

Redactie

Arie Krijgsman

Vijverlaan 101

3319 SN Dordrecht

e-mail:

arcon46@kpnmail.nl

telefoon

tussen 10.00 en

16.00 uur

078-7504575

b.g.h.

06-25160899

www.tenanker.com

“Ten Anker”

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



Disclaimer

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

<https://www.tenanker.com>

en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

.....

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

Nummer 43 – 6e jaargang – 27 oktober 2023



Indië – reportage 1947 deel 13
De Grondlegging van 's Lands Zeemacht – deel 6 (slot)
50 jaar SMD Kon. Marine deel 9
Compilatie Indisch Journaal deel XIII (laatste deel)
Hr.Ms. de Zeeuw 1951 – 1968 deel X
Een afdeling mariniers wordt opgeheven...
Korte mededelingen- Marineboek 1924 Duitsland
Joop Luining in SMD Leiden
Zomer vakantie 2017 deel 1
20 mijlen in een mijnenveld...

INDIË-REPORTAGE 1947

Deel 13

GEEST EN MOREEL III.

In een grote, Sumatraanse stad, die nauwelijks van de Engelsen was overgenomen, wilden de jongens van de genie-verbindingsdienst het groots opzetten met een zendstation, waarmee ze de makers in de voorste lijn prettige afleiding konden bezorgen. Het begon in een oude werkplaats aan het strand, met een gebrek aan alles en een oude vuilnishoop, waar ze van alles in vinden konden zoals een radio-toestelletje, dat ze uit een afgedankte tank sloopten. En het eindigde via het brigadehoofdkwartier in het voormalige Loge-gebouw, waar de maats van de genie met verbijsterende voortvarendheid vier zendmasten hadden gebouwd.

Alle eerste pogingen waren mislukkelingen en de troep vooraan werd al boos: — Of ze asjebliëft 's wilden uitscheije met de andere stations te storen —. Maar ze gaven het niet op en opeens was er zo maar een spiksplinternieuwe 19-set radio, waarvan niemand snapte waar die vandaan kwam. Later kregen ze er op eerlijke wijze nog een bij, waarop ze naar hartenlust konden experimenteren. Aan de hand van bereikte resultaten brachten ze steeds nieuwe veranderingen aan het goede toestel en ze begonnen met tweemaal per week een half uur nieuwsberichten uit te zenden. De rest van de tijd was nodig om de accu's te herladen. Pogingen om met een piano de uitzendingen op te fleuren, mislukten totaal.

Ze kregen een ambulance wagen te leen, waar ze het embleem van af brandden en met een beetje lef: — Radiowagen Verbindingsdienst — op schilderden.

Ze hielden de uitzendingen door een handmicrofoontje, waarvan je de pal met de duim omlaag moest houden, zodat je op het laatst er bij stond te dansen van de krampen. Van een afgedankt hoofdstel, een stuk antennestaaf, een oud meters kastje en de kap van een straatlantaarn maakten ze toen een staande microfoon. Als ze een plechtigheid door de radio wilden verslaan, waren ze een dag te voren druk bezig draadleidingen uit te leggen door de bomen; daar reden ze dan de wagen onder, sloten de leidingen aan, staken de onhandelbare microfoon door een luikje en zeiden: — Ga je gang maar . . . —

Later leenden ze een oude grammofoon, waar ze een heuse pick-up van maakten en die ze verbonden met een versterker. Ze hadden wat oeroude platen en roestige naalden, die ze eerst bijslepen. Hele uitzendingen moesten ze de schijf draaiende houden met een vinger, zodat elke argeloze luisteraar er buikpijn van kreeg. Maar ze zijn steeds maar door gegaan, stug en verbeterd tegen alle spotternijen in.

Het is een stille strijd achter muren geweest, maar ze toverden het voor elkaar. En nu zenden ze driemaal per week uit; een aardig programma van nieuwsberichten, een Welfare-cabaretje van soldaten-artisten en recitals van grammofoonplaten.

Laat toch een week geleden de Inlichtingendienst komen opdraven



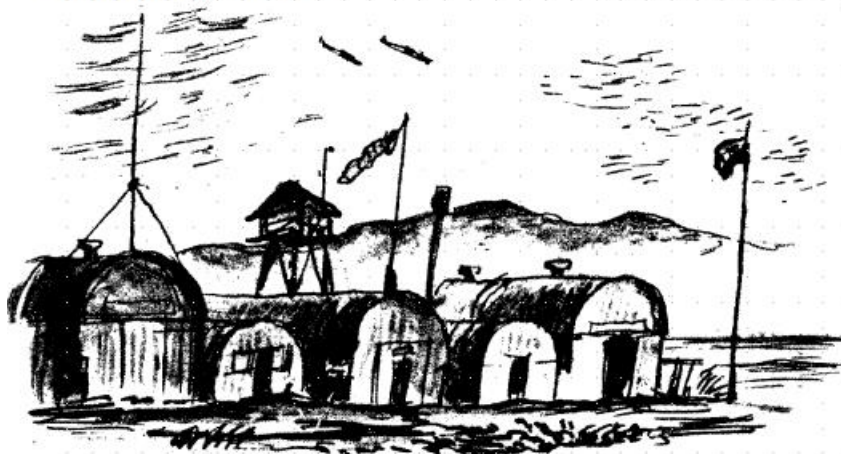
met een inbeslaggenomen vlugschriftje van het TNI- hoofdkwartier te Fort de Koek, waarin het aan alle troepenonderdelen verboden is te luisteren naar de uitzendingen van de U-brigade-radiodienst! —



VOORBEREIDING van een zuiveringsactie. De artillerie komt in stelling om de oprukkende infanterie zonedig ondersteuning te geven.



VERBINDING. In het terrein hebben alle infanterie-eenheden contact met elkaar door middel van draagbare radio-apparaatjes; die zijn echter gebonden aan bepaalde gehoorsafstanden. Daarom rijden vlak achter de troep radio-wagens mee, die het contact over grotere afstanden en tussen infanterie, artillerie en luchtwapen onderhouden.



Toen Japan capituleerde, waren overal nog omvangrijke dumps met vliegtuigbommen. Vele terroristen kwamen in het bezit van bommen, die ze bewaarden tot de belandah-soldaten zouden komen om ze daarna in de wegdekken in te graven. Het merendeel van de bommen werd echter in de rivieren gesmeten en later even vrolijk door de terroristen weer opgevisst. — Toen onze troepen in Padang kwamen, vielen er vele slachtoffers op de convooiwegen. Zelfs slopen de terroristen tot in de onmiddellijke nabijheid van het vliegveld, waar ze de bommen in de bomen bevestigden en lieten ontploffen als een vliegtuig op het punt stond te landen. Het dreunen van een detonerende bom werd tot een schrikkelijke obsessie. Maandenlang zijn de wegen en naaste omgeving dagelijks afgetest op landmijnen en bommen; grote hoeveelheden werden opgeruimd, maar de terroristen bleven doorgaan 's nachts de bommen uit de kali's te vissen.

Een stafcompie lag aan zo'n rivier, waar honderden bommen in waren gedeponeerd. De rivier heet de Batang Arau en is een droom van pure jade, gevat in sprookjesachtige cassetten van beboste heuvels. Varen op de Batang Arau zou een idylle kunnen zijn, maar het was bittere ernst. De jongens vonden en leenden boten, die vol scheuren en gaten zaten. Ze metselden de boten dicht en repareerden ze tot aardige sloepen compleet met zeil en riemen. Daarmee gingen ze de rivier op, vijf soldaten onder leiding van een gewezen raillegger. Om beurten doken ze in het vier tot vijf meter diepe water en tastten de modderige bodem af; als ze een bom gelocaliseerd

hadden, bond de duiker een touw om de vleugels en hesen ze met vereende krachten de gevaarten van zestig kilo naar boven.

Op deze wijze borgen ze heel wat bommen, maar het was een zwaar en tijdrovend bedrijf, dat niet zonder gevaren was; daarbij kregen ze last van ogen en oren. Daarom leenden ze bij de Welfarebibliotheek drie boeken van William Beebe, de vermaarde diepzee-onderzoeker en uitvinder van de diepzeeklok. Toen ze de boeken doorgelezen hadden, kenden ze het vak en maakten uit een oud benzineblik, een fietspomp en drie stukken luchtslang een duikerklok, die ze verzwaarden met zand- zakjes tot een gewicht van 30 kilo en waar ze twintig minuten en langer mee in zeven meter diep water konden zoeken naar bommen. Het apparaat werkte perfect; de controlemeter van de atmosferische druk was de waaier van dikke luchtbellens, die opborrelde boven de plaats, waar de duiker bezig was. De man, die zwetend aan de pomp stond, legde het uit: — Kunte goej' zien; aas d'r viel bubbeltjes zijn hettie loeft saat; zien je niks dan moete aaledonders hard poempe aandere verzuupte. 't Vaal niet mee om 'm in 't lefe te houwe ... —

En ze zijn nu aan de laatste bommen bezig.

Aan zeilsloepen hadden ze nog niet voldoende. Ze zochten net zo lang in een berg oud roest, tot ze voldoende materiaal bij elkaar hadden voor een buitenboordmotor, die er dan ook kwam. En toen gingen ze zelfs buitengaats op de hoge, lange deining vol haaien. Ze noemden de boot toen "De Zucht" en schepten er zo over op, dat ze bij den kapitein geroepen werden.

— Luister 's mannen, we hebben een bom van honderdzoveel kilo gevonden. Als we dat ding nou 's met jullie Zucht op zee brachten en 'm daar lieten springen? —

Ze hadden altijd bij alle sterke verhalen verzuimd te vertellen, dat ze op hun tochten altijd en nooit vergeefs de roeispanten meebrachten, want die motor, zie je . . . —



Ze gingen dus de zee in. Het zou gebeuren bij een rotsig en steil eilandje, waar ze direct een hoekje zouden kunnen rondom in de dekking van het eilandje het klapje af te wachten. Ze vroegen aldoor of het vuurlont nou heus maar twee minuten tijd gaf om weg te komen. — Natuurlijk, — zei de argeloze kapitein, — en dat is lang genoeg —.

Ze kwamen ter plaatse, hesen met inspanning van alle krachten de bom op de rand van de sloep, staken het lont aan en de zaak werd overboord gezet. Meteen gaf de man aan de motor vol gas. En meteen hield de motor op te ploffen en schoten de nekharen onweerstaanbaar de hoogte in.

Laat de bom toch niét ontploffen!

OPMARS.

Dit verhaal wil slechts een belevenis zijn. Zulk een opmars behoort niet tot de dagelijkse gebeurtenissen, maar er zijn vele van dergelijke gebeurtenissen geweest.

Ge zult uit dit verhaal slechts iets begrijpen van datgene, waar Uw zoon en echtgenoot doorheen moeten.

Als alle andere acties was deze opmars een dringende noodzaak. In de beruchte Porong- delta stonden duizenden hectaren rijstvelden en kampongs onder water. Onverantwoordelijke elementen hadden de sluizen aan gene zijde van de demarcatieline opengezet en hele brokstukken uit de dijken opgeblazen. In nietsontziende kracht was het water de delta binnengestroomd en richtte ontzettende verwoestingen aan. Als steeds bij dergelijke krankzinnige, onbegrijpelijke gebeurtenissen was weer de zoveel geplaagde, en doodmoede bevolking de dupe;

velden en kampongs waren vernield, een verschrikkelijke hongersnood waarde als een spooksel over het land.

Daarom moesten wij gaan. Ter wille van dit land en dit volk. Er bestond geen triomf van een overwinningsoptocht, noch de roes van een glorie. Er was slechts een dringende noodzaak. Wij gingen naar de sluizencomplexen van Modjokerto.



— Stootpeloton voorwaarts! —

Geluidloos komt de colonne in beweging. Bij het gedempte licht van een jeep kan ik nog net op mijn horloge zien hoe laat het is. Maandagmorgen, 17 Maart 1947, vijf uur.

— Voorwaarts naar Modjokerto, — zegt een Brenschutter opgewekt. Zijn helper is pessimistischer: — Modjokerto zei- 't'ie! zet dat nou rap uit je gekke hoofd. Zulke vette happen daar zijn alleen de Mariniers op geabonneerd. Jan van de Landmacht mag alleen de vuile rommel wat aan kant bijvegen. Let 's op: vanavond lig jij weer rustig op je tampatje in Legoendi. Modjokerto! lauw kans, vader ... —

— Monden dicht, afstanden vergroten, wapens in aanslag . . . —

Van mond tot mond fluistert het bericht langs de colonne. Spanning.

Ergens murmelt een verbindingsman: — Hallo Hein, hallo Hein; hier is Jan. Geef je positie. Overrr ... — Door de koptelefoon kraakt Hein's positie binnen. Hij heeft het moeilijker; banjert met zijn compie van de weg door de sawahs. Ze zijn al achtergeraakt bij het stootpeloton, dat langs de hoofdweg oprukt. We kruipen dus maar langs de wegwand en wachten, tot Hein is bijgetrokken. Wachten. Wachten betekent praten. Er heerst een opgewonden stemming over de punt-vijftiger, die we daarnet zonder een schot te lossen hebben buitgemaakt. Helemaal compleet, geladen en wel. In het bamboehuisje daarnaast stonden half leeggegeten bordjes met mais en suiker. Aan de wand hingen Japanse helmen en netten, die ze bij de TNI als ransel gebruiken. Op de weg inderhaast uitgeschopte schoenen en sandalen. Op blote voeten schijn je harder weg te komen.

Beweeg langs de wegwand. Voorwaarts. Behoedzaam rukken wij op. Ze weten natuurlijk al lang, dat wij er aankomen en je kunt nu elk ogenblik van alles verwachten. De zenuwen kriebelen onder de nekharen.

De weg ligt vol versperringen. Tientallen omgekapt bomen, brede aarden wallen en vliegtuigbommen. Hier en daar steken zelfs de gele koppen nog boven de haastig dichtgeworpen kuilen. Uitkijken naar trekkoorden en struikeldraden van booby-traps. En we zien almaar meer schoenen.

Aan de overkant van de weg zit moederziel alleen een jochie van een jaar of vier. Het huilt erbarmelijk in het wilde weg, als drukt de zorg van heel deze beroerde wereld op zijn magere schouderjes. Door de stille ochtend blaast zijn dun stemgeluid. Een stuk krantenpapier met een brok brood en kaas daarin wordt precies tussen zijn knietjes gegooid. Misschien had de soldaat dat nooit moeten doen, want meteen breekt de hel los. Vuur raast joelend over de open weg. Met nijdige, felle tikken slaan de kogelbundels in bomen en wegdek; dat is een zware mitrailleur; daartussen door kraken karabijn- en stenschoten. Het kind is opgehouden met huilen.

