⁾ van 6 schepen met als admiraalschip een dubbelboot van 50 last en 60 man. De vice-admiraal had een groot schip met 80 man bemanning; verder behoorden er nog toe een boot met 40 man, 2 carveels van 30 man, ieder met een roey- jacht en nog een vaartuig.

Order over de aanhouding.

Nu de bezetting van de kusten afgekondigd is lijkt een instructie aan de capiteinen ten aanzien van de aanhouding van de koopvaarders nodig. Waarschijnlijk heeft het enige tijd geduurd vóór de noodzaak voelbaar werd, doch in 1574 werd een dergelijke order gemaakt, waarvan die voor de Zeeuwse vloot bewaard is gebleven. Het is een „*Acte*⁵⁹⁾ *waer by de schepen, gheen vyanden synde maer hen vyantlick dragende ende ter were stellende, sonder te willen strycken, worden verclaert voor verbeurt*”. Vermoedelijk was de praktijk van de aanhouding zelf voldoende gevestigd en was het alleen nodig een voorschrift t.a.v. de onwilligen te geven, dat als volgt luidde:

„Also op den 21e dach van November 1574 voor Gouverneurs ende Gedeputeerde Raaden des Lants van Hollant metgaders myn heer d’Admiraal ende diversche scheepscapiteynen ende andere & varende persoonen by de voorsz van Rade theure versterkinghe geroepen, geproponeert ende in deliberatie gheleyt wiert, of de schepen gheene vyanden nochtans zynde gherencontreert in zee by de schepen van oorloghe van Zyne Ex^{le}, ende by deselve om behoorlicke kennisse daer van thebbend, ghemaent synde omme te strycken, ofte aan boort te comen, des niet alleene refuserende, nemaer hem te weer stellende & vyantlicke draghende, by de selve schepen van Zyne Ex^{le} eyndelinghe overweldicht wesende, ter cause van dien confiscabel ende van goede prinse.....wesen.....geresolveert, dat alsulcke schepen..... vervallen in verbeurte ende confiscatie.....

Actum tot Middelburg ten dage en jare als boven”.

Ondertekend Taymon.

Het is blijkbaar geen eenvoudige aangelegenheid geweest, afgaande op het feit, dat de Raeden zich hebben laten bijstaan door enkele capiteinen, een ongewone werkwijze doch wel verklaarbaar door het grote belang van de materie. Het maakt de indruk, dat de capiteinen content zijn geweest met deze klare regeling en iets van de trots waarmede zij ’s Prinsen gezag op zee handhaafden klinkt als het ware nog door in de stukken.

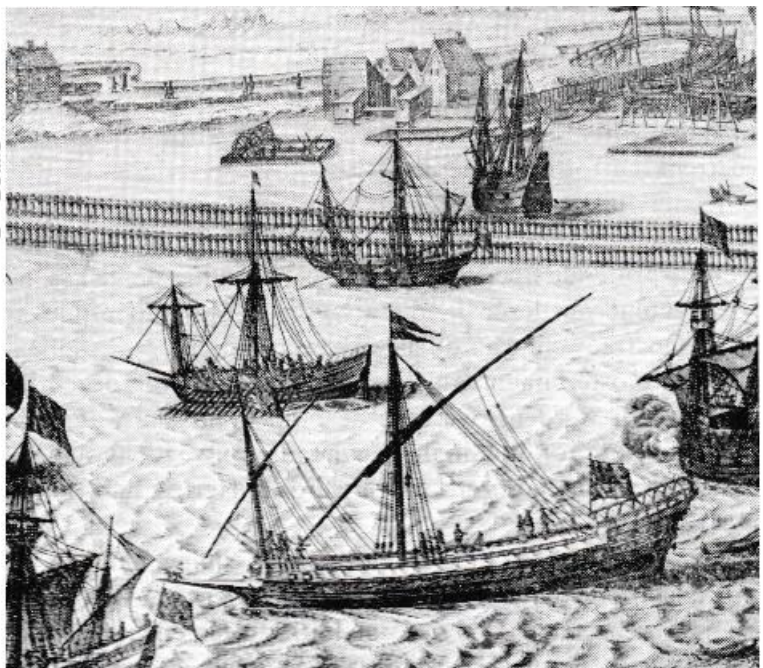
Prijzenhof.

De geschiedenis van het Zeeuws Prijzenhof te Vlissingen ⁶⁰⁾ is het verslag van de werking van het placaat van 18 Mei en de verschillende uitvoeringsbepalingen, jammer genoeg pas bekend van April 1575 af. Dat het hierbij om een handelsoorlog ging komt duidelijk naar voren; alleen goederen werden in beslag genomen en wanneer dit gebeurde ontving de schipper nog dikwijls de verschuldigde vrachtpenningen. Wanneer hij zich bij de aanhouding verzet had werd hij gewoonlijk nog zeer clement behandeld, al was de kans dat zodanig verweer hem zijn geschut kostte groot, een zware boete in die onveilige tijd.

Van April 1575 tot en met December 1576 werden ruim 250 schepen aangehouden, waaronder vele Franse en Engelse; toen was het met het licentsysteem afgelopen daar het door de Pacificatie van Gent tot een politieke onmogelijkheid ⁶¹⁾ geworden was en tot divertering van de handel leidde ⁶²⁾. Dan is ook de vloot van Sancho d'Avila, die zo lang de tegenstander der Zeeuwen geweest was, overgegaan in de dienst der Staten Generaal, die reeds op 1 October 1576 ⁶³⁾ besloten, „*que nulz capitains, soldatz et aultres ne luy aient doresavenant a obeir.....veu que ledict Sancho d'Avila s'est porté chieff des rebelles*” (i.e. de muitende Spanjaarden) en overigens de grootste moeite hebben om de opvarenden te betalen. Hetzelfde verschijnsel doet zich trouwens aan de Zeeuwse zijde voor. Gouverneurs en Raden besloten reeds op 5 November 1576 om 1 craveel, 3 cromstevens en 8 heuden af te danken en te verkopen voor gereed geld om de afgedankte manschappen te kunnen betalen; het eerst zullen verkocht worden, volgens Resolutie van 14 November 't Ingelsmanneken en 't Victaille schip. Ook Noord Holland leed aan hetzelfde euvel en daar deed zich wederom een kleine mutenatie ⁶⁴⁾ voor onder het scheepsvolk wegens achterstand in de betalingen.

Eenheid van Bevel over Zeemacht.

Bij de eerste Statenvergadering te Dordrecht in 1572 was de eenheid van bevel over de zeemacht direct ingesteld en deze werd nog eens bevestigd door de aanstelling van Boyssot en diens werk tegen de Armada van 1574. Dat hier iets groeiende is blijkt het volgende jaar in Hoorn door de uitrusting van schepen en het aannemen van mensen ⁶⁵⁾ om daarmee Zeeland te hulp te komen; ook de hulp van de Zeeuwen bij het ontzet van Leiden wees in die richting. Hulp tussen de gewesten was één der moeilijkste dingen om te bereiken en misschien hebben juist deze twee zware bedreigingen de Prins duidelijk gemaakt, dat zijn gezag over het zeewezen nog steviger gevestigd moest worden. In ieder geval brengt hij dit weer naar voren in de propositie t.a.v. het gouvernement van den Lande, die hij op 20 October 1574 indiende. In hun antwoord zeggen de Staten, dat aangezien het principale geweld en het voordeel van den Lande tegen haar vijanden gelegen is in de schepen van oorlog en misverstand of twist tussen de steden of Staten, die de schepen nu verscheidenlijk in handen hebben, voorkomen moeten worden, alle schepen „*voortaen sullen wesen, ende gesamentlyck gesteldt worden in handen van Z.E. sonder enige reserve; ende omme die sonder yemandts wederseggen*



Profiel van Amsterdam in 1606. Op de voorgrond Amsterdamse Galei naar Spaans model. Op 2e plan Hollandse Galei van 32 riemen. Rijksmuseum J. Saenredam.

bereiken en misschien hebben juist deze twee zware bedreigingen de Prins duidelijk gemaakt, dat zijn gezag over het zeewezen nog steviger gevestigd moest worden. In ieder geval brengt hij dit weer naar voren in de propositie t.a.v. het gouvernement van den Lande, die hij op 20 October 1574 indiende. In hun antwoord zeggen de Staten, dat aangezien het principale geweld en het voordeel van den Lande tegen haar vijanden gelegen is in de schepen van oorlog en misverstand of twist tussen de steden of Staten, die de schepen nu verscheidenlijk in handen hebben, voorkomen moeten worden, alle schepen „*voortaen sullen wesen, ende gesamentlyck gesteldt worden in handen van Z.E. sonder enige reserve; ende omme die sonder yemandts wederseggen*

gebruickt te worden tot bescherminge der landen, tot krenckinge der vyanden, alomme daar Z.E. bevinden sal de vorderinge der gemeene saecke sulcks te vereysschen..... ”.

Tot onderhoud der schepen zal Z.E. ontvangen en beheeren alle licenten in Holland en Zeeland en alle Prinsen en Buyten, die met de schepen zullen worden gemaakt. Hier werd dus nogmaals en zeer nadrukkelijk de vloot in haar geheel onder de Prins geplaatst, geruime tijd vóór de Unie tussen Holland en Zeeland van 4 Juni 1575, waarbij het een der belangrijke punten der overeenkomst vormde.

AANTEKENINGEN

- 45) Hier is er één bij met 50 roeiers. Bor VII F 17.
- 46) De beschrijving van de Jonge (I - p. 128) van de Zeeuwse vloot en de vergelijking met die van het Noorderkwartier is niet in overeenstemming met deze opstelling. Ook de appreciatie van Backer Dirks van de vloot dezer jaren is niet erg gelukkig (I - p. 140). De veronderstelling van Eysten in zijn geschiedenis der Pontonniers (p. 14), dat deze schepen mogelijk voor brugslag hebben kunnen dienen is niet houdbaar.
- 47) Hagedorn II p. 190.
- 48) Ontleend aan Resoluties Staten van H. & W. Friesland van 1574 (zonder datum) zie reproductie na dit artikel.
- 49) In de resolutie staat „huur” hetgeen ik een drukfout voor heude acht.
- 50) Archief St. Generaal Adm. stukken no. 948.
- 51) Bijl - p. 168.
- 52) H. C. H. Moquette. De strijd op economisch gebied tussen Rotterdam en Dordrecht.
- 53) Het notulenboek van Zeeland vermeldt geen datum, van Grol geeft als datum 22 september 1574
- 54) Hier worden de landen genoemd die het placaat moeilijk met zoveel woorden kon aanduiden. De verduidelijking zal de bevelhebbers zeer welkom zijn geweest. Friesland behoeft voor de Zeeuwse schepen niet te worden genoemd.
- 55) Res. St.v.Hld. van 23 Mei 1575.
- 56) Deze bepaling maakt het wel zeer waarschijnlijk, dat ook het Noorderkwartier een prijzenhof had.
- 57) i.e. Helgoland.
- 58) Bor VIII F 101 e.v.
- 59) Alg. Rijksarchief. Admiraliteitsarchief Zeeland No. 2423 (copie).
- 60) Van Grol in Bijdragen Hist. Genootschap te Utrecht.
- 61) Eén der bepalingen van de Pacificatie stelde de vrijheid van handeldrijven in.
- 62) Blijkens de Notulen van Zeeland van 5 December 1576 volgens welke, om de genoemde reden, bij provisie de heffing van licent en andere nieuwe impositiën werd gelaten.
- 63) Rijks Geschiedkundige Publicatie no. 26.
- 64) Bor VIII - F 128.
- 65) Velius p. 232.

Bron:

Marineblad 1968

Wordt vervolgd

Sociaal Medische Dienst

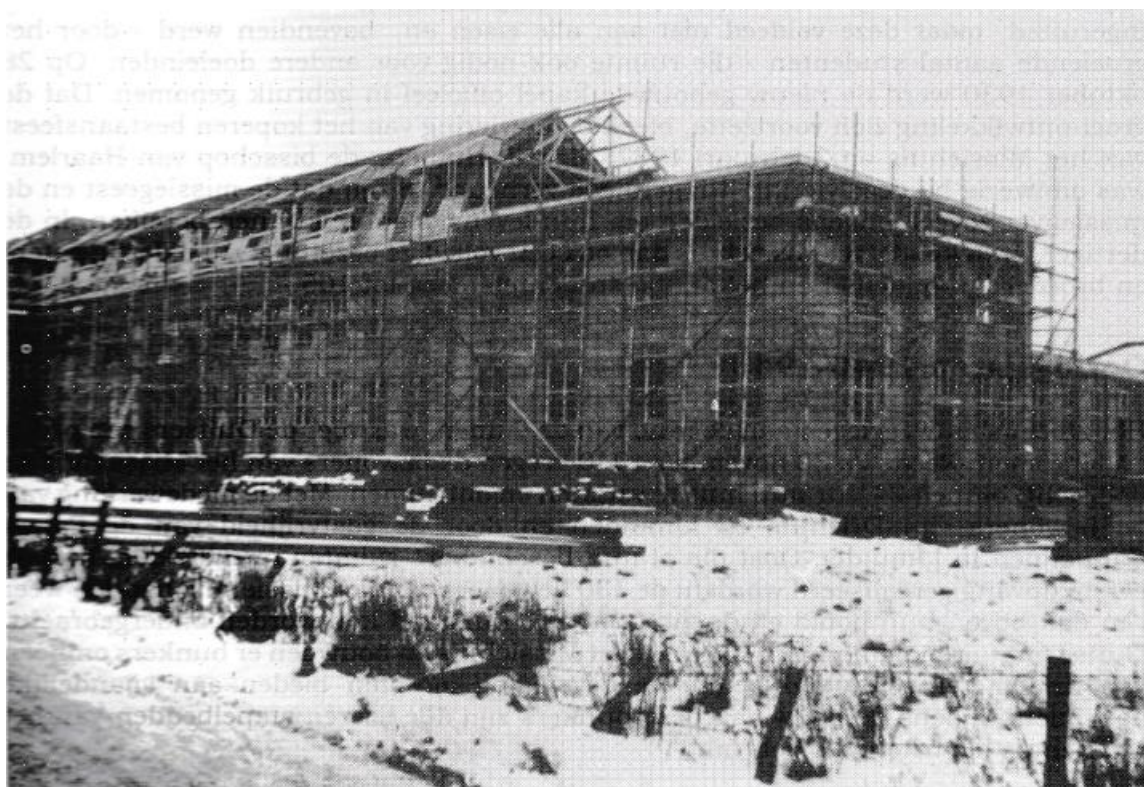


50 jaar Sociaal Medische Dienst Koninklijke Marine (7)

Het gebouw

In een monumentenrapport 'Driehuis en polders' uit het gemeente archief wordt het Missiehuis als volgt beschreven:

“Het oorspronkelijke gebouw werd in 1923 door architect F.C. de Beer uit Tilburg ontworpen. Het oorspronkelijke gebouw, frontale breedte van 75 mtr en een hoogte van 17 mtr, had een L-vormige plattegrond met op de driehoeken een paviljoen. De oostwestvleugel is lager dan de rest. Tegen het noordelijke paviljoen is later een lage vleugel aangebouwd. De baksteen-decoraties van de gevels, de golvend besneden boeidelen, de plastische vormgeving van het dak en van de ingangspartij en de ornamentering van de brede voordeur wijzen op beïnvloeding van de Amsterdamse School. Alle vensters hebben hun oorspronkelijke roedeverdeling verloren en een groot deel van de vensters is naar onderen toe verlengd.



