

## Redactie

Arie Krijgsman

Vijverlaan 101

3319 SN Dordrecht

e-mail:

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

telefoon

tussen 10.00 en  
16.00 uur

078-7504575

[b.g.g.h.](http://b.g.g.h)

06-25160899

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

# “Ten Anker”

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



Disclaimer

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

<https://www.tenanker.com>

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

.....

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

Nummer 44 – 6e jaargang – 3 november 2023



Reisverslag Hr.Ms. van Amstel febr-mrt 1960  
Iedereen was nieuwgierig naar Savannah .  
50 jaar SMD Kon. Marine deel 10  
Indië – reportage 1947 deel 14  
Hr.Ms. de Zeeuw 1951 – 1968 deel XI  
Bill Buldozer en Barend Barbergreene  
De Soemba fikst het deel 3  
Dagboek van de Invasie  
Zomer vakantie 2017 deel 2 (slot)  
Late bekentenis  
Hulpcommies bij de douane in de haven

# JAARBOEK VAN DE KONINKLIJKE MARINE 1960

## REISVERSLAG VAN Hr. Ms. VAN AMSTEL

15 FEBRUARI – 1 MAART

SAN JUAN—SINT THOMAS

COMMANDANT: kapitein-luitenant ter zee N. J. A. C. Swellengrebel

In de middag van de 15e februari verliet Hr. Ms. Van Amstel Oranjestad (Aruba) met bestemming Puerto Rico. Op de dagwacht van 17 februari stoomde het schip de haven van San Juan binnen en meerde langs pier 2a 1 (Tender pier) van de San Juan U.S. naval base. De commandant bracht een bezoek aan de commandant Caribbean sea frontier, rear-admiral D.V. Gallery, waarna het schip wederom naar zee vertrok, teneinde op de achtermiddag met de oefeningen aan te vangen.

Een onderzeebootbestrijdingsoefening moest worden afgebroken in verband met de koelingsmoeilijkheden aan een der hoofdelektromotoren. Bij een inspectie door duikers buiten boord werd een stuk plastic weggenomen, dat in de inlaat van een der koelwatercirculatiepompen van deze motoren was gezogen.

Op 19 februari keerde het schip terug naar San Juan en meerde het weer langs de Tender pier. Gedurende het weekeinde speelde het scheepselftal enige voetbalwedstrijden. Voor de opvarenden werden enige excursies over het eiland georganiseerd.

De 22e februari pavoiseerde Hr. Ms. Van Amstel ter ere van „George Washington's birthday”. De 23e februari nam het schip wederom deel aan oefeningen buitengaats om 's avonds te meren langs de Pan American pier te San Juan. De volgende morgen vertrok het schip weder naar zee en ankerde het bij Inletra-eiland, waar de volgende dag, terwijl het schip ten anker lag, een kustbombardementsoefening werd gehouden.

De 26e februari, na beëindiging van de oefening „Springboard 1960”, stoomde het schip naar Sint Thomas, waar het op de platvoetwacht meerde langs de West Indian dock pier te Charlotte Amalie.

Nog diezelfde dag bracht de consul een bezoek aan boord. De volgende dag bracht de commandant in gezelschap van de consul een bezoek aan de gouverneur van de Virgin-eilanden, de heer J. D. Merwin. Gedurende het weekeinde werden de opvarenden enige bustochten over het eiland aangeboden.

21 februari vertrok Hr. Ms. Van Amstel weer naar de Antillen om op de 1e maart de haven van Oranjestad binnen te lopen.



Hr.Ms. Van Amstel te Curaçao. Bron: NIMH

# *Iedereen was nieuwsgierig naar Savannah*

*'Zullen we nu maar gelijk naar de 'Savannah' fietsen?' 'Lijkt me een goed idee.' Mijn vriend en dorpsgenoot Go de Jager en ik kwamen op zaterdagmorgen lachend uit de fietsenkelder van de Koningin Wilhelmina Kweekschool aan de Binnenrotte. (Het gebouw stond tussen de Meent en de Laurenskerk).*



*Aankomst van de Savannah aan de Parkkade*

We hebben het over oktober 1964.