Meteen is het peloton van de aardbodem weggevaagd; spoorloos heeft de aarde de soldaten opgeslokt. Als er even een vuurpauze is, licht ik het hoofd op. En staar naar het wonder. Vier meter van mij af zit het jochie en pulkt onverstoort kruimel na kruimel uit de boterham. Weer loeit het vuur over ons heen, maar ik moet blijven kijken naar dat jongetje. Later bedenk ik dat ik als een held dat dekselse kind had moeten wegslepen onder vol vuur. Maar ik blijf alleen maar kijken. Pal boven zijn hoofd kletst een hele strot vuur in de houten alarmtrom van het wachtershuisje, waar hij voor zit. Een paar meter verder op ratelt een bren; nog een eindje verder slingert een lichte mortier de granaten weg. Lanchesters en stenguns knetteren, maar het kind blijft eten. Vol overgave en tevreden.

Als wij even later verder oprukken, zit het kind er nog. Het kijkt niet op of om. Het knabbelt zoet aan de korst en is ongedeerd. Ik wou dat ik een snoepje voor hem had.

De opmarsweg is getekend door weggegooiden schoenen en sandalen. Versperring na versperring; telkens stuiten wij op tegenstand. Hoe lang duurt dit nu al en waar was het begin? Waar zal het einde zijn? Weer een versperring; verder weg begint een bren te ratelen. En dan, opeens: — Ziekenverpleger!! verbinding, verbinding! Hospik! Verbinding, verbinding, waar blijft die vent nou? —

De hospik rent gebukt naar voren. Wat ziet hij er uit. Kruijpende werkt hij iemand van het wegdek af, sleept hem achter een muurtje. Het is de verbindingsman waar zo om geroepen werd. Hij ligt roerloos, een aangrijpend-onzijdig ding, net of hij er niets meer mee te maken heeft. De hospik zegt volkomen overbodig: — Hij is dood ... — en dekt hem af met een tent-zeiltje. Iemand anders koppelt de draagbare radioset reeds om.

— Hallo Hein, Hallo Hein, hier is Jan. Beroerd, wij hebben een dode en een gewonde. Stuur den sergeant-hospik naar voren. Wij gaan voorwaarts —.

Het stootpeloton trekt weer verder. Achter ons looppast iemand. De sergeant-ziekenverpleger.

Voor Perring lopen wij vast in artillerievuur. Dan komen de Fireflies in actie. Ze scheuren uit de hemel te voorschijn; loeiend brullen hun motoren als ze laag over de boomkruinen scheren op zoek naar de batterij. De stukken moeten goed gecamoufleerd zijn; het wachten duurt lang. Niets is zo funest voor de zenuwen, als werkeloos te moeten afwachten onder artillerievuur.

Ik ga naar den gewonde kijken. Ze hebben hem op een brancard in een huis gelegd, bezijden de weg. Een sigaret in de mond, hij luistert naar het barsten van de granaten. — Hoe is 't er mee? — Best, geef ze meteen van mij op d'r flikker . . . —

Hij kauwt op de sigaret en wendt het gezicht af. Buiten gieren de granaten. Nu van beide kanten; daar tussen door hamert telkens het doffe „doedoedoedoek” van de mitrailleurs van de Fireflies. Bij elke artilleriesalvo drukken wij ons plat tegen de grond. In elke kuil liggen een paar soldaten, langs de wegberm liggen een hele ris doodstil achter elkaar.



Eindelijk resultaat: een doffe dreun, een zwarte rookkolom die uitwaaiert boven de boomgroepen. De batterij zwijgt. In onze opluchting zouden wij de vliegers zó de hand willen drukken. Eerst later horen wij dat de artilleriebezetting zelf de bunker heeft opgeblazen en met het stuk er van door is gegaan. Weer een rijtje schoenen op de weg.

— Hallo Jan, Hallo Jan, Jan voorwaarts ... —

Wij gaan weer voorwaarts.

Als

wij de suikeronderneming Perning binnenrukken, staan de andere compagnieën er al. Die zijn over de open sawahs gegaan; ze hebben gebaggerd en zijn uitgegleden, soms hebben ze tot de nek in de smurrie gelegen, herhaaldelijk dekking zoekend tegen hevige vuur. Maar ze zijn ons voorgekomen.

We hebben even tijd voor: — Ha die Kees en ha die Jan, zo, leef jij ook nog? ... — en dan gaat het regenen. Het is niet zo heel erg, wij zijn toch al doornat. Van sawahmodder en zweet. Wij voelen ons onbeschrijflijk smerig. Een treurige infanterist uit een net gezin vraagt: — Heb de fourier wat vlekkewater voor me bloessie? —

Met z'n drieën hebben wij broederlijk de stoep gedeeld van het huis, waar inderhaast de commandopost is opgeslagen. Als de tweede compie voorbij komt sjokken, begint mijn buurman onbedaarlijk te hinniken. En prompt staat een vieze geweschutter stil en schraapt verheugd zijn „voorbeen” door de modder. — Da's me beste vriendje, — grinnikt mijn buurman.

— Een ander zegt daag! met 't handje, maar wij doen het zo —. Ik knik vermoeid van ja en doe of ik het begrijp. Ik ben altijd zo'n beetje huiverig geweest van paarden.

De „sterren”, die in het veld gewoon Ad, Hein, Dries, Ton en zo heten, zitten druk te beraadslagen over hun veldkaarten. De verbindingsmannen geven eindeloze verhalen weg; ze kletsen zo maar tegen de loodgrijze hemel en het gekke is dat ze nog antwoord krijgen ook.

Jan de blubberkruiper zit nu genoeglijk uit te blazen en is direct bereid het leven niet meer zo sjaggerijng te vinden. De huisjes zitten stampvol soldaten, die dampen van modder en zweet. In een klein etensstalletje zit een hele sectie gewrongen. Er slentert iemand naderbij, het hele gezicht glanzend van hoopvolle verwachtingen.

— Hebbe al wat te koop, Kees? —

Nee buurman, je mot nog een pietsie geduld houwe, het is met de aanvoer weer niks gedaon. Die rot-militeere schijne weer bezig te zijn fandaog. Nouw schijne ze de kemissie-gernaol ook al van de sokke te hebbe gekletst, maar wij zitte met de gebakke pere. Geen centje te verdiene. Ik zal d'r 's naor de Waorheid schraafe . . . —

WORDT VERVOLGD

alle

hens



DE GRONDLEGGING VAN 'S LANDS ZEEMACHT

Deel 6 (Slot)

door B. Vreede

Francois noemt als eerste placaten in de 80-jarige oorlog die het handelsverbod invoeren die van 27 Juli 1584 ⁸²⁾ en 4 April 1586 en meent in het eerste een aarzeling te ontdekken t.a.v. de rechtmatigheid ervan. De Staten spreken nl. daarin de hoop uit, dat de omringende landen zullen toelaten, dat zij de toevoer met alle mogelijke middelen beletten zullen. Het placaat van 18 Mei 1574 geeft geen blijk van enige aarzeling op dit punt, maar beroept zich juist op het rechtmatige van de maatregel als vallende binnen „*het gemeene regt van den oorlog sulks als dat van oude tyden by alle andere Koningrijken, Landen ende Provinciën, in oorlog ende waapenen wesende, gepretendeert, gepleegt ende gebruikt is geweest*”.

De kloeke taal van deze ordonnantie en gebod laat er geen twijfel over bestaan, dat de Prins het wapen van het handelsverbod in 1574 welbewust toepast. Het feit, dat het placaat de mogelijkheid van de ontheffing tegen een zekere som gelds — het licent — kent maakt het niet minder tot een verbod.

Zijn de overige elementen aanwezig om tot de blokkade te mogen besluiten? Het placaat van 1574 verbiedt de vaart, ja zelfs het koersstellen, op de Spaanse Landen en heeft dit gemeen met het placaat van 1630 ⁸³⁾, dat zegt „*dat neutrale met haere schepen bevonden wordende uyt vyandelycke Havenen van Vlaenderen gekomen of dezelve invarende, of so na dezelfve zynde, dat het ongetwyffelt is, dat sy daer in willen loopen, dat soodanighe scheepen ende goederen by sententie van voorsz Collegiën Respectieve gheconfisqueert sullen worden....*”

Het placaat van 27 Juli 1584 echter bevat een verbod tot uitvoer van welke waren ook naar de Zuidelijke Nederlanden (hetwelk door overeenkomstige verboden van Frankrijk en Engeland gevolgd werd) hetgeen een bepaling van een gans ander karakter is, ook al verschilt het resultaat op zee uiteindelijk weinig.

Uit de sterkte der smaldelen die door Zeeland en het Noorderkwartier werden uitgerust ter handhaving van het placaat blijkt, dat een voldoende macht werd ingezet en men bepaald niet van een fictieve blokkade zou kunnen spreken. Merkwaardig is, dat het in deze tijd gewoon is deze wachtdienst ten anker te verrichten, daarmede ongewild voldoende aan een pas eeuwen later geformuleerde eis ⁸⁴⁾, dat een blokkade door „*Navires Arrêtés*” moest worden uitgevoerd, iets waar Engeland zich altijd sterk tegen heeft verzet.

Ook hebben we kunnen lezen, dat zekere rechten van neutralen werden ontzien. In de eerste plaats is het feit, dat de toevoer niet kortweg verboden wordt, maar verboden wordt „*indien geen ontheffing betaald wordt*” reeds het instandhouden van een recht van de neutralen.

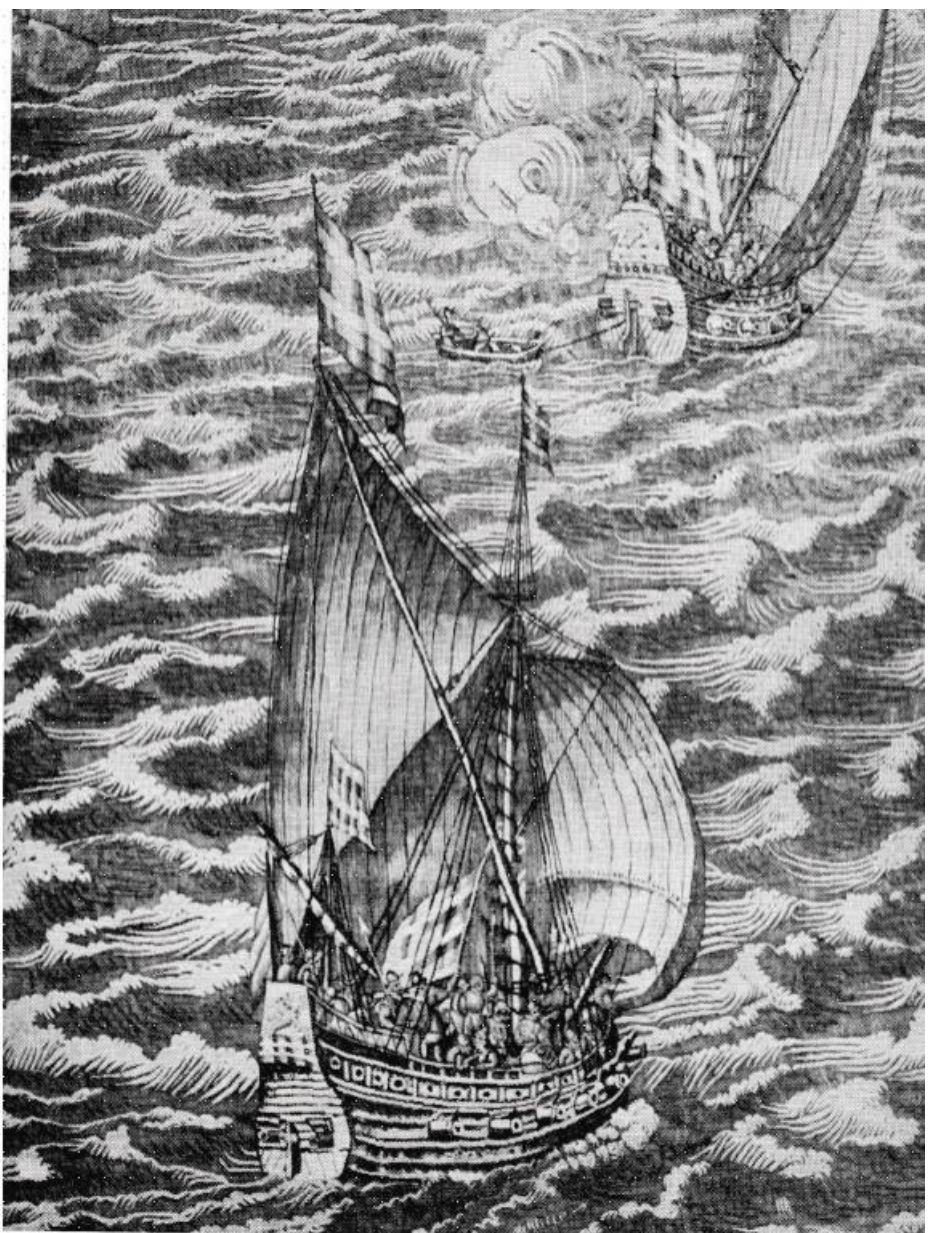
Daarnaast werden nog speciale voorzieningen getroffen zoals voor de oorspronkelijke burgers van Emden en die der steden onder het Duitse Rijk. Immers, art. X van de instructie voor de admiraal op de Eems zegt: „*Wolverstaande, dat hier onder niet begreepen zyn de Steeden onder het Ryk geseeten, de oude Burgeren van Emden, dewelke met haare vrye eigen goederen sullen moogen onverhindert de Eems opvaaren, ende voorts haare goederen en koopmanschappen in de Steeden brengen onder den Ryke geseeten, mits dat deselve niet en sullen passeeren door Steeden en Plaatsen, syne Excellentie en de gemeene saake niet toegedaan zynde*”.

Interessant is nog daarbij, dat aangehouden neutralen niet altijd behoeften te worden opgebracht, doch „*onder belofte van nieuwers elders te zeilen*” zelf naar de hen opgegeven haven mochten varen, (art. XI instructie).

Het oogmerk van het placaat van 1574 heeft dit gemeen met een blokkade, dat — om aan het doel te beantwoorden — men het verkeer geheel onder controle moet hebben en dus in feite het verkeer evengoed zou kunnen afsnijden als er verlogelden van te heffen. De scheepsmacht die men ter plaatse nodig heeft kan niet minder sterk zijn omdat men alleen maar licent wil laten betalen en niet het verkeer geheel afsnijden. Wanneer men geen adequate scheepsmacht ter plaatse heeft kan men het verkeer niet afsnijden noch licent ervan heffen; ook voor dit laatste is nodig, dat elk schip practisch zeker aangehouden zal worden. In deze zin is het verschil tussen het placaat van 1574 en de blokkade gering en niet principieel doch gradueel; beide zijn slechts mogelijk door de hantering van de heerschappij ter zee, zichtbaar en voelbaar gemaakt door een scheepsmacht ter plaatse.