De bouw van het missiehuis 1923-1924.

De ingang wordt bekroond door een natuurstenen reliëf van Christus en beelden van de heiligen Petrus en Paulus. De kunstwerken worden vergezeld van de teksten 'missiehuis' en 'gaat en onderwijst alle volken'.

In 1928 werd er achter het 'Missiehuis' een kapel gebouwd, evenals het hoofdgebouw ontworpen door architect F.C. de Beer. De aan het Missiehuis verbonden kapel heeft een kruisvormig grondplan en wordt gedekt door een gebroken zadeldak met dwarskappen. Aan de westkant stond oorspronkelijk een toren die in 1945 door de Duitse bezetter, ten behoeve van een beter schootsveld, voor het grootste gedeelte is afgebroken. De kapel werd gekenmerkt door een aantal paraboolvormige vensters van verschillende afmetingen en reeksen smalle vensters met keperbogen. Op de toren na is het gebouw nog geheel intact. Ook het muurwerk van het interieur, met baksteen ornamentering en een groot glasmozaïk in 1933 gemaakt door D. van den Berg uit Dordrecht. Het stelt de Heilige Drie-eenheid voor, aanbeden door engelen en heiligen, waaronder pater Jules Chevalier die stichter is van de congregatie der missio-narissen van het Heilig Hart.”

Op 2 september 1924 kon het gehele huis worden bewoond. 60 jonge studenten doen hun intrede; 42 jongens zijn vanuit het seminarie te Tilburg naar Driehuis gekomen en 18 begonnen hun eerste opleiding. Voorlopig zou de school nog slechts de vier laagste klassen van de gymnasiale opleiding bevatten. In de komende jaren zou een volledige gymnasiale opleiding van

zes jaren vanzelf een feit worden. In het Missiehuis verbleven jongens van 12 tot 18 jaar die priester en missionaris wilde worden en kregen er de eerste opleiding en vorming voor hun toekomst. De onderwijsopleiding is een heel belangrijke factor maar niet de enige, wat tot uitdrukking komt in de eigen naam van dit schoolinstituut: de Apostolische School.

In 1926 kon met het volledig aantal van zes klassen begonnen worden en nadien bleef het aantal studenten steeds toenemen. Hierdoor groeide ook de behoefte aan een eigen kapel. In de eerste jaren was voor de kerkelijke vieringen een zaal van het huis ingeruimd, maar deze voldeed niet aan alle eisen en bovendien werd - door het groeiende aantal studenten - die ruimte ook nodig voor andere doeleinden. Op 28 oktober 1930 werd de nieuw gebouwde kapel officieel in gebruik genomen. Dat de groei-ontwikkeling zich voortzette, bleek bij de viering van het koperen bestaansfeest van het Missiehuis op 2 februari 1937. Mgr. J. Huibers, de bisschop van Haarlem, was aanwezig bij deze viering. Hij getuigde verheugd te zijn dat de missiegeest en de missieijver zoveel jongens bezielde om hun levensideaal te kunnen bereiken. In de dertiger jaren kende het Missiehuis dan ook een volledige bezetting: ruim dertig paters en broeders woonden er en het aantal studenten steeg tot 105.

Oorlogsjaren 1940-1945

Het grote gebouw, gelegen aan de rand van de duinen, was voor de Duitsers een prima onderkomen. Reeds op 30 november 1940 kregen de bewoners van het Missiehuis de opdracht binnen 24 uur hun huis te verlaten en ontruimen. Met de medewerking van de bewoners van Driehuis en IJmuiden en door de gastvrijheid van de Paters Capucijnen in IJmuiden-Oost die al hun beschikbare ruimten openstelden, kon de eerste opvang gerealiseerd worden: de 130 bewoners van het Missiehuis hadden weer een dak boven hun hoofd en de direct nodige huisraad kon worden ondergebracht. Duitse militairen namen hun intrek in het Missiehuis en bouwden er bunkers omheen van drie meter gewapend beton die beveiliging moesten bieden aan vijandelijke aanvallen. Tijdens de bouw van deze bunkers zijn alle ijzeren stapelbedden van het Missiehuis als betonijzer gebruikt.

Het verblijf in IJmuiden bleek niet van blijvende aard te zijn. In januari 1943 vertrokken de drie hoogste klassen naar Driel in het land van de Betuwe en de drie laagste klassen naar Westervoort aan de IJssel. Twee grote binnenvaartschepen, volgeladen met huisraad en materialen, stevenden van de haven van IJmuiden naar de haven van Arnhem. Als de slag om Arnhem in september 1944 plaatsvindt, zijn de studenten nog met vakantie, maar voor de paters en broeders in Driel begint een zwerftocht langs Herveld, Berg en Dal en Someren om uiteindelijk een opvangst als evacués te vinden in Tilburg. De paters en broeders te Westervoort moesten in november 1944 - met achterlating van alles - vertrekken en vonden in Overijssel een onderkomen.

Bevrijding

Na de bevrijding werd alles in het werk gesteld om de terugkeer naar het Missiehuis te Driehuis mogelijk te maken. Het Missiehuis werd door de Duitsers pas verlaten op 9 juni 1945. Op 11 juni 1945 konden twee paters als kwartiermakers zich officieel vestigen in het Missiehuis, dat het desolate beeld vertoonde van vernieling en beroving, van vervuiling en uitwoning. Na 30 juni konden de herinrichting en de heropbouw van het Missiehuis echt aangepakt worden. Er

verbleven nog wel enkele Canadese militairen in huis ter bewaking van de voorraad militaire uitrusting, wapens en munitie, die opgeslagen was in de kapel.

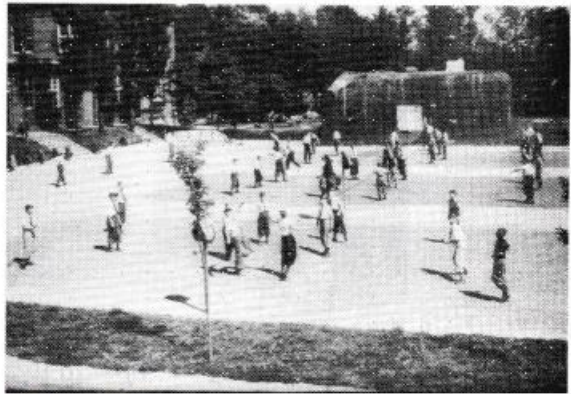
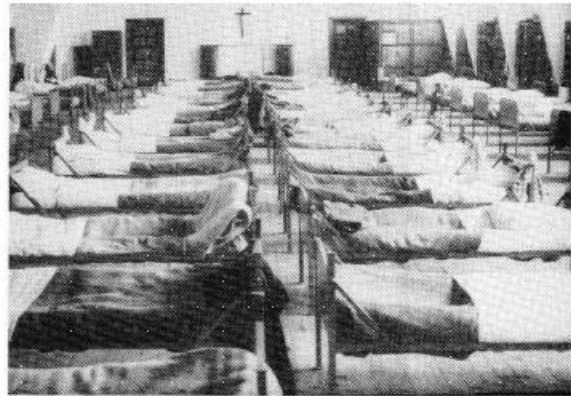
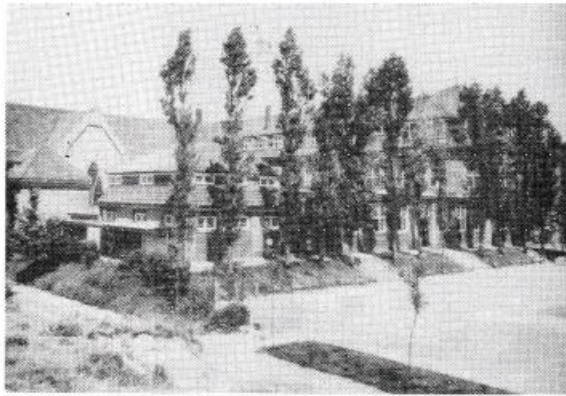


Opslag wapens in kapel

Op 12 juli 1945 werd half Noord-Holland opgeschrikt door een geweldige munitieontploffing in een depot op slechts enkele honderden meters van het Missiehuis vandaan. Deze ontploffingen hielden vier dagen aan en richtten grote schade aan. De ruiten in het Missiehuis, die gespaard bleven gedurende de oorlog, sneuvelden nu allemaal. De stukadoors, die met hun werk op de slaapzalen gereed waren, moesten weer geheel opnieuw beginnen. Toen deze bedreiging voorbij was, werden de activiteiten voor het herstel van het Missiehuis weer opgestart en konden op 15 september 1945 87 studenten terugkeren in hun eigen Missiehuis.

In mei 1948 werd boven de ingang van het Missiehuis een nieuwe beeldengroep aangebracht. Van den beginne was de ingang boven geflankeerd door een beeld van het heilig Hart van Jezus en een beeld van Onze Lieve Vrouw van het Heilig Hart. Nu werd boven de ingang een beeldengroep geplaatst met in het midden een Heilig Hart beeltenis met terzijde een beeld van de apostel Petrus en een beeld van de apostel Paulus. De beeldengroep is het werk van de kunstenaar Wim Harzing.

Vernieuwing en uitbouw



Missiehuis in de jaren vijftig

De jaren vijftig brachten heel wat ontwikkelingen en vernieuwingen, zowel op het terrein van onderwijs als op het terrein van de internaatsopvoeding en vorming. Dit had ook zijn invloed op de school en het internaat van het Missiehuis. In samenwerking met het Lavigerie-college van de Witte Paters te Santpoort werd besloten tot een nieuw schoolverband onder de naam "Collegium Paulinum". In de tuin van het Missiehuis werd een nieuw schoolgebouw neergezet, dat in 1961 in gebruik werd genomen. Ook het Missiehuis zelf kreeg een ingrijpende beurt.

Allereerst werd een nieuwbouw geplaatst als woonruimte met werkplaatsen voor de broeders. Hierdoor kwam in het Missiehuis zelf meer ruimte ter beschikking voor het toenemende aantal studenten. Met de jaren bleek evenwel dat de school ondanks de samenwerking tussen Witte Paters en het Missiehuis, niet in staat was om het vereiste aantal leerlingen voor de school te verwerven. De aanmeldingen voor de priesteropleiding vertoonden een dalende lijn. Het werd dan ook noodzaak de mogelijkheden te bezien om de school open te stellen voor leerlingen uit de omgeving. Het bleek al gauw dat ook deze openstelling geen zekerheid kon bieden voor de toekomst van de school. Er werd gezocht naar een bredere samenwerking met een scholengemeenschap. De beslissende stap kon worden gezet, toen de Middelbare Bernhard School te IJmuiden en het Collegium Paulinum te Driehuis in 1971 tot samenwerking konden komen onder de naam: 'Ichthus College'. De scholen behielden de eigen locatie maar vormden samen een scholengemeenschap.

Het aantal kandidaten voor het priester- en missionarisleven werd steeds kleiner en dat had consequenties. De sluiting van het internaat in het Missiehuis in augustus 1970 werd onvermijdelijk. Het grote Missiehuis werd nog slechts door een 30 tal paters en broeders bewoond.

De vraag naar een nieuwe bestemming was heel acuut geworden. Een oproepadvertentie van de Marine voor een geschikte ruimte als revalidatiecentrum - gelegen tussen Den Helder en Overveen - was voor de Congregatie aanleiding om contact op te nemen met het Ministerie. De

daarop volgende besprekingen leidden er toe dat in augustus 1973 het Missiehuis in eigendom overging naar de Marine: 49 jaar lang had het gebouw gediend als Missiehuis.

SMD in Driehuis

Op 19 maart 1973 werd een projectgroep, onder voorzitterschap van CSMD, ingesteld om de verplaatsing van de SMD te begeleiden. De projectgroep had als opdracht een nieuwe vredesbemanninglijst samen te stellen en een plan met kostenraming op te stellen voor de inrichting van en de verhuizing naar het nieuwe gebouw in Driehuis.

Voor 1 juli diende men rapport uit te brengen. Als randvoorwaarde gold dat het pand, gezien de beperkte financiële middelen, met zo weinig mogelijk verbouwingen doelmatig maar sober moest worden ingericht. Voorts zou een groot deel van het terrein behorende bij het missiehuis niet door de KM worden gekocht (hierop werd het verpleeghuis Velsersduin gebouwd).

De projectgroep kreeg in april als extra randvoorwaarde dat de rechtervleugel van het gebouw voor 5 jaren zou worden verhuurd. Door het te krappe budget werden een aantal posten aangewezen welke de SMD zelf kon uitvoeren. Op 1 augustus werd het missiehuis overgenomen door de Rijksgebouwendienst (RGD), half augustus werd een aanvang gemaakt met de verbouwingen.

“Ruim negenhonderd jongens en meisjes tussen de dertien en twintig jaar van het Ichtus-college in Driehuis krijgen over enkele maanden zo'n honderd marinemannen met medische en sociale moeilijkheden als naaste burens en zelfs als huisgenoten op school.”

Aldus een bericht in het AD van 17 augustus 1973.

Een aantal krantenberichten in o.a. het Algemeen Dagblad en de IJmuider Courant zorgde voor de nodige onrust. De gemoederen liepen zelfs zo hoog op dat er een actiecomité werd opgericht. Dit comité had zich als doel gesteld te voorkomen dat de KM zich zou vestigen in het voormalige missiehuis en te voorkomen dat er op het zelfde terrein een bejaardentehuis voor dementerenden gebouwd zou worden.

