

## Redactie

Arie Krijgsman

Vijverlaan 101

3319 SN Dordrecht

e-mail:

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

telefoon

tussen 10.00 en  
16.00 uur

078-7504575

b.g.h.

06-25160899

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

# “Ten Anker”

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



Disclaimer

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

<https://www.tenanker.com>

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

.....

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

Nummer 42 – 6e jaargang – 20 oktober 2023



Kielerwoche juni 1979  
Squadron mijnenvegers 123 maart/ april 1960  
De Grondlegging van 's Lands Zeemacht deel 5  
50 jaar SMD Kon. Marine deel 8  
Indie"- reportage 1947 deel 12  
Compilatie Indisch Journaal deel XII  
Hr.Ms. de Zeeuw 1951 – 1968 deel IX  
Verhalen van Jan Vroege...  
De ontwikkelingen van de haven  
Soemba fikst het deel 2

## Kielerwoche 15 tot 25 juni 1979

Hr.Ms. de Ruyter nam van 7 tot 21 deel aan de Joint Maritime Course en vervolgens aan de oefening "Coco Nut", waarna men haar achttien aanwezig te zijn in Kiel, de hoofdstad van Sleswig Holstein, reden hiervoor was de Kielerwoche.



Het is een "traditie" bij de Koninklijke Marine om aanwezig te zijn op de jaarlijkse Kielerwoche. Dit was in het verleden met jagers en fregatten en na het tijdperk destroyers nog met fregatten, en als er geen fregat beschikbaar was dan met een mijnenveger of mijnenjager.

10 dagen lang is het wel een slijtageslag hoor, nee niet voor het schip maar voor haar bemanning. Je wordt overal voor uitgenodigd en dan weet je het al .... Dat wordt uit beleefdheid meedrinken. SCHNAPS und BIER -- De hele dag kon je wel ergens heen als je wilde en je gaf je daar dan ook braaf voor op.

Geen voldoende belangstelling? Dan wees de Schipper gewoon mensen aan want de Gouden Bal moest zoveel

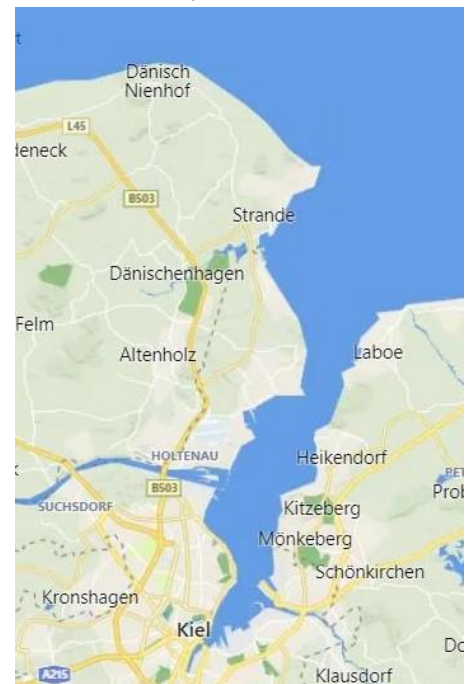
mensen leveren om dan met de afvaardiging van het schip van Officieren, Onderofficieren met Korporaals en Manschappen per bus naar het gebeuren te gaan .

Nu lag je met je schip niet alleen in Kiel bij het Marinestützpunkt Kiel-Wik aan de Tirpitz Mole. Er lagen aardig wat landen van de NATO acte de présence te geven: Duitsland zelf natuurlijk, Spanje, Portugal, Noorwegen, Engeland, Canada, USA etc. Op dat soort slijtageslagfeesten ging er heel wat bier door, al of niet gelardeerd met Duitse specialiteiten als bratwurst, kartoffelsalat etc. Je was blij als je eens de wacht had... puur lijfsbehoud.

Nu lag het Marinestützpunkt nog een aardig stukje van het centrum af dus je pakte de bus en stapte bij Haupt Bahnhof uit . Je stond dan midden in het feestgejoel.

Overall internationale kraamjes met eten en drinken en souvenirs en natuurlijk muziek. Langs de Kiellinie weer richting schip en voordat je daar was, was je toch wel een paar uur verder want alles moest natuurlijk bekeken worden.

Als jong Sergeant Machinist van 30 jaar wilde je niets missen. Gezellig hoor ,al dat gedoe om je heen en o ja, het was verplicht passagieren in uniform. Nada burger, de Duitsers konden zien hoeveel mensen er wel niet aanwezig waren uit de diverse landen, allemaal verschillende uniformen en witte mutsen/petten. Waar je ook kwam, overal lagen de grote windjammers en de bruine vloot, mooi te bewonderen als je met de Fahre van Hauptbahnhof naar Laboe voer, toch nog een tripje van zo'n 3



kwartier over de Kieler Förde. Beide kanten van de Förde werden bediend per Fördefährlinie naar eindstation Laboe of Strande.

Waar het natuurlijk eigenlijk om te doen is zijn de Segelregatten die in Schilksee gehouden worden.

De meeste zeilraces starten in Schilksee (in het Schilksee Olympic Center), waar het sportcentrum van de Kieler Woche zich grotendeels bevindt. Maar ook op de Kiellinie langs de Kieler Förde kun je met name vanaf de westelijke oever andere, kleinere sportactiviteiten volgen, zoals kotterregatta's, Optimist zeilen, kanopolo of klassiek kottertrekken. Verder leveren de grote roeiverenigingen van Kiel, EKRC, Germania, de roeisportgroep van de universiteit, de academische roeivereniging en de studentenroeiverenigingen elke woensdag van de Kielweek de stadsachtracetrace van de Blücherbrücke naar de Schülerrudersteg. De traditionele openingsregatta van de Kiel Week is de "Aalregatta" Kiel-Eckernförde-Kiel (sinds 1893). Naast ongeveer 5.000 zeilers uit meer dan 50 landen die strijden met ongeveer 2.000 boten, komen er elk jaar meer dan drie miljoen bezoekers naar de stad. De regatta's vinden plaats in 16 nationale en internationale bootklassen en in de tien Olympische klassen. Daarnaast strijden de jachten in de ORC International I-IV klassen en in verschillende One Design klassen.

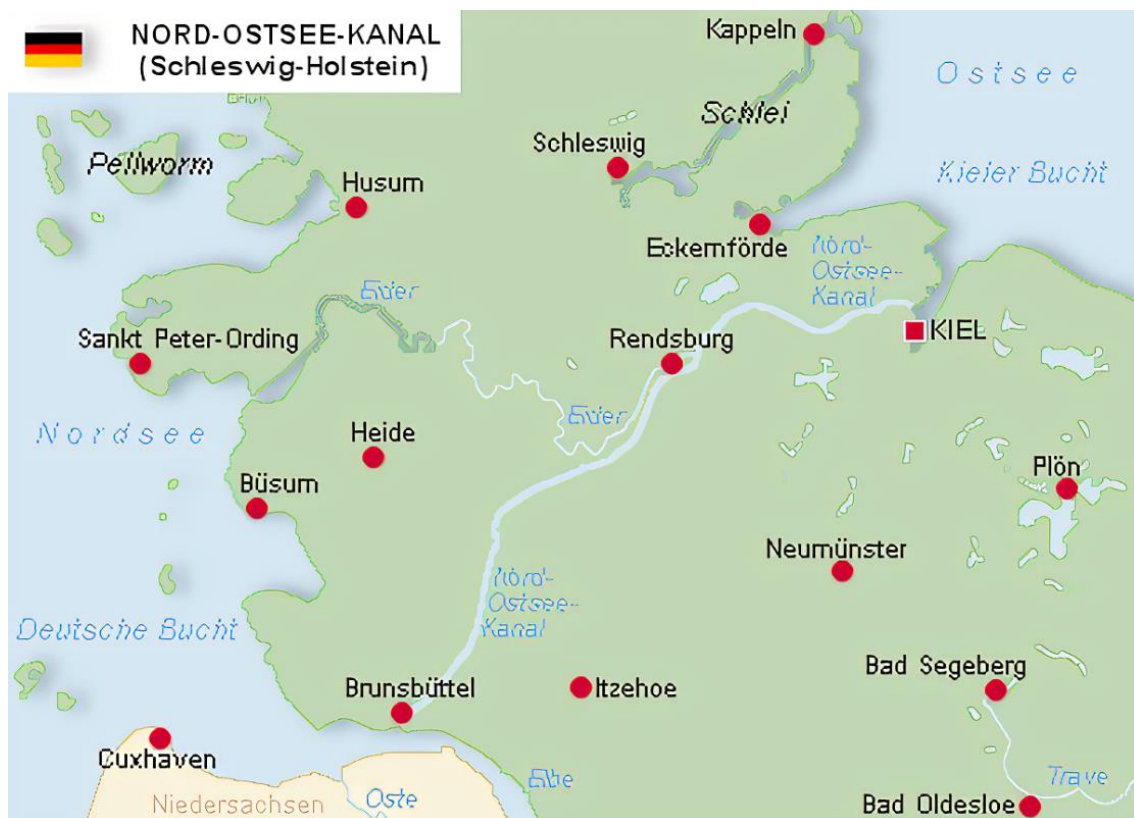
Vandaag de dag worden er meer dan 1700 evenementen aangeboden op het grote zeilfeest, 360 regatta's alleen al. Bijzonder spectaculair: de windjammerparade. Windjammers zijn grote schepen die in de 19e eeuw als vrachtschepen zijn begonnen. De term is afgeleid van het Engelse "to jam the wind" - "to steer against the wind". Honderden lange en traditionele zeilschepen gaan deze stormachtige uitdaging opnieuw aan.

Ze worden vergezeld door talrijke stoomschepen, kleine boten en jachten. Bovenaan glijdt het opleidingszeilschip van de Duitse marine, de Gorch Fock, de Kielfjord op. Wat ooit begon op 23 juli 1882 als een race tussen marineofficieren en kooplieden met 20 jachten, wordt nu beschouwd als de "moeder van alle regatta's" met 2000 boten, jachten en rubberboten en ongeveer 4500 zeilers. Terwijl sommigen nog steeds watersportliefhebbers van over de hele wereld aanmoedigen, vieren anderen al het grootste zomerevenement van Noord-Europa.

De Ostseekai is het ontmoetingspunt voor liefhebbers van muziek en een maritieme sfeer. Straten en pleinen staan vol met kraampjes en cabaretiers, terwijl bands voor een geweldige sfeer zorgen op de podia. De Kielweek wordt traditioneel afgesloten met de "Magic of the Stars", vuurwerk boven de binnenfjord van de haven van Kiel.



Via het Nord Ostsee Kanal (Kieler Kanal) werd de terugreis naar Den Helder gemaakt. Er valt genoeg te zien aan BB en SB kant. Koolzaadvelden kleuren het landschap geel en hier en daar wat huisjes en een boerderij. Kleine dorpjes, (lees maar even mee op het plaatje). Bij Brunsbüttel aangekomen ga je via de sluisen naar de Noordzee en dan is het niet zover meer.



En om de trip leuk af te sluiten werd er in de Gouden Bal een zeer uitgebreide koude tafel geserveerd. U kent dat wel, vele soorten kaas, worst, ham, fruit en stokbrood enz. en TOEN Zomerverlof. Ik hoorde de opmerking "die kaas is wel de lekkerste" en laat dat nu smeerkaas zijn. Nee, die Franse troep was maar niks.

vis,

Na het zomerverlof ging het schip naar de KMS in Vlissingen voor het tweejaarlijkse onderhoud.



Link: [webcam Holtenau Sluizen complex](https://youtu.be/rBcs7YmpA4Q)  
<https://youtu.be/rBcs7YmpA4Q>

Bron:



JAARBOEK VAN DE KONINKLIJKE MARINE 1960

REISVERSLAG VAN SQUADRON MIJNENVEGERS 123

21 maart—21 april

DUNDEE—ODDA—HELSINGBORG—LÜBECK

COMMANDANT: luitenant ter zee der 2e klasse oudste categorie B. Plantenga  
 Hr. Ms. Borculo (vlag), commandant: luitenant ter zee der 2e klasse H. G. van Rinkhuizen  
 Hr. Ms. Beilen, commandant: luitenant ter zee 2e klasse oudste categorie A. A. W. Lijs  
 Hr. Ms. Brielle, commandant: luitenant ter zee der 2e klasse oudste categorie A. C. Besançon Hr.  
 Ms. Bedum commandant: luitenant ter zee der 2e klasse oudste categorie F. D.J. M. Chömpf.

Op 21 maart ten 16.00 uur vertrok het squadron mijnenvegers 123 onder gunstige weersomstandigheden uit Den Helder en stoomde het via Smith Knoll naar de Firth of Forth. Op 22 en 23 maart oefenden de schepen afzonderlijk in de behandeling van het nieuwe veegtuig. Hierbij kreeg Hr. Ms. Brielle op de middag van de 23e maart de sleepreep en de voedingskabel van het tuig in de bakboords schroef. Toen het klaren van de schroef met eigen middelen geen succes opleverde, vroeg de squadroncommandant assistentie aan de Fagofficer in charge Scotland.

Na bekomen opdracht stoomde Hr. Ms. Brielle op naar Port Edgar, vergezeld van Hr. Ms. Borculo ter eventuele assistentie. Na uitvoering van de begeleidingstaak voegde Hr. Ms. Borculo zich weer bij de andere schepen voor het voortzetten van de veegoefeningen.

Toen op de 24e maart het weer verslechterde en van Hr. Ms. Bedum de bakboords hoofdmotor uitviel, ankerde het squadron in de Firth of Forth, waar Hr. Ms. Brielle zich bij het verband voegde.

Op de dagwacht van de 25e maart lichtten de schepen van het squadron het anker en stoomden ze naar het Abertay-lichtschip, waar zich aan boord van elk schip een loods inscheepte. Ten 12.00 meerden de schepen van het squadron in het Victoria-dok. Een kwartier na het meren kwamen officieren van piket namens de commandant van HMS Unicorn en de commandant van HMS Condor het squadron verwelkomen. Eerstgenoemde officier van piket was tevens aan het squadron toegevoegd als liaisonofficier.

Na de officieren van piket kwam de waarnemend consul mr. Parker- Smith aan boord.

Voor het bezoek bleek een zeer uitgebreid programma te zijn opgesteld door de commandant van HMS Unicorn in overleg met de waarnemend consul. Vergezeld van de commandanten der schepen legde de commandant van het squadron bezoeken af bij chairman Dundee harbour trust, mr. James S. Nicoll, captain Tay division RNR aan boord van HMS Unicorn, captain RNR P. Sime, en Lord provost of Dundee, sir William Hughes. Tegenbezoeken werden als gedaan beschouwd. 's Avonds was er een supper dance op HMS Condor voor de commandanten en zeven officieren.

Op zaterdag 26 maart bood de Lord provost of Dundee de commandanten en een 15-tal officieren een lunch aan in het stadhuis. Na afloop daarvan bood de commandant van het squadron een ingelijste foto van het squadron aan.

's Avonds gaven de officieren aan boord van Hr. Ms. Borculo een cocktailparty voor een zestigtal genodigden. Op HMS Unicorn was op deze avond een dansavond belegd voor korporaals en manschappen.

Op zondag hield de op het squadron geplaatste vlootpredikant een kerkdienst in de daarvoor ter beschikking gestelde St. Mary Church te Dundee.

's Middags maakte een 50-tal schepelingen een bustocht. Op dezelfde middag speelde het squadronelftal een voetbalwedstrijd tegen het elftal van HMS Condor, die eindigde met de stand 3-3. Tegelijkertijd speelden twee gemengde hockey-elftallen, samengesteld uit vrouwelijke militairen van HMS Condor en officieren van het squadron, een wedstrijd die met dezelfde stand eindigde.

's Avonds waren wij genodigd op een cocktailparty aan boord van HMS Unicorn en waren 6 onderofficieren en 30 korporaals en manschappen te gast op HMS Condor.

Gedurende het verblijf te Dundee waren de schepen geïllumineerd van zonsondergang tot 24.00.

Op zaterdag- en zondagmiddag waren de schepen opengesteld voor bezoek.

Van de gelegenheid tot bezoek werd druk gebruik gemaakt. Tussen de officiële in het programma genoemde gebeurtenissen door werd zeer veel gastvrijheid ondervonden van de Britse marine-officieren.

In Edinburgh en Dundee werd een schepeling opgenomen in het hospitaal voor respectievelijk een oogverwonding en angina. De betrokken consuls en de marine-attaché te Londen werden hierover ingelicht.

In de middag van 28 maart vertrok het squadron weer naar zee, doch het keerde diezelfde avond weer terug voor het afgeven van een angina-patiënt. Daarna vertrok het squadron werkelijk naar zee met bestemming Odda.

Onder het houden van oefeningen bereikten wij 30 maart de Noorse kust, waarna de oefeningen nabij deze kust werden voortgezet. Gedurende de nacht van 30 op 31 maart en die van 31 maart op 1 april ankerde het squadron gedurende de nacht in de Bearsfjord. Op de dagwacht van de 1e april liep het squadron de Hardangerfjord binnen en stoomde het door de Hardanger- en de Sörfjord naar Odda. Even voor Odda kwam de havenmeester aan boord om aan te geven waar de schepen van het squadron moesten meren. De Nederlandse consul vertoefde buitenslands en aangezien zijn waarnemer ziek was, nam de commissaris van politie de heer Wergeland Franc de honneurs waar, waarin hij uitstekend is geslaagd.