Tot ruim half twaalf hadden we daar les van een zeer aimabele man, een professor uit Amsterdam. Ons gelach ging over zijn deftige uitspraak van de naam van de psycholoog Freud. Hij zei meestal zo iets als Fruid, dus riepen wij nu tegen elkaar:

Eet meer fruit. 'We zetten onze fietsen ergens bij het schip aan de Parkkade neer en gaan eens kijken aan boord.' Dat was duidelijk te simpel gedacht. Toen Go en ik daar aankwamen krioelde het van de mensen, zelfs enkele politieagenten moesten assisteren om de menigte in goede banen richting het schip te krijgen. Waar we onze fietsen neergezet hebben, weet ik niet meer. Het lukte uiteindelijk wel. Toen aansluiten in de rij, richting loopplank. Eenmaal aan boord, vonden we eigenlijk alles doodgewoon. Op Heijplaat hadden we zo vaak een schip bezocht dat net van de helling kwam of daarna afgebouwd werd op de werf van de RDM, zoals het ss Rotterdam, – in 1958 – en nu al weer jaren als hotelschip bij Katendrecht in de haven ligt.

**Geen stralingsgevaar** Vanwaar die overweldigende belangstelling voor dit schip? Het had al dagen daarvoor in alle kranten gestaan: het eerste atoomvrachtschip ter wereld zal onze haven aan doen! Wordt dit de toekomst van de scheepvaart? Nadrukkelijk stond er overal bij vermeld dat het VEILIG was; geen stralingsgevaar. Toen wij op onze rondleiding op het schip langs de compartimenten kwamen waar 'het atoom' zat, klopte dat inderdaad, want de bemanning zat daar rustig allerlei dingen te doen, zonder opvallende veiligheidsmaatregelen. Doordat de 'Savannah' op kernenergie voer, had het geen schoorsteen nodig, dus vanaf de Parkkade zag het schip er al apart uit. Net een pompeus groot jacht.

**Brievenbus** Vanuit New York kwam het naar Rotterdam en die eerste tocht was vooral bedoeld



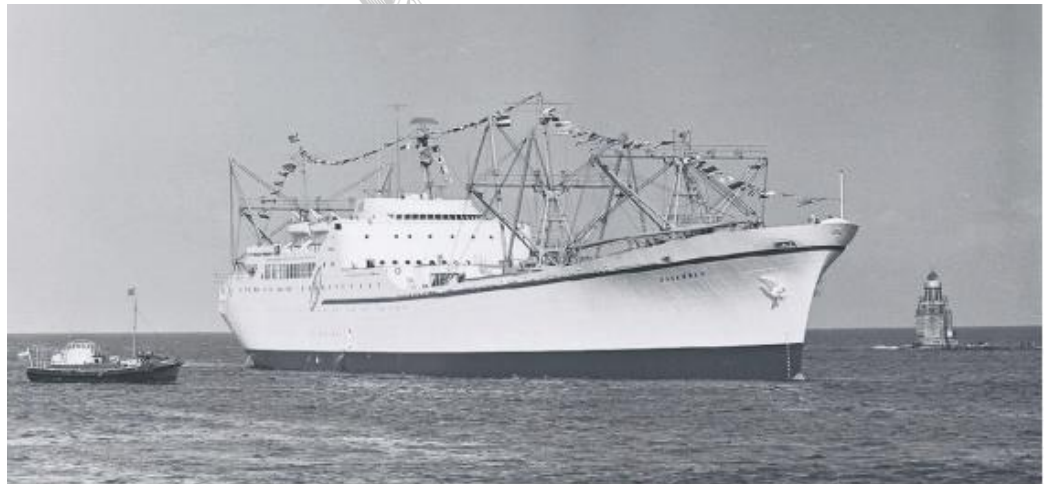
*De Savannah aan de kade.*

om deze mogelijkheid van varen te promoten. Een lading vervoerde het niet. Maar in latere jaren bleek nucleair varen met vrachtschepen niet rendabel, nu wordt het door allerlei landen alleen nog maar bij marineschepen – vooral onderzeeërs – toegepast. Ik vermoed dat de meeste bezoekers van het schip het met een lichte teleurstelling weer verlieten. Was dit nou alles? Wel interessant vond ik de briefbus waar je een speciaal stempel van het schip op je brief kreeg.

**Fiets** Eenmaal op de kade moesten we onze fietsen weer opsporen. Dat viel niet mee, als ik me herinner. Onze twee fietsen waren gegroeid tot een kluwen van

minstens twintig rijwielen er voor. Haal daar dan de jouwe maar weer uit... Uiteindelijk lukte het en fietsen we richting Schiedam bij Delfshaven. Daar moesten we wachten op onze trouwe 'Heen en Weer', die ons naar Heijplaat zou varen. Door de zaterdagdienst voeren er minder; dat werd een flinke tijd wachten, het kon niet anders. De fietsen tegen het wachtlokaal gezet, waarop nog steeds goed leesbaar de jarendertigleus stond: 'Koop Nederlandse waar, dan helpen wij elkaar'.