In een huis aan huis verspreid pamflet werden de bewoners van Driehuis opgeroepen middels een bijgevoegde antwoordstrook de actie te steunen. Het actiecomité meldde dat de KM haar Sociaal Medische Dienst hier ging vestigen en men had vernomen dat er buiten de normale patiënten ook druggebruikers, alcoholisten en psychisch gestoorden zouden worden verpleegd. De KM had tevens het voornemen om hun terrein met een 'HEKWERK' af te sluiten. Bovendien zou het verkeer zeer sterk toenemen, men rekende op ongeveer 80 auto's en het af- en aanrijden van vrachtwagens. Naast het verkeer van het verpleegtehuis en de drukte bij sportevenementen en crematies zouden de gevaren voor de schoolkinderen duidelijk toenemen. De bewoners werd om medewerking gevraagd te zorgen dat Driehuis leefbaar zou blijven.

Ook de oudercommissie van het Ichtus-college zag liever dat het voorlopig koopcontract, gesloten in het voorjaar van 1973 tussen de Tilburgse kloosterorde en de KM, niet werd omgezet in een definitief koopcontract. Ondanks de uitstekende contacten tussen de oudercommissie en de marine-autoriteiten werd door de commissie alles in het werk gesteld om de definitieve koop alsnog te voorkomen.

Samen met de oudercommissie van de scholengemeenschap vond op 27 augustus een bespreking plaats met het buurtcomité en een SMD-delegatie.

De SMD probeerde de ongerustheid weg te nemen door opening van zaken te geven over de dienst die in het missiehuis zou worden gevestigd. Enkele ouders waren van mening dat de SMD een negatieve invloed zou hebben op de schoolgaande jeugd, vooral omdat een vleugel van het gebouw door het Ichtus-college als dependance in gebruik zou blijven. Dat de marine het gebouw met een hekwerk wilde scheiden van de scholengemeenschap zag men als een teken dat de patiënten van de buitenwereld geïsoleerd moesten worden. "Wij hebben niets te verbergen" aldus het hoofd van de afdeling geneeskunde "en stellen contact met de buurt zeer op prijs. Het plaatsen van een hek tussen het Ichtus-college en de SMD moet dan ook niet gezien worden als een isolering maar als een normale afbakening van de verschillende terreinen. Met de leiding van de school is overeengekomen hoe elkaars privacy het best gewaarborgd kan worden".

Op de vraag of Driehuis wel genoeg ontspanning te bieden had, in Leiden waren bioscopen en een groot aantal cafés in de directe omgeving, antwoordde de commandant KLTZ van Hoeven dat de dienst meer aandacht zou besteden aan eigen recreatiemogelijkheden. Tevens gaf hij aan dat de reden voor het vertrek uit Leiden gezocht moest worden in de slechte staat van de gebouwen van de Kweekschool voor Zeevaart en dat bovendien een deel van het complex moest verdwijnen voor de aanleg van een nieuwe weg.

Najaren van zoeken viel de keus uiteindelijk op Driehuis in verband met de gunstige ligging' ten opzichte van het marinehospitaal te Overveen en de marinevestigingsplaatsen Den Helder en Amsterdam. Tevens waren er, volgens de commandant, geen ingrijpende verbouwingen in het missiehuis nodig met uitzondering van de afdeling fysiotherapie. Wel zouden voor de verschillende hobbyclubs een aantal ruimtes moeten worden aangepast.

'School krijgt inwoning van zieke mariniers', 'Ouders vrezen contact met drugpatiënten'





Timmermanswerkplaats in Driehuis

WORDT VERVOLGD

INDIË-REPORTAGE 1947

Deel 11

CONVOOI.

Soms kan een stad aan alle zijden ingesloten liggen door „republikeins” gebied. Soms zijn de aanvoerwegen van stad naar vliegbasis en haven onveilig, doordat overal in de heuvels rondom sluipschutters liggen, landmijnen in het wegdek zijn ingegraven en hinderlagen uitgezet.

Soms zwerft in een gebied, dat tussen de basis en een pas bevrijde post ligt,

nog veel gespuis rond; soms ook liggen de basispunten op sommige eilanden tientallen kilometers van elkaar verwijderd door bergachtig en dichtbegroeid terrein, waar weinig eigen troepen liggen, terwijl er nog van alles verwacht kan worden.

In zulke gevallen rijden de legerwagens in convoi.



De beruchtste convoi-route was de honderd-tachtig-kilometers-lange aanvoerweg van Batavia naar Bandoeng, dwars door „republikeins” grondgebied.

Bandoeng was lange tijd een totaal-ingesloten stad, waar op een betrekkelijk klein oppervlak de hele Europese gemeenschap, alsmede duizenden goedgezinde Indonesiërs waren geconcentreerd.

Bandoeng moest geravitailleerd worden. Een transporteskadron van Dakota-toestellen deed niets anders dan elke dag op en af vliegen, volgeladen met de allernoodzakelijkste levensmiddelen, medicijnen, munitie, wat niet al. Het bleek in de verste verte niet te voldoen aan de enorme vraag en zo kwamen de grote wegconvooien van honderden trucks in het leven.

In den beginne reden de Engelsen deze convooien volgens een in Birma en op andere fronten beproefd systeem. Elk convoi van honderden trucks was verdeeld in z.g. „blocks”, die met een letter werden aangegeven; elke wagen van een block voerde een nummer als kenteken. In het convoi reden tanks, pantser- en verkenningwagens mee, alsmede infanteriebegeleiding. Over

de hele route beveiligden jacht- en verkenningsvliegtuigen het convooi. De blocks stonden onderling en met de vliegtuigen steeds in contact via de radio-jeeps.

In die beginperiode moesten de zwaar-beschermden convooien twee maal per week (heen en terug) zich vechtende een weg breken over de enorme afstand. Herhaaldelijk werden de wagens beschoten uit alle mogelijke vuurwapens; trucks vlogen op landmijnen; soms waren er formele aanvallen. Zo vond in Maart 1946 een grote aanval op het convooi plaats, die de Brits-Indiërs heel wat mensenlevens en materiaal heeft gekost.

Nadat in allerlei versterkingen waren aangetrokken en vliegwapen en artillerie waren ingezet, kon het zwaargehavende convooi na vijf dagen Bandoeng bereiken.

Men dacht er toen over, de weg te beveiligen door posten te stationneren over de hele route. De Britsindische en Schotse posten betrokken hun bivaks, omsloten zich flink met prikkeldraad, wierpen ondoordringbare stellingen op en daarachter hielden zij wacht. Op convooidagen rukten patrouilles uit, die langs de wegbermen en in de allernaaste omgeving patrouilleerden, hinderlagen en toevallig gevonden landmijnen opruimden en wegversperringen opzij schoven. Deze zuiver defensieve houding had tot gevolg, dat de bivaks practisch elke nacht aangevallen werden en terroristen tijd te over hadden om landmijnen te plaatsen.

De Britse troepen hadden geen prettig werk in hun kleine postjes, midden in het vijandelijk gebied; zij hadden geen verbinding met de buitenwereld en hadden vele moeilijkheden te doorstaan.



DE ZOVEELSTE VERHUIZING langs het ongewisse pad en langs zovele gehuchten, waarvan de namen nooit gehoord zullen worden, maar die uit de ontreddering zijn ontwaakt tot bloeiend leven. Even zovele gedenktekens voor zweet en eenzaamheid, ontberingen en offers van eenvoudige Nederlandse arbeiders- en polderjongens.



PATROUILLEBIVAK in het oerbos. De bezwete, vermoede troep heeft zich gebaad in een riviertje, de bemodderde kleding uitgewassen en te drogen gehangen bij een houtvuur waar het potje op staat te koken. De muskietennetten zijn uitgespannen over takken, de wachtposten zitten overal om het bivak heen. Straks zal de nacht komen.

Later werden de convooien door de Nederlandse Aan- en Afvoertroepen overgenomen. Jonge soldaten, nauwelijks enkele weken in Indië, onbekend met de route en met armzalig materiaal. Hun trucks waren oud en aftands; sommige hadden reeds in de pendeldienst in Zuid-Nederland

gereden en door sneeuw en ijs in Duitsland. Andere trucks waren uit dumps gehaald en weer opgekalefaterd. Kortom, wagens met honderd-en-een mankementen en aftandse banden. Maar achter het stuur zat de Nederlandse chauffeur met geen andere soort uiterlijke lef dan een rode zakdoek om de nek en het vechtpetje uitdagend achter op het hoofd, een meisjesnaam op de klep. Er reed infanteriebeveiliging mee in de blocks, er raasden aldoor twee jagers over de weg, er waren radio-jeeps en achter aan het convooi zeulde de „break-down”, de gigantische kraanwagen met reparatie-werkplaats. En dan de honderden drietonners; elke chauffeur de stengun op de knieën, zijn makker naast zich met vurensgeraad wapen en de handgranaat gerieflijk-dicht bij de hand.

Instructies: blijf achter je voorman, houd die snelheid wat er ook gebeurt en dóórrijden. Niet op of om kijken: de mensen in Bandoeng zijn van jullie afhankelijk. Instappen, start de motoren, rijden!

Honderdtachtig kilometers fragmenten van een weg. Door stoffige, hete laagvlakten, wentelend en opschroevend door honderden scherpe bochten in de mistige bergen, steil dalend en stijgend. Over bruggen en bruggetjes, over heuvelkammen en door bergkloven. Langs bossen en ravijnen, sawahs en kampongcomplexen. Langs uitgewoonde, smerige stadjes en uitgestorven, platgebrande complexen, dwars door de verwaarlozing en woestenijen van een land, waar de terreur verschroeiend overheen trok.

Honderdtachtig kilometers stof slikken. Direct bij de start al gaan de koplampen aan om den voorman nog te kunnen zien. Een verstikkend, hels stofgordijn waait dwars door alles heen, men rijdt door een wereld van stof, waar wazig spookschimmen in opdoemen en weer verdwijnen. Men ademt stof, slikt stof; het gezicht wordt roetzwart en de haren zijn na een uur een verstarde, grijze storm waar geen kam doorheen gaat. Men bindt een zakdoek voor de neus en zweet uit alle wijdopenstaande poriën. De truck kantelt en bonkt over scherp gerande, diepe kuilen en gaten, soms bonst men het hoofd tegen de kap; een scherpe pijn kruipt langzaam omhoog langs de lendenen en verzamelt zich in het achterhoofd. De hitte is ondraaglijk. Niet op- of omkijken . . . Bandoeng wacht.

Hellingen en bochten, bochten en hellingen; kil slaat de mist over de weg, minder stof. Bos rondom; in de valleien en ravijnen en op de heuvels; duizendtonig sjirpt en gilt het bos; maar van alle heuveltoppen kan zo dadelijk het vuur losbarsten. Halt houden. Rust.

Smerige soldaten en chauffeurs, velen met naakte bovenlijven; zwart van stof, dat knerst tussen de tanden. Drinken, motoren controleren; water bijvullen; daartussen door haastig eten, een sigaret. Opstijgen, starten, rijden! —

Soms een platte band. Het convooi raast verder; truck na truck, block na block. Tot de break-down er is.

Soms rijdt een truck half een greppel in; soms tuimelt hij in een ravijn. Het convooi raast verder, Bandoeng kan niet wachten. Uren aaneen kan de break-down zwoegen om de uitvallers te helpen. Al duurt het uren; al ligt de truck diep daar beneden in een ravijn. Het convooi móét en zal voltallig ter plaatse arriveren. Bandoeng kan niéts missen van de levensmiddelen, van de medicijnen, de munitie, benzine, alles, wat opgestapeld ligt onder de zeildoeken bespanningen. Ritten van twaalf uur en langer. Soms ratelen de schoten; soms springt een landmijn. Er zijn gevechten. Doorzeefde trucks rijden slingerend op hun platte banden verder. Er vallen doden langs de convooi-route; vele voorruiten hebben de bekende sterren met het ronde gaatje als middelpunt. Maar het convooi kent geen oponthoud en raast verder.

De Schotse bezetting van een steunpunt in de Poentjak zag de gammele trucks zich moeizaam opschroeven tegen de steile en bochtige hellingen; zij herkenden nog een oude truck, die ze

maanden geleden voor onbruikbaar naar een auto-kerkhof sleepten. — Bloody Dutch, — mopperden ze met iets van bewondering.

De Engelse kolonel, ervaren rot van honderden oorlogsconvooien, die voor de supervisie met het eerste totaal-Nederlandse convooi was meegereden, gaf in zijn rapport uiting aan zijn diepe bewondering voor de jonge chauffeurs. Een Britse majoor zei ronduit en vloekend: — Those blokes would drive their rotten cars right into hell and after that come back without having lost one of their trucks —. (Die knullen zijn in staat hun rotte wagens recht de hel in te rijden om daarna zonder verlies van één truck terug te komen).



Daarvoor is een speciale mentaliteit nodig. Ergens langs de route voert de weg omlaag naar de diepte, waar een brug hoog over een schuimende rivier ligt geslagen; aan de overzijde stijgt de weg in een scherpe bocht direct weer omhoog. Dit punt ligt in een kom gevat tussen hoge, begroeide heuvels, van waaruit maar al te vaak hevig vuur afkwam. Een sergeant-chauffeur was juist over de brug, toen drie kogels hem in hals en borst troffen. Hij reed zijn truck zover mogelijk naar links, schakelde vrij, remde af, draaide contactsleuteltje om en stierf, terwijl het convooi in razende snelheid langs hem heen daverde.

Ergens in de bergen merkte een chauffeur, dat de remmen weigerden. De drietonner was afgeladen met materiaal en verkreeg een duizelingwekkende snelheid, toen hij de diepte in reed. Voor de truck reed een jeep; de bestuurder merkte, dat er iets achter hem gebeurde, maar kon er niet precies bij, wat het eigenlijk was. Hij zag alleen dat de kolos met vernietigende snelheid hem achterna zat; hij vloekte daarom maar wat en gooide er een schepje bovenop. Maar almaar meer won de drietonner aan snelheid, stof en steengruis spatte weg onder de wielen; scherpe bochten werden op twee wielen genomen; als een schrikwekkende nachtmerrie stooft de wereld voorbij. Het werd een formele dodenrit. Toen de truck kilometers verderop bij een helling tot stilstand kwam, baadde de chauffeur in doodsweet en stond hij op onvaste benen te zwaaien. Maar truck en materiaal waren gered.

Onze troepen namen onder uiterst moeilijke omstandigheden de wegbeveiliging over van de Brits-Indiërs en Schotten.