In de avond van de 1e april gaven commandanten en officieren van het squadron een cocktailparty aan boord van Hr. Ms. Beilen voor een 55-tal genodigden. Zaterdag hield de gemeente Odda een bustocht voor 20 officieren van het squadron naar het wintersportverblijf van Odda. Enige officieren namen daar deel aan de skisport. Tevens maakten 50 manschappen een bustocht naar de bergen, waarbij zij door de gemeente Odda in het berghotel op thee met cake werden onthaald.

Gedurende het verblijf te Odda was de toegang tot de plaatselijke bioscoop vrij voor alle opvarenden. Op zaterdag- en zondagmiddag waren de schepen opengesteld voor bezoekers. Van de gelegenheid tot bezoek werd druk gebruik gemaakt. Van zonsondergang tot 24.00 uur waren de schepen geïllumineerd.

Op maandagochtend bracht de squadroncommandant een afscheidsbezoek aan de commissaris van politie en hij bood daarbij een foto van het squadron aan met de bedoeling, dat die een plaats zou krijgen in het stadhuis.

Op de 4e april ten 11.00 uur vertrok het squadron wederom naar zee. Het avondweerbericht vermeldde windkracht 8, doch afnemend in het door het squadron te passeren gebied. Later, toen de windkracht reeds tot 10 was toegenomen, werd de eigenlijke stormwaarschuwing ontvangen. Doordat de wind gunstig inkwam, konden wij koers blijven behouden met een vaart van ongeveer 7 mijl. Op de platvoetwacht van de 5e april begon de windkracht af te nemen tot 9. Door een meer oostelijke koers te gaan sturen gelukte het om meer in de lijn van Denemarken te komen. De wind nam inmiddels af tot windkracht 7 à 8.

De 8e april kwamen nabij Helsingborg de liaisonofficier en de loods aan boord, waarna het squadron meerde langs de „Norra Hammer” ligplaats 119. De kade was getooid met Zweedse en Nederlandse vlaggen.

Kort na aankomst kwam de vice-consul de heer H. Roesingh aan boord om het smaldeel welkom te heten. Ten 10.30 uur maakte de squadroncommandant zijn opwachting bij de Senior Naval officer Malmö (die speciaal voor deze gelegenheid naar Helsingborg was gekomen), de voorzitter van de gemeenteraad, de burgemeester, de gemeentesecretaris en de haven-directeur. Tussen 11.10 en 11.30 uur brachten deze autoriteiten een tegenbezoek aan boord. Voor de lunch waren de commandanten en de oudste officier van de technische dienst van het squadron gasten van de gemeente, 's Middags bood de Zweedse marine een autotocht aan voor opvarenden. De squadroncommandant hield een persconferentie. De pers besteedde veel aandacht aan het bezoek, waarbij zeer gunstige recensies werden gegeven. Op de dag van aankomst ten 15.00 uur

gaven de commandanten en officieren van het squadron een cocktailparty voor ongeveer 60 genodigden. Zaterdag waren de commandanten en de oudste officier van de technische dienst van het squadron gasten van de senior naval officer.

Op zondag 10 april maakten nogmaals 40 man een bustocht door de omgeving en waren 10 officieren de gasten van de vice-consul voor een tocht door de provincie, waarbij op de middag van een voortreffelijke lunch werd genoten. 's Avonds gaf de vice-consul een supper-dance te zijnen huize, waarvoor 12 officieren waren uitgenodigd.

Door de zorg van de vlootpredikant werden 's morgens kerkdiensten gehouden voor protestanten en katholieken.

De schepen waren elke avond geïllumineerd van zonsondergang tot 24.00 uur. Op zaterdag- en zondagmiddag werd druk gebruik gemaakt van de gelegenheid om de schepen te bezoeken. Zaterdagmiddag verloor het voetbalelftal van het squadron met 9-0 een voetbalwedstrijd tegen een plaatselijke club.

Op de 14e april ten 10.00 uur verliet het squadron Helsingborg om weer enige dagen op zee te oefenen. De 13e april werd via de Grote Belt de reis naar Lübeck aanvaard.

De 14e april ten 07.30 uur bereikte het squadron de aanloopton Lübeck A, waar drie schepen van het eerste Küstewachtgeschwader uit Neustadt het squadron verwelkomden. Nadat de begroetingsofficier (tevens liaisonofficier) was overgestapt, voer het squadron, begeleid door het Küstewachtgeschwader, de Trave op. Bij Travemünde kwam de loods aan boord.

Tijdens het bevaren van de Trave werd enige belangstelling waargenomen in de wachtposten op Oostduits gebied. Ten 09.00 uur meerde het squadron in de Holsten haven. Na het meren kwamen de marine-attaché (kapitein-luitenant ter zee De Jong), de commissaris van politie en de haven meester het squadron welkom heten. Kort daarna hield de squadroncommandant aan boord van Hr. Ms. Borculo een persconferentie, waarbij de pers veel belangstelling toonde voor dit bezoek. De aankomst van het squadron werd in het televisiejournaal van de Nordwest-deutsche Rundfunk uitgezonden.

In gezelschap van de marine-attaché en de liaisonofficier bracht de squadroncommandant achtereenvolgens bezoeken bij de Kommandeur Bundes Grenz Schutz Kommando Kilste Kommandeur des Kommandos der Schulen, de Standorttesten der Bundeswehr, de consul-generaal der Nederlanden, de burgemeester en de stadspresident van Lübeck. Bij het bezoek aan de burgemeester was ook de consul-generaal tegenwoordig. Tussen 12.00 en 13.00 uur brachten genoemde autoriteiten een tegenbezoek.

In de middag bracht een 35-tal schepelingen een bezoek aan een bierbrouwerij. Ten 17.00 uur gaven de commandanten en officieren een cocktailparty voor een 50-tal gasten. Op Goede Vrijdag waren er geen officiële festiviteiten. Op zaterdag maakten op uitnodiging van de stad Lübeck 50 schepelingen een rondrit door de stad, waarbij ook een bezoek werd gebracht aan de zonegrens. 's Middags speelde het squadronelftal een voetbalwedstrijd tegen een plaatselijke club, welke de onzen met 6-0 verloren. Aansluitend daarop was de squadron-commandant met nog twee officieren gast van de havenmeester voor een rondrit door de oude Hanzestad, gevolgd door een dinertje. De paasdagen waren evenals Goede Vrijdag niet in het officiële programma opgenomen. De schepen waren, behalve op Goede Vrijdag, 's avonds geïllumineerd van zonsondergang tot 24.00 uur. Op zaterdag- en maandagmiddag waren de schepen van 14.00—16.00 uur opengesteld voor bezoekers.

Door de zorg van de vlootpredikant werden kerkdiensten aan de wal gehouden voor protestanten en voor katholieken.

Op 19 april ten 05.00 uur verliet het squadron Lübeck en stoomde het via de Trave naar zee om, buiten gekomen, koers te zetten naar Holtenau. Door het Kieler kanaal werd naar de Elbmond gestoomd en vandaar naar de Nederlandse kust. Hr. Ms. Brielle liep binnen in Den Helder, de overige schepen stoomden op naar Rotterdam.



Hr.Ms. Borculo. Bron: NIMH



\*\*\*\*\*

## DE GRONDLEGGING VAN 'S LANDS ZEEMACHT

### Deel 5

door B. Vreede

#### De bezetting der Zeegaten.

Met de afkondiging van de genoemde uitvoeringsmaatregelen was alles gedaan wat voor een behoorlijke naleving van het placaat van 18 Mei nodig was en rest nog slechts iets te vermelden over de wijze waarop de bewaking der zeegaten uitgevoerd werd. Ten aanzien van de afsluiting van Amsterdam en de IJssel was er, zodra West Friesland de heerschappij over de Zuiderzee bevochten had, geen wezenlijke moeilijkheid aangezien Enkhuizen een zeer goede basis was van welke uit de scheepvaart naar het Zuiden en naar de zeegaten kon worden beheerst.

Hetzelfde kon worden gezegd van de Maas met betrekking tot de scheepvaart op de grote rivieren en de Z. Hollandse stromen. Hoe effectief dit was bleek direct uit een brief aan Alva, op 16 Juni 1572 door de Raad van Amsterdam geschreven, waarin deze zich beklaagde, dat het graan dagelijks duurder werd „*sprutende uytsaecke, dat de rebellen mit enigen scepen hen houen voor ende in den gaten van dezen lande, als voir 't Marsdiep ende 't Vlie* ”.

De schepen uit de Oostzee schuwen de gaten dezer landen en „*dusdoende es geschapen, datter noch van Oosten noch van Westen eenich graen in dezen lande van Hollant sal mogen gebracht werden, overmits de binnenlantsche wateren mede by den rebellen, in den Briel ende tot Vlissinghe legghende, ontveylicht syn.....*”. De veiliging van de gaten en stromen dezer landen werd de Hertog dan ook als eerste taak voorgehouden <sup>66)</sup>.

Bij de Schelde werd de zaak reeds moeilijker, doch Vlissingen had van het eerste begin van de opstand af getoond het zeeverkeer naar Antwerpen, Gent en Brugge daadwerkelijk te kunnen beheersen. Dat deze afsluiting zeer effectief was blijkt uit een besluit van Bossu van 30 April 1572 waarbij hij geschut voor Geertruidenberg over land van Antwerpen liet opzenden toen capitein Vinck van Vlissingen met 2 schepen op de Schelde verscheen <sup>67)</sup>. Wel had deze afsluiting tot gevolg, dat het verkeer zich ging verplaatsen naar de Vlaamse kust, waar het veel moeilijker



onder controle te houden was. Immers, hier moest nu een smaldeel permanent de havens, alle aan open zee gelegen, zodanig bezetten, dat alle schepen die probeerden in of uit te lopen konden worden aangehouden. Deze taak, waar dus het insluiten van Duinkerken — de stad waar Karel V reeds in 1535 de Admiraliteit van Vlaanderen had gevestigd — bij inbegrepen was, werd een permanente opdracht zolang de oorlog duurde en deze „vloot op de custe” werd de school waarin 's Lands zeemacht is gevormd.

Teneinde de permanente bezetting mogelijk te maken, werd direct een systeem van aflossing ingevoerd. Dit blijkt uit een besluit van Zeeland van 20 Maart 1574 waarbij de sterkte van de uit te rusten vloot werd gesteld op 50 schepen waarvan er 32 direct dienst moesten doen op de wacht terwijl de 18 overigen zeilree, doch zonder bemanning, aan land werden gehouden. Vlissingen en Zierikzee moesten ieder 20 schepen equiperen en Veere 10; het totaal is in overeenstemming met het getal in de brief van de Prins. Uit verschillende prenten van later tijd blijkt, dat de bezettende vloot — veelal dicht onder de kust — ten anker lag en zo nodig met klein vaartuig of sloepen de afzetting nog nauwer maakte.

In het Noorden was de Zoute Eems de zeeweg naar de Ommelanden en via het in 1573 gegraven Kolonelsdiep naar Friesland, gewesten die nog onder het gebied des Konings stonden en dus onder de werking van het plaacaat vielen. De Verse Eems was een handelsweg tot diep in Duitsland en gaf daar aansluitmogelijkheid naar de Spaanse Nederlanden. De afsluiting moest zich dus tot beiden uitstrekken als men niet een achterdeur wijd open wilde laten. Daar Holland hier geen enkele basis had werd er een vrij sterk smaldeel onderhouden, dat gewoonlijk bij het nauwste stuk van de Eems ten anker lag.

Begin 1574 werd Willem Jansz van Hoorn <sup>68)</sup> als vice admiraal er met 9 schepen heengezonden teneinde de naleving van het terugkeer plaacaat en licent plaacaat te verzekeren. Het bedrijf van dit smaldeel was de Oost Friezen niet duidelijk en door het opbrengen van de aangehouden schepen naar Noord Holland vermoedden zij de opzet de handel daarheen te diverteren. Abel Eppens, in zijn Kroniek <sup>69)</sup>, zag dit als een gevolg van de grote toevoer die het vorige jaar over de Eems naar Haarlem gegaan was en vermeldt, dat Emdenaren en Ommelanders alles deden om het smaldeel kwijt te raken, doch zonder resultaat. De uitwerking die de aanwezigheid van deze schepen had bleek uit de achteruitgang van de roertol voor vreemde schepen te Emden van 530 schepen in Maart tot 160 schepen in Augustus 1574 <sup>70)</sup>. Als gevolg daarvan ontstond er een grote duurte.

In Augustus berichtten de Staten <sup>71)</sup> de vice admiraal, dat er een grote vloot, meest met koren geladen en vijandelijke kooplieden toebehorende, uit het Oosten in aantocht was. De admiraal kreeg de mondelinge last „de voorschreve vloot in de Maaze te doen komen ende havenen....”. Als een mondelinge last niet genoeg mocht zijn zou een schriftelijke instructie gegeven worden. Deze order met hooguit 9 schepen een kleine 200 onwillige koopvaarders naar de Maaze op te brengen moet de admiraal ernstige zorgen hebben gebaard en zal niet vreemd zijn aan het feit, dat de schepen per slot vergunning kregen naar Emden <sup>72)</sup> op te varen.

De schepen van dit smaldeel konden door het gevaar van invriezen niet de winter over op de Eems blijven en de laatsten keerden in December naar hun thuishavens terug, niet zonder dat er ernstige klachten over hun gedrag <sup>73)</sup> werden ingediend door de Graven van Oost Friesland.

De Staten deden behoorlijke excuse maar stelden, dat de afsluiting wegens het beletten van de toevoer naar de vijand noodzakelijk was terwijl de vice admiraal en zijn capiteinen een geschrift hadden overgeleverd waaruit hun onschuld bleek <sup>74)</sup>. Dit vrij koel terzijde schuiven van het protest

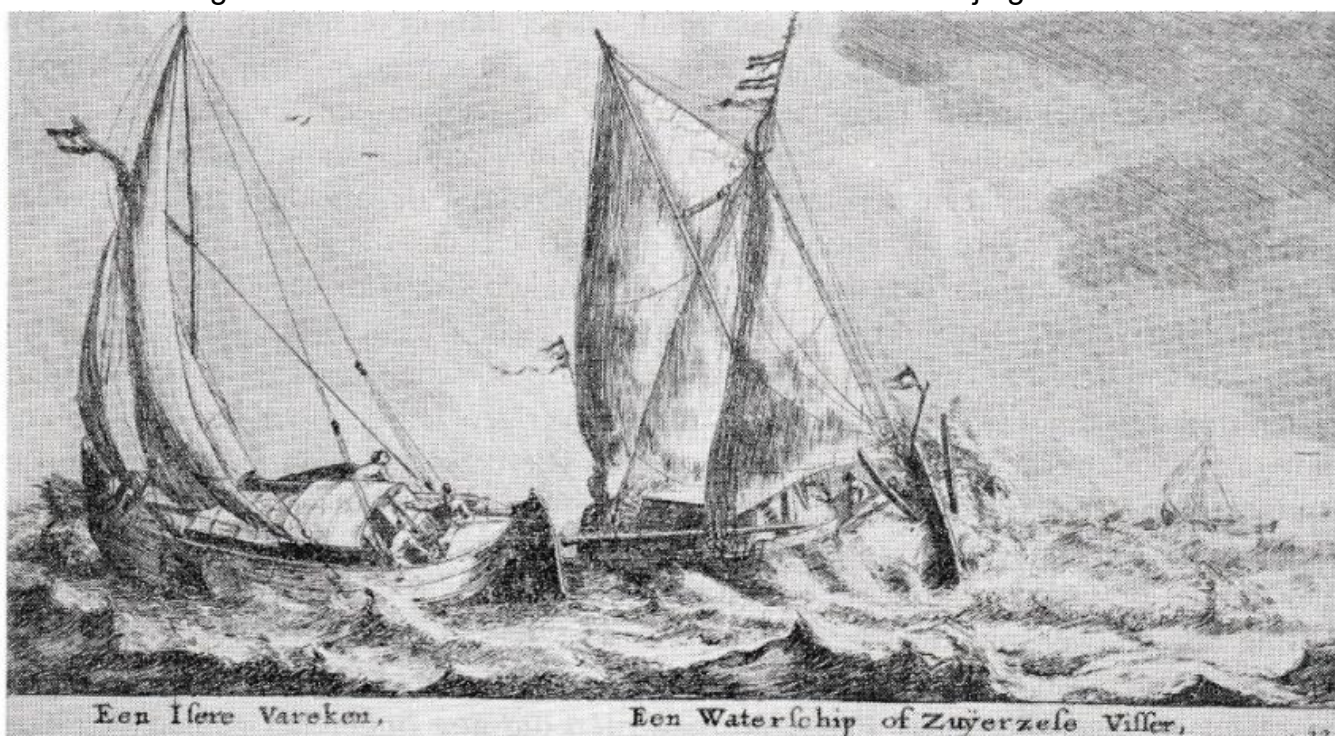
werd mede veroorzaakt door het gevoelen, dat men eigenlijk de oorlog ook voor deze beide Graven voerde.