Ik meen dan ook, dat men het placaat van 18 Mei 1574 de afkondiging van de blokkade der Spaanse Nederlanden moet noemen. De overige maatregelen die daarbij behoren zoals orders omtrent de aanhouding, de opbrenging, instellen van een prijzenhof e.d. waren, zoals we zagen getroffen.

Wanneer de Staten Generaal dan ook in het placaat van 26 Juni 1630 verklaren, dat de daarin genoemde „*Havenen en plaatsen ghehouden werden voor belegert, 't welck van outs in langdurigh gebruyck is geweest...*”, een verklaring waarvan Francois⁸⁵) meent, dat zij op grond van de voorgeschiedenis niet verantwoord is, dan lijkt het zeer wel mogelijk, dat H Ho Mo hierbij denken aan de blokkade-practijk zoals deze in 1574 is ingesteld die gemakkelijk — zie het placaat van 1584 — vervangen kon



Een van 's Prinsen Smakzeilen in 1574. Vermoedelijk het Admiraalschip. Detail uit Slaa bij Lillo. Abdv te Middelburg

worden door een handels-verbod, gehandhaafd door dezelfde smaldelen ter plaatse. Voorts is het merkwaardig, dat reeds bij dit eerste placaat direct de blokkade door een neutraal land heen, nl.

Oost Friesland, wordt toegepast. Daarmee werd van het eerste moment af de leer der voortgezette reis ingevoerd, dit later zozeer door het Volkenrecht, óók door Nederland, bestreden leerstuk, dat de basis werd voor de Engelse blokkade van Duitsland in de eerste Wereldoorlog.

Besluit.

Uit het voorgaande blijkt, hoeveel aandacht er in dit moeilijke jaar aan de organisatie van het Zeewezen is gewijd, waarbij de Prins niet teruggeschrokken is voor zeer vérstrekkende maatregelen. Op grond daarvan kan men 1574 het geboortejaar van 's Lands zeemacht noemen. Wel is waar moest kort daarop tijdens de Pacificatie van Gent, toen door het afschaffen der licenten de middelen niet meer beschikbaar kwamen, de vloot worden verminderd tot nog maar een fractie van haar sterkte, doch Holland en Zeeland behielden deze als hun eigen macht, gescheiden van de krijgsmacht der Staten Generaal. Op de basis die was gelegd kon men echter voortbouwen en alle uit de zeedienst vrijkomende schepen en mensen zullen zonder moeite weer emplooi in de koopvaart hebben kunnen vinden door de opleving van de handel die volgde op de vereniging der Nederlanden ⁸⁶).

Dat de maatregelen van 1574 succes hebben gehad wat het herstel van handel en scheepvaart betreft, valt af te leiden uit het feit, dat in dit jaar weer 989 ⁸⁷) Hollandse schepen Westwaarts door de Sont voeren waarbij er, het zij tussen haakjes gezegd, slechts 2 van Amsterdam ⁸⁸) waren; vele Amsterdamse schepen waren nog uitgeweken in Emden.

Men bespeurt bij de schrijvers een zekere neiging 's Lands vloot uit deze jaren als nog niet helemaal echt te beschouwen vanwege de geringe afmetingen der schepen, hetgeen dan toegeschreven wordt aan de aard der door deze schepen te verrichten diensten. Toch is dit maar gedeeltelijk juist, er is een andere belangrijke factor en wel deze, dat in die tijd de koopvaarders — waaruit de oorlogsvloot bijna geheel bestond — klein waren. Dit blijkt o.a. uit de samenstelling van de Emders vloot in 1572 ⁸⁹).

boven 100 Last	21 schepen
van 50 — 99 Last	142 schepen
van 30 — 49 Last	84 schepen
van 10 — 29 Last	303 schepen

Deze kleinste categorie bevatte niet alleen schepen voor lokaal verkeer, maar vele zeegaande vaartuigen die de algemene vrachtvaart op de Noordzee en door de Sont uitoefenen. Meer dan 60% van de Nederlandse schepen die in 1574 Koningsbergen aandeden waren kleiner dan 40 Last ⁹⁰), terwijl de Sonttol een tarief had voor geladen schepen beneden de 30 Last. Onder deze omstandigheden is het zeer begrijpelijk, als ten oorlog toegeruste schepen van 30 tot 70 Last groot zijn; deze kunnen reeds een behoorlijke bewapening voeren waarmede zij bijna overal kunnen optreden. Daarnaast komt dan het grote voordeel, dat zij zowel buiten- als binnenduins kunnen dienen en — door het langscheepse tuig dat velen hebben — goed bezeild zijn.

De grote schepen bleven zodoende vrij om de commercie te dienen en Nederlands vroegere praeponderante positie in de vrachtvaart naar Oosten en Westen te behouden die een voorwaarde voor het voortzetten van de krijg was.

Voorlopig waren alle, in het moeilijke begin zo beperkte, middelen nodig om zich de vijand van het lijf te houden en kon men zich geen kostbare uitrustingen in verder weg gelegen zeeën — waarvan het directe rendement te onzeker was — veroorloven. Dit toch zouden ondernemingen zijn geweest waar men de grote schepen voor had moeten in dienst nemen en hoewel reeds in

1577 een dergelijke tocht werd ontworpen ⁹¹⁾, zou het nog jaren duren voordat soortgelijke plannen werkelijkheid werden. Het is goed hierbij te bedenken, dat ook Koningin Elisabeth niet voor dergelijke risico's voelde en zulke tochten, getuige Drake's beroemde reis met de Golden Hind, door handelsondemeringen op speculatie liet uitvoeren. Voor de strijd bij huis had men zich de meest geschikte wapenen verschaft, waarvan één der belangrijkste het kleine vaartuig voor alle diensten ⁹²⁾ was, dat voor de hoofdtaken van de vloot — zolang Spanje geen vloot in zee bracht — nl. de verdediging naar het Oosten en de blokkade op de Noordzee bijzonder geschikt was.

Van een Vlieboot van veertig Personen.

	<i>Soldye.</i>				<i>Kostgeld.</i>		
	gul.	ft.	p.		gul.	ft.	p.
Een Capitein	24	0	0		10	0	0
Schipper	20	0	0		10	0	0
Stuurman	18	0	0		10	0	0
Koopman	10	0	0		6	0	0
Hoog-Bootsman	8	0	0		6	0	0
Hoog-Bootsmans-Maat-Schieman	7	0	0		6	0	0
Drie Quartiermeesters, elk	8	0	0	elk	6	0	0
Conftapel	8	0	0		6	0	0
Conftapels-Maat	7	0	0		6	0	0
Ses Busfchieters, elk	6	0	0	elk	6	0	0
Drie Marsklimmers, elk	6	0	0	elk	6	0	0
Een Timmerman	8	0	0		6	0	0
Bottelier	8	0	0		6	0	0
Botteliers-Maat	6	0	0		6	0	0
Kock	8	0	0		6	0	0
Tromflaager	6	0	0		6	0	0
Provooft	8	0	0		6	0	0
Stok-knecht	6	0	0		6	0	0
Agt Bootsgefallen, elk	4	0	0	elk	6	0	0
Vier Jongens, elk	3	12	0	elk	3	12	0
Somma ter maand	282	12	0	Somma	240	12	0
Totalis	522	12	0				

Kromsteeven voor veertig Personen.

	<i>Soldye.</i>				<i>Kostgeld.</i>		
	gul.	ft.	p.		gul.	ft.	p.
Een Capitein	24	0	0		10	0	0
Schipper	20	0	0		10	0	0
Stuurman	18	0	0		10	0	0
Schieman	10	0	0		6	0	0
Hoog-Bootsman	8	0	0		6	0	0
Drie Quartiermeesters, elk	8	0	0	elk	6	0	0
Conftapel	8	0	0		6	0	0
Conftapels-Maat	7	0	0		6	0	0
Ses Busfchieters, elk	6	0	0	elk	6	0	0
Een Timmerman	8	0	0		6	0	0
Bottelier	8	0	0		6	0	0
Botteliers-Maat	7	0	0		6	0	0
Kock	8	0	0		6	0	0
Tromflaager	6	0	0		6	0	0
Seftien Bootsgezellen, elk	4	0	0	elk	6	0	0
Vier Jongens, elk	3	0	0	elk	3	0	0
Somma ter maand	267	0	0	Somma	246	0	0
Totalis	613	0	0				

Huur voor seeven en twintig Personen.

<i>Soldye.</i>	gul.	ft.	p.	<i>Kostgeld.</i>	gul.	ft.	p.
Een Capitein	24	0	0		10	0	0
Schipper	20	0	0		10	0	0
stuurman	18	0	0		10	0	0
schieman	10	0	0		6	0	0
Hoog-Bootsman	8	0	0		6	0	0
Twee Quartiermeesters, elk	8	0	0	elk	6	0	0
Conftapel	8	0	0		6	0	0
Vyf Busfchicters, elk	6	0	0	elk	6	0	0
Een Timmerman	8	0	0		6	0	0
Bottelier	8	0	0		6	0	0
Kock	8	0	0		6	0	0
Tromflaager	6	0	0		6	0	0
Provoost	8	0	0		6	0	0
Ses Bootsgezellen, elk	4	0	0	elk	6	0	0
Drie Jongens, elk	3	0	0	elk	3	0	0
Somma ter maand	205	0	0	Somma	165	0	0
Totalis	370	0	0				

Het zijn deze schepen, die het de Prins van Oranje mogelijk hebben gemaakt zijn devies — voorkomende onder het Rijkswapen, dat op grond van een Koninklijk Besluit van 24 Augustus 1815 het achterschip van alle Nederlandse oorlogsschepen placht te sieren welke traditie thans in onbruik dreigt te geraken — na te komen, het fiere

JE MAINTIENDRAI

AANTEKENINGEN

- 82) Dit placaat is dikwijls de uitvinding der blokkade genoemd, welke opvatting door Francois voldoende is weerlegd.
- 83) Francois p. 175 e.v.
- 84) Francois p. 186.
- 85) Francois p. 179.
- 86) Snapper p. 32.
- 87) Snapper p. 31.
- 88) Kernkamp p. 45.
- 89) Snapper - Statistische bijlage.
- 90) Koningsberger Pfundzoll register behandeld door P. Jeannin.
- 91) Stuk LXIII in de nalatenschap Jhr. A. van Dorp, Hist. Genootschap, voor de uitrusting van een vloot van 22 schepen voor aanslagen in Spanje en verder. Het minste schip moest van 70 vaten zijn.
- 92) Dat men deze diensten niet gering kan achten blijkt allerwege. Als Piet Heyn in 1628 met zijn vloot van 31 schepen naar de West vertrekt is één ervan een roeijacht van 20 Last en 20 Koppen de Lange Bark. In de West aangekomen neemt dit jacht een adviesjacht van de Gouverneur van Havana, dat de zilvervloot moest waarschuwen voor de aanwezigheid van de Nederlanders. (M. G. de Boer, Piet Heyn en de Zilvervloot).

LIJST VAN GERAADPLEEGDE WERKEN

J. J. Backer Dirks	De Nederlandsche Zeemacht dl I	Rotterdam 1865
P. J. Blok	Geschiedenis van het Nederlandsche Volk	3e druk
P. Bor	Oorsprong etc. der Nederlandsche Oorlogen	Amsterdam 1621
A. Bijl Mzn	De Nederlandse Convooidienst	Den Haag 1951

J. E. Elias	Schetsen uit de geschiedenis van ons Zeewezen I	Den Haag 1916
J. Eysten	Geschiedenis der Nederlandse Pontonniers	Breda 1908
J. P. A. Francois	Duikboot en Volkenrecht	Leiden 1919
P. C. A. Geyl	The Revolt of the Netherlands 1555-1609	London 1958
H. G. van Grol	Het beheer van het Zeeuwse Zeewezen 1577-1587	Vlissingen 1936
B. Hagedorn	Ost Frieslands Handel u Schiffahrt im 16 jahrhundert	Berlin 1910
K. Heeringa	Instructiën voor de Gewestelijke Regeering van Zeeland	Archief Zeeuws Genootsch • 1912.
F. P. van der Hoeven	Bijdrage tot de geschiedenis van de Sonttol	Leiden 1855
P. C. Hooft	Neederlandsche Histooriën	Amsterdam 1642
J. de Hullu	De Archieven der Admiraliteits Colleges	Den Haag 1924
P. Jeannin	Le Tonnage des Navires dans la Baltique de 1550 à 1640, d'après les sources prussiennes actes du 3e Colloque international d'Histoire Maritime Mai 1958	Paris 1960
J. C. de Jonge	Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen I	Haarlem 1853
J. H. Kernkamp	De Handel op de Vijand 1572-1588	Utrecht 1931
H. C. H. Moquette	De strijd op economisch gebied tusschen Rotterdam en Dordrecht. Tijdschrift voor Geschiedenis	1926
J. L. Motley	De opkomst van de Nederlandsche Republiek	Haag 1879
Fr. Snapper	Oorlogsinvloeden op de overzeese handel van Holland 1551-1719	Amsterdam 1959
E. B. Swalue	De Daden der Zeeuwen gedurende den opstand tegen Spanje	Amsterdam 1846
D. Velius	Cronyck van Hoorn	Hoorn 1648
J. van Vloten	Nederlands opstand tegen Spanje	Haarlem 1858
Algemene geschiedenis der Nederlanden - de Tachtigjarige oorlog - dl V		Utrecht 1952
Navorscher A ⁰ 1897		
Historisch Genootschap te Utrecht:		
Brieven en onuitgegeven stukken van Jhr. A. van Dorp: werken 2e serie: 44,50 De Kroniek van Abel Eppens tho Equart: werken 3e serie: 27,28.		
Het Zeeuwsch Prijzenhof te Vlissingen 1575- 1577.		
Bijdragen en mededelingen XXXVII		
Resoluties Staten van Holland en West Friesland 1570-1576.		
Notulen van Gouverneurs en Raden van Zeeland 1574-1576.		
Resoluties Staten Generaal 1576. Rijks geschiedkundige Publicaties No. 26.		
Archief Staten Generaal Admiraliteitsstukken.		
Archieven Admiraliteits Colleges.		Bron: Marineblad 1968