Zij bezetten ogenblikkelijk nieuwe punten; verder van de weg afgelegen, op strategische heuveltoppen. Dagelijks trokken sterke patrouilles het terrein in; er vonden duidelijk hoorbare botsingen plaats, maar zij sloegen de terroristen steeds verder van de weg af. Als het convooi-dag was, trok alles, wat maar enigszins vrij was, het terrein links en rechts van de weg in; nam stelling op heuvels en bij ravijnen, opdat het convooi geen hinder zou ondervinden van sluipschutters. Mijn-„sweepers” zochten de weg steeds opnieuw af met hun detectors en ruimden vliegtuigbommen en landmijnen op.

De convooi-weg werd een vechtend brok jong-Nederland over honderdtachtig kilometer eenzaamheid en doorlopend gevaar. Grimmig vertrouwen hadden zij, over en weer. Geen chauffeur zou verzuimen, zijn duim tot dank op te steken naar elken infanterist, die hij bij de posten en langs de weg zag. Toen de regentijd kwam met centimeters-dikke modderlagen over de

weg, zodat die levensgevaarlijk-glad werd en de chauffeurs beide handen en alle aandacht nodig hadden voor het stuur, tekenden zij met witte verf grote vuisten met opgestoken duimen op hun cabines en bespanningen; de infanteristen begrepen het en staken grijnzend hun duimen op.

Er zijn meer convooi-wegen in Indië. Zij zijn er geweest in Bali en Zuid-Celebes, in Borneo en waar niet al. Door honderden kilometers bergachtige eenzaamheid. Convooiën met overvallen, hinderlagen en beschietingen. En doden.

Er zijn convooi-wegen van Padang naar Emma-haven en het vliegveld. Sluipschutters, hinderlagen, trek mijnen, vliegtuigbommen; dag-in, dag-uit. Voortrazende convooiën over slechte wegen, die diep daar beneden in het lengtedal tussen hoge, begroeide heuvels slingeren; losbarstend vuur aan alle zijden, de zo beruchte „doden-rit”. Gewonden en doden, ondraaglijke spanning: wie is de volgende?

Convooiën van Medan naar Belawan; dodenrit. Schietende wagens in topsnelheid. Doden, gewonden; steeds weer. Soms dreunen dag-in, dag-uit de doffe ontploffingen van mijnen en bommen; het dringt door tot in alle posten, waar de soldaten zich de nagels in de handpalm persen: — Wie *nu* weer? —

Maar dagen, weken, maanden wentelen door de hemelbogen. In deze dagen en weken en maanden trekken de patrouilles er op uit. De echo van het sniperschot is verstorven; de kampongs zijn bewoond en de velden bewerkt.

Pas-gekomen soldaten rijden langs de weg; in khaki en ongewapend. De convooirijder van Batavia—Bandoeng, van Padang—Emmahaven, van Bandjermasin—Ampah, van Denpasar—Singaradja, van Makassar naar Paré-Paré —, zal wijzen: — Hier lag een vliegtuigbom, vijf doden. Daar hadden ze eeuwig een mitrailleur. Hier is dat eenzame postje dat een levensgroot bord had hangen: — Hebbie nog sigaretten? La' maar vallen! —, tegen welks onschuldige bekoring geen chauffeur op kon. Hier werd een brencarrier zó van de weg, dwars door een laag muurtje, de kali ingekeild, vliegtuigbom, geen man kwam er levend uit —. De nieuwe soldaten zien bevreemd om zich heen. Naar de kampongs waar vrouwen rijst stampen; naar de velden waar mannen werken. Zij kijken naar de heuvels rondom waar de zon luisterrijk in wijde sawah-terrassen staat . . . —

WORDT VERVOLGD

.....

REISVERSLAG VAN HET SMALDEEL 1

1—5 juli

ANTWERPEN

Hr. Ms. De Ruyter, commandant: kapiteit ter zee L. E. H. Reeser

Hr. Ms. Overijssel, commandant: kapitein-luitenant ter zee W. P. Jansen

Hr. Ms. Utrecht, commandant: kapitein-luitenant ter zee J. Doorenbos

Hr. Ms. Gelderland, commandant: kapitein-luitenant ter zee L. C. le Poole

Hr. Ms. Walrus, commandant: luitenant ter zee der 2e klasse oudste categorie A. F. Bruine

Op 1 juli ten 02.30 maakten de schepen rendez-vous nabij de kruispost van het loodsvaartuig voor de Wielingen. Hr. Ms.

Gelderland en Hr. Ms. Walrus hadden van 28 tot 30 juni onderzeebootbestrijdingsoefeningen gehouden in het oefengebied van Flamborough head; de overige schepen waren op 30 juni uit Den Helder vertrokken. Na het aan boord nemen van de loodsen stoomden achtereenvolgens hr. Ms. De Ruyter, Hr. Ms. Gelderland, Hr. Ms. Utrecht, Hr. Ms. Overijssel en Hr. Ms. Walrus in verband op naar Antwerpen. Bij het passeren van „De Doel” ten omstreeks 08.45 en het in zicht

komen van het fort Liefkenshoek salueerde Hr. Ms. De Ruyter de Belgische natievlag met 21 schoten. Dit saluut werd door het fort Liefkenshoek beantwoord. Ten 09.10 werd de Belgische verbindingsofficier, de vaandrig ter zee R. A. Meeze, door een vaartuig van de rivierpolitie aan boord van Hr. Ms. De Ruyter afgezet. Ten 10.00 meerde Hr. Ms. De Ruyter over bakboord langs zij hangar 22 (noorderterras) nabij „Het Steen”. Hr. Ms. Utrecht meerde aan de buitenzijde van de kruiser. Hr. Ms. Gelderland, Hr. Ms. Overijssel en Hr. Ms. Walrus meerden langs zij hangar 21 (zuidterras) eveneens nabij „Het Steen”. Ten 10.30 kwamen ter begroeting aan boord van het vlaggeschip: namens de Belgische regering de kolonel R. A. Mazy, waarnemend commandant van de provincie en de plaats Antwerpen; de luitenant ter zee der 1e klasse V. J. Beels van het regionaal maritiem commando van Antwerpen; de heer V. Graré, havenkapitein-commandant van Antwerpen, en de heer J. H. de Jongh, kanselier van het consulaat-generaal der Nederlanden. Ten 10.45 hield de smaldeelcommandant een persconferentie aan boord van Hr. Ms. De Ruyter. Ten 11.15 bracht hij, vergezeld van zijn adjudant en de kanselier van het consulaat-generaal der Nederlanden een bezoek aan de consul-generaal der Nederlanden dr. J. B.V. A. J. van de Mortel. Te diens huize was eveneens aanwezig Hr. Ms. gevolmachtigd ambassadeur van het Koninkrijk der Nederlanden te Brussel, jhr. mr. P. D. E. Teixeira de Mattos. Ten 11.40 brachten de ambassadeur en de consul-generaal een tegenbezoek aan de smaldeelcommandant. Ten 11.50 brachten de smaldeelcommandant en zijn adjudant, vergezeld van de consul-generaal, een officieel bezoek aan de generaal-majoor J. M. H. Bouhon, commandant van het tweede militair gebied; vervolgens brachten zij een bezoek aan de heer dr. R. Declerck, gouverneur der provincie Antwerpen, en tenslotte aan de waarnemend burgemeester, de schepen L. Delwaide, omdat de burgemeester mr. L. Craijbeck de onafhankelijkheidsfeesten van de Kongo bijwoonde. Ten 13.00 gaf de smaldeelcommandant een informele lunch met als gasten de consul-generaal en de commandant der marinebasis te Antwerpen. Tegelijkertijd vertrok het eerste gezelschap van ± 180 opvarenden van het smaldeel voor een excursie per bus naar Brussel en Waterloo. Deze excursie duurde tot ongeveer 20.00 en werd door de opvarenden zeer op prijs gesteld. De bezoeken die de smaldeelcommandant had afgelegd, werden als volgt beantwoord: ten 15.00 door de generaal-majoor J. M. H. Bouhon, begeleid door kolonel J. H. Lambillotte, chef-staf van de generaal, ten 15.30 door de gouverneur, de heer dr. Declerck, en ten 16.00 door de waarnemend burgemeester. Ten 16.30 vertrok een tiental zwemmers, vergezeld van een dubbel aantal supporters, allen opvarenden van het smaldeel, naar Mechelen voor het bezichtigen van deze stad en een daarna te houden zwem- en waterpolowedstrijd.

Ten 17.00 begon een thee-ontvangst door het college van burgemeester en schepenen ten stadhuize voor de commandanten en ongeveer zeventig opvarenden van het smaldeel. Tijdens deze ontvangst bood de schepen L. Delwaide de smaldeelcommandant een ets van Rubens aan om die aan boord van Hr. Ms. De Ruyter op te hangen. Van 19.00 tot 20.30 hield de smaldeelcommandant, geassisteerd door de commandanten en officieren van het smaldeel, een ontvangst voor ± 300 gasten, waaronder ook vertegenwoordigers van pers, radio en televisie aanwezig waren. Deze ontvangst werd opgeluisterd door de Belgische marinekapel, die op de kade stond opgesteld. Van 20.00 tot 24.00 gaf het Nederlands centrum voor varenden een gezellige avond in het clublokaal, Britselei 10, voor ongeveer 50 onderofficieren en manschappen. Terzelfder tijd werd een schietwedstrijd (kaliber 22) gehouden tussen een burgerschietvereniging en 10 onderofficieren en manschappen van het smaldeel in hotel Bristol Mortsel. Op zaterdag 2 juli ten 10.30 legde de smaldeelcommandant, vergezeld van de consul-generaal en de commandanten van de schepen, een krans bij het monument der gesneuvelden in het stadspark en daarna ten 11.15 bij het gedenkteken van de gesneuvelde zeelieden bij het gebouw van het Belgische loodswezen. Bij beide gelegenheden was ook generaal-majoor Bouhon aanwezig. Bij elk der monumenten stond een gewapend peloton van 33 man der Belgische zeemacht opgesteld

en de muzikale omlijsting der plechtigheden werd verzorgd door de kapel der Belgische zeemacht. De Nederlandse erwacht bestond uit 80 gewapende opvarenden van het smaldeel, die van de schepen door de stad naar de monumenten en terug naar de schepen marcheerden. Ten 12.30 gaf de gouverneur van de provincie Antwerpen een lunch, waaraan werd deelgenomen door de commandant van het smaldeel met commandanten en een beperkt aantal officieren. Van 13.00 tot 20.00 was er opnieuw een excursie naar Brussel voor 180 opvarenden van de schepen. Van 15.00 tot 17.00 werden de schepen met uitzondering van de onderzeeboot opengesteld voor het publiek, dat grote belangstelling toonde. Om 15.00 speelde een elftal van het smaldeel een hockeywedstrijd tegen de hockeyclub van Beerschot. Van 20.00 tot 24.00 gaf het Nederlands centrum voor varenden wederom een gezellige avond voor ongeveer 50 onderofficieren en manschappen in het clublokaal. Ten 21.00 gaven de consul-generaal en de Nederlandse club in het beursgebouw een bal met koud souper voor ongeveer 75 officieren en vele genodigden. Op zondag 3 juli bestond er ten 10.00 gelegenheid tot het bijwonen van een protestantse kerkdienst in de kerk van Antwerpen; de rooms-katholieken konden om 10.30 een hoogmis in de St. Pauluskerk bijwonen. Op de voormiddag laadden Hr. Ms. Utrecht en Hr. Ms. Gelderland olie. De atletiekclub van Beerschot had 8 officieren uitgenodigd voor een lunch, waarna tenniswedstrijden werden gespeeld. Ook bestond er voor officieren in het stadion van Beerschot gelegenheid tot zwemmen. In het fort van Merksem gaf om 13.00 de commandant van het regionaal maritiem commando van Antwerpen een lunch, waaraan de smaldeelcommandant en de commandanten deelnamen. Van 13.00 tot 20.00 was er weer een excursie naar Brussel voor 180 opvarenden van het smaldeel. Van 15.00 tot 17.00 waren de oppervlakte schepen van het smaldeel opengesteld voor het publiek, dat een overweldigende belangstelling toonde. Ten 19.30 gaf de Belgisch-Nederlandse vereniging voor de commandanten en 40 officieren van het smaldeel in de Circle Roal Philotax een diner, waaraan alle leden met hun dames aanzaten. Van 20.30 tot 00.30 werd door alle Nederlandse verenigingen te Antwerpen, het comité der Nederlandse kolonie, de Nederlandse club Neerlandia, de Nederlandse oud-strijders in België, de Nederlandse dameskring en het Nederlands centrum voor varenden een verbroederingsbal in het beursgebouw aangeboden aan 200 onderofficieren en manschappen, tezamen met 75 leden van de Belgische land- en zeemacht. Op maandag 4 juli werden van 09.30 tot 11.30 honderd in België wonende Nederlandse schoolkinderen onthaald op een kinderfeest aan boord van Hr. Ms. De Ruyter. Ten 10.30 vertrok Hr. Ms. Utrecht naar Londen in verband met het aanbieden van een schilderij van het Britse Koninklijke jacht Britannia namens de vereniging van Nederlandse zeeschilders aan de Koningin van het Verenigd Koninkrijk.

Om 12.30 gaf de smaldeelcommandant aan boord van Hr. Ms. De Ruyter een lunch voor een aantal Belgische autoriteiten. Van 13.00 tot 20.00 was er opnieuw een excursie naar Brussel voor ongeveer 180 opvarenden van het smaldeel. Van 15.00 tot 17.00 gaf de marinierskapel der Koninklijke marine, die per bus naar Antwerpen was gekomen, een concert in de dierentuin van de stad. Ten 15.00 speelden teams van het smaldeel een volley- en een basket- balwedstrijd tegen de rijkswacht in de kazerne aan de Prekerstraat. Van 16.00 tot 18.00 hield generaal-majoor Bouhon te zijnen huize een ontvangst voor commandanten en 40 officieren der Nederlandse schepen en ongeveer 30 Nederlanders met hun dames. Van 20.00 tot 24.00 gaf het Nederlands centrum voor varenden voor ongeveer 50 opvarenden van het smaldeel wederom een gezellige avond in het clublokaal. Van 21.30 af maakte de marinierskapel der Koninklijke marine een mars door de stad van het Koningin-Astridplein naar de Grote markt, waar een taptoe met fakkeldragers werd gehouden. Hiervoor bestond veel publieke belangstelling. Vervolgens marcheerde men van de Grote markt naar de ligplaats der schepen, waarna de marinierskapel per bus naar Nederland vertrok. Op dinsdag 5 juli vertrokken de schepen ten 11.00 naar zee

Bron: Jaarboek Koninklijke Marine 1960

In de zomer van 1945 voer ik op een waterboot van de firma Hatenboer.