Na het vertrek van het smaldeel ontwikkelde zich direct een bijzonder levendige handel van Emden met de Spaanse Gewesten.

Voor 1575 rustte het Noorderkwartier drie smaldelen <sup>75)</sup> uit, nl. voor Amsterdam, de Zeegaten en de Eems. Voor het eerste werd de „Inquisitie” (30), het oude vlaggenschip van Bossu als admiraalschip aangewezen, terwijl het verder nog één schip en een aantal boeiers en waterschepen telde. Het tweede bestond uit het admiraalschip, een schip, een boot, een galei met 90 opvarenden en 10 cavierschepen.

Requesens was in deze gewesten met grote uitrustingen te water bezig teneinde hulp aan Zeeland i.v.m. Zierikzee te voorkomen. Alleen al Amsterdam moest een vloot uitrusten die haast even sterk zou zijn als beide bovengenoemde smaldelen samen, terwijl ook in Harlingen een sterke macht gevormd moest worden.

Het derde smaldeel was het reeds genoemde van 6 schepen onder admiraal Pieter Frericsz, wiens orders we gezien hebben. Deze admiraal moet de eer te beurt zijn gevallen Charlotte de



*Een Waterschip ca. 1660.*

*Ned. Hist. Scheepvaart Museum. R. Noams*

Bourbon te geleiden toen zij op weg naar den Briel door Emden kwam en door een paar oorlogsschepen werd afgehaald.

Ook in 1576 ging er nog een smaldeel naar de Eems, doch de situatie wijzigde daar volkomen toen de troepen van Caspar de Robles, Heer van Billy later in het jaar de eed aan de Staten deden, waardoor de afsluiting van de Eems opgeheven kon worden. Deze toestand veranderde pas weer toen, na het verraad van Rennenberg, in Juli 1580 Delfzijl als laatste steunpunt op de Eems verloren ging. Daarop werd de bezetting weer hervat en ononderbroken voortgezet tot de val van Groningen in 1594, waarna de heffing der licenten alleen nog op de Verse Eems nodig was en zonder een zeegaande vloot kon geschieden. Deze Eemseskaders zijn een weinig bekend deel van de geschiedenis van ons zeewezen, dat door Backer Dirks haast in de rubriek kaapvaart

werd ondergebracht <sup>76</sup>). Het is de school waarin o.a. de vice admiraal Johan Gerbrandtsz gevormd is.

### **De bezetting der Binnenstromen.**

Dit moet het moeilijkste deel van de licentregeling geweest zijn die een kunstmatige grens door de lage landen trok met een aanzienlijk verschil in prijzen ter weerszijden ervan. Hierdoor ontstond de mogelijkheid van allerhande smokkel, lorredraaijerij geheten, die tegengegaan moest worden. Bovendien was deze grens lang en aan beide zijden ruim van vaartuigen en schippers die wat wilden verdienen voorzien, terwijl de nood soms hoog was. Zo ging in Februari 1575 niet minder dan 3000 Last graan, oorspronkelijk in Emden binnengebracht, van Kuinre naar Amsterdam, zonder dat er licent op betaald was. Dit was dan ook een ernstige aansporing voor het Noorderkwartier zo spoedig mogelijk zijn Zuiderzee flotilje van 8 schepen in zee te brengen teneinde verdere licent ontduiking tegen te gaan <sup>77</sup>).

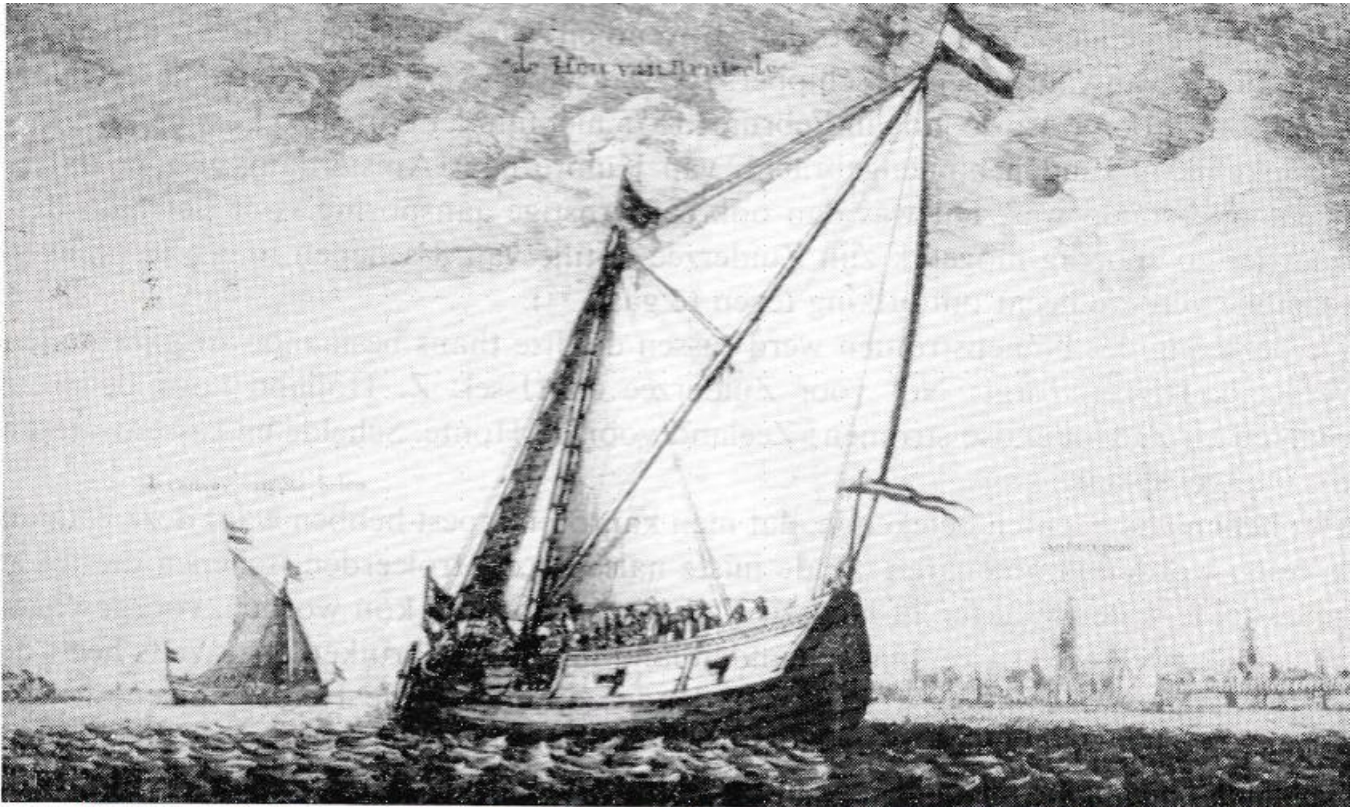
De bezetting der binnenstromen werd tussen de drie thans bestaande Admiraliteiten verdeeld. Hierbij zorgt: Nq<sup>r</sup> voor Zuiderzee en IJssel; Z. Holland voor de grote rivieren en Z. Hollandse stromen; Zeeland voor de Honte, Schelde en tussenwateren tot Ooltgensplaat.

Het heffen van licenten betekende, dat men kantoren moest hebben waar deze betaald konden worden, ambtenaren die de juiste naleving controleerden, schepen die tegen smokkel te water waakten of langs zij waarvan verbodemd kon worden, voorgeschreven routes welke de karren naar vijanden land moesten gebruiken enz.; zelfs heeft de Rotterdamse Admiraliteit wel een „*Rydende commies in de Heide omtrent Maestricht*” gehad <sup>78</sup>), teneinde toezicht op het grensoverschrijdend vervoer te houden. Speciaal het gebied van Zuid Holland was groot en daarbij de hoofdverdedigingslinie; men had er een groot aantal welgewapende en bemande schepen nodig, die meestal op niet groter afstand dan het kanon kon dekken ten anker lagen en 's nachts met hun schuyten of roeyjachten tussen de schepen of langs de wal op en neer deden roeien. Daar waar steden of sterkten aan de rivier lagen konden die een gedeelte van deze dienst vervullen, doch zij hadden feitelijk een schildwacht te water nodig welke rol de schepen of schuyten dan weer vervulden.

Dat deze schepen op de binnenstromen ook een zuivere oorlogstaak hebben blijkt uit het feit, dat zij zonodig een schans konden vervangen, zoals bij Hardinxvelt. Toen het opnieuw uitrusten van deze schans te kostbaar ging worden besloot men <sup>79</sup>) deze te slechten, mits daar voortaan enige schepen zouden gehouden worden tot bevrijding van de dijk en de stromen. Ook deze schepen konden echter slechts met veel moeite worden bekostigd zoals blijkt uit een resolutie der Staten van Holland van 14 Februari 1575. Hierbij werd de omslag van 3 stuivers op elke morgge land tot onderhoud van de schepen van oorlog weer voor 4 maanden gecontinueerd. De eerste heffing, echter van maar 2 stuivers, was op 1 October geëindigd, zodat deze belasting, geheven van de eilanden van Zuid Holland tot bevrijding en bescherming dezer eilanden en binnenstromen, om de oorlogsschepen in dienst te houden op 1 Juni 1574 moet zijn ingegaan.

De situatie was toen blijkbaar niet zo, dat de in de Maze geheven licenten de vloot konden betalen en dit morgengeld werd zeker tot 1576 geheven. Zelfs werden bij resolutie van 21 Juni 1576 die van de Admiraliteit in Holland, i.e. de Maze, de convoygelden, morgengelden, licenten

en de impost op de granen toegestaan tot onderhoud der schepen van oorlog; het zo bekende geldgebrek van de oudste admiraliteit heeft haar blijkbaar van de vroegste tijden af geplaagd, terwijl zij het minste aantal zeegaande schepen had uit te rusten.



*Een Heude ca. 1650 van de beurtdienst Brussel-Antwerpen die van Boom tot Antwerpen tot + 1764 per zeilschip werd onderhouden. Ned. Historisch Scheepvaart Museum, W.Hollar*

## **Blokkade.**

In het voorgaande is bewust de uitdrukking afsluiting of bezetting — de oude term — gebruikt voor de taak die 's Prinsen vloot op grond van het placaat van 18 Mei 1574 vervulde, om niet in het gebruik van het woord blokkade te vervallen. Dit toch is een volkenrechtelijk duidelijk omschreven begrip geworden en de eerste echte blokkade wordt geacht te zijn afgekondigd bij het placaat der Staten Generaal van 26 Juni 1630<sup>80)</sup>. Aan de andere kant zou een zeeman de rol die de vloot in 1574 speelde noemen het blokkeren van de kust, welke term ook verschillende schrijvers<sup>81)</sup> voor die operatie gebruiken. De vraag of deze actie ook volgens het volkenrechtelijk gebruik een blokkade genoemd mag worden lijkt gerechtigd.

De blokkade wordt beschreven als een operatie die tot doel heeft de vijandelijke kuststrook of haven van alle verkeer over zee af te snijden; teneinde dit te bereiken moet een scheepsmacht ter plaatse aanwezig zijn van een zodanige sterkte, dat deze het aanlopen van die kust of haven practisch zeker kan verhinderen en dit blijkens een aankondiging ook zal doen. Niet opvolgen van deze aankondiging wordt gemeenlijk gestraft met de verbeurte van schip en goed. Het is een grote ingreep in de rechten der neutralen, die slechts gerechtvaardigd is door grote belangen voor de belligerent, doch hen niet alle rechten ontnemt; dit laatste gebeurt bij het handelsverbod.



**De bezetting van Duinkerken ca 1610. Gravure in Guicciardini. Beschryvinghe van alle de Ned. Hist. Scheepvaart Museum.**



## AANTEKENINGEN

- 66) Van Vloten III - Bijl. XXII.
- 67) Van Vloten III - p. 9.
- 68) Kernkamp - p. 48 e.v.
- 69) dl I - p. 215.
- 70) Hagedorn I - p. 337.
- 71) Res. Hld 25 Augustus 1574.
- 72) Hagedorn I - p. 341.
- 73) Hagedorn I - p. 339 e.v. geeft hier een overzicht van.
- 74) Res. Hld 26 Maart 1575.
- 75) Bor VIII - F 101 e.v.
- 76) Backer Dirks I - p. 143.
- 77) Bor VII - F 101.
- 78) o.a. Res. Adm. t. Maze 23 Nov. 1690, doch dit zal denkelijk niet de eerste zijn geweest. Blijkens Res. van 18 Oct. 1689 had men een macht van 6 ruiters tot hetzelfde doel in de Meyerye en de Baronie.
- 79) Res. Hid 2 Dec. 1574.
- 80) Francois p. 175.
- 81) o.a. Kernkamp. Hagedorn noemt het de grosze Verkehrssperre.

Bron:

Marineblad 1968

**Wordt vervolgd**



# 50 jaar Sociaal Medische Dienst Koninklijke Marine (8)

Het gehele jaar 1974 voerde de RGD verbouwingen uit. Tevens werden vele projecten door eigen personeel gerealiseerd; de zogenaamde eigenmiddelen-rehabilitatie. In de loop van de maand mei werd de afdeling hydrotherapie met vlinderbad, whirlpoolbath en wisselbaden in gebruik genomen, welke de revalidatiemogelijkheden voor de patiënten sterk vergrootte.

Op 27 september werd de mechanische werkplaats officieel door de commandant in gebruik gesteld. Deze werkplaats was gevestigd in de boerderij van het voormalige missiehuis. Zij werd na enige voorbereidende werkzaamheden van de RGD door een kleine groep enthousiaste militairen, geplaatst in de bovenrol, onder leiding van majoor-machinist F.J.H. Heitz omgetoverd in een voortreffelijk geoutilleerde mechanische werkplaats. Er bestond de mogelijkheid tot bankwerken en werken onder toezicht aan eigen auto's; tevens werd een smederij en lasserij gebouwd. Bovendien was een begin gemaakt met het inrichten van een aantal andere werkplaatsen: een timmermanswerkplaats, een radiotelevisiewerkplaats en een werkplaats voor fijne arbeidstherapie. Ook werd begonnen met de bouw van een donkere kamer ten behoeve van 'foto-enthousiasten'. Aangezien de verbouwing van de voormalige kapel tot sportschool niet werd gerealiseerd, werd door eigen personeel een vloer gestort en een badmintonveld aangelegd, waarvan zowel door de vaste bemanning als door militairen in de bovenrol een zeer druk gebruik werd gemaakt.

Een informatieboekje van bureau personeel uit 1974 gaf de kamerindeling van de SMD aan. Op de begane grond bevonden zich de wachthut, de schipper, de o.o. van politie, de kooi & zakkenboer, de eetzalen, de bottelarij, de kombuis, de sportzaal, OS&O, het hoofd P.D.A. en het onderofficiersverblijf. Op de eerste verdieping waren de bureaus van de begeleidingsofficieren, de medische afdeling, de afdeling fysiotherapie, de geestelijke verzorging, de sociale afdeling, de commandant, de eerste officier, het bureau administratie, de O.V.A., de longroom en de kantine manschappen.

De tweede verdieping bood ruimte aan de kleermaker, slaap- en was/ doucheruimtes, voor de manschappen, de slaapkamers voor de korporaals, het korporaals- verblijf en de radiowerk-plaats. In de linkervleugel van het hoofdgebouw bevonden zich de legering voor onderofficiëren, de schoenmaker, de kapper en de timmermanswerkplaats. In de bungalow waren de kamers van de P.D.A. In de kelder bevonden zich de afdeling natte fysiotherapie, de bevoorrading, het kabelgat en de stook- en warmwaterkelders. In de 'boerderij' huisden de arbeidstherapie, de mechanische werkplaatsen, de smederij en de autowerkplaats.

Op 16 januari 1975, anderhalf jaar na de verhuizing van Leiden naar Driehuis, werd de commandant KLTZ F. J. van Strien geïnterviewd door de IJmuider Courant.

"We hebben het idee dat we aardig ingeburgerd zijn. Hoewel ik zelf de huisvesting in Leiden nooit heb gezien, krijg ik wel het idee dat dit gebouw een enorme verbetering is. Twee jaar geleden kocht de marine het Missiehuis op de Driehuizerkerkweg aan. Toen de huisvestings-plannen bekend werden ontstond onder de buurtbewoners beroering. Nu zijn de contacten met de buurt

goed en de onrust is verdwenen, ” aldus de commandant. “Veel van de noodzakelijke verbouwingen heeft de SMD zelf verricht. Want voor de verhuizing en de inrichting was een beperkt budget beschikbaar. Onder het tijdelijk bij de SMD gedetacheerde marinepersoneel waren genoeg vakmensen aanwezig om zelf de meeste voorzieningen te realiseren. Niettemin heeft de SMD nog een verlanglijst. De dienst hoopt spoedig een toezegging te krijgen dat de kapel kan worden verbouwd”. Volgens commandant Van Strien was het noodzakelijk de vloer op korte termijn te egaliseren. Het sporten was nu niet geheel zonder risico's. Ook wilde Van Strien het gebouw verder afschilderen en het interieur een gezelliger aanzien geven met behulp van kleuren.

Twee jaren later, naar aanleiding van de ingebruikname van de verbouwde sportaccommodatie, verscheen er, op 10 maart 1977, weer een interview in de IJmuider Courant.