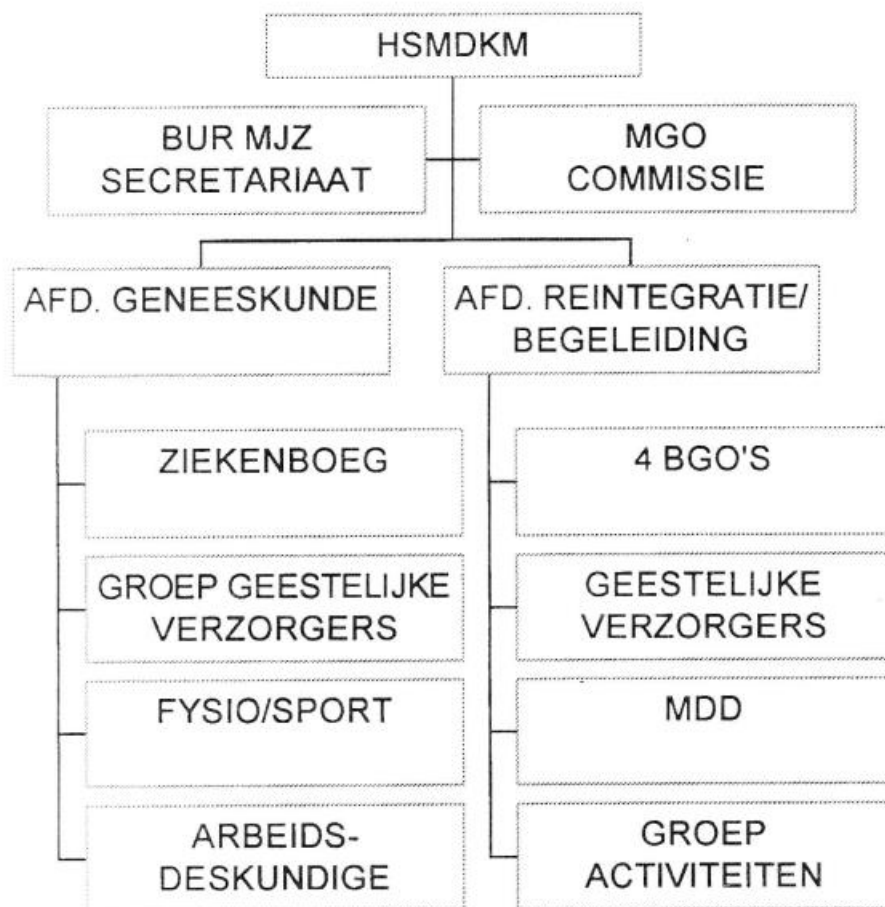
50 jaar Sociaal Medische Dienst Koninklijke Marine (9)



De Koninklijke landmacht werd door de KM geholpen bij het oprichten van een eigen 'sociaalmedische dienst' (Individuele Begeleidings Dienst KL, 1997). Juist het nauw aansluiten bij de bedrijfseigen processen was een belangrijk argument om niet tot een identiek concept te komen. Ook het werk- en taakgebied van het MRC (de SMD is geen revalidatie instituut!) bleek weer niet voldoende overlappend om tot een samengaan te besluiten, waarbij de SMDKM organisatie als eerstelijns personeelszorg instituut werd gezien.

De verdere verkleining van de SMDKM werd verder tegengehouden met inhoudelijke argumenten: er worden vele (geld opleverende) activiteiten voor de gehele marine uitgevoerd (claims derden, ziektekostenstelsel, verzoeken op sociaalmedisch gebied, communicatie met USZO, nazorg).

Al met al zijn er in de jaren 90 vele woelige ontwikkelingen geweest, die tot vele reorganisaties hebben geleid. De SMDKM is daaruit sterker geprofileerd naar voren gekomen. Tegelijkertijd moest zij de begeleiding uitvoeren van militairen, die tijdens deze woelige ontwikkelingen klem liepen door geneeskundige en/of sociale problemen, die al dan niet (mede) veroorzaakt werden door de nieuwe operationele taakuitvoering.



Het bureau MJZ

Het Bureau 'Medisch Juridische zaken' is bij de laatste reorganisatie van de SMDKM (1995) ontstaan. Het is een bureau, waarvan de meeste werkzaamheden daarvoor uitgevoerd werden bij de DPKM/IGDZ namelijk de "Afdeling Sociaal Medische en Personeels aangelegenheden".

Jarenlang heeft die afdeling bij IGDZ bestaan. In het kader van dit herinneringsboek voert het te ver, om de geschiedenis van deze afdeling of de Inspectie Geneeskundige Dienst te ontleden. Vermeld kan worden, dat in de na-oorlogse periode de Inspectie achtereenvolgens op de Duinroosweg, de Raamweg, en tenslotte vanaf 1982 aan de Van Den Burchlaan (Frederik Kazerne; in de Admiraliteit) te Den Haag gevestigd was.

Het hoofd van de afdeling SMP was de laatste jaren tevens Plaatsvervangend IGDZ, waardoor veel uitvoerende taken van de afdeling door zijn rechterhand (een KLTZAR) uitgevoerd werden. Het betrof vooral verzekeringsgeneeskundige werkzaamheden:

- machtigingen, verificatie en tendele betaling van geneeskundige behandelingen en verstrekkingen in verband met de vroegere (voor 1-1-95) ziektekosten regeling voor militairen, gezinsleden, dienstplichtigen en ex-militairen. Er bestonden nauwe contacten met de toen bestaande Afdeling 'Financiële Beheer Geneeskundige Verzorging' te Kerkrade;
- behandeling van verzoeken met een medisch aspect (bijvoorbeeld: verhuiskosten, uitzending van gezinsleden, speciale verstrekkingen, enz);
- behandeling van juridische vragen t.a.v. aansprakelijkheid en (oorzakelijk) verband met de dienst van geneeskundige aandoeningen;
- (geneeskundige) informatie verzameling voor de afhandeling van claims, indien een ongeval van een militair door derden veroorzaakt is;
- het starten en afhandelen van een Militair Geneeskundig Onderzoek naar de (on)geschiktheid voor de dienst.

Daarnaast vond in de afdeling ook de statistische gegevensverwerking plaats (ziekteverzuim, epidemiologie).

Een tweetal ontwikkelingen hebben de laatste jaren de taken van deze afdeling sterk beïnvloed: Op 1 januari 1995 werd het nieuwe ziektekosten stelsel van militairen geïntroduceerd (SZVK/UNIVE). Hiermee werden de taken van de afdeling steeds meer afgestemd op de controle van de procedures van verwijzing, vergoeding en declaratie in plaats van de individuele machtigingsafhandeling. Tevens werd in 1991 het eigen Marine geneeskundig archief (te Voorschoten) gesloten en werden de dossiers gezamenlijk met de KL en Klu opgeslagen in Leiden (Centraal Medisch archief). De verantwoordelijkheid (ook de uitvoering van het MGO) over de ex-militairen werd steeds meer aan de Dienst Zorg Postactieve Militairen (1-7-94: Dienst Sociale Zekerheid Militairen, 1-1-96: Uitvoeringsorgaan Sociale Zekerheid Overheidspersoneel) overgegeven.

Bij de discussies over de scheiding van 'beleid' en 'uitvoering' (en de afslanking van de 'Haagse staven') werd beargumenteerd, dat de meeste taken van de afdeling het doelmatigst waren onder te brengen in één (verzekeringsgeneeskundig-)centrum: de Sociaal Medische Dienst Koninklijke Marine. Zulks werd op 1 november 1995 gerealiseerd, nadat de afdeling op 1 januari van dat jaar reeds fysiek in Driehuis was ondergebracht.

Het Hoofd van de SMDKM heeft in de nieuwe organisatie (als arts en hoofd van het bureau) als deeltaak de advies- en beslissingsbevoegdheid over deze verzekeringsgeneeskundige zaken.

Tevens kan hij de aansturing van het (on-)geschikheidsonderzoek beter en sneller laten plaatsvinden, vooral omdat vanaf 1997 (nieuwe procedure voor het MGO) de MGO-commissie niet meer uit de behandelende artsen van de SMDKM mag bestaan.

In het bureau zijn bij de reorganisatie tevens alle medisch administratieve functies bij de SMD ondergebracht. Het bureau functioneert hierdoor als 'administratief ondersteuningspunt' voor de gehele SMDKM organisatie. De medewerkers hebben elk een hoofd-aandachtsgebied (bijvoorbeeld: de voortgang van het MGO, ondersteuning van de groep GGZ, secretariaat/ archief SMDKM, ziektekostenstelsel/claims), maar kunnen elkaar waarnemen.

De nieuwe informatie technologie (GIFKOM) maakt het mogelijk om op eenvoudiger wijze inzicht in gegevens te krijgen. Ziekteverzuimgegevens worden nog steeds door het bureau verspreid, maar nu rechtstreeks gebruikt voor besturing van de begeleiding en voor het beleid.

De MGO commissie

Bij veel marinemensen is het wellicht bekend dat er een geneeskundige commissie bij de SMDKM bestaat, die een oordeel over de dienst(on-)geschiktheid uit kan spreken.

Tot de reorganisatie in 1995 is deze commissie op de formele bemanningslijst niet terug te vinden. De commissie deed haar werk blijkbaar verscholen, hoewel er nauwgezette formele procedures waren waaraan de commissie zich moest houden. In de praktijk werd de commissie pas samengesteld als alle begeleidings-activiteiten niet tot een weer terugkomen in het militaire arbeidsproces bleken te kunnen leiden. De keuze voor (het moment van) het Militair Geneeskundige Onderzoek werd weloverwogen gekozen in een bepaalde fase van het ziekteproces. Vaak was er uitzicht op een andere baan. Tot eind van de tachtiger jaren werden ook ex-militairen der Zeemacht (meestal op donderdag, waarvoor de rijsttafel werd verschoven) door de eigen KM-commissie beoordeeld. Het aantal keuringen was zodanig, dat deze taak door de SMDKM-artsen (eventueel met andere KM-artsen) kon worden uitgevoerd als onderdeel van hun normale activiteiten.

In 1995 werd na de reorganisatie niet alleen in de bemanningslijst zichtbaar, dat er 'een geneeskundige commissie' (3 ongebonden nevenfuncties) was, maar ook werden de Defensieregels voor de commissie veranderd. Dit had tendele te maken met de civiele tendens, om behandelingsgegevens niet zondermeer voor 'keuringen met rechtsposiotionele gevolgen' te mogen gebruiken, maar ook met de scheiding in taken van de Defensie-artsen en de USZO. In de praktijk mochten de eigen SMDKM artsen (die immers de behandelend-artsen waren; geen zitting meer hebben in de MGO-commissie. Om toch een vast aanspreekpunt te hebben werd bepaald, welke andere KM-artsen deel uitmaken van de commissie. De commissie oordeelt nog slechts over de "dienst(on-) geschiktheid (bijvoorbeeld bij een ziekteverzuim van meer dan 18 maanden). De USZO stelt de pensioenaanspraken vast (arbeidsongeschiktheids percentage, invaliditeitspercentage).

De afdeling geneeskunde

De geschiedenis van de afdeling geneeskunde liep samen met de geschiedenis van de SMDKM: vanuit de ziekenboeg in de rijnaak bij de marinekazerne Amsterdam via de ziekenboeg van het

DKM in de van Ghentkazerne in Rotterdam naar de Kweekschool voor Zeevaart in Leiden en uiteindelijk naar de ziekenboeg in het Missiehuis in Driehuis. De kerntaak van de organisatie werd altijd vanuit de ziekenboeg uitgeoefend. De taak veranderde in de loop van de jaren omdat de “wereld” veranderde.

De taken die in de eerste jaren aan de SMD-organisatie in het algemeen en aan de geneeskundige dienst in het bijzonder werden opgedragen waren: ‘revalideren van invaliden, bepalen van de geschiktheid van de militair en bij afkeuring zorgen voor een zo gunstig mogelijke afvloeiing’. De organisatie was uitsluitend bedoeld voor de opvang van oorlogsgewonden en invaliden.

Gesprekken met ziekenverplegers en patiënten uit deze periode geven een beeld over de gang van zaken in die tijd. Zo wist iemand zich te herinneren dat de opvang bij SMD aan de poort met de volgende vraag aanving: “ waar kom je hier voor? , voor je “kuub of voor je rug’? “. Een andere patiënt gaf aan dat een van eerste vragen die patiënten elkaar stelde was :” hoeveel % ben jij?”.

Nadat de grote stroom oorlogsslachtoffers was verdwenen, richtte de taak van de geneeskundige dienst zich op het herstel van militairen die vanwege hun ‘lichamelijke of geestelijke gesteldheid niet aan boord geplaatst konden worden’. Later kreeg de geneeskundige dienst ook taken toebedeeld bij de opvang en begeleiding van militairen die uit het buitenland werden gerepatrieerd (van varende eenheden en uit de Nederlandse Antillen).

De KTZAR Wilhelmy Damsté beschreef in zijn scriptie uit 1979 ‘de arbeidsongeschikte bij de KM’ de categorieën patiënten waarvoor de geneeskundige dienst een taak heeft:

- militairen die tenminste vier weken of langer door ziekte hun diensten niet zullen verrichten;
- militairen van wie verwacht wordt dat zij blijvend niet meer kunnen functioneren in de KM;
- militairen die disfunctioneren, waarbij dit disfunctioneren zich heeft gemanifesteerd in slechte beoordelingen, straffen, dan wel ziekteverzuim;
- militairen die om medische redenen worden gerepatrieerd.

De nadruk van de geneeskundige zorg bij deze categorieën kwam, zoals hij beschrijft, meer te liggen op het zo snel mogelijk weer geschikt maken voor de dienst bij de KM en waar dit niet mogelijk is ‘behulpzaam zijn bij de reïntegratie elders’.

In de loop der jaren bleef de taakstelling van de geneeskundige dienst in feite onveranderd. In 1985 kwam de KLTZAR H.J. Cats bij de beschrijving van de taken tot dezelfde conclusie. Hij wees er op dat de hulpverlening bij de SMD niet meer strikt medisch is georiënteerd, maar vooral de personele- en de maatschappelijke zorg een belangrijke plaats heeft gekregen in de hulpverlening.

In de jaren ‘90 zagen we door de maatschappelijke en sociale ontwikkelingen in Nederland een verdere verschuiving bij optreden naar verplichte reïntegratie bij ziekte; de werkgever wordt verantwoordelijk voor de zieke werknemer, of dient de werknemer met een aandoening in de organisatie te werk te stellen of te zorgen voor vervangend werk. Dit was allemaal niet vrijblijvend en zelfs bij wet geregeld. Ook de KM werd met deze verplichtingen geconfronteerd. Voor de marine in feite geen nieuwe aangelegenheid: de SMD is bij uitstek de organisatie waar deze taken al van oudsher worden uitgevoerd.

De patiënten en hun aandoeningen

In de eerste jaren van de SMD sprak men in officiële stukken niet over patiënten maar gebruikte men een aantal termen door elkaar. Er werd gesproken over 'rehabilitanten', 'revalidanten' en 'reconvalescenten', het is niet duidelijk wat er nu precies onder werd verstaan.

In de eerste jaren werd alleen zorg geboden aan de oorlogsslachtoffers en langdurig zieken. De belangrijkste chronische aandoening uit die tijd was de longtuberculose. Er kwamen merkwaardig veel militairen met longklachten uit Nederlands Indië terug. Veel van deze militairen kwamen in sanatoria terecht. Ook het MHO had 40 bedden voor deze categorie patiënten; bij de SMD had men een aparte lighal voor deze militairen.