Het varen op een waterboot was een oprecht plezier. Je was altijd buiten en op het water, je kwam bijna altijd op buitenlandse schepen, eigenlijk was je iedere keer in een ander land. Dat was voor een jongen van mijn leeftijd best avontuurlijk en als het even mogelijk was lag je heerlijk in je zwembroek te water, soms wel acht keer per dag.

Het was een gezond leven met veel beweging. Je klom en klauterde op alle mogelijke manieren tegen de zeeschepen op, dat hield je in conditie. Meestal hing er een touwladder buitenboord en was die er niet, dan had je voldoende aan een zogenaamd hakentouwtje. Dat was een niet te dik meertouw met aan het eind een stalen haak. Bij het langsij komen werd dat aan dek van de zeeboot geworpen en vervolgens voorzichtig terug getrokken totdat de haak ergens achter bleef hangen. Daar had je nog wel eens geluk bij nodig, vooral als die haak losschoot bij het naar boven klimmen.



- Met de touwladder klom en klauterde je tegen de zeeschepen op -

Zwaar

Het werk echter was zwaar. Het optrekken van de waterslangen was een hele klus. Ik weet echt niet hoe zwaar die krengegen waren, maar ze waren circa 22 meter lang en hadden een doorsnee van 4 duim, zo'n 10 centimeter. Daar kwam de wanddikte dan nog bij en die slangen werden met het blote handje naar boven gehaald. Bij een geladen zeeboot was dat niet zo erg. Die waren een meter of vijf, zes hoog, maar moest je water brengen bij een lege tanker bij de Shell in Pernis, dan had je nogal wat slang nodig om de vulpijp aan dek te bereiken. Ik had een paar ijzersterke handen in die tijd en een paar armen om bang voor te zijn. Wij hebben ooit de voorpiek van de Nieuw Amsterdam gevuld met drinkwater en het dek lag hoger boven water dan de lengte van de slangen die wij gebruikten. Maar de winter in 1945 was nogal streng en de slangen waren door de vorst niet te hanteren. Doordat ze in het gangboord lagen waren ze altijd nat. Als het dan echt hard vroom, en dat gebeurde nogal eens, dan waren ze bedekt met dun ijs. Je kon ook nooit

handschoenen gebruiken, want soms zat er nog vuiligheid tussen de slangen van de WC 's van de zeeboten waar we langs lagen. Je handen kon je wassen, maar werkhandschoenen niet.

Harde tijd

Als het werk gedaan was en de slangen weer aan dek kwamen te liggen moest je ervoor zorgen dat ze goed leeg waren. Het schip was dan leeg, het dek droog en dan vrozen ze dicht. 's Avonds, voor we afnokten, liepen we ze nog even voor alle zekerheid na om ze vooral goed leeg te hebben. Als je 's morgens begon om zeven uur en het had gesneeuwd kon je ook je lol op. We zetten 's avonds als we van boord gingen al een bezem klaar bij de steiger. Als we dan aan boord stapten, veegde je gelijk een pad naar het achterschip waar je in de roef je spullen kon opbergen. Gauw verkleeden, de kachel aanmaken met een vette dot en dan als de bliksem het dek voor het grootste deel sneeuwvrij maken. Vervolgens werden de waterafsluiters aan dek ontdooid en dichtgedraaid. Als we 's avonds van boord gingen werden ze half opgedraaid, anders vrozen ze kapot. Nou, dan was het voor en achter en gingen we achteruit de haven uit met de bedoeling ergens op de boeien of in de Waalhaven een stoomschip te vinden waar de condensor bijstond en dan werd met dat warme water alle sneeuw en ijs van dek gespoeld. De winter was een harde tijd, maar ik kan me niet herinneren dat ik ooit verkouden was. Maar een ding is zeker, niemand zal mij ooit naar de wintersport zien gaan.

De Oud-Rotterdammer

Jaargang 4 – 2008 nr. 8 / Harm Jager,

COMPILATIE

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



30-04-1948 CEYLON, EEN TUIN, MIDDEN IN DE INDISCHE
OCEAAN

Bijna 4.000.000 schroefomwentelingen zitten er op

De Zaanlander 22-05-1948

Gisteren kruiste Hr. Ms. Kortenaer voor de kust van Ceylon. Overdag zagen we de jungle van 't eiland, slanke palmbomen, wuivende bossen...en ik kan me voorstellen dat onze voorouders, die deze zeeën eens bevoeren, en voor het eerst dit eiland aanschouwden, 't de naam gaven van tuin-eiland. Na alle barre rotsen, alle woestijngebieden, na alle dorheid van de Afrikaanse kust dan eindelijk een land dat donkergroen in zee ligt als een vruchtbare voorpost van het Indische rijk.

Die dag werd de eentonigheid verbroken door een haaienvangst op de jager. Aan de hakspier werd een haaienhaak uitgezet (zó groot, dat er wel een walvis aan gevangen had kunnen worden) en aan de hoek sloeg de bootman een gigantesk stuk vlees, waarvan moeilijk te beweren was, dat het nog helemaal „fris” rook. Of dit de reden was, niemand die het kan zeggen, maar de haaien kwamen niet en na anderhalf uur werd de hakspier weer ingehaald. Later sprongen een kleine honderd dolfijnen uitgelaten rond de neus van de Kortenaer, als het ware er op uit de smaad van de mislukte vangst duidelijk aan te tonen.

Des morgens 8 uur lag de Kortenaer in de haven op de boeien, omringd door een aantal met olifantjes en andere beeldjes beladen sampans. Na het consulaire bezoek was er voor enkele uren

gelegenheid tot passagieren en het is begrijpelijk dat hiervan een dankbaar gebruik gemaakt werd, na zovele dagen op zee gezeten te hebben.

Zindelijke stad

Het verschil met Port Said en Aden kwam wel heel sterk tot uitdrukking. Maakten beide eerstgenoemden een vuile, verwaarloosde en vaak armzalige indruk, het tegendeel ziet men in Colombo. Het is opvallend hoe zindelijk, en vooral, hoe waardig de Singhalezen zich op straat vertonen. Hier geen horden jongens, die aan de passagierende jannen blijven vastkleven, hier geen bedelaars in de goten en op de openbare straat liggend. Hier brede straten, prachtig geplaveid en opvallend proper. Grote hotels, die zich uitnemend kunnen meten met die inde hoofdsteden van Europa.

Ceylon ... land der machtige thee en kaneel-plantages, het land waar de olifant nog lastdier is, waar apen, tijgers en papagaaien het binnenland tot een echte jungle, een volkomen wildernis, maken. Land van schatrijke planters en ongelooflijk mooie ravijnen en bergplateaux. Waarlijk een tuin, midden in de Indische Oceaan.

Het was druk op straat. Veel Europeanen ziet men hier niet. Hoogstens wat Engelsen, wat Amerikaanse zeelui en jongens van de Nederlandse koopvaardij. Colombo maakt de indruk een uiterst welvarende stad te zijn, ofschoon men verstomd staat van het grote aantal riksja-lopers, dat op alle hoeken van alle straten op een vrachtje staat te wachten. Ik had me graag door dit klassiek-Oosters vervoermiddel naar de steiger terug laten brengen, maar iets belette me dit. Er zit iets in dit riksja-lopen, wat een Europeaan, en zeker een Hollander, tegen de borst stuit. En niet alleen het feit, dat het hem bekend is, dat riksjalopers gemiddeld niet veel ouder worden dan 30, hooguit 35 jaar.

Te kort waren de uren op Ceylon, voor ons hopeloos te kort. En zo dachten de jongens van de Kortenaer er allen over, ook al keerden velen dan terug, beladen met kammen bananen, met ananassen en ander fruit. Zij, die nog het best in de rupijen zaten, verzonden een pakje echte Ceylon-thee naar huis, al zal de ontvangster van een dergelijk waardevol cadeau zich een lieve cent invoerrechten moeten laten welgevalen.

Er was die dag één zeer belangrijk ding: er was post bij de Nederlandse consul. En zelfs veel post. Ik zag stapels brieven, kaarten en kranten en het zal straks, als over een uur Hr. Ms. Kortenaer weer vertrokken is, stil zijn aan boord, nu zoveel brieven gelezen moeten worden. En herlezen..!

Over een uur... dan zal de Kortenaer z'n neus in de deining steken, die zelfs in de haven nog staat, ter aanvaarding van het laatste traject: Colombo-Batavia. Een kleine 5 dagen, dan zit de reis erop. Dan zijn er 3.750.000, drie miljoen zeventienhonderd vijftig duizend, schroefwentelingen achter de rug en is Hr. Ms. Kortenaer op de plaats waar ze behoort te zijn: Nederlands-Indië. Op de plaats, waar een belangrijke taak het schip wacht, een taak, die het stellig op bekwame en eervolle wijze zal volvoeren.

Dat garandeert de roemruchte naam van dit schip en dat garandeert de geest aan boord: de geest onder de officieren, de onderofficieren en onder alle manschappen!

WORDT VERVOLGD



Vervolg Zaterdag 5 juni 1954 Aankomst Liverpool.

Vanwege de nogal eigenaardige openings- en sluitingstijden van de pubs – van twee tot vijf uur gesloten! - valt het overigens niet mee om op een gewenst tijdstip een Biertje te gaan drinken. Bovendien dient men dan wel "lager" te bestellen om een enigzins accaptabel biertje met schuimkraag geserveerd te krijgen.

De meeste pubs in de oude binnenstad en bij de haven zijn weinig veranderd sinds zij in de negentiende eeuw zijn gebouwd. Zij hebben donkere wanden en donkerbruin meubilair. De bladen van de slechts enkele tafels zijn vol met biervlekken en brandvlekken van sigaretten. De mannen staan vrijwel altijd rond de bar terwijl een aantal "darts" speelt.

Zoals in vrijwel alle buitenlandse havens het geval is, is het ook hier oppassen met het voorschot op het katje: een pond sterling betekend een tientje inhouding! Zondag worden de bovenwaterschepen opengesteld voor het publiek en daarvan wordt behoorlijk gebruik gemaakt.

Bij vrijwel alle opvarenden van het smaldeel is het bezoek aan Liverpool zeer in de smaak gevallen!

Dinsdag 8 juni 1954 Vertrek Liverpool.

De Zeeuw, de Van Amstel en de Zeeleeuw stomen op de voormiddag de Mersey River uit de Ierse Zee in. De Evertsen is al op de dagwacht vertrokken en de Kortenaer zal op de platvoet zee kiezen.

Te 17.00 uur maken de schepen rendez-vous in de Ierse Zee en stomen gezamenlijk naar Het Kanaal.

De volgende dag passert het smaldeel Land's End. Er wordt geoefend volgens weekprogramma en daarna opgestoomd naar Nederland.

Donderdag 10 juni 1954 Aankomst Rotterdam.

De bovenwaterschepen meren ten 12.30 uur af aan de Parkkade. De Zeeuw zal met de andere schepen van het smaldeel, inclusief de Doorman die inmiddels is teruggekeerd van een Noord-Amerika reis, aanwezig zijn bij de Vlootweek die van 12 tot 17 juni in Rotterdam zal worden gehouden.

Deelnemende schepen:

vliegekampschip	Hr.Ms. Karel Doorman.
kruiser	Hr.Ms. De Zeven Provinciën.
torpedobootjagers	Hr.Ms. Evertsen en Kortenaer.
fregatten	Hr.Ms. Marnix Van Amstel en De Zeeuw.
onderzeeboten	Hr.Ms. Zwaardvis en Zeeleeuw.
instructieschip	Hr.Ms. Soemba.
duikwerkschip	Hr . Ms.Cerberus.



Wat is er mooier?

De Doorman ligt afgemeerd op de boeien nabij het Maaseiland, de Zeven ligt gemeerd langs de H.A.L.-kade en de overige schepen in de Parkhaven of langs de Parkkade.

De Vlootweek is een presentatie door de Koninklijke marine van haar materieel en mogelijkheden. Er zit natuurlijk ook een wervingsaspect aan zo'n vlootschouw, want de marine kampt met een groot personeelstekort. Zij zet in deze week haar beste beentje voor, brengt een aantal schepen bij elkaar en maakt ze bij wijze van uitzondering gedeeltelijk toegankelijk voor het publiek dat in drommen komt opdagen. De bezoekers worden vergast op een rondleiding over de oorlogsbodems. Daarbij krijgen ze uitleg over alles wat gezien "mag" worden.

De Vlootweek vindt veel weerklank bij de pers; er worden radio-uitzendingen aan gewijd door omroepverenigingen. Polygoon neemt het gebeuren op voor het filmjournaal.

Het Rotterdamse scheepvaart- en bedrijfsleven biedt de bemanningen een feestavond in de Ahoy Hal aan, welke avond wordt georganiseerd door de Koninklijke Nederlandse Vereniging "Onze Vloot".

Het aantal bezoekers bedraagt, volgens opgave van de VVV, circa 60.000 personen!

Vrijdag 18 juni 1954 Vertrek Rotterdam.

Hr.Ms. Karel Doorman is als vlaggeschip aan het smaldeel toegevoegd. Het verband vertrekt op de voormiddag voor een oefenreis om de noord. De geplande oefeningen op weg naar Noorwegen kunnen vanwege de dichte mist geen doorgang vinden. Zaterdag stoomt het smaldeel door het Skagerrak.

Zondag 20 juni 1954 Aankomst Kristiansand, Noorwegen.

Te 08.50 geeft de Doorman een saluut af voor het Noorse gouvernement, waarna het smaldeel in de Vestrehamn ten anker komt.

Kristiansand is de provinciehoofdstad van Zuid-Noorwegen en ligt aan de monding van de Otra in het Skagerrak. Het is een ijsvrije marine- en visserij haven.

Aangezien er op zondag in Noorwegen niet veel te doen valt, wordt de dag doorgebracht met voetballen tegen lokale elftallen en wat wandelen in de omgeving.

Op de voormiddag arriveren eveneens het Britse 6th Frigate Squadron en de Noorse torpedobootjagers Oslo en Stavanger.

Maandag 21 juni 1954 Vertrek Kristiansand.