“Een goede overdekte sportruimte ontbrak in het Missiehuis en daarom werd de vroegere kapel provisorisch ingericht als sportruimte. Toch voldeed de ruimte in geen enkel opzicht. De vloer kende verschillende niveaus zodat zich bij balspelen niet ongevaarlijke struikelpartijen voordeden. In november 1976 werd gestart met de verbouwing, de kapel werk flink onder handen genomen. De vloer onderging de meest ingrijpende verandering, deze moest dertig centimeter worden verhoogd en kwam daarmee op dezelfde hoogte als het altaarvloer. Die hogere altaarvloer kon niet worden weggehakt omdat die deel uitmaakte van de fundering. De wanden werden voorzien van vangrails om te voorkomen dat de gebruikers van de zaal tegen de stenen uitbouwsels van de kapel zouden oplopen. De verlichting werd aangepast en de glas in lood ramen werden vervangen door gewapend glas. Op uitdrukkelijk verzoek van de commandant bleef de wandmozaïk aan de altaarzijde gehandhaafd. Hij vond het doodzonde om in die muur de bijl te zetten. De ruimte behoudt toch altijd de contouren van een kapel. En waarom zou je dan niet het mooie ervan bewaren, zo redeneerde hij. Een fraaie religieuze wandmozaïk als decoratie van een sportzaal maakt een aparte indruk, maar misstaat niet. De nieuwe sportzaal vervult een belangrijke functie bij de revalidatie van het marinepersoneel dat in Driehuis verblijft.”

Bijdragen aan de jaarboeken van de KM en bewaard gebleven verslagen van bouwvergaderingen geven een beeld van de bouwkundige activiteiten in de volgende jaren, projecten die vaak moeizaam tot stand kwamen en met jaren vertraging werden uitgevoerd.

In de eerste helft van 1977 werden, door de RGD, de vernieuwde en gemoderniseerde kombuis en de aardgas gestookte centrale verwarming van het complex mechanische werkplaats annex 'autohobbyshop' opgeleverd. Een eerste aanzet tot verfraaiing van het uiterlijk aanzien van de SMD werd gegeven door het verbeteren van de inrijlaan naar de grote parkeerplaats en door het beplanten en omplanten van de enorme, niet te slopen betonnen bunker en het planten van ongeveer 1400 bloembollen in allerlei soorten en kwaliteiten.

In 1978 werd met vreugde vernomen dat de bij het Ichthuscollege in gebruik zijnde vleugel met ingang van 31 juli ter beschikking werd gesteld ten behoeve van de uitbreiding van de accommodatie van de SMD. Verbouwingsplannen werden gemaakt in overleg met de afdeling gebouwen en terreinen van de DMKM.

In de loop van 1980 werden er bouwkundige voorzieningen gerealiseerd t.b.v. de opvang van alcoholverslaafden, een verblijf- en recreatieruimte welke alcoholvrij diende te blijven .

Naar aanleiding van geuite klachten omtrent de slaapaccommodatie bij o.a. de SMD bezochten in 1981 enkele leden van de defensiecommissie van het CDA de inrichting om zich op de hoogte te stellen van de toestand en werden er, naar aanleiding van dit bezoek, vragen gesteld aan de staatssecretaris van Defensie. De noodkreet over de accommodatie voor korporaals en

manschappen werd geslaakt als gevolg van het steeds maar weer uitblijven van periodiek onderhoud. De accommodatie was ernstige verpauperd, met name het sanitair was voor een aanzienlijk deel buiten gebruik geraakt. De 67 chambrettes, waarvan er 4 als studeerkamer werden gebruikt, waren nog steeds in gebruik zoals ze bij de verhuizing in 1973 waren aangetroffen.

In augustus 1982 werden de renovatiewerkzaamheden aan het deel van het gebouw dat tot half 1979 in gebruik was bij het Lichtuscollege voltooid. Dit had als resultaat dat de accommodatie van de geneeskundige afdeling, fysiotherapie, de afdeling handenarbeid en de afdeling personeelszaken weer voldeed aan de toen geldende normen. Feestelijk werd de geheel gerenoveerde vleugel geopend in aanwezigheid van vele genodigden. De renovatie van de slaapaccommodatie voor korporaals en manschappen op de tweede verdieping werd in 1983 en begin 1984 uitgevoerd; in april werd de aangepaste accommodatie weer in gebruik genomen. De renovatie van de eerste verdieping van het hoofdgebouw alsmede de renovatie van de hutten voor onderofficieren werden wederom voor onbepaalde tijd uitgesteld.

Op 20 mei 1985 werd de geheel gerenoveerde bottelarij in gebruik genomen, zowel het vriesgedeelte als de droogopslag en het gedeelte waar de administratie in gevestigd zijn, werden geheel vernieuwd. In november van dat jaar werd het alcoholvrije verblijf en in december het onderofficiersverblijf, na een grondige opknappbeurt, in gebruik genomen.

Voor de komende jaren stonden de kantine en de onderofficiersaccommodatie op het renovatieprogramma. De RGD keurde in 1986 de behuizing van de bezigheids- therapie-werkplaatsen af wegens bouwvalligheid. De gebouwen moesten geheel worden vernieuwd.

In 1988 vond eindelijk de renovatie van de 1ste verdieping en legering van de onderofficieren plaats, voor een bedrag van 1,6 miljoen gulden werd er verbouwd. Tijdens deze verbouwing werd er door middel van containers vervangende accommodatie gecreëerd.

Twee jaren later werd de autostalling met arbeidstherapieruimtes gebouwd. Na het sluiten van het MHO werden de auto's voor patiëntenvervoer van het MHO naar de SMD overgebracht. Deze autostalling werd samen met de therapieruimtes gebouwd op de plek waar eens de boerderij van het missiehuis stond, vandaar het naambord 'Boerderij'.

In drie fasen werd in de 90-er jaren de tweede verdieping opnieuw gerenoveerd met name de 'natte groepen werden' vernieuwd. Fase drie, de afsluitende fase, werd in 1996 voltooid.'

De discussie over het voortbestaan van de SMD en met name de vraag of dat voortbestaan in Driehuis zou plaatsvinden, heeft er toe geleid dat groot onderhoudprojecten op een laag pitje kwamen te staan. Na de reorganisatie van november 1995 kwam aan die onduidelijkheid een einde. Medio 1996 werd het beheer van het gebouw door de DGW&T van de RGD overgenomen, er werden nieuwe plannen opgesteld om het gebouw in de komende jaren dusdanig te renoveren dat het geschikt zou blijven voor de functie die het de afgelopen jaren heeft gehad. De administratie ziekenboeg werd verbouwd en de kombuis en botterarij werden aangepast aan alle geldende eisen op het gebied van hygiëne, bedrijfsveiligheid, arbeidsom-standigheden en milieu. Nieuwbouw plannen voor legering onderofficieren/officieren en de therapieruimte creatieve vorming/hout zijn inmiddels in een vergevorderd stadium. De parkeerplaats werd in 1997 gerenoveerd; renovatie van het dak en groot onderhoud aan de kapel staan op het onderhoudsprogramma van 1998. Al deze activiteiten kunnen worden opgevat als uitingen van een gezonde organisatie die zich voorbereidt op het functioneren in de toekomst.

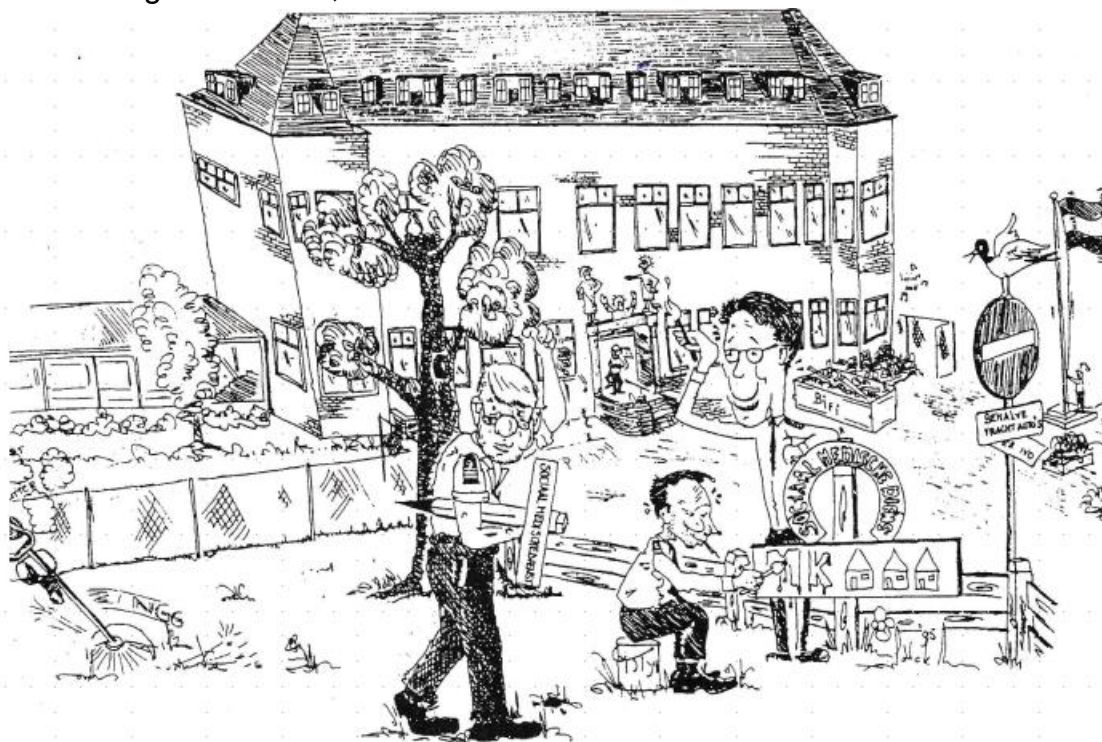
## **SMD in de jaren 90**



Nadat in de 1610e AR vergadering op 30 mei 1995 de probleemstudie 'instellen SMDKM' goedgekeurd en aangemerkt was als voornemen tot reorganisatie, droeg op 3 november de commandant van de SMD een deel van de taken, te weten het verlenen van daadwerkelijk sociaal-medische zorg, over aan het nieuwe Hoofd SMDKM en voor een ander deel, de kazernetaken, over aan de commandant van de marinekazerne Driehuis (MK3H). Omdat er een lange tijd lag tussen de eerste ideeën voor de reorganisatie en de daadwerkelijke uitvoering daarvan is het goed om de achtergronden en praktische consequenties eens op een rij te zetten.

In de eerste helft van de jaren 90 waren er een aantal ontwikkelingen die, soms los van elkaar, hun invloed hebben gehad op de SMD-organisatie:

- De Defensienota 1991 en de prioriteitennota 1993. De nationale en internationale politieke ontwikkelingen leidden tot een kleinere Nederlandse krijgsmacht, met andere taken; de opkomstplicht van dienstplichtigen verviel;
- De Projectgroep Herpert, die binnen de Koninklijke marine een reductie van het aantal functies moest bewerkstelligen, met als onderdeel de reorganisatie van de geneeskundige dienst KM;



*Pentekening ter gelegenheid van de reorganisaties.*

- De Taskforce (1994), die op diverse defensiegebieden tot een sterkere personele en financiële reductie ('doelmatigheid') dwong door een interservice uitvoeringsorganisatie ('verpaarsing'), waaronder de reorganisatie van de hogere echelons geneeskundige diensten;
- Reorganisatie voorstellen van het Militair Revalidatie Centrum;
- Politieke druk op de Koninklijke landmacht om een SMD-achtige organisatie op te richten;
- De wens om de kazerne Amsterdam nuttiger te maken;
- De ontwikkelingen in de sociale zekerheid van Nederlanders in het algemeen en militairen in het bijzonder (waaronder veranderingen in het ziektekostenstelsel, beleidskader voor potentiële dienstongeschikten, aanpassingen in de militaire pensioenwet, nazorg na operationele inzet), maar ook voor de kwaliteit van

hulpverleners (BIG, WGBO, enz.).

In het reorganisatietraject SMD dat in november 1995 tenslotte werd geëffectueerd zijn de meeste argumenten in feite herhalingen van elementen, die ook eerder in de 50-jarige geschiedenis al meegespeeld hadden. Bijvoorbeeld de onderbouwing van het nut van een eigen Sociaal-Medische Dienst voor de KM, en de plaats van de kazerne, waar de SMD-activiteiten zouden moeten plaatsvinden.



*Marinekazerne Driehuis.*

Toch waren er nieuwe elementen, die tenslotte tot een verdere ontwikkeling van het SMDKM concept hebben geleid, waarmee beter aangesloten kon worden op de nieuwe eisen: een meer professionele aansturing van de hulpverleners, de ophanging van de dienst aan de DPKM (i.p.v. CZMNED) en een bij elkaar onderbrengen van sociaal- medische processen, die voorheen ten dele in Den Haag (IGDZ, Afd. SOCMEDPERS) en bij de SMD plaatsvonden. In de nieuwe taken en eisen van de Koninklijke marine paste het SMD-concept heel goed. Door uitvoeringstaken op het gebied van de sociale zekerheid/geneeskunde te combineren in een 'Bijzondere Organisatie Eenheid' van DPKM werd tegemoet gekomen aan het uitgangspunt van de scheiding tussen beleid en uitvoering. Verdere decentralisatie van de zeer specifieke kennis en vaardigheden werd niet opportuun geacht. De personele verkleining van de krijgsmacht heeft bij de SMDKM organisatie alleen enige verschuiving in kwaliteit van de medewerkers tot gevolg gehad. De extra aandacht voor (na-)zorg maakte een verdere reductie niet mogelijk, terwijl ook aan de professionele kwaliteit specifieke eisen werden gesteld.

Dat resulteerde o.a. in een formele plaatsing van een psychiater (als hoofd van de groep GGZ, waarin alle psychologische hulpverlening is ondergebracht), het aannemen van een arbeidsdeskundige (voor een professionelere onderbouwing van de reïntegratiemogelijkheden/AO%) en niet in de laatste plaats het onder een inhoudelijk verantwoordelijk hoofd (KTZAR) plaatsen van alle begeleidingsactiviteiten (zowel op personeelsgebied, als op medisch gebied). De aansturing van alle 'reïntegratie activiteiten' kon daardoor eenduidiger plaatsvinden: op basis van de geneeskundige beperkingen kunnen zowel de rehabilitatie/revalidatie, scholing, detachering op een tijdelijke werkplek, creatieve dagbesteding en externe bemiddeling op elkaar afgestemd worden, tegelijkertijd met behandelende geneeskundige, sociale of geestelijke zorg. De kazerne commandant bleef in de nieuwe opzet de verantwoordelijkheid houden als 'logistieke huisvader' en hield de handen vrij (schoon) om de militaire aspecten te besturen, inclusief de infrastructuur-, ARBO- en milieu-aspecten.



*HSDMKM KTZAR M.J.J. Hoejenbos met de afdelingshoofden KLTZ E.J. Miltenburg en KLTZAR W. Willekes MacDonald.*

*WORDT VERVOLGD*

---

---

## INDIË-REPORTAGE 1947

Deel 12

## GEEST EN MOREEL

Geest en moreel in een leger als het onze zijn verbazingwekkende zaken. Iemand, die er niet bij is geweest, trekt gauw de kraag van de jas hoger op en loopt schuw door.

Mijn kapitein van '39—'40 zou van afschuw gestorven zijn, als hij langs de convooi-weg Batavia—Bandoeng een schildwacht de duim had zien opsteken naar een voorbij-jakkerenden kolonel. En hij zou van verbazing weer springlevend zijn geworden, als hij dien kolonel had zien terugduimen met de ernst, als gold het een ritus.

Tijden veranderen. De schildwacht neemt nu het geweer in de arm en de kolonel gaat recht-op zitten voor het saluut. Het zijn de vormen van een afgesloten periode.



Sommige mensen denken dat de soldaat een wonderlijk-gecompliceerd mens is. Maar zij, die hem kennen en begrijpen, kunnen hem in al zijn rauwe goedigheid om de vinger winden. Hij is en blijft echter een vreemd mens met bepaalde principes en ideeën.

Een kapitein, pas in Indië en voor het eerst in het verwarrende terrein in actie, kreeg een soldaat eerste-klasse van de „oude garde” mee in zijn commando-groep. Zij banjerden tot hun middel door een bergstroom, terwijl de peloppors vanuit omringende heuvels op hen lagen te knallen. Op een gegeven ogenblik riep de kapitein bits tegen den soldaat, die voor hem liep: — Kun je je pet niet recht op zetten? —

De soldaat eerste-klas kon zijn mond niet houden: — Kapitein, en hier loopt 'r een, die zijn schoenen niet gepoetst heeft . . . — Meteen begon iedereen te lachen, de kapitein niet het minst en de nervositeit van de vuurdoop was geweken. De eerste-klusser kreeg een sigaret.

Er is een bepaalde verhouding tussen officieren en minderen noodzakelijk, om zulk een geest en moreel te kweken. De soldaat zegt tevreden: — Me luit is daar vooraan me broer en me kapitein is me vader . . . —. Uiterlijk vertoon is ver op de achtergrond geschoven. Geen officier zal het in zijn hoofd halen zich te beroepen op zijn rang; geen soldaat zal ooit zeggen: — Dat kannie nou wel doen omdat 'ie sterren of strepen heeft —.