Bij het onderzoek uit 1957 naar de mogelijkheid om de SMD van Leiden over te brengen naar Amsterdam werd de onderverdeling van de 200 tot 300 patiënten die per dag in de rol van SMD 'lopen' vermeld:

- rechtstreeks onder de medische competentie van de SMD: 130 tot 180 patiënten;
- opgenomen in het MHO: 30 tot 50 patiënten;
- opgenomen in andere ziekenhuizen: 40 tot 70 patiënten.

De groep 'rechtstreeks onder medische competentie van de SMD' was als volgt samengesteld:

- 40 tot 60 orthopedische patiënten (b.v. fracturen, gewrichtsaandoeningen, aandoeningen van de wervelkolom) ;
- 30 tot 50 interne patiënten (b.v. chronische longziekten (geen tbc), maagdarm- ziekten, hart en vaatziekten);
- 5 tot 20 tuberculose patiënten;
- 20 tot 30 psychiatrische patiënten;
- 10 tot 20 neurologische patiënten (nabehandeling);
- 5 tot 10 chirurgische patiënten (nabehandeling);
- 5 tot 20 diverse patiënten (b.v. chronische oogziekten).

Met name in de tweede helft van de 60-er jaren kreeg de SMD met andere soorten patiënten te maken. Door toename van de verkeersdrukte zag men een toename van het aantal verkeersslachtoffers met veel botbreuken. Het aantal verkeersslachtoffers bij de marine lag zelfs boven het landelijk gemiddelde. Het hoge aantal zou worden veroorzaakt doordat de militairen na terugkomst in de haven in Den Helder meteen op de motor stapten om naar huis te gaan en kennelijk onvoldoende geacclimatiseerd waren aan het 'drukte' verkeer in Nederland. Bovendien was het aanschaffen van een motor in die tijd voor de matroos een belangrijk 'statussymbool' en een aantrekkelijk object om te bezitten.

Er kwam meer aandacht voor psychische klachten en inzicht ontstond in psychologische factoren die gezondheid en ziekte beïnvloeden.

De toename van het aantal patiënten met psychische en psychiatrische beelden werd wel geweten aan het doorlaten van kandidaten met een zwakke stabiliteitsfactor bij inkeuring (de zogenaamde S: 'bad risk, en very bad risk" kandidaten). Een andere verklaring werd gezocht in de aanpassingsproblematiek van de Nederlandse jeugd in de jaren '60 (flower power tijd).

In zijn scriptie gaf de KTZAR Wilhelmy Damsté een overzicht van 'ziektes' en 'aandoeningen' waar de officiersarts bij de SMD in die tijd mee te maken had en die als specifiek voor de KM golden; genoemd werden onder andere heimwee, zeeziekte, alcoholisme en aanpassings-stoornis.

In 1978 vaardigde de CZMNED een richtlijn uit over onaangepast gedrag in relatie tot excessief



Revalidatie

alcoholgebruik. In de periode hiervoor was opgevallen dat een aanzienlijk aantal militairen frequent verzuimden en slechte werkprestaties leverden samenhangend met overmatig alcoholgebruik. Ook de SMD werd geconfronteerd met patiënten met alcohol gerelateerde problematiek. Dit was aanleiding om in 1978 het 'alcoholteam' bij de SMD op te richten met als taak: 'het geven van behandeling als onderdeel van de militair geneeskundige zorg aan militairen die disfunctioneren als gevolg van excessief alcoholgebruik, teneinde hen weer geschikt te maken voor de dienst bij de zeemacht'.

Ook in de jaren hierna had de verslavingszorg de aandacht van de SMD. Verreweg de meeste militairen werden echter in de rol van de SMD geplaatst vanwege chirurgische en orthopedische aandoeningen (in 1995 b.v. ongeveer 40%). Ongeveer 25% van de aandoeningen hadden te maken met psychische klachten.

WORDT VERVOLGD

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



DEEL XIII

05-05-1948 NACHTELIJKE VAART DOOR STRAAT SOENDA

Hr. Ms. Kortenaer komt aan in Tandjong Priok

17-07-1948 - Zutphensch dagblad voor Achterhoek en Veluwezoom

Hr. Ms. torpedojager Kortenaer voer langs Sumatra's westkust, ter voltooiing van het laatste traject dat het schip nog scheidde van Nederlands-Indië. Er waren géén sterren en het was niét warm. Het was echt kentering-weer, dat zich manifesteerde door regenbuien en later op de avond en de gehele nacht door felle bliksemflitsen die de zee en de nabije kust in vurige gloed zetten. Even tegen middernacht ontstond een spookachtig schijnsel op de bliksemafleider: het was het St. Elmvuur, een ontlading tengevolge van een door electriciteit overladen atmosfeer. Gedurende geruime tijd bleef dit merkwaardige beeld zichtbaar.

Tegen de nacht werd Straat Soenda bereikt. Dit is een vrij lastig vaarwater met talrijke er zich in bevindende eilanden en eilandjes. Uur na uur werd dan ook op de brug gewerkt met de radar en de asdic, doch zonder veel „pijn” leidde commandant Van Adrichem Boogaerd, die gedurende deze gehele laatste vaart op de brug bleef evenals 1ste officier Van Grondelle, de Kortenaer naar

veiliger oorden. Veiliger ja, want op geen enkel van deze eilanden ziet men, hoewel ze bewoond zijn, ook maar een enkel licht, een enkel baken. Roetzwart zijn de eilanden in de nacht, stuk voor stuk gevaarlijke „keistenen" in de koers van passerende schepen.

Eindelijk passeerde ook de Kortenaer een schip; de „Grote Beer", teruggaande naar Holland, afgeladen met jongens van het leger die gaan demobiliseren. Een hartelijke groet werd gewisseld, daarna verzwolg de donkere tropennacht al spoedig de lichten van beide schepen.

De Krakatau was zichtbaar, doch alleen als een vage schim op de achtergrond. Er was geen vuur, er was geen gloed. Er was alleen maar een bultig rotsmassief, half verborgen achter regenflarden. Zo verging deze laatste nacht de nacht die wij goeddeels op de brug meemaakten. Soms waren daar ineens scholen dolfijnen, die voor de boeg uitsprongen. Nu niet, zoals overdag in het tintelende zonlicht, hel gekleurd, maar grauwe vissen, die nauwelijks hoorbaar door de deining wentelden.

Vliegende vissen scheerden over het water, aan beide flanken van de Kortenaer en soms was daar een nachtvogel, even gevangen in de stralen der navigatielichten. Dan was het alsof die vogels opgezogen werden in het licht, een moment bleef hij hangen, om daarna pijlsnel weg te schieten, in de richting van het nabije land.

Toen de zon doorbrak was de Kortenaer omringd door eilanden. Kleine eilanden, grote eilanden en eilanden die niets meer waren dan een begroeide keisteen, midden in volle zee. Wélk een verschil met de eilanden van Afrika! Daar barre klippen, hier altijd dichtbegroeide stukken land, met wuivende cocospalmen en met de eerste kamponghuisjes, gebouwd langs de stille stranden. Er hing een wondere zoet-weeë geur in de morgen. De geuren van het land, van de palmen, de vegetatie en de kampongs. Indië lag voor ons vlakbij, grijpbaar haast!

En dan vaart Hr. Ms. torpedojager Kortenaer het eilandje Edam langs en voor ons ligt een brede strook land: Java. En op die strook staan huizen, loodsen, vemen. Er liggen ook schepen, tientallen. Dat is de haven van Tandjong Priok. En daar moeten we zijn.

Het land komt naderbij, prauwen scheren langs ons, boomstronken drijven voorbij en van de wal af komt een snelle motorboot van de Marine aanjagen.

Voor in de haven ligt een groot wrak. En dat wrak is niet het enige bewijs dat hier, in deze haven, iets gebeurd is, dat nauwelijks enkele jaren achter ons ligt. We varen de haven in, en dan is er plotseling een groot schip, de *Kota Baroe* van de Rotterdamse Lloyd en daarop ziet het zwart van de jongens van het leger, die net even voor ons aankwamen. Honderden handen worden gezwaaid en over en weer klinken de groeten.

En dan wacht ons een schitterende verrassing, want op het dek van dat schip staat de Marinierskapel der Koninklijke Marine opgesteld, en het korps speelt een mars, zo pittig, zo daverend enthousiast, dat het een lieve lust is ernaar te luisteren. Het klinkt ontroerend Hollands!

Langzaam drijft de Kortenaer naar de steiger. Zó langzaam, dat je zou denken dat dit goede zeeschip eindelijk moe geworden was.

En daarna komt de grote drukte over het schip, die kenmerkend is voor iedere aankomst van ieder schip uit Holland. Het is warm en nog warmer omdat iedereen zich druk maakt. Alleen de Kortenaer ligt rustig aan de trossen, even uitblazend van die duizenden en duizenden mijlen die ze zojuist afgeploegd heeft.

Tandjong Priok ... wat kaal, nogal heet blakerend in felle zonneschijn. Droog en grauw. Indische jongens lopen en zitten op de kade, en kijken belangstellend naar dit grijze oorlogsschip, met die helderrood-wit-blauwe vlag achterop.

De Kortenaer heeft zijn doel bereikt. Of nee, dat is onjuist. Het schip blijft slechts twee dagen liggen. Overmorgen zal de Commandant Zeemacht Nederlands-Indië, vice-admiraal Pinke, schip en bemanning inspecteren en na de middag van diezelfde dag vertrekt de jager naar Soerabaja, de voorlopige basis. En als er die dag op de Kortenaer wordt losgegooid, voor en achter, dan zullen er 200 mannen min één aanwezig zijn. Die éne, die niet meegaat, is schrijver dezes en hij weet maar weinig dingen die hem méér aan het hart gaan.

Hoewel er gereede hoop is dat hij dit goede schip, Hr. Ms. Kortenaer, in de komende maanden opnieuw zal ontmoeten.

Goede reis Kortenaer, goede en vooral: behouden vaart!

=====



Vrijdag 11 maart 1955 Aankomst Palermo, Sicilië.

Nadat de Doorman een saluut heeft afgegeven voor het Italiaanse gouvernement, stomen de schepen de haven van Palermo binnen. Te 10.00 uur meren zij af langs de haaks op de boulevard liggende steigers.

Op de achtermiddag legt de smaldeelcommandant een krans bij het monument van de onbekende soldaat.

Door de consul worden een viertal bustochten aangeboden. Voorts wordt een voetbalwedstrijd gespeeld tegen een elftal van de lokale club "Palermo Juniores", welke wedstrijd, mede als gevolg van het door de Italianen toegepaste "cannacio", verloren wordt!

Door het gouvernement van Sicilië worden op drie avonden kaarten aangeboden voor het circus "Apollo" en wel per avond 75! Daarvoor

is grote belangstelling van de zijde der opvarenden.

Sicilië is het eiland waar Michiel de Ruyter door de Franse vloot werd verslagen en het leven verloor op 29 april 1676.

In tegenstelling tot Malta is hier de aanblik bijzonder fraai. Door de eeuwen heen is de schoonheid van dit eiland bezongen.

Maandag 14 maart 1955 Vertrek Palermo.

Op de voormiddag verlaat het smaldeel Palermo en stoomt op naar de Golf van Gabes, ten zuidwesten van Malta bij Tunesie. Daar wordt de komende week intensief geoefend met de Britse, Franse en Portugese eenheden onder wakend oog van prins Philip, die aan boord van de Britannia enkele oefeningen gadeslaat.

Zaterdag 26 maart 1955 Aankomst Gibraltar.

Nadat het vlaggeschip een saluut heeft afgegeven voor het Britse gouvernement, gevolgd door een saluut voor de Commander in Chief Home Fleet, loopt het smaldeel op de voormiddag de haven van de Britse kroonkolonie binnen. De zeewacht wordt vervangen door reewacht. Dat wil

zeggen één dag wacht twee dagen vrij. Dat "vrij" moet niet al te letterlijk worden opgenomen, want ook nu gaan de dagelijkse werkzaamheden gewoon door en slaat dat "vrij" op de tijd daarna! Dus kan er na vastwerken in Gibraltar worden gepassagierd voor diegenen die geen wacht hebben.

Bovendien staan er, zoals gebruikelijk, enige sportontmoetingen op het programma.

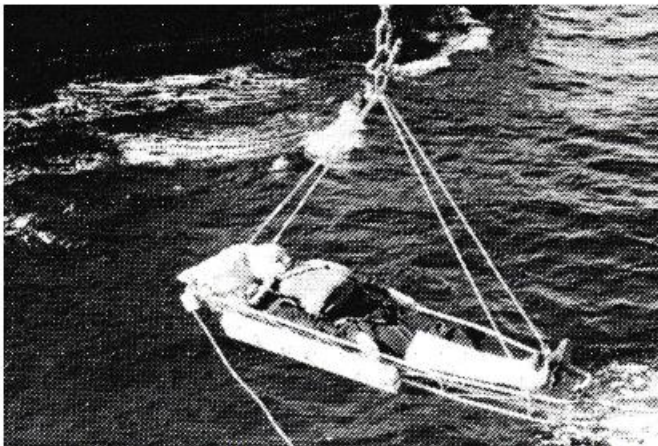
Maandag 28 maart 1955 Vertrek Gibraltar.

Nadat de laatste billijke inkopen aan boord zijn gebracht, verlaat het smaldeel op de achter-middag Gibraltar.

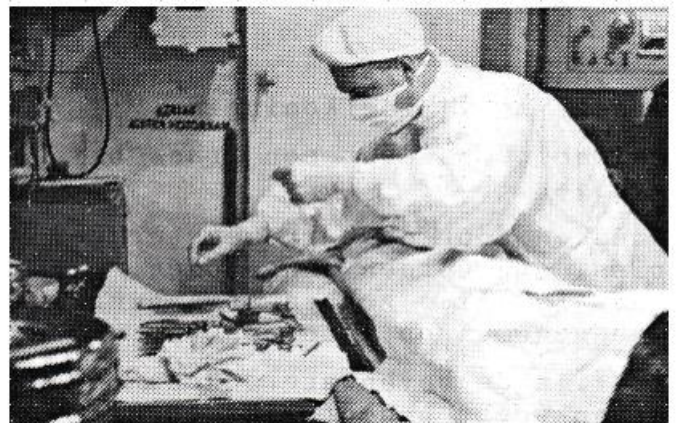


De VLAM gaat naar de Van Ewijk de VLOP aflossen. Straat van Gibraltar. Maart 1955.

Langs de Spaanse en Portugese zuidkust stomen de schepen de Atlantische Oceaan in. Hier vindt het tweede deel van de oefening plaats waaraan naast de Britse vloot, opnieuw eenheden uit Frankrijk en Portugal deelnemen. Na het beëindigen van de oefeningen laat het smaldeel het internationale vlootverband los en gaat in opmars naar Nederland.



Een pseudo- patiënt gaat met m.b.v. het wippertuig over van De Zeeuw naar de Van Ewijk. Middellandse Zee maart '55.



Oefening of werkelijkheid ? Ziekenboeg De Zeeuw. Maart 1955.