Tezamen met de Britse en Noorse oorlogsbodems vertrekt het smaldeel op de dagwacht naar zee voor het houden van de oefening Rhumba III. Dinsdag worden de oefeningen alweer verbroken en koersen alle schepen van het verband weer op naar Kristiansand. In de Vestrehamn wordt op de eerste wacht geankerend.

Op de dagwacht van de 23e juni vertrekken de aan Rhumba III deelnemende schepen naar zee om te oefenen. Op 24 juni worden de oefeningen door het verband verbroken, waarna de schepen door de Oslofjord naar Horten opstomen.



Elmnt Smit bij de 40 mm
Vlootweek Rotterdam
12-17 juni 1954

Donderdag 24 juni 1954 Aankomst Horten.

In de Oslofjord wordt ter hoogte van Horten ten anker gegaan door alle bovenwaterschepen van het smaldeel en de twee Noorse torpedobootjagers , terwijl de onderzeeboten afmeren langs de kade.

De volgende dag wordt te 12.00 uur de oefening Rhumba III beëindigd.

Vrijdag 25 juni 1954 Vertrek Horten.

Op de achtermiddag ontmeren de onderzeeboten en lichten de bovenwaterschepen het anker. Vervolgens stomen zij allen in formatie naar Oslo.

Vrijdag 25 juni 1954 Aankomst Oslo.

Het vlaggenschip geeft bij het passeren van Dinalight een saluut af voor het Noorse gouvernement, gevolgd door een saluut voor de Noorse koning Haakon VII. Te 17.00 uur ankert het vliegekampschip ter rede van Oslo en meren de overige schepen af aan de steigers tegenover het stadhuis.



Het centrum van Oslo

Bezoek Oslo smaldeel5
25 - 29 juni 1954

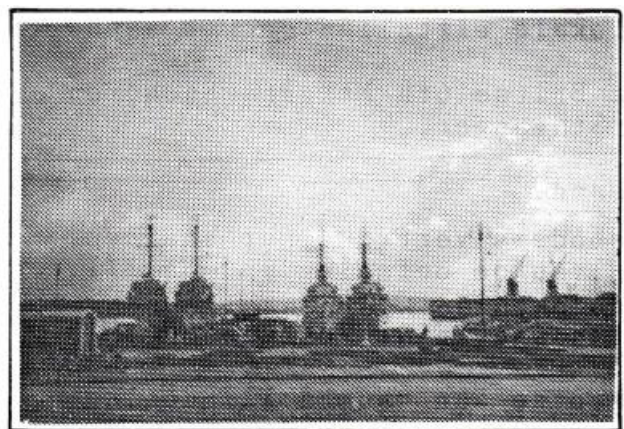


Het Raadhuis

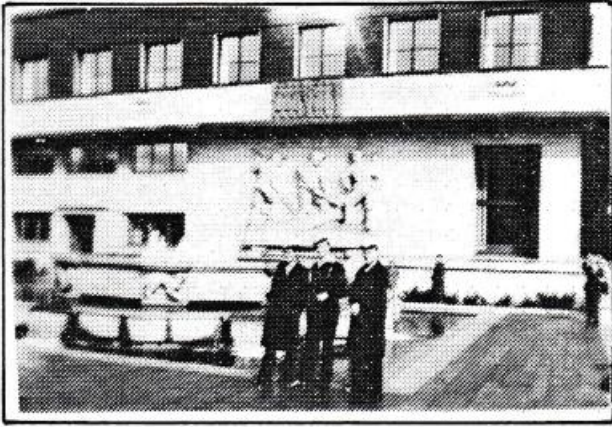
Oslo is een prachtige stad, rijk aan historie. Het is mooi en ruim gebouwd met veel musea en het beroemde Frogner Park. Er zijn nogal wat culturele bezienswaardigheden in Oslo, maar de eerlijkheid gebied te vermelden, dat niet elk bemanningslid daarin is geïnteresseerd.

Zaterdag heeft voor 200 opvarenden van het smaldeel een bustocht plaats door Oslo en omgeving met bezoeken aan plaatsen van historische en culturele waarde.

Tussen de elftallen van de divisies torpedobootjagers, fregatten en onderzeeboten



De Zeeuw, Van Amstel, Evertsen en Kortenaer afgemeerd in de Piperyika.



Enige opvarenden van De Zeeuw aan de zijkant van het raadhuis.

vinden onderlinge voetbalwedstrijden plaats op het Ekeberg Field, dat door de Noorse marine beschikbaar is gesteld.

Zondagmiddag zijn de bovenwaterschepen opengesteld voor bezoek van het publiek.

's Maandags zijn er wederom bustochten georganiseerd, mogelijk gemaakt door donaties van Philips en Shell.

De bemanningen van de schepen van het smaldeel hebben toegang tot de "Sailor's

Club", die een capaciteit heeft van 350 man. Ter beschikking staan bovendien 1000 vrijkaarten, geldig voor alle bioscopen van Oslo. Schepelingen in uniform behoeven slechts half geld te betalen voor trips met rondvaartboten van de "Batservice Sightseeing".

Bezoeken aan horecagelegenheden zijn vrijwel onbetaalbaar, de levensstandaard in Noorwegen is zeer hoog!

Dinsdag 29 juni 1954 Vertrek Oslo.

Op de voormiddag embarkeren de minister van marine Ir.C.Staf en de bevelhebber der zeestrijdkrachten vice-admiraal De Booy. Beide autoriteiten zullen de reis naar Nederland aan boord van het vlaggenschip meemaken.

Het smaldeel vertrekt vervolgens uit Oslo. Via de Oslofjord en het Skagerrak wordt koers gezet naar Den Helder.

Vrijdag 2 juli 1954 Aankomst Den Helder.

Op de rede van Den Helder aangekomen embarkeert ZKH prins Bernhard aan boord van het vlaggenschip. Vervolgens loopt het smaldeel, met de Doorman voorop, Den Helder binnen.

Bij het binnenlopen van de haven vaart de Doorman een gespannen lint door, waardoor de, gedeeltelijk gereed zijnde, nieuwe Rijkszeehaven van Den Helder officieel is geopend!

Voor de eerste keer kiezen de grotere schepen ligplaats in deze nieuwe marinehaven. De fregatten evenwel meren voorlopig nog af langs hun vertrouwde ligplaatsen tegenover de Atjehloods.

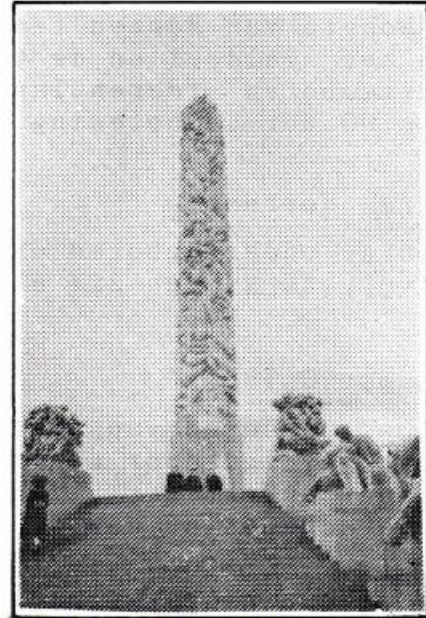
Intussen is de zomerverlofperiode aangebroken.



Dinsdag 7 september 1954 Vertrek Den Helder.

Als voorbereiding op de NAVO-oefening "Morning Mist" kiezen de torpedobootjagers Evertsen en Kortenaer en de fregatten De Zeeuw en Van Amstel, het ruime sop.

De beide onderzeeboten vertrekken tegelijkertijd uit Rotterdam. Het vlaggenschip is gisteren al uit Rotterdam vertrokken.



Het Monoliet, een 17 m hoge obelisk, uit één steen gehouwen Vigelandpark.

De volgende dagen wordt er intensief geoefend en na het beëindigen daarvan geankerd in Start Bay en Tor Bay, waar maandag 13 september de Franse fregatten Découverte, Carmouche en Croix de Lorraine aankomen .

De Zwaardvis moet op 16 september wegens een defect aan een diesel uitvallen en dieselt terug naar Rotterdam.

Via Spithead en Cowes (Isle of Wight), waar het smaldeel op de 17e olielaadt, stoomt het Frans-Nederlandse verband op naar Brest.

WORDT VERVOLGD

Baghregister

Interview met de echtgenote - van een visser,



Om alle misverstanden te voorkomen: dit interview werd gehouden met de echtgenote van een visser, die niet voor zijn brood maar louter uit liefhebberij de edele vissport beoefent en wij verwachten dan ook zeer positieve, geluiden zoals: het "INNERLIJK TOT'RUST KOMEN", "TIJD OM RUSTIG NA TE DENKEN OVER DE WERELDPROBLEMEN" en "EEN ZIJN MET DE NATUUR". •

Vraag: "Mevrouw, vertelt U zo eens met Uw eigen woorden, wat U ervan denkt, dat Uw man een enthousiast visser is".

Antwoord: "Och meneer, wat moet ik U daar nou van vertellen? U zou eigenlijk beter aan mijn man zelf kunnen vragen.

Die heeft tijd om er over na te donken en die weet

dat nu eenmaal 'beter dan ik.

Ach, ik gun het hem natuurlijk wel, maar ik heb zo weinig tijd want ik moet al tijd alleen voor alles zorgen; ja, ook voor de afwas en voor de kinderen en vooral met zó'n weekend, dan moet je de kinderen bezig houden, dat spreekt van zelf. Ik gun het hem, echt hoor, ik vind het fijn dat hij een hobby heeft gevonden; vroeger zei hij dat ik zijn hobby was, maar dat was vroeger.

Als hij dan 's morgens of 's nachts een keer wakker werd, dan had ik er ook nog wat aan, maar nu na al zo'n acht jaar zijn getrouwd, gunt hij mij mijn rust, zegt hij.

Ik hoef dan alleen maar op te staan om zijn spullen bij elkaar te zoeken en wat eten voor hem klaar te maken, och en dan doe je altijd wat extra's, want ik houd echt van hem, ziet U?.

En dan neemt 'hij de auto mee, want hier dichtbij, kan hij niet snoeken, zegt hij, wat dat dan ook wezen mag; makreel schol en schelvis heb ik regelmatig op tafel maar snoek, nee.

Hij zou een boek kopen..., waar alle zoetwatervissen in staan zegt hij,' zodat ik ook eens kan zien waarop hij vist; dat lijkt me wel aardig, dan kan ik ook eens ergens met hem over praten. Ja, ik vind het echt fijn dat hij vist, hij wordt er zo rustig van, dat gun ik hem hoor, want hij werkt er hard voor om ons allemaal te kunnen bekostigen. Het is wel een dure sport hoor, maar ja dat is uitgaan en dansen ook, zegt hij.

Trouwens daar zou hij veel te moe van worden. Ik heb er eigenlijk maar een ding op aan te merken, maar vertelt U dat alstublieft niet tegen hem. Als hij nl. 's-avonds weggaat om paling te peuren, dan komt hij vaak midden in de nacht thuis en dan heeft hij zulke koude voeten. Dat hij dan ook nog vaak naar de drank stinkt en vergeet zijn tanden te poetsen, och dat is niet zo erg, dan draai ik me maar om en dat vindt hij helemaal niet erg hoor, dat moet ik zeggen, maar ja die koude voeten, daar moest toch wat aan te doen zijn. Heel in het begin ben ik ook nog enkele keren niet hem mee geweest en dat was echt leuk hoor. Hij zat daar echt zo vergenoegd aan de waterkant, terwijl ik een honderd meter verder op bezig was de kinderen af te leiden, want die waren veel luidruchtiger. Als ik dan zo af en toe gelegenheid had om naar hem te kijken, dan zag ik de vrede en rust die van hem uitging. Echt een wijze man, al is hij dan pas 29. Na een paar keer ben ik daar echter mee gestopt, want met kinderen is het eigenlijk niks gedaan.

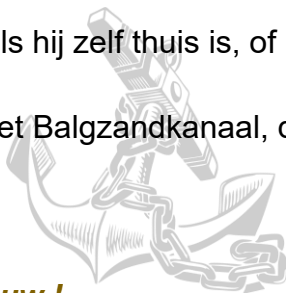
Wat zegt U meneer? Jaloers op zijn hobby? Nee hoor, over 26 jaar gaat hij met pensioen en dan heb ik tijd om met hem mee te gaan. Het lijkt me enig om dan samen met zijn tweetjes aan de water kant te zitten; zo echt.

ÉÉN ZIJN MET DE NATUUR, INNERLIJK HÉÉRLIJK TOT RUST KOMEN en dan hebben we echt de TIJD OM RUSTIG NA TE DENKEN OVER DE WERELDPROBLEMEN. Meneer U moet nu gaan, het is bijna 6 uur en dan moet ik het eten klaar hebben, want om zeven uur moet hij ergens zijn, dan zitten er nl. een paar dikke karpers op hem te wachten.

Dag meneer, komt U nog eens terug, als hij zelf thuis is, of maakt U een telefonische afspraak op zijn schip, want hij is bijna nooit thuis.

Dan kunt U een afspraak maken aan het Balgzandkanaal, daar heeft hij meer tijd".

Bron: 3e jaargang zeegang 11 Nr. 5



Redactie: wat een schat van een vrouw !

=====

Arm, maar Vrij

Op 1 juli 1863 is de slavernij op Curaçao en de van haar afhankelijke eilanden voor altijd afgeschaft... Vanaf dit moment bent u vrije burgers en maakt u deel uit van de gemeenschap al inwoners van de kolonie. Gedurende uw vorige status heeft u zichzelf altijd onderscheiden door een vredig, gedisciplineerd gedrag en gehoorzaamheid aan uw voormalige meesters; nu als vrije mensen... zult u vreedzaam en onderworpen zijn aan de regering en zult u uw plichten nakomen als inwoners van de kolonie..." Aldus de officiële proclamatie van de afschaffing van de slavernij.

Hoewel de economische situatie gedurende deze periode niet essentieel anders was dan in het begin van de 19e eeuw, veranderde de Curaçaose gemeenschap en ook Willemstad. In de jaren 1860 waren de vrijmaking van de slaven, het afbreken van de stadsmuren en de blouw van bruggen over Willemstads waterwegen de drie belangrijkste gebeurtenissen die de sociale en economische relaties in de stad veranderden; nieuwe groepen kwamen in de belangstelling en handel en commercie werden belangrijk beïnvloed.

De industriële revolutie in Europa en de Verenigde Staten bracht vele technologische voordelen naar het eiland. Hoewel Willemstad zelf niet industrialiseerde en een handelscentrum bleef, schiep de vraag naar nieuwe industriële producten belangrijke handelsmogelijkheden voor de lokale kooplieden.