De soldaat, die op rapport bij zijn grootmajoor, ergens in het Tjermese, moet komen, leest boven de deur van het kamponghuis-commandopost: — Komkom, niet zo van dat bange ... — Een compagnie werd enkele dagen na de ontscheping, direct in de voorste lijn gezet en zat meteen tot de nek in de moeilijkheden. Elke patrouille raakte in gevechten gewikkeld; 's nachts vonden er mortierbeschietingen plaats en zelfs overdag zaten de sluipschutters tot op enkele tientallen meters van het bivak. De compagnie leefde als holdieren en de voortdurende spanning en vermoeienissen hadden een funeste uitwerking op hun gezondheid.

Toen verscheen op zekere dag een KNIL-kolonel in hun post. Hij droeg een smetteloos khaki-uniform met blinkende distinctieven, lage schoenen en een platte pet. De kolonel zag hoe moeilijk de compie het had; zo hoorden ze hem allemaal zeggen: — Wacht maar even ... — Hij stapte met zijn chauffeur in de jeep, liet de Friese ruiter naar het voorterrein opzij schuiven en reed ongewapend honderden meters het terrein in dat toen nog Niemandslan heette. Midden in het terrein hield de jeep stil, de kolonel ging in vol ornaat recht overeind staan en zocht op zijn dode gemak de omgeving door zijn veldkijker af. Zeker een kwartier heeft het schouwspel geduurd, toen

keerde hij weer terug en hield nog even halt bij het bivak om de verbaasde compie een: — Welterusten vannacht — toe te wensen.

Zeker een week lang heeft de compie niet de minste last meer gehad; het terrein was tot in kilometers omtrek uitgestorven. Het geheim lag slechts hierin, dat de terroristen gedacht hebben: — Als er zulke hoge pieten in het terrein komen en rondkijken, betekent dat onherroepelijk de voorbereiding van een grote actie ... — En ze hebben niet eerder stilgestaan dan voordat er tientallen kilometers tussen hen en de voorpost in lagen.



IN HARER MAJESTEITS DIENST. Een bataljon verhuist van Java naar Sumatra. Het portret van hun Koningin wordt niet vergeten.

Oudejaarsnacht; een ingesloten stad, duizenden en nog eens duizenden gewapende terroristen daar omheen, sluipschutters overal. Dagen- en wekenlang reeds een koortsachtige, gespannen atmosfeer; het eerste schot zal de hel doen losbarsten. Al nachten aaneen ligt de troep rond de stad in de alarmstelling; de zenuwen onafgebroken hooggespannen; de vermoedenissen liggen als lood op de schouders.

Oudejaarsnacht. Een onwillekeurige gedachte naar huis; de troep voelt zich ellendig; er moet wat gebeuren.

Eén enkele order langs alle troepenonderdelen, waar zij ook liggen: — Er mag geen schot gelost worden dan in de uiterste noodzaak —. De leiding vertrouwt in de soldaten; er ligt een volledige brigade rond de stad. Maar er is vertrouwen in elken man van de ruim tweeduizend.

De wijzers van de klok naderen elkaar bij de twaalf. In het stafkwartier bijt een commandant zich het laatste nagelrandje af; een chef-staf steekt de laatste, zuinig bewaarde sigaret op.

Even voor twaalf wordt de spanning onhoudbaar. Ze stappen in de jeep en rijden naar buiten; naar hun soldaten.

In de huizen slaan twaalf slagen het oude jaar uit.

Maar buiten, in de oneindige ruimte van de nachtelijke hemel, is geen geluid te horen.

Er valt geen schot.

Het beruchte dorpje Tjileungsir werd door de onzen gezuiverd. Er voert een bruisende kali door een tienmeter diepe bedding met practisch verticale oevers. De ijzeren reuzenbrug van tientallen meters lengte was door terroristen ten dele vernield.

De troep was ondergebracht in het complex gebouwen van de onderneming Tjileungsir, ongeveer vijfhonderd meter van de brug op een hoge en steile heuvel. In de begintijd was het elke nacht en op elke patrouille raak. Het bivak werd geregeld omsingeld en uit alle mogelijke wapens beschoten. Na enkele dagen was de granatenvoorraad voor de zware mortieren uitgeput. Een truck vol aanvullende granaten werd uit Batavia aangevoerd. Intussen had de genie koortsachtig aan de brug gewerkt. De ijzeren balken en staven waren gefatsoeneerd en de gapende scheuren in het bruggendeek opgevuld met matten van gevlochten bamboe; soldaten en onbeladen jeeps konden er reeds overheen. De truck arriveerde op een laat middaguur, toen de zon reeds onder was, wat ook betekende, dat de terroristen reeds overal in het omliggende terrein verscholen zaten. Er was geen tijd, om de granaten door soldaten te laten dragen naar het bivak langs de lange weg heuvel-op. Er was geen keus; iedereen wist dat het om leven of dood ging; als de truck met alle granaten door de brug heen ging bleef er geen spaan van over. Een kapitein liet den chauffeur uitstappen en grinnikte bemoedigend naar zijn dodelijk-beangsten oppasser en zei: — 't Kost me hoogstens een truck ... — en reed de gevaarlijke last over de diepten van de rivier.

Een bataljon, dat maandenlang smalend door den commandant was uitgemaakt voor: — ... jullie zijn geen leger, jullie zijn een gilde ... — had in een ingesloten stad op Sumatra zes dagen en nachten onafgebroken gevochten. Toen gaf de terrorist het op.

In een compagniesstelling, die voortdurend omsingeld was geweest door honderden terroristen, stond een duizelende commandant aan de telefoon; zijn ruige troep, zwart van kruitdamp, steunde woordeloos van vermoeidheid in de stellingen. Toen zei de bataljonscommandant aan de andere kant van de telefoonlijn iets.

Er was helemaal geen overwinningssparade, er waren geen denderende toespraken, geen fanfares. De compagniescommandant draaide zijn zwart gezicht naar de zwijgende soldaten en zei: — Ik moet jullie namens den majoor zeggen, dat jullie geen gilde meer zijn. Jullie zijn nu een leger van mannen —. En meteen stond de troep op de kop.

## GEEST EN MOREEL II.

Zo een geest en moreel in ons leger leiden tot rariteiten. Het ligt in aard en karakter van de troep, dat er rariteiten gebeuren; en het was noodzakelijk, wilde dit land van een totale chaos gered worden. De eerste oorlogsvrijwilligersbataljons bestonden uit arbeiders, studenten, metselaars, ingenieurs, timmerlieden, meesters in de rechten, huisschilders en wat niet al, een gek ratjetoe. Uit hen werden Lichte Infanteriebataljons geformeerd, die hoofdzakelijk bestemd en uitgerust werden voor het veldwerk.

Maar bij aankomst in Indië bleek een ontstellend tekort aan allerhande materiaal te bestaan; het zag er ook niet naar uit dat het voorlopig komen zou en telkens opnieuw botste de troep tegen onvoorziene moeilijkheden, waardoor het leger duizendvoudig meer kreeg op te knappen dan het normale veldwerk.

Dan traden uit de gelederen plotseling onopvallende soldaten naar voren, die zeiden: — Wacht 's, daar weet ik wel wat van ... — En met de voortvarendheid van hun dadendrang, geprikkeld door de enorme moeilijkheden en heel gewoon besloten, om het voor elkaar te krijgen, zaten ze er



bóven op. En toonden zich daarbij uitgeslapen uitvinders en geboren fantasten, voor wie niets onmogelijk is.

Een trotse kolonel, commandant van een bekende brigade, zei vol overtuiging: — Onmogelijkheden pakken ze direct aan en brengen het zó voor elkaar. Met wonderen duurt het iets langer, maar daar zijn het per slot wonderen voor —.

Toen die eerste bataljons uitkwamen, hadden ze practisch niets anders dan hun lichte bewapening, de allernoodzakelijkste uitrusting en een enorme zin om wat te doen. Terwijl de compagnieën direct de frontlijn ingingen, begonnen hun maats van de stafcompagnieën te zoeken. Ze vonden overal wat en soms vonden ze veel. In dumps in Soerabaja en Bandoeng; overwoekerd door klimgewas op Morotai en in Hollandia; voor de bioscoop in Batavia; in een ravijn bij Menado; in zee bij alle havenplaatsen, waar de Brits-Indiërs en Australiërs ze in hadden laten lopen; op alle opmarswegen. Zij sleepten de rommel naar hun werkplaatsen en zochten verder. Overal waar zij kwamen of in wisten door te dringen. Zij begapten Australische en Brits-Indische garages, doken in vreemde werkplaatsen, zwetsten en tawarden, sleepten en sloopten, werden wanhopig en maakten de omgeving stapelgek.

Toen een bataljon enkele maanden met Australische troepen had samen gelegen op Morotai en afscheid kwam nemen voor het vertrek, gingen de Aussies grimmig in een cordon om hun werkplaatsen staan en snauwden: — Tell first, wot you still wonne steal 'fore you leave Mor'tai? — Niks meer, — troostten de jongens, — we kenne 't er nouw nèt mee doen —. Ze waren met niet één voertuig op Morotai gearriveerd en gingen weg met twee ambulancewagens, twee 8-tonners, dertien jeeps, een radiowagen, twee halftrucks en vijf drietonners.

Niemand dwingt de jongens tot het werk. De pleintjes bij hun slaapverblijven, die ze “werkplaats” noemen, zijn een rommelige stapeling van kapotte en hele trucks, stoomwalsen, gekantelde pantserwagens met niets meer er in en met TKR op de geschutskoepels, carriers en vrachtwagens; verder een grote berg oud ijzer. En over al deze rommel krioelen soldaten, ranselen er met Engelse sleutels en schroevendraaiers op los en maken zich onbeschrijflijk smerig.

— We hebben d'r lol in, zeggen ze — en ze zijn hardstikke nodig ook. — En binnen twee maanden tijds fabriceren ze uit een berg afval zeven brencarriers die meteen de frontlijn in gaan, op acties door het terrein ranselen, omsingelde posten bevrijden en verdronken trucks uit de blubber slepen.

— Kijk daar 's, een ouwe Japanse vrachtwagen, hebben we voor lijk in een kali gevonden en opgelapt. En nou hebben we . . . hebben we . . . , we hebben d'r al twéé kampongkippen mee geraakt !! — Dat was de triomf van het toppunt; daarachter bestond niets meer, dat zij niét konden.

Soms vinden ze een stoomwals, dik onder de roest en incompleet; dan hébben ze het niet meer van verrukking. Na een maand zijn alle wegen in de omtrek goed en stevig aangewalst en staat het monster dik in de olie en bedrijfsklaar te wachten op nieuwe werkobjecten.

Ze zijn ook dol op locomotieven. Soms vinden ze er een op een vergeten zijlijntje. Het ding is zo langzamerhand een overwoekerd tuinhuisje geworden, maar na twee weken rijdt de locomotief waterwagens op en af naar het front.

Als ze lange tijd geen locomotief hebben gevonden, gaan ze er een veroveren. Na de bevrijding van Tjiandjoer reed er nog regelmatig een treintje van het beruchte broeiness Soekaboemi naar een plaatsje in de buurt van Tjiandjoer; elke middag reden er vanuit Soekaboemi terroristenbenden mee, die pal bij de deur van Tjiandjoer uitstapten, de stadsranden beschoten en bij het kriecken van de dag weer in de trein naar Soekaboemi stapten. Op een nacht legde een genie-

ploeg een bom met vertraagde werking onder de rails ; het ding knapte, toen de trein gepasseerd was. Personeel en passagiers gingen meteen aan de haal. Een haastig-uitgezonden patrouille vond de trein verlaten en klom er meteen boven op. Ze zaten tot boven op de locomotief en de kappen; enkele mannen probeerden de handles en de stoomfluit en toen ging het onder aanhoudend schel gefluit, het leegschieten van alle wapens en daverend indianengehuil naar Tjiandjoer toe; je reinste Wild-West. De dokter, die zijn hospitaaltje in de buurt van het station had, dacht aan een massa-aanval op zijn patiënten en kwam naar buiten stormen in zijn afzakkend onderbroekje, en een levensgevaarlijke stengun voor de buik, vastbesloten het leven van zijn patiënten zo duur mogelijk te verkopen.

Een adjudant-administrateur van een gevechtsbataljon liet eens een lijst zien van de organiek-ingedeelde materialen, en krabde zich over het haar als iemand die er hoofdpijn van gekregen heeft. — Als we straks teruggaan en we moeten onze rommel overdragen, dan klopt er in de verste verte niets van. We hebben trucks, carriers, sedans, jeeps, zware mitrailleurs en wat niet al, die we nooit ontvangen hebben. Ik weet van een bataljon dat het helemaal grijs heeft gemaakt en op actie gaat met eigen artillerie en tanks, wat een fatsoenlijk-opgevoed lichte-infanterie-bataljon toch nooit mag hebben. Wij hebben een echte trein met een conducteur; twee stoomwalsen en enkele tractors; een zendertje en een licht-aggregaat, die er nooit geweest zijn. We hebben paarden voor de zware mortieren en een stal vol haver. Hoe moét dat nou? —

De man was wanhopig; hij had een vriend, ook administrateur van zo'n gek bataljon. Dat kreeg ingeblikte levensmiddelen mee toen ze uit Malakka vertrokken. De streek waar ze gedetacheerd werden, was een land van melk en honing en in plaats van de ingeblikte rommel, gaven ze de jongens uitsluitend vers eten en zoveel ze lustten. De ingeblikte levensmiddelen werden verkocht en van dat fonds werden de uitgaven van rijst, verse groenten, vlees, vis en vruchten bekostigd. Toen het bataljon weer overgeplaatst werd en er kascontrole was, bleek er nog een overschot van ruim twaalfhonderd gulden te zijn. Er kwam een kribbige brief uit Batavia; dat bestónd niet; er kón geen kas-overschot bestaan. Dat moest ogenblikkelijk in orde worden gemaakt —

De adjudant-administrateur is nog wanhopig, hoe het straks nou moet.

Palembang was in den beginne zeer onrustig. Na een week van klinkende meningsverschillen lag de onruststoker echter op de knieën. Alles is er nu pais en vrede. Maar langs de rivier Moesi kan nog prauwen-vol ongerechtigheid de stad binnenkomen en daarom moet dag en nacht met boten gepatrouilleerd worden. Zo ontstond het vreemde corps: — Vaartuigendienst —. Ze begonnen met drie landingsvaartuigen, die ze van de Engelsen overnamen; van de zes motoren liep er één en dat was nog het kleinste mankement. Onder leiding van een Zeeuwsen schippersjongen en later met hulp van een monteur van de „Van Galen”, maakten ze alles weer in orde. Er zaten kilo's modder in de zuigers en een grappig iemand had handenvol scherp metaalslijpsel in de carters gestopt. Maar het kwam voor elkaar; practisch zonder gereedschappen, maar met een grote dosis lef. Met die drie boten voerden ze levensmiddelen en munitie naar de rivier-detachementen, patrouilleerden de Moesi op en af en voeren dwars door rood-wit gebied met de vlag in top.

Toen kwamen er telegrammen; spoed, geheim en nog veel meer. Of er direct acht man naar Batavia kon om twee spiksplinternieuwe Higgins-patrouilleboten, kersvers uit Amerika, af te halen. Toen ze in Batavia stonden wist niemand er iets van, maar na een week vonden ze plotseling de twee boten, blinkend in de zon en ruikend naar nieuwe verf.





Ze kregen twee uren theorie hoe je moet varen; sloegen levensmiddelen in; verdeelden zich in twee groepen van vier en gingen varen. Ze waren niet zomaar soldaten; ze hadden alle acht iets met de zee te maken gehad; de commandant van een van de boten had het zelfs tot kelner aan boord van een oceaanstomer gebracht.

Ze voeren zesenvijftig uren aaneen en legden driehonderdvijftig zeemijlen af. Beide kompassen hadden een geringe afwijking; ze hadden er over gepekerd en uitgevonden dat ze door beurtelings drie uren voor op te varen, wel nèt op het punt zouden uitkomen dat ze hadden opgezocht.

Er waren stukken, dat ze onderzeebootje speelden, want het was begin Januari en dan kan het behoorlijk spoken in Straat Bangka. Ze spraken scheepstaal en noemden zoiets een jeetje mineetje-zeetje. In zulk een miniatuurstorm raakte het stuurrad van een van de schepen los; ze zetten de helmstok op en voeren daarop verder tot het stuurrad weer vastzat.

Ergens in Straat Bangka staat een boom stomweg midden in zee. De boom staat op een puntige, hoge rif en is omgeven door enorme, blinde zandbanken, waar een vaargeul van vijftien meter diepte en honderd vijftig meter breedte doorheen voert. Deze vaargeul loopt eerst recht op de boom aan en buigt in een scherpe hoek af op hetzelfde ogenblik dat je de takken zowat kunt grijpen. Overdag peilen kleine schepen op die boom, maar uitgerekend kwamen zij natuurlijk midden in een pikdonkere nacht in dat levensgevaarlijke gebied. Op een gegeven ogenblik schreeuwde de uitkijk, dat hij vijf meter vooruit een boom zag. Ze namen de bocht royaal en waren niet eens verbaasd.