Vrijdag 2 april 1955 Aankomst Den Helder.

De Zeeuw, haar zusterschip Van Ewijk en de beide torpedobootjagers lopen op de voormiddag de haven van Den Helder binnen. De schepen zullen gereedgemaakt gaan worden voor de volgende oefenreis die nog deze maand zal aanvangen!



Maandag 25 april 1955 Vertrek Den Helder.

Op de voormiddag vertrekken de torpedobootjagers en de fregatten weer naar zee en maken daar rendez-vous met de Doorman en de Walrus. De Zwaardvis is inmiddels aan het smaldeel onttrokken.

Er zal de komende dagen geoefend gaan worden met schepen van de Noorse marine. Deze bilaterale oefening wordt, onder slechte weersomstandigheden, gehouden onder de naam "Samba".

Vrijdag 29 april 1955 Aankomst Kopenhagen.

Het verband stoomt via het Skagerrak en het Kattegat de Sont in en loopt vervolgens de haven van de Deense hoofdstad binnen. Er wordt – haast traditioneel - afgemeerd langs de Langelinienkaj .

De Nederlandse kolonie in Kopenhagen regelt goed verzorgde bustochten en vrijkaarten voor een speedway-race, waaraan ook Nederlandse renners deelnemen.

Verder zijn er excursies naar de bierbrouwerijen Carlsberg en Tuborg en verspreiden de opvarenden van het smaldeel zich over de alles biedende stad.

Zaterdag 30 april wordt "van top gevlagd" en gepavoiseerd ter gelegenheid van de verjaardag van H.M. de Koningin.

Zondagmiddag legt de smaldeelcommandant een krans bij het oorlogsmonument Mindelungen Ryvangen.

Maandag worden 150 opvarenden door de burgemeester ten stadhuize ontvangen waarbij verfrissingen worden aangeboden.

Vele Nederlandse en Deense families hebben bemanningsleden te hunnen huize ontvangen en meegenomen op autotochten.

Gedurende het weekeinde zijn de bovenwaterschepen opengesteld voor het publiek en daarvan wordt behoorlijk gebruik gemaakt.

Dinsdag 3 mei 1955 Vertrek Kopenhagen.

Na het ontmeren op de voormiddag stoomt het smaldeel de Sont uit en koerst, al oefenend, naar de zuidkust van Noorwegen. Voor een korte bespreking over de oefening "Samba" gaan de Noorse en Nederlandse schepen op woensdag 4 mei bij Kristiansand ten anker. Dezelfde dag nog vertrekken zij weer naar zee en zetten de oefening in de Noordzee voort.

Zaterdag 7 mei 1955 Aankomst Bergen, Noorwegen.

Alle aan de oefening "Samba" deelnemende schepen lopen op de voormiddag de haven van Bergen binnen. De Nederlandse schepen meren af langs de voor hen gereserveerde steigers, aan de Festingskai.

Bergen is de tweede stad van Noorwegen en een belangrijke haven. Het was tot 1300 hoofdstad van Noorwegen en bezit fotogenieke koopmanshuizen aan de Hanzekai.

Gedurende het verblijf in Bergen worden twee bustochten in de omgeving gemaakt door totaal 250 opvarenden van het smaldeel.

Alle bioscopen stellen op zaterdag- en zondagavond de eerste avondvoorstelling kosteloos open voor bemanningsleden in uniform terwijl een 200-tal toegangskarten wordt ontvangen voor een dansavond in de "Turn och Vikinghallen".

Tenslotte worden onderlinge voetbalwedstrijden gespeeld op, door de Noorse marine beschikbaar gestelde, voetbalvelden.

Maandag 9 mei 1955 Vertrek Bergen.

Op de voormiddag vertrekken de schepen van het Noors-Nederlandse verband weer naar zee en koersen om de zuid.

De 11e mei wordt de oefening "Samba" beëindigd en stoomt smaldeel 5 naar Nederland.

Vrijdag 13 mei 1955 Aankomst Amsterdam.

Nadat De Zeeuw in IJmuiden geschut is, vaart het met de andere schepen van het smaldeel, onder grote belangstelling van mensen die op de rechteroever met de schepen meefietsen, door het Noordzeekanaal naar Amsterdam.

De oorlogsbodems gaan deelnemen aan de Vlootweek Amsterdam die tot 19 mei zal plaatsvinden. De Zeeuw gaat in het IJ op stroom voor anker. Het bezoek aan boord moet daarom over water geschieden op twee door de gemeente Amsterdam gratis beschikbaar gestelde tramboten en enig materiaal van de kleine vaartuigendienst van de Koninklijke marine.



Demonstratie geschutsopstellingen aan boord van De Zeeuw tijdens de Vlootweek Amsterdam 13 -19 mei 1955

De propaganda voor deze maritieme manifestatie is verzorgd door de VVV Amsterdam, in samenwerking met de CZMNED.

Reddingsdemonstraties op het IJ door een helikopter van de MLD trekken bijzonder veel belangstelling. Ook roei-exercities door een tiental sloepen van het Marine Opleidingskamp Hilversum, uitgevoerd langs de vloot en 's avonds door de grachten, zijn een succes! Het aantal bezoekers, dat aan boord van de schepen is geweest, kan worden gesteld op circa 45.000.

Over het algemeen verloopt de vlootshow in een uitstekende sfeer waarbij in zekere zin sprake is van een toenaderingsfeest tussen de burgers en de marine.

Voor de Jannen is de Vlootweek een tamelijk kostbare zaak, want Amsterdam is een fantastische "stap stad" !

Vrijdag 20 mei 1955 Vertrek Amsterdam.

Op de voormiddag stomen de schepen het Noordzeekanaal uit en kiezen, na geschut te zijn, zee. Vervolgens wordt koers gezet naar de thuishavens.

Vrijdag 20 mei 1955 Aankomst Den Helder.

Op de achtermiddag lopen de torpedootjagers en de fregatten de haven van Den Helder binnen en meren af op de hun aangewezen ligplaatsen .

De Zeeuw wordt door de bemanning flink onder handen genomen; overal komen bordjes te hangen met de teksten : "Tjet baroe" en "NADT!".

Er wordt olie en victualie geladen, kortom het schip wordt in optimale staat gebracht voor de volgende oefenreis.



Smaldeel 5 SDLCDT CDR S. den Boeft.

torpedootjagers	Hr.Ms. Evertsen(vlaggeschip)en Kortenaer .
fregatten	Hr.Ms. De Zeeuw en Van Ewijk.
onderzeeboten	Hr.Ms. Walrus en Zwaardvis.

Maandag 20 juni 1955 Vertrek Den Helder.

De bovenwaterschepen verlaten Den Helder en maken op zee contact met de onderzeeboten. Onder het houden van oefeningen wordt opgestoomd naar de Schotse wateren.

Op de platvoet van de 22e komt het smaldeel ten anker in Dornoch Firth in het noordoosten van Schotland. Gedurende de komende dagen wordt overdag geoefend terwijl de donkere wachten, ten anker liggend, worden doorgebracht in Dornoch Firth.

Op de voormiddag van de 24e stomen De Zeeuw en de Van Ewijck naar Invergordon, terwijl de overige schepen het oefenprogramma voortzetten. De 25e juni stomen laatstgenoemde schepen eveneens op naar Invergordon.

Vrijdag 24 juni 1955 Aankomst Invergordon.

Beide fregatten lopen om 11.00 uur de haven van Invergordon binnen en meren af.

Zaterdagavond wordt een dansavond georganiseerd door de Y.M.C.A. waar korporaals en manschappen tegen een lage intreprijs toegang hebben.

Op zondag is een kerkgebouw van de Church of Scotland afgestaan aan het smaldeel voor het houden van een protestante kerkdienst. Een rooms Katholieke dienst wordt aan boord van HMS Theseus gehouden. 's Middags worden twee bustochten gemaakt en speelt het smaldeelelftal een voetbalwedstrijd tegen een elftal van HMS Theseus en verliest!

Maandag 27 juni 1955 Vertrek Invergordon.

Het smaldeel stoomt op de voormiddag naar zee en vervolgd de oefeningen. De donkere wachten worden wederom, voor anker liggend, doorgebracht in Dornoch Firth.

De 29e en 30e juni wordt, onder het houden van oefeningen opgestoomd naar Denemarken.

Vrijdag 1 juli 1955 Aankomst Frederikshavn, Jutland.

Op de achtermiddag loopt het smaldeel Frederikshavn binnen en meert in de haven af. Daarin bevinden zich vooral veerboten naar Noorwegen en Zweden, maar toch ook vele vissers-scheepjes. Bovendien is er in dit langgerekte stadje aan het Kattegat nog scheepbouw en machine- en levensmiddelenindustrie.

De hoofdader van Frederikshavn wordt gevormd door Danmarksgade en de Sendergade, bij elkaar ruim twee kilometer lang. Frederikshavn mag dan een provincieplaats zijn, een dooie boel is het er zeker niet. Tot diep in de nacht is er een uitbundig uitgangsleven.

Zondagmiddag wint het smaldeelelftal een voetbalwedstrijd tegen een plaatselijke club. Voorts is er ruime gelegenheid voor onderlinge wedstrijden.

Zondagavond wordt een dansfeest gegeven voor alle opvarenden van het smaldeel, aangeboden door het gemeentebestuur en de Society of Old Sailors.

Maandag 4 juli 1955 Vertrek Frederikshavn.

Op de voormiddag ontmeert het smaldeel en stoomt via het Skagerrak de Noordzee in om daar deel te nemen aan de NAVO-oefening "Long Swell".

WORDT VERVOLGD

november 1947

EEN AFDELING MARINIERS WORDT OPGEHEVEN

Bij beschikking van de Minister van Marine werd bepaald dat de afdeling Mariniers te Tilburg op 1 October 1947 wordt opgeheven.

Deze mededeling werd aan het personeel gedaan op 16 Augustus 1947.

Een goede inrichting ontvalt hier de Koninklijke Marine, doch vooral het Korps Mariniers. Ik wil even memoreren op welke wijze deze Afdeling tot stand kwam.

Direct na de bevrijding van het Zuidelijk deel van ons land kwamen velen, waaronder oud beroepspersoneel behorende tot het Korps Mariniers, over naar Schotland, waar zij in Helensburgh medisch werden onderzocht en zo nodig werden doorgezonden naar Amerika, om aldaar de laatste nieuwe snuffjes van de oorlogvoering te leren. Zij werden daarbij vergezeld van een groot aantal oorlogsvrijwilligers en transporten van 800 tot 1200 man waren geen zeldzaamheid.

Toen ons gehele land bevrijd was, moest worden omgezien naar een geschikte plaats in .Nederland en zo werd op 1 Augustus 1945 deze mooie en ruime kazerne met uitgebreid oefenterrein in dienst gesteld als „Depot Korps Mariniers”.

Hoevelen zijn er hier niet door „de molen” gegaan. Vanaf het begin tot omstreeks Januari 1946 varieerde het aantal geplaatsten van 1500—2400 man. Tentenkampen verrezen als paddestoelen uit de grond, doch velen moesten nog met onbepaald verlof huiswaarts worden gezonden. Later liep de sterkte belangrijk terug en kwam men in Mei /Juni 1946 tot 1000 man.

Daarna kreeg ook het D.K.M. militie- opleidingen te verwerken. Drie divisies in opleiding en daarna naar de Oost. Uit verschillende brieven heb ik vernomen dat ook deze mensen een goede tijd in Tilburg hebben gehad.

10 September 1947 in de vroege morgenuren vertrokken de laatste 3 peletons naar N.I. en kon worden overgegaan tot de uiteindelijke afgifte van goederen, welke niet van onbelangrijke aard was.

Het „Depót Korps Mariniers” werd echter ook nog eens gewijzigd in „Afdeling Mariniers Tilburg” en het Depót gevestigd te Rotterdam.

Ik zal geen namen noemen van hen die hun beste krachten gaven opdat de Afdeling Tilburg niet alleen aldaar, doch ook in andere plaatsen, ja zelfs in het schone Insulinde een goede naam had. Indien ik namen zou gaan noemen, zou ik er wellicht meerdere vergeten. Naar ik echter meen te weten, is er door allen steeds hard gewerkt, zowel door het personeel van de zogenaamde vaste bemanning, als door personeel geplaatst bij opleidingen.

Een goede geest viel er steeds te bespeuren; de omgang met de burgerij was over het algemeen goed, terwijl de Stafmuziek een graag geziene gast was.

Bij de uitdienststelling op 30 September 1947 werd een en ander door de laatste Commandant, de Majoor der Mariniers W. A. van Heuven, gereleveerd en deze dankte in het bijzonder het Gemeentebestuur van Tilburg voor de gastvrijheid, welke werd ondervonden.

De Burgemeester- van -Tilburg sprak daarna zijn dank uit voor het gesprokene en memoreerde voorts de correctheid van passagiers en de omgang van de bemanning van de Afdeling met de ingezetenen.

De Stafmuziek liet pittige muziek horen en sloot de avond met een taptoe, welke door vele autoriteiten en ingezetenen werd bij gewoond.

Allen die geplaatst zijn geweest te Tilburg kunnen terugzien op een prettige tijd en velen van hen zullen het betreuren dat deze Afdeling aan het Korps Mariniers moest ontvallen.

Tilburg, exit.

=====

Joop Luining in SMD Leiden



Ook ik , heb een tijd doorgebracht bij de SOC.MED, DIENST in Leiden.

Ik had voordat ik moest opkomen een zwaar auto-ongeluk gehad. Daar was ik niet goed van hersteld. Toch naar het MOK. waar ik mij regelmatig liet uitvallen.

Na de gedeeltelijke 1e militaire vorming , werd ik overgeplaatst naar de S.M.D in Leiden. Daar heb ik een leuke tijd gehad.

De fysiotherapeut deed er alles aan om mij weer 100% marineman te maken. Voor de rest allerlei werkzaamheden .Vooral schoonmaken van de slaapzalen bemanning en onderofficieren .

De functie ,, Hofmeester en zeuntje ,, waren voor mij weggelegd. ook brandalarm oefeningen bij het Galgewater kwamen regelmatig op het programma, en niet te vergeten wachtlopen [zitten in het wachthuisje bij de poort.]

Wij hielden van stappen, Herman Pera en ik . Dus s' avonds de poort uit en de hort op. Kroegjes her en der werden bezocht.

Op een avond of nacht, op weg naar de SMD, stond er een deur open aan de straat waar we moesten zijn, we waggelden naar binnen, de bewoner begon te schreeuwen en wij maakten rechtsomkeert. We meldten ons bij de wacht, waren te laat binnen, dus rapportje.

Ik lag nog maar net op mijn tnatpatje, toen de 2 marechaussees naast mijn bedje stonden.

„Huisvredebreuk werd er gebruld,, meekomen was het bevel,, en samen met mijn maat naar het bewuste huis. We probeerden het uit te leggen, dat lukte niet .„We komen morgen excuus aanbieden ,, We konden gaan van de marechaussees.