De emancipatie kwam relatief laat naar Curaçao. Het regeringsbesluit tot afschaffing van de slavernij was op 8 augustus 1862 goedgekeurd door de Staten-Generaal van Nederland en bereikte Curaçao op 30 september. Echter, het werd pas bijna een jaar later, op 1 juli 1863, van kracht.

Ten tijde van de afschaffing waren er “slechts” 6684 privé- en 76 regeringsslaven om te worden vrijgemaakt. In iets meer dan twee generaties was het aantal slaven gehalveerd. Hoewel de vrouwelijke slaven een ongebruikelijk groot vruchtbaarheidsgraad voor de regio hadden en een lage graad van kinderloosheid en de natuurlijke groei van de eilandelijke slavenpopulatie toenam van 1840 tot 1861, nam het aantal slaven in de decennia voor de emancipatie substantieel af vanwege het hoge tempo van vrijlatingen. Tussen 1851 en 1863 werden 1038 slaven vrijgelaten.

De emancipatie veranderde niet de basisstructuur van de gemeenschap. Met de officiële afschaffing van de slavernij in 1863 kwam er geen einde aan de sociale opsplitsing op Curaçao. De niet-blanken waren katholiek en werden overheerst door en gescheiden van de niet-katholieke blanken. De economische achteruitgang van de handelaren die de plantages bezaten werd al in het begin van de eeuw ingezet.

Na de emancipatie verlieten veel landeigenaren hun landgoed; sommigen verhuisden naar de stad, anderen emigreerden. Voormalige slaven zagen hun economische positie niet veel veranderen. In zowel de stad als op het platteland waren veel ex-slaven volledig afhankelijk van hun vroegere eigenaren door hetzelfde werk te doen, maar nu voor bescheiden lonen. Veel ex-slaven van het platteland gingen door met het bewerken van de plantages onder het ‘*paga tera*’ (betekend voor land) systeem. De akkerbouwers en hun families hadden het recht om drinkwater uit de bronnen van het landgoed te betrekken om daarmee een eigen stukje grond te cultiveren voor eigen gebruik. Ze moesten echter wel de gestripte stengels van maïs en graan aan de eigenaar geven voor veevoer. In ruil moesten ze een aantal dagen per jaar voor de eigenaar werken, zonder betaling of tegen verlaagde lonen. Vaak verschilden de condities niet van die van de slavernij.

In een poging om de uittocht van voormalige plantagewerkers naar de reeds drukke stadswijken te stoppen, verleende het gouvernement lange pachtovereenkomsten voor kleine stukjes land aan de voormalige slaven. Maar vanwege de slechte kwaliteit van de grond, een gebrek aan regen en de kleine afmetingen van deze stukjes grond, werden de ex-slaven van het platteland niet een groep van onafhankelijke landbouwers zoals elders in het Caribisch gebied. Zelfs degenen die op het platteland bleven moesten op zoek naar aanvullende middelen voor levensonderhoud naast hun schare landbouwopbrengsten. Ook de landeigenaren zelf waren niet in staat om uitsluitend van het land in hun levensonderhoud te voorzien.

Sommigen verdienden de kost met vissen nadat ze waren verhuisd naar kleine dorpjes in de buurt van baaien en inhammen die toegang gaven tot goede vangsten; deze ontwikkelden zich tot levendige Afro-Curaçaose gemeenschappen. Een van de meest overvloedige baaien was die van Westpunt. Omdat er geen koeling was werd de vis niet geëxporteerd, maar door de vrouwen in de stad verkocht vanuit stalletjes langs het Waaigat tussen Scharloo en Punda en ook in Otrobanda.

Zogenaemde ‘draggers’ vervoerden de vis in een slopende 14-uurs wandeling vanaf Westpunt. Ook het telen van citroen en het maken van houtskool waren bescheiden doch arbeidsintensieve bedrijfstakken die werk verschafte aan vele plattelandarbeiders in de 19e eeuw.

Sommigen vrijen verlieten het eiland, bijvoorbeeld om zich als landbouwer te verhuren op de vruchtbare plantages van het Zuid-Amerikaanse vasteland. Anderen werden zeeman en zelfs gezagvoerder op de vele kleine schepen die een lucratieve smokkelhandel onderhielden met de kusten van Zuid-Amerika.

Op zoek naar het fortuin in het buitenland, traden de nieuwe vrijen in de voetsporen van hun voorgangers: vrijen, tewerkgestelde slaven en ontsnapten hadden allemaal dezelfde route afgelegd voor de emancipatie. Afro-Curaçaose migranten van het platteland trokken naar reeds gevestigde gemeenschappen in Otrobanda, dat al een dynamisch centrum was van een 'gekleurde' cultuur. In de periode na de afschaffing van de slavernij ontwikkelde Otrobanda zich in belangrijke mate, waarbij Punda als stadscentrum werd overschaduwd. Bevrijde slaven voegden zich bij de werkende niet-blanke bevolkingsgroep als dienstmeisje, handwerksman, koetsier, veedrijver, loopjongen, kruier, veerman, scheepjongen, metselaar, timmerman, bakker en scheepshersteller. Sommigen werkten als kantoorbediende of als lagere overheidsambtenaar.

De emancipatie verstevigde ook Otrobanda als centrum van onafhankelijke niet-blanke winkeleigenaren en vaklui.

Goudsmiden, schoenmakers, meubelmakers en kleermakers waren gewoonlijk vele jaren in de leer voordat zij een eigen zaak konden opzetten. In het bijzonder de meubelmakers hadden een zee goede reputatie vanwege het kwaliteitswerk.

Vrouwen die als dienstmeisje werkten en ander huishoudelijk personeel, hadden nu een zekere vrijheid om hun eigen voorwaarden en werkgever te kiezen waardoor een kleine verandering optrad bij de elite die lange tijd de voorkeur gaf aan onderdanige slaven voor deze taken, boven vrije zwarten en kleurlingen'.

Echter, in werkelijkheid was de keuze behoorlijk beperkt; de meeste arme, donkergekleurde vrouwen hadden het werk als huishoudelijke hulp vreselijk hard nodig en hadden weinig invloed op hun werkomstandigheden. Dienstbodes deden de boodschappen, want de markt werd niet beschouwd als een fatsoenlijke plaats waar welgestelde vrouwen heen gingen. Arme vrouwen werkten ook als naaister, wasvrouw of als keukenhulp. Na de emancipatie was er niemand meer om de handmolens te bedienen die werden gebuikt om het tarwe en de maïs te malen. Dit veeleisende, impopulaire, maar zeer noodzakelijke werk werd voorheen toegewezen aan hele groepen slaven. Een stoommolen voor tarwe en maïs, eigendom van Lewis Horah & Son, werd operationeel in hetzelfde jaar dat de slavernij werd afgeschaft. In zeker zin markeerde de emancipatie de bescheiden entree van Curaçao in het industrietijdperk.

Voormalige slaven voegden zich bij de markt- en straatverkopers in de stad. Plattelandsvrouwen met kleurige hoofddoeken verkochten hun producten in de stad. Zij moesten lang voor het krieken van de dag opstaan om enige uren naar de stad te lopen met kleine mandjes op hun hoofd. Bij het aanbreeken van de dag kon men zien hoe ze zorgvuldig groenten, eieren en kippen uitstalden op kleine kleden op de grond in de grote markt van Punda of de kleinere markt in Otrobanda op de hoek van de Breedestraat en het Brionplein. Andere plattelandsbewoners verkochten hun spullen deur aan deur in de stad. De donkere ijsman werd een dagelijks onderdeel van het stadsleven als hij elke middag druppelende, bevroren blokken kwam afleveren bij de huizen van de welgestelden. Het ijs arriveerde per boot vanuit Coro en werd verkocht in een kleine winkel in een steegje ter hoogte van de Handelskade in Punda; later verkocht een winkel op het Julianaplein ijs van de Maduro-fabriek in Otrobanda.

De traditionele waterverkoper was rond de eeuwwisseling een ander belangrijk persoon die men regelmatig aantrof in Willemstad. Het water werd in de stad afgeleverd in grote vaten die door ezels werden getrokken of per kano over het water. Rond 1860 was de tweewielige waterkar een vat van 250 tot 300 liter, met een kraan van cactushout in de bodem. De afmattende werkdag van de waterverkoper bedroeg ongeveer 10 uur. Het water was afkomstig van een van de plantages die bekend stond om de kwaliteit.

Na 1863 steeg de prijs van het transport van water enorm, mede omdat het geslacht van de waterpomper uitstierf. Dit, en de droogte die het eiland in de jaren zestig teisterden, leidden tot de bouw van meer waterreservoirs die in 1868 standaard werden. De gehele eeuw van 1816 tot 1916 heeft op Curaçao bittere armoede geheerst.

Na 1882 zijn er enkele betere jaren geweest door de baten van fosfaatontginning. Zowel van overheidswege als van particuliere zijde kwam toen van alles tot stand: verzorging van zieken en wezen, de verbeteringen aan de haven, bouw van bruggen, het stadsvervoer, de telegraaf, de oprichting van de brandweer (1884), het openbare en bijzondere onderwijs, de deelname aan buitenlandse tentoonstellingen en het ontstaan van clubs en sociëteiten.

Die welvaart was echter gauw voorbij en aan het lot van de gewone man was niets verbeterd. Henri van Kol (1852-1925, socialist) zag in 1903 'honderden tuinnegers hongerend rondlopen... veel ellende... een raadsel hoe zij het leven rekken...'. Wanneer het de planters slecht gaat, gaat het de negers nog slechter; zij smeken om arbeid die onder de schulden gebukte plantage-eigenaren niet bij machte is te verschaffen..."

Zo arm was de bevolking en zo weinig weerstand bood het menselijk lichaam, dat een mislukte maïsoogst een verdubbeling van het sterftecijfer meebracht. Als er in de stad maar een stuiver te verdienen

en viel, trokken de bewoners van het noordwestelijke deel van het eiland daarnaartoe. Nog in 1911 moest het voedsel dat op de oorlogsschepen overbleef, aan de behoeftigen worden uitgedeeld. Op Curaçao werd in 1913 een *Ondersteuningsfonds Nederlandse Antillen* opgericht. Zelfs in Oost-Indië werd voor Curaçao gecollecteerd en na verloop van enkele jaren had dit fonds ongeveer 4000 gulden per maand beschikbaar.

Eiland verkopen

Tijdens de eeuwwisseling waren de verhoudingen met Nederland zwak; het moederland speelde met de gedachte om het eiland aan de Verenigde Staten te verkopen. Na een eeuw van economische stilstand had Curaçao veel van haar aantrekkingskracht als kolonie verloren. In 1915 bestond het totale eilandbudget voor 46% uit Nederlandse subsidies, terwijl alle andere economische banden met Nederland vrij zwak waren. Een Nederlandse parlementariër die in 1901 Curaçao bezocht, maakte opmerkingen over de wijdverspreide armoede en werkloosheid, de slechte overheidsfinanciën, de effecten van een langdurige droogte en de algehele tegenspoed waarmee de bevolking werd geconfronteerd, concluderend dat het een 'noodlijdende kolonie' was. Tegelijkertijd beschreef de Koloniale Raad in 1915 in een rapport de algehele economische situatie van het eiland als 'hopeloos'. Met de komst van Shell kwam een einde aan een eeuw van armoede en economische malaise. Na 1917 kwam de groter verandering van Curaçao, waarbij de economische welvaart en de modernisering het sociale leven zouden beïnvloeden.

**Bron: *Roost of our future*, Linda Rupert
Curaçao, van kolonie tot autonomie, Dr. J. Hartog**

Met dank aan Jack Schellekens, Curacao

=====

Bron: Verhalen van



Vroege(r)

MUNITIE LADEN HR.MS. UTRECHT

Een verhaal uit mijn vaarperiode tijdens een term van negen maanden te Curaçao in 1973 op Hr.Ms. Utrecht.

Dit prachtige vaartuig had een voor mij indrukwekkende vuurkracht, mede dank zij twee grote dubbelloops kanonnen met een kaliber van 12 cm. Tijdens een oefening in de buurt van Puerto Rico, waren flink wat van deze granaten op landdoelen verschoten. De Amerikanen waren trouwens onder de indruk van de nauwkeurigheid van onze vuurleiding. Dit even ter zijde.

De verschoten munitie moest uiteraard aangevuld worden, dit om onze slagkracht te behouden. Deze aanvulling vond plaats aan de Rima steiger op de Marine Basis Parera.

De granaten werden aangevoerd met een truck, bestuurd door een Antilliaanse chauffeur. Door middel van een kraan werden zij aan boord gehesen en naar hun bestemmingen (munitie kamers) gebracht.

Ik had toevallig even niets te doen en sloeg het tafereel vanaf de brugvleugel gade.

De chauffeur had zijn cabine verlaten. Hij stond op korte afstand met zijn rug naar de achterkant van zijn truck.

Nu was er daarop, naast de munitie, ook een CO2 brandblusser aanwezig.

Dit om een eventuele dreigend begin van een explosie te lijf te kunnen gaan. Nu werd deze blusser per ongeluk omvergestoten door het hijs mechanisme. Hij begon spontaan te sissen en rond te tollen achter op de truck.



Munitie kamer

Dit had grote gevolgen.

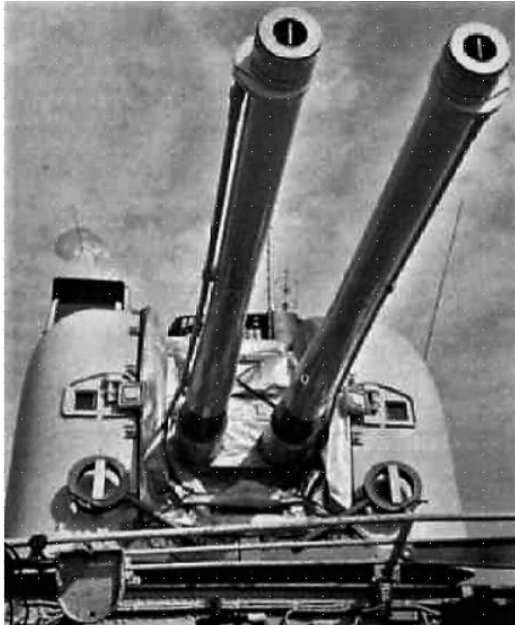
Velen die niet mee hadden staan kijken maar wisten wat er gaande was stonden toch stijf van schrik. Zo niet onze chauffeur. Bij aanvang van het lawaai stopte hij beide wijsvingers tot aan het tweede kootje in zijn oren. Dit om de te verwachten druk op zijn trommel vliezen te voorkomen.