Ze voeren voort; dag en nacht. In Muntok wreef de Marine de ogen uit. Wie en wat zijn jullie en waar komen jullie vandaan ? —

— Soldaat zus en soldaat zo,..soldaat die en die, we brengen twee schuiten van Batavia naar Palembang.

— Jullie moeten óns niet belazeren . . . , — dreigde de Marine. En toen voeren ze verder. En brachten de twee Higginsboten veilig in Palembang. Ze werden ogenblikkelijk bij de gewaarschuwde maritieme autoriteiten ontboden en moesten uitleggen, hoe ze het in hemelsnaam gelapt hadden om 's nachts door zó'n zee te varen.

Ze schrokken zich dood. — Is het dan zo link? —

En daarna gingen ze slapen, want ze waren bèk-af; ze waren zesenvijftig uren lang doorlopend zeeziek geweest.

WORDT  
VERVOLGD



=====

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



DEEL XII

03-05-1948 NEPTUNUS AAN BOORD VAN

HR. MS. KORTENAER

**150 Dopelingen brengen offer bij passeren van de evenaar**

10-07-1948 - Zutphensch dagblad voor Achterhoek en Veluwezoom

Opnieuw zit er een aantal dagen Indische Oceaan op. Dagen van water, water, niets dan water. Met boven dat water enorme wolkengevaarten, die soms doen denken aan herfstavonden in Nederland. Maar veel hoger hangen die wolken hier en ze blijven uren op een en hetzelfde punt.

De horizon sluit zich nog steeds als een blauwstalen cirkel rondom Hr. Ms. Kortenaer. Die cirkel is vaak op zes, zeven of tien plaatsen verbroken. Waar ze gebroken is hangt een zak. Dat zijn de regenbuien. Ze zijn er voortdurend en soms pikken we er een mee. Dat is dan een tropische regenbui. Het water komt aanruisen, je hoort en „ruikt” het aankomen. Een scherm van grijs water. Het valt over het schip heen, dat plotseling gevangen is in een kooi van stralen-tralies. Er is geen zicht meer en de stoomfluit van de jager gaat loeien. Er is vrijwel geen scheepvaart hier, maar je kunt nooit weten. De regen is welkom, ook al maakt ze je sigaretten in de hut vochtig, ook al doordrenkt ze de 100 witjes van de jannen, die voorop en achteruit te drogen hangen. Want ze brengt wat koelte mee en iedere vorm van koelte is welkom. En zo klokt en spoelt en spet en gorgelt het water over en op en langs de Kortmaer, die er, tenslotte, zo schoon en zindelijk als de stoep van een Hollands huis op Zaterdagmorgen uit vandaan komt.

De paardenbreedte, dat zijn de laatste paar honderd mijlen onder en boven de evenaar, werd gekenmerkt door stilte. Vrijwel geen wind. Hier vaart men in de stiltegordel, die langs de linie loopt, zowel noordelijk als zuidelijk daarvan en de enige afkoeling bestond uit de wind, die de Kortenaer zelf op-voer. En dat was vaak niet zo heel veel.

Des avonds laat passeerden we de evenaar. Opnieuw een donkere avond, met alleen Venus als een helle diamant aan de hemel. Ik stond naast de roerganger, die niet zo erg spraakzaam was en waarschijnlijk aan z'n huis dacht. Later kregen we het over de evenaar, de denkbeeldige lijn, die Moeder Aarde in een noordelijk en zuidelijk halfrond verdeelt. Eigenlijk niets bijzonders en toch weer iets heel merkwaardigs, het besef dat je de aarde op haar grootste breedte passeert. De deining is hier zó lang, dat je er geen begin en geen einde van ziet. Maar je voelt de aanwezigheid van die deining drommels goed aan de Kortenaer, die vaak zwaar overhaalt.

Deze deining is de adem van de zee, zo rustig, zo gelijkmatig, zo kalm. Geen golven zijn het meer, maar heel langgestrekte bewegingen.

Het leven aan boord gaat voort, de oefeningen vinden voortgang, de kleermaker naait knopen aan broeken en zet stukken in „achterwerken” van sleetse Jannen. De kombuis werkt uur na uur op volle toeren om al die 200 hongerige magen, permanent-hongerige magen, tevreden te stellen. De schoenmaker zit achter z'n apparaat, de barbier pleegt wonderen met nooit een seconde stilzittende hoofden, en zo kan ik doorgaan.

Want heel dit schip is een doodgewone maatschappij in het klein, met eigen administratie, eigen voorzieningen en eigen instellingen. Een mannen-maatschappij, die in veel verschilt maar ook in veel overeenkomt met het normale leven aan de wal.

En vanmiddag kwam Neptunus aan boord, in verband met het passeren van de Linie. Om half twee stapte de bejaarde zeegod, in gezelschap van zijn gemalin, via de valreep aan dek, verwelkomd door 4 valreepsgasten, zijnde de 2 langste en de 2 kortste Jannen aan boord. Vervolgens werd het echtpaar Neptunus overgefloten door de schipper, waarna het hoge gezelschap zich naar de bak begaf, alwaar de commandant van Hr. Ms. Kortenaer een korte toespraak tot de hoge gasten hield.

Een toespraak, die beantwoord werd door de zeegod, die daarna mededeling deed van het feit, dat niet minder dan 150 baren aan boord waren en dat ze allen, stuk voor stuk, gedoopt moesten worden. „Opdat ze waarachtige zeelui zouden worden en nooit meer zee-ziek ”

Daarna, lezers, vond het grote (en lang verbeide!) feest plaats. En hoe! Daar stonden 150 Jannen, gekleed in hoogstens een zwembroekje of pendekje, gereed om ten doop gehouden te worden. Stelt u voor een bankje, waarop gezeten, naast elkaar, steeds drie slachtoffers. De eerste actie bestond uit het besmeren van hoofd en gezicht met een mengsel van meel, kanonvet en oude zeep. Er was een enorme hoeveelheid van dit edele spul, zodat er niet op een paar ons gekeken werd... Dik in de smeer gezet werd de dopeling vervolgens ter opkikking een fles zeewater, vers uit de Indische Oceaan gehaald, inde mond gedrukt en gedwongen daarvan enkele hartige teugen te nemen. Hierna grepen de vier helpers van Neptunus de man, lichtten hem een beentje en wierpen hem languit in een gereedgezet bassin zeewater, terwijl tegelijkertijd de brandslang op hem leeggespoten werd.

Daarna mocht hij zich zeeman noemen. Ik behoef u niet te zeggen, dat dit feest tot een dolle gebeurtenis is geworden, onvergetelijk voor alle jongens, die het beleefden. Iedereen nam de zaak sportief op (er was trouwens geen andere mogelijkheid) en hoestend en zeewater uitspugend zochten ze na dit barre ceremonieel een goed heenkomen.

Het feest eindigde met het vastgrijpen van Neptunus en gemalin, die de zelfde bewerking ondergingen, doch dan in overtreffende trap. En op een moment, dat de schipper van de Kortenaer dit alles grijnzend van leedvermaak stond aan te zien, werd hij, eer hij zich kon verschuilen, eveneens aangepakt en gekleed en wel in het bassin gegooid. Daarna was het plunjewassen.

En nu naderen we land. Vandaag was het de laatste dag in volle zee. Morgen zien we het eerste vasteland van Sumatra. Dan nog één dag en Tandjong Priok is bereikt. Dan zitten de 10.000 zeemijlen er op. De eerste meeuwen scheerden straks over de Kortenaer, als herauten van Insulinde, dat vrijwel onder handbereik ligt.

*WORDT VERVOLGD*

---

---

## **Zaterdag 18 september 1954 Aankomst Brest**

Op de achtermiddag loopt het smaldeel Brest binnen; het vlaggeschip geeft een saluut af voor het Franse gouvernement dat wordt beantwoord door La Batterie du Parc aux Dux. Vervolgens meren de schepen af in de Port de Guerre Marine, de marinehaven van Brest.

Hier beginnen de voorbesprekingen van de aanstaande NAVO-oefening. De bemanningen worden bezig gehouden met diverse sportontmoetingen. (Onbegrijpelijk eigenlijk, dat geen enkel bemanningslid intussen is gekwalificeerd voor de Olympische Spelen!)

Verder wordt er een bustocht georganiseerd en de Franse marine zorgt voor een dansavond in de "Foyer du marin".

## **Woensdag 22 september 1954 Vertrek Brest.**



Aan het einde van de dagwacht vertrekt het smaldeel naar zee, de oefening "Morning Mist" gaat beginnen.

Aan de oefening wordt door 90 schepen deelgenomen. Het bevel berust bij de Commander in Chief Eastern Atlantic (CINCEASTANT). Onder zijn commando nemen Britse, Canadese, Franse, Nederlandse, Deense en Noorse zeestrijdkrachten deel aan de oefening, die plaats gaat vinden in het noordoostelijk deel van de Atlantische Oceaan, de Noorse wateren en de zuidwestelijke toegangen van Het Kanaal en in de Golf van Biskaje.

Zondag 3 oktober worden alle oefeningen en manoeuvres beëindigd en stoomt het Nederlandse smaldeel naar huis.

### **Dinsdag 5 oktober 1954 Aankomst Den Helder.**

De Zeeuw, haar zusterschip Van Amstel en de twee torpedobootjagers lopen op de voormiddag de haven van Nieuwe Diep binnen.

De schepen gaan zich voorbereiden op de aanstaande najaarsreis.

#### **Smaldeel 5 SDLCDT CDR S. den Boeft**

vliegkampschip	Hr.Ms. Karel Doorman.
torpedobootjagers	Hr.Ms. Evertsen en Kortenaer.
fregat	Hr.Ms. De Zeeuw.
onderzeeboot	Hr.Ms.Zwaardvis.

### **Maandag 25 oktober 1954 Vertrek Den Helder.**

De Zeeuw ontmeert op de voormiddag en koerst vervolgens naar open zee. Tot de 19e november zal het schip onder eigen commando buitengaats gaan opwerken, een keer onderbroken door olie- en victualieladen in de thuishaven.

Vrijdag de 19e november maken de schepen van het smaldeel rendezvous op de Noordzee waarna in formatie wordt opgestoomd naar de Schotse oostkust. De weersomstandigheden zijn deze reis bar en boos en vooral De Zeeuw moet het zwaar ontgelden!

### **Zaterdag 20 november 1954 Aankomst Invergordon, Schotland.**

In het begin van de achtermiddag stoomt het smaldeel de Cromarty Firth in en gaat ten anker bij Invergordon.

Aan de wal is weinig te beleven, er worden gedurende het weekeinde alleen onderlinge sportwedstrijden gespeeld. De terreinen daartoe zijn ter beschikking gesteld door de plaatselijke Royal Navy.

### **Maandag 22 november 1954 Aankomst Invergordon, Schotland.**

Na het middagschaften verlaat het smaldeel Invergordon en stoomt de Cromarty Firth uit de Noordzee in.

Dinsdag steekt een zuidoosterstorm met windkracht 10 op. Het vlaggenschip ontvangt een noodsein van de Deense schoener Sveardvisken.

De Evertsen wordt naar het noodlottige schip gedirigeerd om vast te maken en het naar Bergen in Noorwegen te slepen.

Donderdag de 25e worden de oefeningen afgelast, waarna de bovenwaterschepen, in verband met nieuwe waarschuwingen voor storm, de Firth of Forth binnenstomen om aldaar lij te zoeken.

De volgende dag koersen De Zeeuw en de Zwaardvis, samen oefenend, de Firth of Forth uit de Noordzee in, maar gezien de wind blijft toenemen wordt aan beide schepen opdracht gegeven de Firth of Tay in te gaan en Dundee aan te doen.

### **Vrijdag 26 november 1954 Aankomst Dundee, Schotland .**

Op de achtermiddag lopen De Zeeuw en de Zwaardvis de haven van Dundee binnen en meren langs de kade.

Dundee is een industrie- en havenstad in het Schotse graafschap Angus aan de Firth of Tay. Het was tijdens de tweede wereldoorlog de basis van de Nederlandse onderzeedienst.

Zaterdag bezoekt een aantal WRENS (Britse marva's) De Zeeuw en 's avonds brengen opvarenden van beide Nederlandse schepen een tegenbezoek aan de WRENS van HMS Condor te Arbroath, een vissersplaats aan de Noordzee ten noordoosten van Dundee.

Dezelfde dag nemen 44 bemanningsleden deel aan een bustocht. Hierbij wordt een bezoek gebracht aan de Hydro-Electrical Works Warby te Perth.

Tussen Gelatty Street FC en een elftal van De Zeeuw wordt een voetbalwedstrijd gespeeld; de uitslag 0 - 0!

### **Maandag 29 november 1954 Vertrek Dundee.**

Direct na koffiedrinken ontmeren De Zeeuw en de Zwaardvis en stomen vervolgens de Noordzee in. Zij maken rendez-vous met de overige schepen van het smaldeel, uitgezonderd de Evertsen.

De komende dagen wordt het oefenprogramma verder afgewerkt waarbij gedurende de donkere wachten wordt geankerd in de Aberlady Bay, een inham in de Firth of Forth.

Donderdag 2 december koerst het smaldeel tenslotte naar Nederland.

### **Vrijdag 3 december 1954 Aankomst Den Helder.**

Op de voormiddag loopt De Zeeuw de haven van Den Helder binnen en meert te 12.00 uur af.

Omdat Sint Nicolaas aanstaande maandag zijn verjaardag viert en het dus zondagavond "pakjes- en strooi-avond" is, behoeft de bemanning pas dinsdagmorgen aan boord terug te keren. Zij verlaten na vastwerken het schip, nageoogd door de wachtdivisie, die vandaag natuurlijk aan boord moet blijven.

### **Dinsdag 7 januari 1955 Commando-overdracht.**

De commando-overdracht van Hr.Ms. De Zeeuw is bepaald op 10.00 uur.

Om 09.30 uur wordt het "kleden" geblazen en intussen komt de nieuwe commandant LTZ1 J.H. Baron Mackay de valreep op, overgefloten door de schipper, en vervolgens door de eerste officier en de officier van de wacht welkom geheten en naar de hut van de commandant geleid.

Op het achterdek staat de bemanning inmiddels "voor de boeg" aangetreden en precies om 10.00 uur vindt de overdracht plaats. Na een toespraak van de nieuwe commandant fluit de schipper "aftrap" en "zondagse dienst".

### **Smaldeel 5 SDLCDT CDR S.den Boeft.**

vliegkampschip	Hr.Ms. Karel Doorman, vlaggenschip.
torpedootjagers	Hr.Ms. Evertsen en Kortenaer.
fregatten	Hr.Ms. Van Ewijck en De Zeeuw.
onderzeeboten	Hr.Ms. Walrus en Zwaardvis.

## **Dinsdag 11 januari 1955 Vertrek Den Helder.**

Schepen van het smaldeel die in Den Helder verbleven, verlaten de haven en kiezen zee. In de Noordzee maken deze schepen rendez-vous met de andere schepen van het smaldeel die intussen vanuit Rotterdam zijn vertrokken. Het verband stoomt nu om de zuid voor een oefenreis naar het Middellandse zeegebied. De hele reis daarheen is en blijft het slecht weer. Desondanks zijn er oefeningen met de kanonnen, de vuurleiding, vlaggen- en lampseinen, lessen in allerlei onderwerpen: EHBO, herstellingbrigade, brandbestrijding en nog veel meer.

Op dinsdag 18 januari stoomt het smaldeel door de Straat van Gibraltar. De Zeeuw doet Gibraltar aan voor het afgeven van enige zieken. Daarna voegt zij zich weer bij het smaldeel, dat vervolgens de Middellandse Zee instoomt. Het weer is intussen aanzienlijk verbeterd.

## **Vrijdag 21 januari 1955 Aankomst Gagliari, Sardinië, Italië.**

Bij binnenkomst wordt het Italiaanse gouvernement door de Doorman gesalueerd met 21 schoten. Het saluut wordt beantwoord door een saluutbatterij van het Italiaanse marine-commando. Aan deze amphitheatrisch gebouwde stad op Sardinië beleven de bemanningen weinig plezier. De stad is gebouwd uit een warnet van armoedige sloppen, waardoor enige straten kruisen. Vervelend zijn de jongetjes die om sigaretten en geld bedelen. Naast de officiële bezoeken maken 350 opvarenden een bustocht over het eiland. Niemand betreurt het echt dat weer naar zee wordt vertrokken!

## **Maandag 24 januari 1955 Vertrek Gagliari.**

Na het vertrek stoomt het smaldeel de Middellandse Zee in. De oefeningen worden in alle hevigheid hervat en gedurende vijf dagen vinden manoeuvres plaats, helaas onder vrij slechte weersomstandigheden. Tenslotte koerst het verband naar Sicilië.

Het laatste weekeinde van januari wordt in de Golf van Gela, ter hoogte van Scoglitti, doorgebracht. Tijdens de verlichte zeewacht worden brieven naar huis geschreven, onderlinge spelletjes gedaan en over de AMUS wordt een kwis gehouden.