En de volgende dag nederig excuus aangeboden. Op een zondag, we mochten de poort niet uit wegens licht arrest, vroeg een marinier die aan z'n jeep zat te prutsen, het was 1 van de MP die daar een post hadden, of iemand een koprol durfde te maken uit de rijdende jeep.

Pera, ik doe het wel effe. Na enige keren brak hij zijn sleutelbeen, hij in de ambulance naar het ziekenhuis, ik ging mee. Bij de poort ,, Luining er uit ,, weg was mijn uitje. ik had immers licht arrest.

Donderdags s' avonds was het open huis in de kantine, er kwamen dan ook wel dames . Dat noemden we ,,slettebal,,

Er was ook een dikke bootsman, die voor sinterklaas wou spelen. Hij moest te paard en dat ging niet helemaal goed. Hij moest in het zadel geholpen worden, een paar jongen hielpen hem, hij kreeg een flinke zet en vloog over het paard met een smak op de grond.

Hij werd licht gewond afgevoerd.

Dit was een stukje uit een ver verleden 1956. Ik tekende in die tijd ook al, hierbij een schets van de kantine .

Vriendelijke groeten , Joop Luining



Zomervakantie 2017 deel 1

Voor 2017 zijn de plannen weer om richting Engeland te varen. Nu willen we, zodra de gelegenheid zich voor doet, vanuit IJmuiden oversteken naar Lowestoft. Zo hebben we meer tijd beschikbaar om de Engelse Oostkust af te zakken en misschien zelfs naar Londen te gaan. Woensdag 5 juli is de vertrekdag uit Ketelhaven. Met 4 bagagewagens worden de spullen aan boord gebracht en door de dames op hun plek gezet. Om 10 uur vertrekken we en om 11:40 passeren we de Ketelbrug, op weg naar IJmuiden.



W



We passeren zonder last van waterplanten het Markermeer en gaan onder de Schellingwoude brug door de Oranje sluis in. Als we de sluis uitvaren kunnen we geen snelheid maken en trilt de boot behoorlijk. We begrijpen in eerste instantie niet wat de oorzaak is en varen de Amsterdam Marina binnen. We testen de motor onbelast en dat lijkt goed. Dan maar toch de schroef controleren. Op dat moment zien we een boot liggen, waar

jongelui aan het zwemmen zijn. We vragen om hulp en een van de jongens zwemt naar ons toe en duikt naar de schroef. Hij komt boven water met een arm vol waterplanten, die tussen de bladen van de klapschroef zaten. Hierdoor wilde die niet meer goed openklappen. Blijkbaar heeft in de sluis iemand dit zootje achtergelaten en hebben wij het daar opgepikt. Helemaal blij gaan we weer op weg naar IJmuiden, waar we om 21:30 uur aankomen.

De volgende dag bekijken we de weersvoorzichten en die lijken gunstig, de wind komt uit noordelijke richtingen en heeft kracht 4 Bft. Wel worden er onderweg wat buien verwacht, waar mogelijk wat onweer in kan zitten. We vertrekken om 10:00 uur richting het westen. De wind is eerst niet sterk en we houden de motor erbij. De Engelse gastenvlag (Red Ensign) gaat in de stuurboord stag en we genieten van het mooie weer.



Tegen de avond, als we de shipping lane voorspoedig gepasseerd zijn, komen de eerste buien aan. Later die avond begint het enorm te onweren. Overal waar je keek kwamen felle bliksemflitsen naar beneden. Niet die met veel vertakkingen, maar rechte krachtige flitsen. Af en toe gaat er zelfs een vanuit het water omhoog naar de wolken. We voelen ons niet al te prettig, maar moeten verder. De dames zitten binnen en aan dek vermijden we het aanraken van metalen delen. Door wat koerswijzigingen weten we de meeste buien te vermijden, maar we krijgen er toch twee recht over ons heen, gelukkig



zonder bliksem. Wel komen er bakken water uit.

Toch maken we een voorspoedige oversteek en na 17 uur varen komen we om 03:15 aan in Lowestoft.



De volgende ochtend is het weer een strak blauwe lucht en genieten we van het schitterende gebouw van de Royal Yacht Club, waar we een echt Engels ontbijt nemen, compleet met "Black Pudding" (gebakken bloedworst). Binnen is alles nog zoals vroeger, met een urinoir dat zo het museum in kan. Als Engelse burens vragen waar we vandaan komen en we vertellen die nacht uit Nederland te zijn gekomen, horen we een hoofdschuddend "Mad Duchtmen". Op een terras genieten we van een heerlijke Guinness. Na de oversteek lassen we een rustdag in en bekijken de gerenoveerde boulevard.

Die dag gebruiken we ook om de vlotter van de brandstoftank te vervangen. De oude is vervuild en geeft alleen maar "bijna leeg" aan. De VDO buisvlotter is van het type 5-gats en heeft een lengte van 31cm. Hij is voor vertrek geleverd door Arjan Kroezen. De vervanging gaat simpel en bij het testen geeft de meter precies aan wat we hadden berekend met 2,5 ltr. per draai uur. Weer een klus geklaard.



Gedwongen door het tij op de Noordzee vertrekken we de volgende morgen om kwart over vijf, op weg naar Harwich en de Orwell river. We hebben het grootste deel van de tocht de stroom mee tot wel 2 knopen.

De wind is een beetje ongunstig uit het Z, met 5 Bft kunnen we hele stukken zeilen, maar de motor wordt toch vaak gebruikt om tussen de zandbanken door te komen. We komen rond een uur of twaalf aan bij de Deane boei bij Harwich. Voor de wind varen we rustig de Orwell op. Het is zondag en er wordt druk gezeild op de rivier.

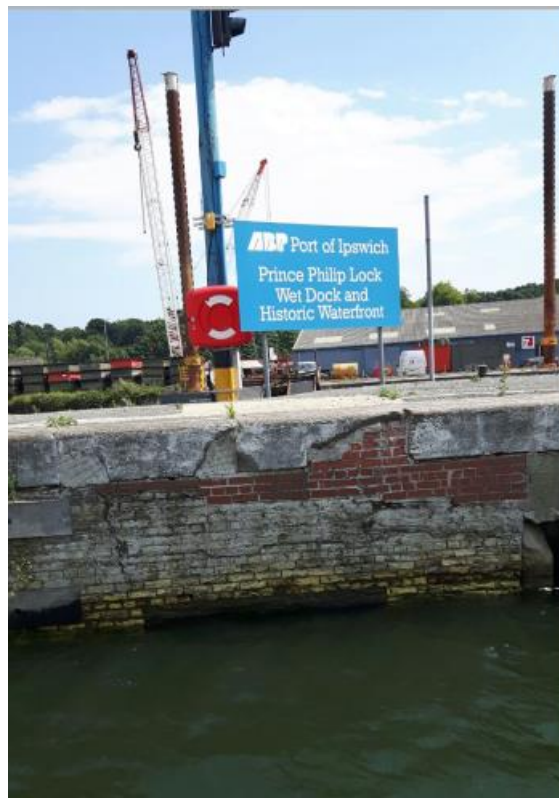
Het gaat zo lekker, dat we de Suffolk haven voorbij varen en genieten van de omgeving. Met een gangetje van zo'n 5 knopen glijden we voor de wind het water over. We passeren de beroemde Pin Mill, maar gaan nog verder. Ipswich ligt voor ons en we reserveren een plekje in de Neptune Marina. We gaan onder de 25 m hoge brug door. De sluis naar het Wet Dock staat door hoog water open en we kunnen zo naar binnen. Om 13:30 liggen we aan een plek aan de boulevard, waar het gezellig druk is.

De volgende morgen genieten we weer van een Engels ontbijt aan de boulevard, vlak bij de boot. Dat is overigens niet echt goedkoop. We zijn met z'n vieren 47 pond kwijt, dat is € 57,-

Het centrum van Ipswich zit vol met Harry Potter straatjes. We kijken onze ogen uit. Vooral de snoepwinkel is heel bijzonder. We kopen er een zakje Whisky Fudge en een zakje Nogat.

De lokale brouwerij heeft ook een terras, dat gunstige openingstijden heeft: "Noon till Late".

We barbequen op de steiger voor het eerst met de speciale Cobb BBQ, gestookt met Cobblestones. Even



aansteken, drie minuten wachten en klaar is kees. De onderkant blijft gewoon koud en zo kan hij zelfs aan boord gebruikt worden. De zelfgemaakte hamburgers kunnen er op. Wat een uitvinding!

Het weer is zo mooi dat we ook hier een extra dag inlassen. De bedoeling was om naar Londen te gaan en in St. Katherin dock onder de Tower Bridge te liggen. We bespreken de diverse mogelijkheden voor de rest van de reis. Willen we alsmaar varen, of een reis met wat meer pauzes tussendoor, om wat meer te bekijken. We besluiten het laatste en gaan daarom met de trein naar Londen. De jassen gaan mee, want er is regen voorspeld.



We komen uit op het Liverpoolstreet Station en het is maar een paar minuten lopen naar de Towerbridge. We gaan natuurlijk wel even kijken naar de haven, waar we dit jaar niet zullen liggen. Er was overigens plek genoeg geweest. We bekijken de Tower en St. Pauls Cathedral van buiten, want ze vragen overal zo'n 18 pond p.p. om naar

binnen te mogen.

Na wat omzwervingen komen we in de pub "The Wetherspoon" terecht. Het begint dan buiten echt te plenzen. In een prachtige antieke sfeervolle ruimte eten we een heerlijke steak en een nieuw op



de menu kaart verschenen toetje: Warm Cookie Dough sandwich with Icecream. Die Engelsen kunnen er wat van met hun toetjes. Terwijl het hoofdgerecht 456 Cal is, doet het desert 1154 Cal. De vulling met salted caramel is buitensporig lekker, maar het geheel ligt als een blok beton op de maag.

Intussen is het weer droog geworden en lopen we terug naar het station. 's Avonds op de boot aangekomen nemen we nog een glas vruchtensap. Ook hier weer mierzoet. Totdat een van ons nog

eens goed op het etiket kijkt en het blijkt dat we al 2 dagen pure siroop aan het drinken zijn. Vier maal verdunnen en de smaak is normaal.

Donderdag 17 juli gaan we weer vroeg op pad. Het tij begint iets minder tegen te zitten en om 06:00 uur maken we los in Ipswich en gaan de sluis door. Er wordt nog even gewacht op 3 andere



schepen, die zich ook hebben gemeld en dan gaan de deuren dicht. Met een vrolijk "Alright, Here we go!" gaan we een paar meter naar beneden. De Orwell river is spiegelglad en doordat het heel helder is, kunnen we mooi om ons heen kijken. Bij Felixstowe liggen de twee lichtscheperen nog steeds voor anker.

Dan gaan we op pad om de Thames Estuary over te steken. Een gebied met vele zandbanken en druk scheepvaart verkeer. Met een ZW wind kracht 2 hebben we de hele tocht de motor er bij. Bij de ronding van de kliffen van Noord Foreland krijgen we de stroom tegen, 2,5 NM. Maar het uitzicht is prachtig en dus hebben we geen haast. Het aanvaren van Ramsgate vanuit het noorden



is een makkie. Recht op de laatste boei af van de betonde geul en zo de buiten haven in. Er zijn geen in of uitgaande veerboten, dus krijgen we gelijk het groene licht en zoeken een mooi plekje achter aan een steiger van de Ramsgate Royal Harbour.



Vrijdag gaan we met een dubbeldeks bus naar de historische plaats Canterbury. De bus vertrekt aan de haven en brengt ons via smalle wegen door een prachtig landschap naar hartje stad. De lange autovrije winkelstraat heeft tal van prachtige oude panden. Het is er een drukte van jewelste. Het blijkt diploma-uitreiking te zijn van de Universteit. Er wandelen veel trotse ouders met zoon of dochter met een zwarte studentenmuts op. Allemaal sjiek gekleed en vrolijk kletsend. Op een terrasje genieten we van een heerlijke Pale Ale en de gezellige drukte om ons heen. In een zijstraat komen we een Odd Fellow Hall tegen, als Odd Fellow is het altijd leuk om dat in het buitenland tegen te komen. Helaas is het gesloten.



De schitterende kathedraal bezoeken we, het is immers zonde om daar geweest te zijn zonder er binnen te kijken. De enorme kathedraal is een geweldig mooi gebouw, met veel glas in lood en oude graven van belangrijke mensen, zoals de aartsbisschop Thomas Becket, die daar in 1170 werd vermoord. Als we laat thuiskomen halen we Fish and Chips. Een enorme gebakken schelvis en daaronder een partij van die bleke slappe Engelse frieten. We konden de kok met veel moeite wijsmaken dat we geen Vinigair over de frieten wilden. Zaterdag is een verwaaide dag in Ramsgate. We wachten op een betere gelegenheid om de terug tocht te maken. Bij Ship Shape nemen we nog één keer een Engels ontbijt en wandelen langs de kade. Ook hier is een prachtige snoepwinkel, waar we ook weer Fudge kopen. Hmmmmm.



Goodwin Knoll



Sandetti Noord

Zondag gaan we om 07:00 op weg naar de Belgische kust. We passeren de Goodwin Knoll ton en de Belgische gastvlag vervangt de Red Ensign in de stuurboord stag. Midden op het Kanaal passeren we de kardinale boei Sandetti Noord. Met de westenwind recht van achteren met een kracht 4 Bft zetten we een bulletalie om de giek op z'n plek te houden. De motor blijft met 1800 toeren rustig een beetje mee helpen om de 5 knopen te houden.

Om 16:45 komen we aan in Oostende waar we besluiten in de Koninklijke af te meren, om niet te veel tijd te verliezen met de sluis en brug naar het Mercator dok. Het is daar wel stapelen, maar toch zien we kans om stroom van te wal te krijgen.

We maken een wandeling over de boulevard waar het gezellig druk is op deze warme zondag en een flinke portie Belgische frieten maken de dag compleet.

Bron:
R.J.Bersma

Varen is fijner



dan je denkt.

WORDT
VERVOLGD

20 MIJLEN IN EEN MIJNENVELD.

De berging van het Noorse stoomschip "BETTY" door "UNCLE BEN" met de sleepboot "HUDSON"

Hoe een schilderijtje, olieverf op triplex, van de "BETTY" tot dit spannende verhaal leidde. (Uit „Het Parool". Het laatste nieuws voor Maassluis, Maasland en Rozenburg, 19-03-1946")



Foto Mslb "HUDSON" foto Teun van der Zee


Na 'n gevaarvollen en spannenden tocht van 52 uur, waarbij de geheele bemanning onafgebroken op haar post is geweest, is de motorsleepboot "Hudson" van L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst, Vrijdagmorgen in de vroege met het 2680 metende Noorsche s.s. "Betty", dat Dinsdagavond ongeveer 15 mijl van Zandvoort op een mijn liep, den Waterweg binnengelopen. Hierbij werd de Hudson geassisteerd door de sleepbooten "Hector" en "Stentor" van Bureau Wijsmuller. Nadat het schip aanvankelijk tusschen Maassluis en Vlaardingingen aan den grond gezet was, is het in den loop van den dag naar de Waalhaven gesleept en in een dok opgenomen.