Tevens probeerde hij zich met gezwinde spoed van de plek des onheils te verwijderen door middel van een snelle run. Dat zat even tegen.

Wanneer je veel kracht zet voor z'n run met twee vingers in je oren, neemt je lichaam een verkeerde houding aan. Je gaat, doordat je armen naar boven en iets naar achteren gaan, licht achterover hellen. Dit compenseer je automatisch door je dijen iets hoger op te tillen.

Dit gebeurde, zonder dat hij het wist, ook bij de chauffeur. Hij ging er vandoor in dezelfde houding als Bonfire, het paard van Anky van Grunsven, tijdens een van haar kuren. Zij het in een hoger tempo. Het duurde waarschijnlijk langer dan hij had gewenst, voor hij tussen twee loods en verdween.

Zonder dat hij het wist had hij, ondanks de schrik van sommigen, voor groot vermaak gezorgd.



Indrukwekkend 12 cm geschut



Hr.Ms. Utrecht

De “Soemba” fikst het (deel 1)

Ltz. 1 KMR A. E. M. Schuurbiers vertelt hier over de activiteit van Hr.Ms. Soemba. In dit gedeelte verhaalt de schrijver welk aandeel dit Nederlandsch Marineschip bij de invasie op Sicilië heeft gehad en hoe een voltreffer van de vijandelijke kustbatterij de brug vernielde, waarbij de commandant, Overste Sterkenburg, sneuvelde.

Bij onze eerste actie hadden wij geschoten met eigen waarneming, maar zoodra onze F.O.O. (Forward Observation Officer) met zijn „walkie-talkie” in de lucht kwam, hadden wij verbinding en hij vertelde, dat hij dadelijk wel een doel voor ons zou hebben. Een F.O.O. is een officier der artillerie, die uit een voorlijke positie ten behoeve van de schepen de aanslagen waarneemt en per radio de doelen en gegevens laat seinen.

Dergelijke F.O.O.’s worden met veel succes door de Engelschen op Sicilië gebruikt.

Op den voormiddag vroeg de F.O.O. ons, het vuur te openen op een colonne tanks, die om de Noord langs den weg naar Pacchino kwam. Na eenige salvo’s zeide de F.O.O., dat hij hoogst tevreden was. Blijkbaar was de colonne vernietigd of op de vlucht geslagen.

In den namiddag voerden de Duitschers een zwaren luchtaanval uit op de schepen bij Avola, bij welke gelegenheid ook het Nederlandsche ss „Baarn” verloren ging. Op de eerste wacht kregen wij ook bezoek van de Duitschers, die anti-personnelbombs strooiden en op ettelijke schepen slachtoffers maakten. Van slapen kwam er op deze manier niet veel. Doordat er zwaar geneveld werd, kreeg je het benauwd, ook al bleef je benedendeks. Een avond heb ik een uurtje geslapen met mijn gasmasker op.

Slapende kustwachtters

Den dag na de landing waren er voor ons geen doelen meer, zoodat onze B.L.O. (Bombardement Liaisonofficer) maar eens den wal op ging om de schade aan de kustbatterij waar te nemen, die, zooals wij reeds schreven, onbeschadigd bleek te zijn. Hij kwam met een verhaal over een 7,5 cm kanon, netjes verscholen in een visschershuisje, waarvan de voorkant en een zijkant opgeklapt konden worden, zoodat een schootveld vrijkwam over de haven en de reede. De commando's die bezuiden de haven geland waren en wier eerste object de verovering der haven was, vonden de geheele bemanning van het kanon in diepe rust en moesten de bajonetten gebruiken om leven in de zaak te brengen. Zoo viel deze zeer gevaarlijke post in onze handen. Het kanon was geheel intact en 150 patronen waren erbij. De aanwezigheid van dit geschut was bij de geallieerden volkomen onbekend en als de bemanning niet zoo rustig op haar post had geslapen, dan had het er niet alleen leelijk uitgezien voor de landingstroepen, maar ook voor de „Soemba”. Het zou een klein kunstje zijn geweest om de „Soemba”, die minder dan drie mijl uit de kust lag, in den grond te boren.

Overdag waren er nu geregeld luchtaanvallen bij Avola en 's nachts ook bij ons. Soms werd er wel eens een Mof neergeschoten en ook wij deden een duit in het zakje door een bommen-werper in zee te laten storten.

Op dienzelfden dag, 15 Juli, gingen wij naar Syracuse en zagen, binnenkomend, het gezonken wrak van een Italiaansch hospitaalschip liggen. Van ons was ook buiten een hospitaalschip gepikt, nog wel met lichten op, maar het kabaal, dat hierover gemaakt werd door de B.B.C. leek ons minder gerechtvaardigd, toen wij eenmaal dit geblakerde Italiaansche wrak hadden gezien.

De eerste nacht, dat wij in de haven van Syracuse lagen, werd daarop een zeer zware lucht-aanval gedaan.

Afweerkanonnen openden het vuur en de lichtspookkogels vormden een fantastisch gekleurde koepel. Het was erg mooi, maar ik voelde mij toch niet geheel op mijn gemak. Geen enkele bom viel echter in de haven.



Naar Port Augusta

Met de „Flora” gingen wij 16 Juli naar Port Augusta, een mooie Italiaansche vlootbasis met een prachtige ruime baai, maar slechten ankergrond. Er lagen veel onbeschadigde Italiaansche torpedovliegtuigen. De geheele ondergrondse oliebunkerinstallatie was, nadat de flenzen opnieuw verpakt waren, weer bedrijfsklaar, een Siciliaansche burgermachinist werd zelfs bereid gevonden de zaak weer op gang te brengen.

Ook in Augusta was het iederen avond feest met medewerking van de Luftwaffe. Den eersten avond vloog een 2 cm kogeltje tusschen overste Sterkenburg en mijn hoofd door, plofte gelukkig niet, maar kaatste via een stut tegen een been van den overste. Blauwe plek. De „Soemba” en de „Flores” werden bestemd om bij toerbeurt steun te verleenen aan het Achtste Leger, dat bezuiden Catania oneenigheid had met de Duilschers. Den eersten dag, 17 Juli, ging de „Soemba” naar buiten en bombardeerde ongehinderd doelen bij Misterbianco (bewesten Catania).

De Soemba helpt Spitfire

Op den voormiddag van 19 Juli waren er geen doelen en dus gingen wij heen en weer wandelen, mijnnevegen noemen onze Jannen dat, en zagen een geharrewar van vliegtuigen benoorden Augusta. Twee kwamen op geringe hoogte op ons afgestoven, kennelijk werd er een gejaagd. Het bleek een Messerschmitt te zijn, die achterna gezeten werd door een Spitje.

De ME vloog recht op ons aan en werd door onze Oerlikons over stuurboord onder vuur genomen, zweefde in een boog achter ons om en kreeg over bakboord nog eens de volle laag. Het roer vloog er af, wij zagen nog een parachute openscheuren en het toestel dook in zee. Het Spitje werd door een enthousiasten Oerlikonschutter ook nog onder vuur genomen en maakte daarna drie rondjes om ons heen om goed te laten zien, hoe een Spitfire er uit zag. Van de ME was niets meer over, van den vlieger dreef alleen een bloederig papje rond. De parachute hebben wij opgepikt en onder de bemanning verdeeld.

In den namiddag gingen wij „sichtsee” -en bij Catania, totdat de Duitsche batterij het vuur op ons opende en wij voor den eersten keer aan onze stutten trokken, fluitketeltje bij.

Zelfbeheersching

Toen wij op den platvoet bij Augusta terugkwamen, werden wij prompt doorgestuurd met een convooi naar Malta om munitie te laden. Bij het aanlopen van Malta op de hondenwacht was het ook weer feest, luchtaanval met vuurwerk. Een mooi staaltje van zelfbeheersching zagen wij, toen een troepenschip met escorte van twee kruisers en twee jagers voor ons uitvoer in het maanlicht en een groote Junker om deze club heen vloog. Hoewel hij vrij laag zat en duidelijk te zien was, schoot niemand, en na eenige rondjes verdween de Junkers weer. Het convooi voer ongehinderd verder. Bij dezen luchtaanval hadden de Moffen een mijn laten vallen vlak voor den ingang van de haven, waardoor deze een halve dag gesloten was.

Op Malta werd een week gelegenheid gegeven voor noodzakelijke werkzaamheden aan de ketels. Vrijwel iedere nacht was er een luchtaanval. De haven lag vol wrakken, de werf was zwaar beschadigd.

Ook in de stad zag je puinhoopen. De ondergrondsche schuilplaatsen in de rotsen waren wel voor elkaar. Een lijfspreuk van de bevolking was: „Onze huizen vallen wel in elkaar, maar zij branden niet zooals in Londen”. De bewoners van Malta, die wij ontmoet hebben, waren nog steeds opgewekt en het vrouwelijk deel was bijzonder gesteld op „geallieerden”.

Op 27 Juli vertrokken wij weer naar Augusta, waar nu ook een Hollandsche tanker lag.

Van de „Flores” hoorden wij, dat tijdens onze afwezigheid een bom van behoorlijke afmeting op onze vaste ligplaats was gevallen, zoodat wij met een gerust hart weer op precies hetzelfde plekje ten anker gingen.

Terwijl wij in Malta lagen, had het Achtste Leger de vlakke van Catania en de stad zelf bezet, waardoor er eenigen tijd voor ons niets te bombardeeren viel. De eerste keer, dat wij er weer op uit gingen, was 5 Augustus, de fatale dag voor Overste Sterkenburg.

Een voltrefter op de brug

Benoorden Catania moesten wij weer artilleristischen steun verleenen aan het Achtste Leger. Op de gewone manier liepen wij weer in de val, wij zaten weer ver naar buiten en de Moffen wachtten weer tot wij ver genoeg binnen hun bereik waren, om eens gezellig op ons in te schieten. Van 12.08 tot 12.30 floten de kogels om ons heen.

Het was een verdekt opgestelde batterij met 4 of 5 stukken van naar schatting 10 cm. Het duurde tot 12.15 uur eer wij het mondingsvuur konden waarnemen, en toen werden onze kanonnen in uitersten bakhoek over stuurboord gezet, aanslagen vielen stuurboord en wij gingen nog iets stuurboord uit, anders moesten de kanonnen weer over den anderen kant gebakst worden. Het volgende salvo, te 12.22 uur, viel dan ook zoo, dat wij een treffer op de brug kregen en wel weer precies op de plaats, waar Overste Sterkenburg steeds had gezeten, aan stuurboord tusschen het stuurrad en de telegraaf. De overste werd door een groot aantal scherven in den rug getroffen. Luitenant-ter-Zee van Laer kreeg een scherf door zijn rechter-bovenarm en de barbier Haitsma kreeg een scherf door zijn kuit.

Overste Sterkenburg bleef volkomen bij bewustzijn en gaf direct order om den eersten officier te waarschuwen, dat hij het commando moest overnemen: binnen de minuut stond van Miert op post in den commandotoren, hij had den treffer zien vallen en was reeds naar de brug gesnel.

De gewonden werden naar den ziekenboeg gebracht en de vieze boel op de brug werd opgeruimd. Zoo goed en zoo kwaad als het ging, werd een bestek geschat (de heele brug was doorzeefd, ook de kompassen) en toen de Moffen ons even met rust lieten, gingen wij op tegenkoers om af te rekenen met deze batterij.

Eer het zoover was, kwam de dokter vertellen, dat de toestand van den overste zeer ernstig was en dat alleen spoedige bloedtransfusie nog redding kon brengen, maar daarvoor moesten wij met „uiterst vermogen” naar Augusta terug. Daar de batterij toch niet meer te ontdekken was, en onze F.O.O. geen doelen voor ons had en ook niet verwachtte, die te zullen krijgen, besloot van Miert terug te keeren naar Augusta, ten einde het leven van onzen commandant te redden.

Bij aankomst te Augusta werden de drie gewonden van boord gehaald, maar aan den wal, op weg naar het veldhospitaal, overleed Overste Sterkenburg ten gevolge van het groote bloedverlies.

Met Overste Sterkenburg heeft onze Marine een commandant verloren, die als mensch bijzonder goede eigenschappen had, eerlijk tegenover iedereen. Een rechtschapen mensch. Als tijdens de nachtelijke luchtaanvallen iedereen in zijn piepzak zat, omdat wij nu eenmaal een weerloos slachtoffer waren, zoolang de Moffen buiten bereik van onze Oerlikons bleven (en dat bleven zij steeds), dan ging Overste Sterkenburg over dek wandelen, heel rustig, zei niets, en deze rustige figuur van onzen commandant gaf iedereen vertrouwen. En dan zuchtten wij maar weer eens en dachten: „Nou ja, zij moeten ons hebben, of zij moeten ons niet hebben; er zijn maar twee kansen”.

Vooraf het voorbeeld van plichtsbetrachting, dat de Overste ons gaf in zijn laatste daden als commandant, zal niemand ooit vergeten. Hij was niet gerust voor hij wist, dat van Miert het commando had overgenomen. Toen de dokter boven kwam, zeide de Overste: „Zorg eerst voor van Laer dokter. Houdt van Laer in de gaten”. Merkwaardig is nog, dat ik, toen wij voor het eerst den top van de Etna zagen, tegen den Overste zei: „Kijk, daar is de Etna. Michiel de Ruyter sneuvelde in het gezicht van de Etna”. De overste zei toen: „Ja, maar die sneuvelde aan den anderen kant”.



Inderdaad, onze grootste vlootvoogd, de VADER van zijn matrozen, sneuvelde aan de noordzijde van den Etna. Maar aan de zuidzijde sneuvelde een Nederlandsch commandant, die misschien

niet dezelfde groote leiders-eigenschappen had als zeeman, maar die zeer zeker even bemind was bij zijn menschen aan boord, als onze grootste vlootvoogd indertijd op zijn schepen. Op 6 Augustus werd Overste Sterkenburg begraven op het eerste geallieerde kerkhof in Augusta, op Italiaanschen bodem, maar in een kist, gemaakt door Hollandsche jongens. Daarvoor hadden zij den geheelen nacht doorgewerkt. Eenigen tijd later werd een mooi kruis met een opschrift op het graf geplaatst.

Bron:



WORDT VERVOLGD



Tot volgende week....