Maandag de 31e worden de ankers gehieuid en vervolgens koerst het smaldeel door de Ionische Zee langs de Etna en via de Straat van Messina de Tyrreense Zee in. Daar worden de oefeningen en manoeuvres voortgezet en na het beëindigen daarvan opgestoomd naar de Golf van Napels, onder de slogan: "*Verdi Napoli e poi muori*" (Eerst Napels zien en dan sterven!).

Tijdens de opmars lijdt het smaldeel op 1 februari een gevoelig verlies doordat matroos Van Dael van de Walrus vanwege de ruwe zee overboord is geslagen. Een dag lang zoeken de schepen van het smaldeel en de heli's van de Doorman naar hem, echter zonder resultaat.

## **Donderdag 3 februari 1955 Aankomst Napels.**

Het smaldeel stoomt de haven van Napels in en na het afgeven van een saluut voor het Italiaanse gouvernement, wordt in de haven afgemeerd.

150 opvarenden van het smaldeel maken een viertal excursies met autobussen door Napels en omgeving, terwijl ten naaste 1200 bemanningsleden een zestal tochten maken naar Pompeji, een ruïnestad ten zuidoosten van Napels. Ruim 600 opvarenden maken een tweetal bustochten naar Capri, een rotseiland in de Tyrreense Zee. Zij bezoeken de beroemde Blauwe Grot (Grotta Azzurra) en Romeinse ruïnes.

Voor de première van de opera Don Giovanni zijn een twintigtal uitnodigingen ontvangen; daarvoor bestaat grote belangstelling, zodat het lot moet beslissen.

Zondag de 6e geeft de Italiaanse marine een dansavond voor de opvarenden van het smaldeel.

## **Maandag 7 februari 1955 Vertrek Napels.**

Op de voormiddag embarkeert de minister van marine Ir.C. Staf aan boord van het vlaggenschip. Direct daarna ontmeert het smaldeel en stoomt de Golf van Napels uit. Het oefenprogramma wordt voortgezet.

Woensdag 9 februari vaart het smaldeel over de plaats waar matroos Van Dael is verdrongen. Beide onderzeeboten werpen een krans overboord terwijl alle schepen gedurende deze plechtigheid de vlaggen halfstok voeren.

## **Vrijdag 18 februari 1955 Aankomst La Valletta, Malta.**

Op de platvoet arriveren de schepen van het smaldeel bij de hoofdstad van Malta, La Valletta. Het vlaggenschip gaat in de St.Elmo Bay ten anker, de beide onderzeeboten langs het vliegkampschip. De torpedootjagers en de fregatten meren in de Sliema Creek op de boeien.

Er breekt voor het smaldeel een stilligperiode aan van meer dan twee weken! Deze periode wordt gebruikt voor reparatie- en onderhoudswerkzaamheden alsmede voor les- en oefen- doeleinden, waarvoor ook gebruik wordt gemaakt van de faciliteiten en accommodatie die de Royal Navy aan de wal beschikbaar stelt.

Sinds 1814 is Malta het Britse steunpunt in de Middellandse Zee dat in de Tweede Wereldoorlog maar liefst 3000 luchtaanvallen te verwerken kreeg. Buiten de hoofdstad maakt het eiland een wat troosteloze en kale indruk. Overigens heeft La Valletta ondanks de oorlogs-schade veel historie te bieden.

Bijna 400 opvarenden maken een viertal bustochten over het eiland. Gedurende het verblijf zijn nagenoeg elke dag twee voetbalvelden ter beschikking van het smaldeel gesteld. Er wordt dan ook een groot aantal onderlinge wedstrijden gespeeld en uit de beste (?) spelers van de schepen wordt een smaldeelelftal samengesteld.

Malta biedt een ruime gelegenheid voor sport, waarvan dankbaar gebruik wordt gemaakt.

Zaterdag de 27e is een vriendschappelijke voetbalwedstrijd vastgesteld tussen de plaatselijke Valletta FC en het smaldeelelftal. Het voetbalveld is een vrij vlak stuk rotsachtige bodem maar de belangstelling op de tribunes maakt veel goed. Een winnaar levert het duel niet op; een doelpuntloos gelijkspel!

## **Vrijdag 4 maart 1955 Vertrek La Valletta.**

Het is al vroeg "overal"; om zes uur gaan de torpedootjagers en de fregatten van de boeien en stomen naar zee terwijl tegelijkertijd de Doorman en beide onderzeeboten uit La Valletta vertrekken.

Als het smaldeel de Middellandse Zee weer instoomt wordt het oefenprogramma voortgezet. De Zeeuw doorstaat met succes een onderzeebootaanval en verweert zich tegen vliegtuigen van de "vijand".

Via het Kanaal van Sicilië koerst het smaldeel tegen het einde van de week naar Palermo.

*WORDT VERVOLGD*

Bron: Verhalen van



Vroege(r)

## **LUITENANT VLIETTER DER EERSTE KLASSE FRANS BOM**

Na mijn tijd op de Stoef werd ik geplaatst bij Squadron 320.

De gebouwen bestonden toen nog uit een aantal houten keetjes. Naast deze stond op een afstand van, ik denk, ongeveer twintig meter een bunker. Deze was overdekt door gras. Tussen deze twee constructies was een grasveldje gelegen, waar gelegenheid was tot volleyballen. Er was een net gespannen wat dit mogelijk maakte.

Door het Squadron commando was bepaald dat volleyballen onder sporten viel, voetballen was echter uit den boze. Voornamelijk door de dreiging van blessures denk ik. Nu hadden wij een eerste officier, LTZV1 Bom. Deze had zijn kleine kantoor aan de zijkant van een van de gebouwtjes met een venster bestaande uit vier kleinere raampjes wat uitkeek op het sportveld.

Op een dag waren we weer aan het ballen toen een van ons een boogbal pardoos, misschien uit reactie, vol op de wreef nam. Hij had de richting van zijn schot blijkbaar niet van te voren bekeken. De bal belandde dan ook in een vlakke baan op een van de kleine raampjes van de eerste officier en verpulverde dat. De e.o. zat net achter zijn bureautje te werken, misschien wel aan de dagelijkse orders.

Als door duizend wespen gestoken sprong hij op, de splinters zaten misschien wel achter zijn oren. Hij maakte er geen drama van, maar er gold wel een tijdje "sportverbod".

Enkele dagen later was er een open/ouder dag op het MVKV. Er werd veel gevlogen, door verschillende types. Ook 320 deed mee met een Neptune. Hij werd voorgevlogen door onze eerste officier. Ik was wel wat gewend op de Beech en de Stoef, maar deze show vervulde mij met verbazing. Ik had nooit verwacht dat zo'n grote kist zoveel kon. Hij draaide een steile bocht boven het Squadron en baan 17 die ik nog nooit eerder had gezien.

Dat het inderdaad steil was werd mij een tijdje later duidelijk toen hij met zijn co-piloot langs mij liep en opmerkte: "Ging jij ook even black out in die bocht?"



=====

### De ontwikkeling van de haven

***"De haven (van Curaçao) is één van de beste in West-Indië. In omvang en gemakken is hij zo bevaarbaar dat schepen in staat zijn naast de huizen te af te meren of hun passagiers kunnen afzetten via een valreep op hun stoep. Het eiland is droog met weinig fruit en klein in omvang, maar de stad is behoorlijk rijk vanwege de voortdurende transacties, handelsverkeer en inkomsten en de smokkelhandel die de Spanjaarden uit noodzaak bedrijven." Deze opmerkingen van de 18<sup>e</sup> eeuwse Spaanse reiziger Gregorio Robles bij zijn bezoek aan Curaçao, konden haast altijd gemaakt worden in de geschiedenis van het eiland.***



Internationale handel vereist betrouwbaar transport en voor een eiland als Curaçao betekent dat scheepvaart. Door de eeuwen heen was de Curaçaose scheepvaart de ruggengraat van haar dynamische handelssector die nagenoeg altijd voorspoed heeft gekend. In het pre-Europese tijdperk bedreven de inwoners hun regelmatige kleinschalige handel met het vaste land met boomstam-kano's, 'Cayuco's' genaamd, waarvan de grootste zo'n 50 mensen kon vervoeren. Na de komst van de Europeanen kan de geschiedenis van de Curaçaose scheepvaart worden verdeeld in twee belangrijke periodes: zeilen (1600 tot laat 1800) en stoom (midden 1800 tot heden).

### **Zeil- en stoomschepen**

Al eeuwenlang had de natuurlijke haven van Curaçao behoefte aan verbetering. Vanaf de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw kwamen er belangrijke verbeteringen om de steeds groter wordende stoom- en zeilschepen die de haven aandeden, een ligplaats te bieden. Gedurende de periode die volgde na de afbraak van de stadswallen in de jaren 1861-1866 kwamen de eerste belangrijke havenuitbreidingen. De kades werden vernieuwd en verlengd met meer dan een mijl, aan het Waaigat werd de Ruyterkade gebouwd en de Sint Annabaai werd uitgebaggerd en verdiept tot ongeveer 10 meter. De haven werd voor de eerste keer in 1875 uitgebaggerd en nogmaals in 1881. Loodsdiensten vingen officieel aan in 1882. Het Schottegat werd lang gebruikt door kleine prive pleziervaartuigen. Grotere schepen kwamen ook tot ver in de baai teneinde te keren. Uitbreiding van de kades verder in het Schottegat begonnen pas in het begin van de 20<sup>ste</sup> eeuw. Tussen 1913 en 1918 bouwde S.E.L. Maduro & Sons drie nieuwe betonnen kades bij de oude Asiento plantage aan de noordelijke rand van het Schottegat, ten behoeve van hun bunkerstation voor steenkool. Meer dan 100 arbeiders werkten aan de constructie onder toezicht van Amerikaanse technici. Destijds was de plek nogal afgelegen in een gebied dat dichtbegroeid was met cactussen en doornachtige struiken en was alleen bereikbaar over het water. Maar het was geschikt voor schepen met grote diepgang die ver de haven in moesten varen om te kunnen keren. In 1931 werd het gebied officieel overgedragen aan de Shell.

### **Panamakanaal**

Ook werden belangrijke verbeteringen aangebracht als voorbereiding op de opening van het Panama Kanaal. Dit kanaal opende zeeroutes naar Azië en men verwachtte dat Curaçao precies midden op een belangrijke internationale scheepvaart route zou komen te liggen. Tussen 1911 en 1918 werd ook een veelbetekenend moderniseringsproject uitgevoerd om voorbereid te zijn op de komst van olietankers. S.E.L. Maduro & Sons, die de onbetwiste lokale leider was op dit gebied, bouwde een compleet nieuwe kade in 1913. Echter, toen het Panamakanaal daadwerkelijk werd geopend in augustus 1914, leidde dit niet tot de verwachte krachtige bloei. Desondanks was het nieuwe kanaal een voorwendsel voor het verder verbeteren en moderniseren van de haven om tegemoet te komen aan de behoeftes van de moderne scheepvaart. Tevens werd de haven voorbereid voor haar nieuwe rol als een centrum voor olie raffinage. De ingang van de Sint Annabaai, die te nauw was voor grote stoomschepen, werd verbreed. De meeste dokwerken werden verplaatst naar nieuwe werven aan het Schottegat, verder in de baai en verdwenen uit het stadscentrum. Omdat de opening van het Panama kanaal nagenoeg samenviel met het begin van de Eerste Wereldoorlog, nam de scheepvaart af. In 1918 was Curaçao gereed om grote stoomschepen te ontvangen, ongeacht of deze schepen kwamen voor het Panama Kanaal of voor de olie-industrie. Toen de olieraffinaderij eenmaal was gebouwd, werd deze de kern van de haven. Toen het scheepvaartverkeer bleef toenemen voerden zowel de overheid als de particuliere werfeigenaren verbeteringen uit gedurende de jaren 1920-1930. De overheid breidde haar rol verder uit door de kades langs het Waaigat en de Handelskade compleet te vernieuwen,

de vaargeul van de Sint Annabaai te verbeteren, een nieuwe brug over het Waaigat te bouwen en het beheer over de drijvende Koningin Emma brug over te nemen. Na jaren van concurrentie gingen in de jaren 1930 de werven, lichters en scheepvaart-belangen van S.E.L. Maduro & Sons en van de Curaçao Trading Company (CTC) samen over in de Curaçao Harbor Corporation. Hierdoor werden twee aanvullende problemen opgelost: Maduro had te veel klanten voor haar kades terwijl CTC meer kaderuimte had dan klanten.

### **Dok faciliteiten**

De stoomschepen van de 20<sup>ste</sup> eeuw vereisten een hoog ontwikkeld onderhoud dat niet gedaan kon worden op de eenvoudige werven langs de St Annabaai. In de laatste helft van de 19<sup>e</sup> eeuw werden plannen voor een compleet droogdok overwogen, maar weer opgegeven omdat het geen voordeel zou opleveren. De komst van Shell maakte de aanwezigheid van dokfaciliteiten wel noodzakelijk. De dochter-maatschappij van Shell die het beheer over de raffinaderij voerde, de Curaçao Petroleum Maatschappij (CPM), kwam in 1926 met een drijvend dok met een capaciteit van 3000 ton om tankers te onderhouden en met een groter dok van 4000 ton in 1929. De scheepsreparatie werd verplaatst naar de binnenhaven. Gedurende de belangrijke uitbreidingen van de raffinaderij tijdens de Tweede Wereldoorlog werd een dok met een capaciteit van 30.000 ton gebouwd. In 1956 werd de Curaçao Droogdok Maatschappij (CDM) opgericht om de droogdok operaties van Shell over te nemen. In de jaren '50 van de vorige eeuw was het gegraven dok van Curaçao het grootste van het halfrond ten zuiden van de Verenigde Staten. In 1972 opende de CDM haar 130.000 tons droogdok. Vanwege de moeilijke economische situatie en een dreigende sluiting werd het dok in 1983 overgenomen door de overheid en gereorganiseerd. In de periode na de Tweede Wereldoorlog waren extra verbeteringen van de haven noodzakelijk: werffaciliteiten werden verder uitgebreid en de vaargeul van de Sint Annabaai werd opnieuw verbeterd. Het verkeer dat over de pontonbrug ging vormde een serieus probleem omdat de steeds toenemende havenactiviteiten de brug continue openhielden waardoor het verkeer vastliep.

### **Nieuwe Haven**

Tussen 1948 en 1953 werden totaal nieuwe havenfaciliteiten, de Brion werven, gebouwd aan de oostkant van het Schottegat. Hierdoor ontstond 100 meter nieuwe kaderuimte voor grotere schepen en 100 meter voor kleinere schepen, opslagplaatsen, kantoren etc. Het opgebaggerde materiaal werd gebruikt voor de aanleg van een 17 ha grote Free Zone op een kunstmatig eiland dat met het vaste land was verbonden door een weg. Vele eigenaren van prive werven protesteerden tegen deze nieuwe bouwwerken en lobbyden sterk voor verbetering en uitbreiding van de historische werven aan de ingang van de Annabaai, in het hart van de stad. Omdat ze geen steun van de overheid kregen, brachten ze hun eigen verbeteringen aan tot de overheid de leiding over de nieuwe werkzaamheden in het Schottegat overdroeg aan een nieuwe maatschappij die geleid werd door de gevestigde werfeigenaren. In 1984 werd de nieuwe container terminal geopend. Een belangrijk keerpunt was bereikt: de scheepvaart, zoals zoveel andere economische activiteiten in de loop van de 20<sup>ste</sup> eeuw, had nu ook het hart van Willemstad verlaten en was overgebracht naar de nieuwe faciliteiten ver in de Schottegat Baai. Het Schottegat is ruim 60 hectare groot en heeft een natuurlijke diepte van 10 tot 20 meter. De grootste diepte bedraagt 25 meter nabij de uitmonding van de Sint Annabaai. Alle soorten schepen van ieder formaat kunnen in of bij de haven afmeren. Schepen die niet onder de 55 meter hoge Julianabrug, die in 1974 werd opengesteld, door kunnen, worden afgemeerd aan de Megapier. Sinds de bouw van de Megapier in 1999 is geen schip te groot om de haven van Curaçao aan te kunnen doen.

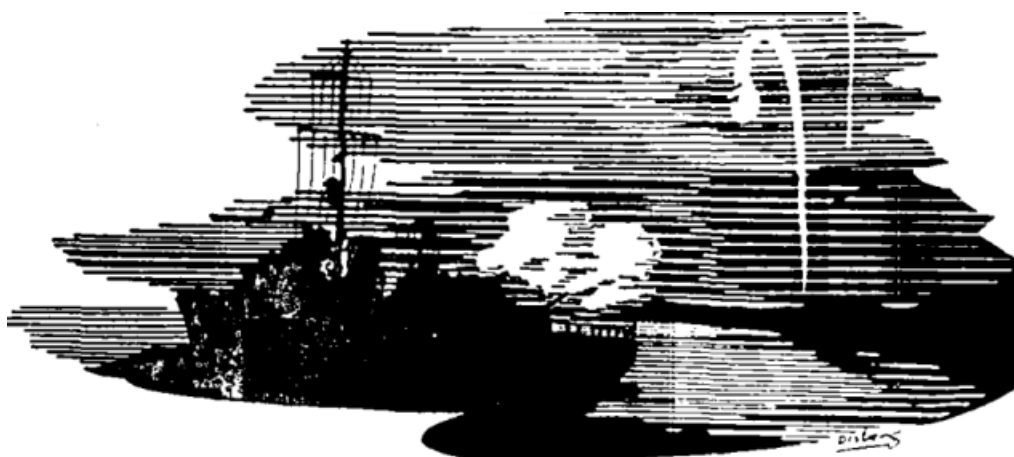
De Curaçaose haven heeft meer dan 200 directe en indirecte verbindingen met havens over de hele wereld, van het Caribisch gebied tot het Verre Oosten.