In de gezellige huiskamer aan de De la Reijstraat 31 te Maassluis hadden wij gisteravond een onderhoud met den gezagvoerder van de "Hudson", kapitein B.C. Weltevreden, onder wiens commando dit moeilijke karwei was uitgevoerd. Aanwezig was ook diens stuurman, zijn zoon Piet Weltevreden. Kapitein Weltevreden vertelde, dat hij Dinsdagnacht met de "Hudson" Hoek van Holland verliet om te trachten de "Betty" te vinden. Na in vier verschillende richtingen te zijn gestoomd, en 20 mijl in een mijnenveld te hebben afgelegd, ontdekte de kapitein van de "Hudson" op 22 mijl West ten Noorden van IJmuiden den Noor. Alvorens het schip door de bemanning verlaten werd, had de gezagvoerder draadloos met kapitein Weltevreden een contract gemaakt om te trachten zijn schip alsnog te behouden, waarna de "Betty" voor anker werd gegooid. Bij aankomst ter plaatse bleek er inderdaad niemand meer aan boord te zijn en lagen de sleepboten "Hector" en "Stentor" van Wijsmuller in de nabijheid van de "Betty", eveneens voor anker.

Toen begon de strijd om het behoud van het schip, waarbij twee mijnnevagers van de Kon. Marine aanwezig waren om de nog drijvende mijnen te ruimen. Als all-round sleepbootkapitein, die in den oorlog in geallieerde kringen den bijnaam van "Uncle Ben" verwierf, en die juist dezer dagen een

schriftelijke oorkonde van den koning van Engeland voor zijn groote verdiensten, gedurende de oorlogsjaren aan de geallieerde scheepvaart bewezen, had ontvangen, overzag kapitein "Ben" terstond de situatie. "De "Betty", die geladen was met kolen, maakte niet minder dan 38 graden slagzij en zou het zeker niet lang meer uithouden. Zij bleef op haar waterdichte schotten nog drijven, maar hoelang nog." "Er moest terstond gehandeld worden" aldus Kapitein Weltevreden. De Kapitein gaat verder met zijn verhaal hoe hij het Noorsche schip geborgen heeft "Aangezien het weer voor ons niet al te slecht was, wilde ik zoo spoedig mogelijk pogingen in het werk stellen het schip uit zijn benarde positie te krijgen. De eenige mogelijkheid was, eenige opvarenden van de "Hudson" aan boord van de "BETTY" te brengen". Gezien het risico, dat hieraan verbonden was, werden vrijwilligers opgeroepen. De mannen van L. Smit & Co's Internationalen Sleepdienst bleken ook nu weer over de noodige courage te beschikken, om dit speciale werk uitte voeren. De bootsman L. Fillekes, die in den oorlog eveneens een dergelijk karwei met succes uitvoerde en daarbij ook werd onderscheiden door de Engelsche regering, werd bij gestaan door den olieman K. Bloem. Kapitein Weltevreden berekende zijn kans en stoomde met de „Hudson" zoo dicht mogelijk langs de "Betty". Op het juiste moment besprongen de beide vrijwilligers als een tijger den Noor en kwamen inderdaad aan boord van het hulpeloze en verlaten schip. Vol lof was de gezagvoerder over deze prestatie van zijn mannen. Niet alleen omdat zij hiermede een schip redden, doch tevens omdat zij iets tot stand zouden brengen, wat anderen niet konden!. Kort tevoren waren er namelijk eenige opvarenden van de "Hector" met een vlet aan boord van de "Betty" gebracht om de ankerketting door te branden. Zij waren echter weer terug aan boord gegaan om "even" een brandapparaat te gaan halen. Intusschen bewogen zich nu twee stoere mannen van Smit op dit uitgestorven schip. De slagzijde was zóó belemmerend dat zij op hun knieën naar de achterketting moesten kruipen.

DE "BETTY" LOS !!



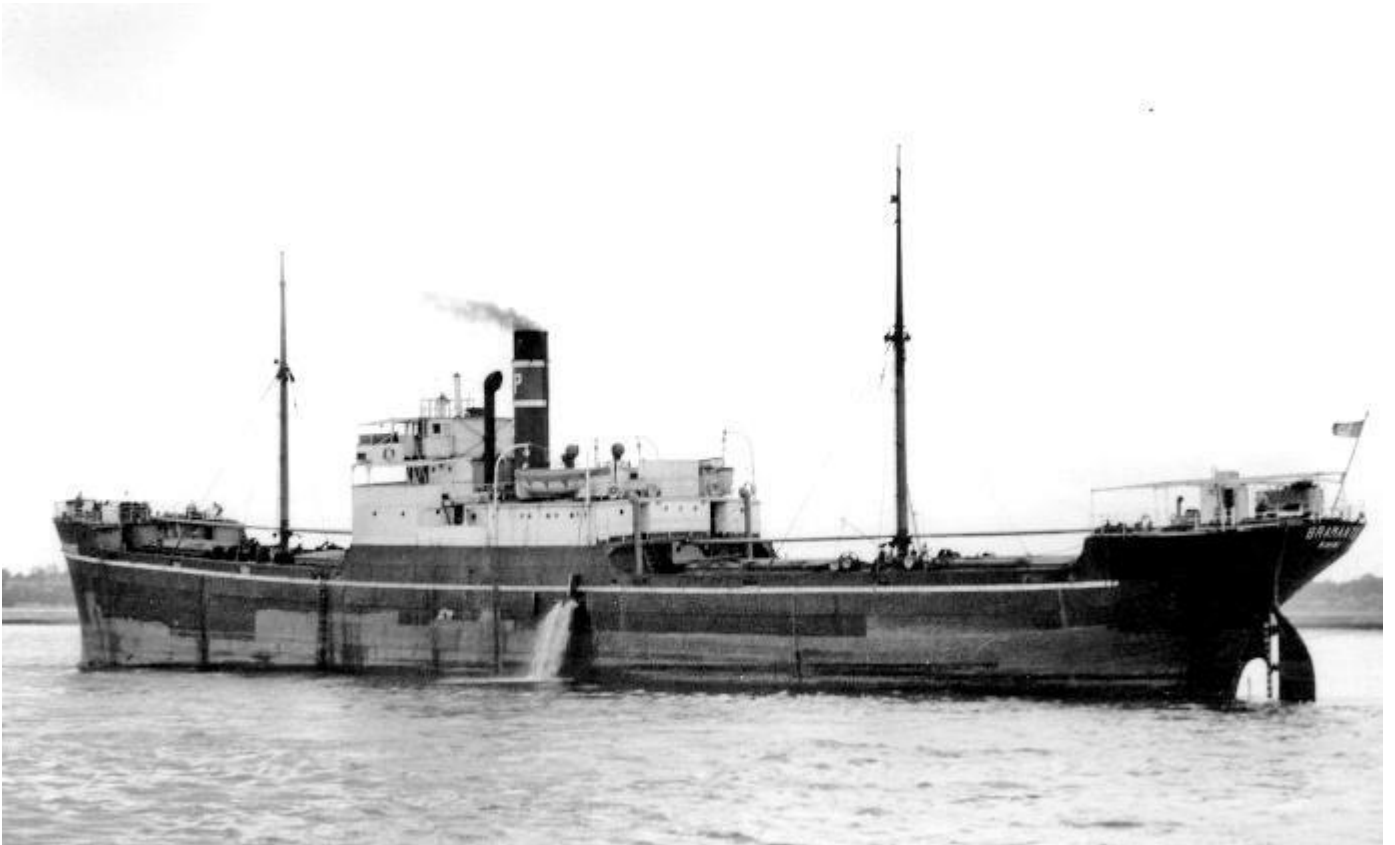
Al zittend werkten zij met bescheiden materiaal gedurende 70 minuten, alvorens de ketting was doorgezaagd en de "Betty" los van haar ankers" op drift kwam. Toen was hun werk, een verbinding tot stand te brengen zo geklaard. Zegevierend rukte de "Hudson" de "Betty" van haar ongeluksplaats. Toen deed zich het geval voor, dat de twee opvarenden, van de "Hudson" niet meer aan boord van hun eigen-schip konden komen, aangezien de sleeper geen risico meer kon nemen, teneinde niet ineen gevaarlijke positie te geraken. Kapitein Weltevreden daarentegen wilde, gezien de slagzijde van de "Betty", zijn mannen niet langer dan strikt noodzakelijk aan boord van dit schip laten, omdat zich tijdens den sleeptocht naar den Waterweg onvoorziene omstandigheden konden voordoen. Nu de „Betty" eenmaal achter de "Hudson" hing, kon zij in open zee ongehinderd gieren, terwijl de "Stentor", als stuurboot, van achteren had vastgemaakt. Bovendien had hij aan boord van zijn eigen schip de mensen dringend nodig. Hij verzocht één der mijnenvegers de beide Maassluizers van de "Betty" te halen. Prompt kwam het antwoord: "Natuurlijk, oom Ben, Maar, gezien het weer, kan ik hen niet bij je aan boord brengen. Ik breng hen naar IJmuiden". Zoo arriveerden deze menschen donderdagavond te IJmuiden; zij werden direct met een auto naar Maassluis gebracht, juist toen ze het kantoor van de Maatschappij binnen stapten, kwam het bericht door, dat het convooi inmiddels tot 3 mijl van den Waterweg genaderd was, doch ten gevolge van het gieren, de tros gebroken was en de "Betty" dreigde op drift te raken. De "Hudson" seinde om zijn twee menschen, alvorens wederom vast te kunnen maken. Toen volgde een autorit naar Hoek van Holland en daar lag het bergingsvaartuig "Meermin" gereed, om de twee opvarenden, die zoo'n belangrijk aandeel hadden in de berging van het schip, naar de "Hudson" te brengen.

SUCCESVOL EINDE

Toen de bemanning van de sleepboot wederom compleet was, bracht de "Meermin" opnieuw een tros over en stoomden de "Hudson" en de "Hector" met een verbinding van de "Stentor" aan het achterschip, naar den Waterweg, waar het convooi Vrijdagnacht arriveerde. Gezien de hachelijke situatie, waarin de "Betty" verkeerde, achtte de havenmeester van Rotterdam, die inmiddels aan boord van de "Hudson" was gekomen, het zeer gevaarlijk om naar boven te stoomen. Kapitein Weltevreden wist echter, wat hij deed en nam het risico, dat aan dergelijk sleepwerk nu eenmaal verbonden is. Hij volbracht dit uiterst moeilijke karwei tot een succesvol einde en ligt nu wederom in Hoek van Holland "klaar voor alle diensten".

MAASSLUIS, NOG EENS DE "BETTY".

Teneinde eere te geven, wien eere toekomt, willen wij niet nalaten te vermelden, dat vóór de Waterweg niet alleen de "Meermin" opnieuw een tros vast maakte, doch eerst drie man van zijn bemanning op het steeds dieper zinkende schip overzette, zoodat zooals eerst bootsman Fillekes en olieman Bloem deden, thans J.G. van der Zee, J. van der Zee en H. de Bruin het riskante werk van trossen vastmaken en aan boord van het met zware slagzij lekke schip verblijven, en dat alles in donkere nacht, hadden te verrichten. (Het laatste nieuws voor Maassluis, Maasland en Rozenburg, 22-03-1946).



SS "BETTY" Foto via Per Sundfær, skipshistorie.net).

s.s. BETTY, 9-1919 opgeleverd als KAHEI MARU door Yoshiura Shipbuilding Yard, Yoshiura, Japan aan Kabushiki Kaisa Shosho, Yokohama-Japan. 2.439 BRT, 1.456 NRT, 4.050 DWT. 9 kn. 2 ketels, de werf. 234 NHK, T 3 cyl, Takao Iron Works, Kobe.

7-10-1919 verkocht aan A/S D/S Hundvaagø, Bergen-Noorwegen, in beheer bij Henr. Østervold, herdoopt HUNDVAAGØ.

8-1-1924 verkocht aan A/S Betty, Bergen-Noorwegen, in beheer bij Johan Eliassen, Bergen, herdoopt BETTY.

1-1934 verkocht aan A/S Betty, Bergen-Noorwegen, in beheer bij Eilert Lund, Bergen.

5-1937 verkocht aan A/S Neptun, Oslo-Noorwegen, in beheer bij Martin Bruusgaard & Halfdan Bødtker-Næss Jr., Oslo.

7-1939 verkocht aan Bergens Privatbank, Bergen-Noorwegen, in beheer bij Eilert Lund, Bergen.

1940-1945 in de Noorse Home Fleet (Hjemmeflåte).

1945 verkocht aan A/S Betty, Bergen-Noorwegen (LCQW), in beheer bij Eilert Lund.

3-3-1946 vanaf Skien te Rotterdam, Waalhaven 7 geladen met fosfaat. 12-3-1946 vertrokken van Rotterdam naar Hull, om 23:00 uur ter hoogte van IJmuiden op een mijn gelopen en maakte water in de machinekamer waarna de bemanning (23) het schip verliet, 12 man gingen aan boord ging van de kotter UK-119 die ze te IJmuiden aan wal zette, de overige zijn per sloep te Antwerpen gearriveerd. Volgens de marine bevond de BETTY zich 7,5 mijl buiten de vaargeul. 13-3-1946 op de noodsignalen is de sleepboot HUDSON van Hoek van Holland naar de plaats des onheils vertrokken, de HECTOR en STENTOR van Bureau Wijsmuller stand-by, 15-3-1946 s.s. BETTY binnen op de Nieuwe Waterweg met de sleepboten HUDSON, HECTOR en STENTOR, tussen Maassluis en Vlaardingen aan de grond gezet en daarna naar de Waalhaven gebracht.

3-1946 verkocht aan Torsøes Rederi A/S, Kristiansand-Noorwegen, in beheer bij Birger Torsøe.

1946 gerepareerd bij Kristiansand Mek. Verksted, Kristiansand.

3-1950 verkocht aan Birger Torsøe et. al., Kristiansand-Noorwegen.

4-1951 verkocht aan Paolo Gennani fu Duilio, Rimini-Italië., herdoopt BRAMANTE.

10-10-1959 aanvang sloep door S.A.D.E.L., Savona, Italië. (Info: skipshistorie.net. Foto: Per Sundfær).

Met dank aan Teun van der Zee van de Scheepsfotoruilbeurs, Zeebrief

Ingezonden door Hans Reints.

Is er iemand in onze lezersgroep die kan achterhalen welke twee Mijnevegers hier actief waren ? Is er iemand die dit kan opsporen in oude geschriften ?, laat het even weten

Stuur uw reactie naar arcon46@kpnmail.nl