**Bron:** *Roots of our future, Linda M. Rupert*

**Met dank aan Jack Schellekens-Curaçao**

---

## De “Soemba”



### fikst het (deel 2)

*Ltz. 1 KMR A. E. M. Schuurbijs vervolgt in dit nummer zijn verhaal van de Soemba, waarin een hernieuwde aanval wordt gedaan, nadat de commandant doodelijk gewond werd tijdens een beschieting van vijandelijke kustbatterijen. De brug werd bij deze beschieting getroffen waardoor de Soemba korten tijd buiten gevecht werd gesteld.*

*Wij laten nu Ltz. 1 Schuurbijs weer aan het woord, teneinde zijn beschrijving te vervolgen*

#### **Revanche!**

Met de hulp van een Engelsche reparatieploeg werd onze brug zooveel mogelijk hersteld, een nieuw kompas geplaatst, voorloopig gecompenseerd en 9 Augustus gingen wij weer naar Riposto met opdracht om, desgevraagd, steun te verlenen, aan het Achtste Leger, maar volgens eigen gedachten om AF TE REKENEN met de batterij, die onzen commandant gedood had.

Daar onze F.O.O. geen doel voor ons had, gingen wij een beetje heen en weer wandelen om de Mofsche batterij uit zijn tent te lokken. 13.00 uur middageten en ja hoor, om 13.20 vielen de eerste aanslagen. Iedereen genoot. Vier Duitse kanonnen, onder boomen opgesteld.

Nu was alleen de moeilijkheid, onze eerste salvo's niet vóór, maar achter het doel te krijgen, anders zou dit in de stofwolken verdwijnen en voor *zijn* waarnemingspost zouden wij goed te zien blijven. Ook deze opzet gelukte en na een vinnige veertig minuten van: “Zet hem op, witte muizen”, was deze batterij tot zwijgen gebracht. Dat het een vinnig gevecht was geweest, was ook het oordeel van onzen escorte, een Engelsche jager. Toen de aanslagen dicht bij ons begonnen te vallen, seinde hij: „Ga buiten bereik, ik zal een rookscherp voor U leggen”, maar van Miert liet terugseinen: “Ik wil geen rookscherp”, want wij hadden een appeltje te schillen met deze batterij.

De escorteur nam hiermede geen genoegen en seinde nog eens: „Go out of range”, maar wij gaven lekker geen antwoord meer en vochten onze ruzie uit.

Na binnenkomst Augusta ging van Miert naar den F.O. Sicilië om te kankeren, wie of nu eigenlijk de baas was, de escorteur of wij. Het antwoord was: „De escorteur was de baas. In Uw orders stond, dat U het verlies van Uw schip niet mocht riskeeren”. Maar deze vlagofficier was een fijne vent en meldde de heele zaak aan de admiraliteit, waarop onze Admiraal in Londen een bijzondere tevredenheidsbetuiging kreeg over hetgeen de „Soemba” dien dag bij Riposto gedaan had.

Twee dagen later weer oneenigheid met de Duitschers bij Riposto, nu slechts van 12.45 tot 12.58. Hierbij vloog van kanon 3 een deksel van de kokers met veeren overboord. We reddden ons door de volgende dagen deksels te leenen van de „Flores”.

Op Vrijdag 13 Augustus beschoten wij zonder tegenstand doelen bij Taormine en Riposto. In Taormine was het Hoofdkwartier van de Luftwaffe, waarvoor zij geen gekke plaats hadden uitgekozen. Het leek wel iets op Batoe: er was zelfs een „Hotel Splendid”, de letters waren door den kijker duidelijk te lezen.

Op 15 Augustus dwaalden wij vruchteloos heen en weer bij Taormine: wij konden geen Mofen ontdekken en konden ook geen verbinding krijgen met onzen F.O.O. Wij gingen toen maar een deurtje verder heen en weer varen nabij een kaap; later bleek, dat die kaap den geheelen dag in handen van de Duitschers was geweest.

Op 16 Augustus kregen wij een nieuwen commandant aan boord en gingen wij niet meer uit om te schieten, daar onze kleine kanonnetjes toch niet op konden tegen de zware kustbatterijen, die in Straat Messina opgesteld stonden.

### ***Een defect roer***

Na eenige dagen afwachten vertrokken de kleine kanonneerbooten naar Malta, twee dagen later gingen wij door naar Bizerta. Op reis naar Bizerta als escorteur bij een groot convooi, kregen wij voor het eerst ernstig last met het roer: ik meen, dat Overste Huyer indertijd op die kwaal gewezen heeft. Het roer bleef dan hangen en wij maakten heele en halve cirkels.

Zooals te doen gebruikelijk was er ook weer bij aankomst te Bizerta een luchtaanval aan den gang.

Te Bizerta bleek, dat wij toegevoegd waren aan een Amerikaansche taskforce, waarvan destroyer “Knight” de leiding had. Begin September werden besprekingen gehouden, waarbij niet de commandanten, maar de artillerie- en navigatieofficieren aanwezig waren.

De bedoeling was, dat de hoofdmacht een landing bij Salerno zou uitvoeren, terwijl onze taskforce een schijnlanding benoorden Napels zou verrichten en probeeren, de kleine eilandjes ten Noordwesten van Napels te bezetten. Op deze eilandjes stonden radars en om den indruk te wekken, dat er een slagvloot aan kwam varen, waren eenige van onze kleine scheepjes uitgerust met speciale ramen in den mast. M.L.'s voeren de havens van deze eilandjes binnen en draaiden voor den luidspreker platen af, waarin de bezetting den raad werd gegeven, zich over te geven, daar een machtige vloot buiten lag. Deze opzet lukte vrijwel volkomen.

### ***De gevolgen van loslippigheid***

De „Soemba” was hier evenwel niet bij, daar wij op weg naar Palermo al terug moesten keeren in verband met ons rare roer. In plaats van het convooi te beschermen, brachten wij het door onze rare capriolen in gevaar. Duikeronderzoek werd noodzakelijk geacht. Onze S.O.E., Senior Officer Escort) gaf ons order terug te keeren naar Bizerta, waar wij meteen op de reede „op de plaats

rust" gezet werden, ondanks het betoog van onzen B.N.L.O., die aan den wal ging vertellen, dat de „Soemba" er „ook nog bij moest zijn". Natuurlijk was er dien avond weer een luchtaanval. Den volgenden dag ging onze eerste officier naar den vlagofficier om aan te dringen op een spoedige reparatie, maar kreeg te hooren: „Why don 't you keep quiet?. Don 't you feel happy outside?". De „Soemba" was dus kennelijk afgeschreven voor de Salernoshow.

De Salernoshow is niet leuk geweest, blijkbaar was de zaak uitgelekt, wat niet te verwonderen is, daar iedere Amerikaan op Bizerta over Salerno kwetterde, alsof het een picnic zou worden. Geheimhouding was iets, dat op Bizerta volkomen onbekend was, en de gevolgen zijn niet uitgebleven.

Vlak voor de landing kwam nog een bericht binnen over een nieuw mijnenveld, precies voor de kuststrook, waar geland zou worden. Van de parachute-troepen, die het nabijgelegen vliegveld moesten bezetten, is niets meer gehoord. Dit vliegveld had binnen de 48 uur bezet en gereed voor gebruik moeten zijn. Het duurde 3 weken, eer het zoover was. Vrijwel alle steun uit de lucht door jachtvliegtuigen, moest nu van vliegdekschepen komen. De Duitschers hadden groote aantallen 88 mm kanonnen en tijgertanks verzameld ter plaatse van de landingen.

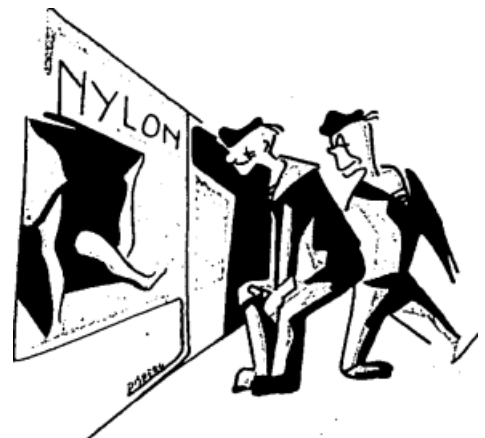
Een groep van deze tanks stond verdekt opgesteld in een bosch nabij het strand en toen een van onze torpedojagers er dicht onder den wal kwam, kon de Mof het niet langer harden en een tank schoot op den jager. Met groot enthousiasme openden de zware schepen toen het vuur en in een wip was van het heele bosch nog slechts kachelhout over. De restanten van de vijftien tijgertanks werden later gevonden. Ook werd last ondervonden van de „radio- controlled gliderbombs", gelanceerd door Duitse vliegtuigen. Een voltreffer vernielde een van de torens van de „Savannah". Later stierven nog honderd leden van de bemanning ten gevolge van den ontzettenden luchtdruk bij de ontploffing.

### ***In dok***

De „Soemba" ging 10 September naar Ferryville, de Fransche reparatiewerkplaatsen van Bizerta. Het duikeronderzoek duurde eenige dagen en toen bleek, dat de vin van het Fletlner-roer verzakt was. Om dit te verhelpen moesten wij dokken.

Op 15 September gingen wij samen met een Engelschen jager, in het eenige dok, dat nog bruikbaar was, het slagschipdok-zoekplaatje: „Waar is de „Soemba"?"". Op wonderlijke wijze was het pomphuis van de dokken niet beschadigd, verder was het gladwerk tot op 100 meter van de gegraven dokken. De heele werf was een groote ruïne. Het verblijf aan den wal was niet bepaald prettig: alleen de groote wegen waren vrij van landmijnen en boobytraps. Wij bleven dus maar aan boord: mijnen op zee is al erg genoeg. Overal langs de wegen waren opslag-plaatsen van levensmiddelen en munitie.

Op 28 September vertrokken wij als escorte met een convoi naar Palermo, waar de Amerikanen langs den waterkant nogal schade hadden aangericht met hun luchtbombardementen. Het was merkwaardig te zien, met welke eenvoudige middelen de Amerikanen er in geslaagd waren het havenbedrijf weer op gang te brengen. De toenmalige Amerikaansche Minister van Marine Kolonel Frank Knox, was juist dien dag in Palermo, maar onze Jannen hadden meer belangstelling voor zijden dameskousen, die volop in de winkels te krijgen waren. Later in Malta en Engeland hebben deze kousen nog vele liefdesdiensten verricht.



## **Sabotage**

Op 30 September gingen wij weer terug met een convooi naar Bizerta, en de Commodore van dit convooi (een Amerikaan) was maar een rare navigator. Tusschen Sicilië en Noord-Afrika had er ineens een ontploffing plaats onder het achterschip van een Amerikaan, die achteraan in de middelste rij zat. Een onderzeeboot was niet te bekennen en is later ook niet gemeld, een mijn was practisch uitgesloten (achteraan in de rij), maar waarschijnlijk is dit een geval van sabotage geweest. Na 20 minuten verdween het schip met een steilen duik onder water, geen menschenlevens gingen verloren.

Wij vertrokken 4 October van Bizerta naar Alexandrië met een groot convooi, waaronder twee Nederlandsch-Indische schepen. Door de krachtige Westenwinden waren veel mijnen losgeslagen en dit bracht weer een beetje leven in de artilleristische brouwerij, hoewel de resultaten maar bedroevend waren: niet één mijn wilde ploffen of zinken.

In Alexandrië werden de ketels schoongemaakt en wij hielden Asdic-oefeningen met een onderzeeboot. Op 28 October klauterde onze nieuwe commandant, de Heer Pröpfer, in het donker aan den verkeerden kant binnenboord, het bewijs leverend, dat de uitkijkdienst niet deugde.

Op ons dooie eentje vertrokken wij 1 November naar Port Saïd en na daar olie geladen te hebben, gingen wij weer met een convooi naar Gibraltar. Onderweg snelden wij even vooruit om olie te laden op Bizerta. Hier was het al aardig koud om zonder verwarming rond te zwerven, maar dat was nog niets vergeleken bij 13 November, toen wij te Gibraltar kwamen. Om de griezelige kou van buiten wat op te heffen sloegen wij een groote voorraad port en sherry in (Portugeesche — heerlijk!).

## **St. Nicolaas aan boord**

Op 19 November vertrokken wij weer met een convooi naar Port-Saïd en hadden veel te lijden van de kou, maar ja, de „Soemba" fikste het wel weer, ook zonder verwarming. Van de lucht-aanvallen die verwacht werden, hadden wij niets gemerkt.

Na aankomst te Port Saïd gingen wij onmiddellijk weer naar Alexandrië terug en waren daar nog net op tijd om Sinterklaas aan boord te halen onder groot enthousiasme van een Griekschen jager. Sinterklaas bleek de beschermheilige van de Grieksche zeelieden te zijn.

Sinterklaas zigzagde in onze motorsloep door de haven en werd door den officier van de wacht aan onzen commandant gemeld als: „Sinterklaas is in zicht, commandant". Met alle plechtige Marinepoespas werd de Sint (de kastbaas van de machinekamer) aan boord ontvangen. Bij het uitdeelen van geschenken hadden wij een daverende lol om de vele gekke en rake zetten van Sinterklaas. Hij riep ook nog zijn „ondergeschikte" Pater Waterreus, op het matje: die kreeg een bel om te kunnen luiden voor den kerkdienst. De commandant kreeg een reusachtige ever-ready, dan hoefde hij nooit meer in het donker aan den verkeerden kant binnenboord te komen; de secretaris kreeg een buitenmodel machinegeweer om zich de voorschotvragers van het lijf te houden.



Na een stabiliteitsproef vertrok de „Soemba" naar Haifa om te dokken, waarop iedereen, die verstand had, begreep, dat wij niet terug naar de Oost gingen, maar den winter in de Middellandsche Zee zouden doorbrengen. Erg aanlokkelijk was dit nu niet bepaald voor ons, zonder

verwarming: eerst dachten wij nog, dat wij in het Oostelijk deel van de Middellandsche Zee zouden gaan escorteeren, maar een telegram van „Bestemming Napels", deed ons begrijpen, dat het weer „pen uit" zou zijn, want de „Flores" was ook in Napels.

De vrije tijd in Haifa werd benut om, onder leiding van ds. Sillevius Smit tochten naar den Jordaan en Jeruzalem te maken. Aan een lunch hebben wij een reuze lol gehad, omdat toen aanzaten: de Dominee, drie Katholieke paters en een Jood, de consul.

Kerstnacht werd door eenigen in de kerk doorgebracht en Eerste Kertsdag vertrokken wij naar Port Said, waar de Dominee onmiddellijk het hospitaal indook met een heerlijk pestje, opge-loopen door het gebrek aan verwarming op de „Soemba". De algemeene opinie was: „Het is jammer, dat het zoo'n fijnen vent moet treffen, maar nu kan er ten minste iemand in Londen gaan vertellen, hoe pretting het is om zonder verwarming in den winter in de Middellandsche zee te zitten". Inderdaad is de dominee het ook gaan vertellen, dat hoorden wij later.

### ***In een storm***

De „Soemba" hobbelde tegen de Westenwinden in naar Malta met een groot convooi. Een schip was voor Malta bestemd en dat zouden wij wel even thuisbrengen, maar dat kwam anders uit. Het weer werd sleeds slechter en op 1 Januari 1944 lagen wij 's morgens Noord-Oost van Malta tegen een besten, braven Noordwesterstorm op te boksen. Wind, zee en deining namen nog meer toe en er schoot niets anders over dan aan ons scheepje te seinen: „Zie maar dat je op Malta komt" en de „Soemba" ging bijliggen over bakboord.

Het is niet prettig om een storm mee te maken als je op een echt schip zit, maar met mijnen en onderzeebooten in de buurt, op een vehikel als de „Soemba", is iets, wat de varende zeeman slechts toewenscht aan menschen van het Hoofdkwartier. Dank U.

Die oude klomp maakte halen van 35 graden over bakboord en 20 graden over stuurboord. Onze scheepshond schoof over den muur en er was geen denken aan, het arme beest nog te redden. Eenmaal lag de commandant tegen het windschild over lij aangeplakt en ik hing aan het windschild over loef; op een oor bleef die schuit liggen en net toen de commandant en ik moeizaam onze hoofden zoover hadden gedraaid, dat wij elkander bedenkelijk konden aan-kijken, kwam het vehikel weer in een eenigszins Christelijken stand terug. Onze commandant was maar klein, maar hij zuchtte zoo diep, dat ik het boven den stormwind uit kon hooren. Op de platvoet slechtte de zaak gelukkig af en op de eerste wacht zeilden wij waggelend als een dronken man, voor wind en zee weg door de geveegden geul naar Malta.

Bron:



Februari 1947

*WORDT VERVOLGD in week 44*