Dat vond iemand anders blijkbaar ook want toen Go en ik na een tijdje van het ponton terugliepen naar onze fietsen, riep Go ineens tegen mij: 'Hé, Arie, loopt die vent daar niet met jouw fiets? Het eerste dat uit mijn mond kwam was een knetterende



*De Savannah onderweg naar de Parkkade.*

vloek! Die kerel was aan het proletarisch winkelen. Hij bracht die oude reclameleus op zijn manier in de praktijk en hielp alleen zichzelf. Gelukkig kon ik toen nog een sprintje trekken. Toen ik hem ingehaald had en riep dat hij met zijn poten van m'n fiets moest afblijven en ook Go naderbij zag komen, gooide hij mijn fiets op de grond en koos, nog sneller dan wij, het hazenpad, richting de Lage Erfbrug.

**Museumschip** Uithijgend zaten we later op de veerboot, napratend over alle dingen van die ochtend en middag. Het nucleaire programma met vrachtschepen werd een mislukking. Tegenwoordig is de Savannah een museumschip dat in Baltimore in de USA ligt. Maar twee jaar later. In mei 1966. Opnieuw kwam een bepaald soort schip voor het eerst naar Rotterdam en dat vervoer werd wel een enorm succes. Het ms Fairland voer met 226 containers naar onze stad en iedereen weet wat dat voor gevolgen heeft gehad.....Tot ver in zee liggen nu de havens voor de mammoetschepen met makkelijk 22000 van die dozen aan boord.



Hoe kwam ik op dit verhaal ? Bij het opruimen van bepaalde spullen vond ik de envelop met het speciale stempel van de Savannah weer en allerlei herinneringen borrelden toen vanzelf naar boven.

Arie van der Stoep

**De Oud Rotterdammer**

*Sociaal Medische Dienst*



## 50 jaar Sociaal Medische Dienst Koninklijke Marine (10)

### De behandeling en behandelingsinzichten

In de eerste jaren van het bestaan van de SMD was de revalidatie geneeskunde nog nauwelijks ontwikkeld; dit gold overigens niet alleen voor de marine maar voor heel Nederland. De revalidatie geneeskunde kwam vooral na de tweede wereldoorlog tot ontwikkeling. In het begin van de jaren '60 werd er een 'masseur' aangetrokken voor de begeleiding van de patiënten met aandoeningen aan het houdings- en bewegingsapparaat. Men had nog geen beschikking over geavanceerde apparatuur, een groot deel van de oefentoestellen moest met eigen middelen worden gemaakt. Gelukkig beschikte de SMD indertijd over een uitgebreide technische dienst die op een creatieve manier inspeelde op de behoefte aan oefenapparatuur.

In 1968 kwamen de patiënten op het idee om als onderdeel van de revalidatie met elkaar te gaan zwemmen. Er werd een bus geregeld om de patiënten naar het Wassenaarse zwembad te vervoeren. Het zwemmen kon als een facultatieve vorm van revalidatie worden beschouwd en gebeurde toen nog niet onder leiding van een fysiotherapeut of sportinstructeur. Nu 30 jaar later is het zwemmen (tegenwoordig ook aquajoggen) een verplicht en belangrijk onderdeel van het opwerken van de patiënten die bij SMD intern zijn geplaatst.

De fysiotherapie en sport werden steeds belangrijkere onderdelen van het opwerk- programma. Het duurde tot het eind van de jaren '60 voordat er een sportinstructeur aan de bemanningslijst werd toegevoegd (de eerste was een dienstplichtige die tevens tennisleraar was).

In Leiden was geen mogelijkheid voor adequate hydrotherapie, hoewel dat indertijd als een belangrijke therapie werd beschouwd. Een doodgewone badkuip diende als vlinderbad en vier porseleinen bakken werden gebruikt als wisselbaden voor de behandeling van de ledematen. Het beoefenen van de ledematen ging in veel gevallen met gerichte arbeidstherapie. Ook in de beginperiode in Driehuis werden patiënten met pols- en vingerproblematiek door de dokter naar de 'touwbaan' verwezen; een aparte ruimte bij de SMD waar men allemansenden knoopte van touw.

Waren er in 1957 nog dagelijks 130 tot 180 patiënten bij de SMD aanwezig en was een niet onbelangrijke probleem de vraag: 'hoe houden we de patiënten zinvol bezig?', in 1998 zijn er dagelijks nog 45 tot 65 patiënten in de kazerne aanwezig. Er is in de loop van de jaren een verschuiving opgetreden en meer aandacht wordt geschonken aan de 'detachering'. Detacheren werd verwoord als: 'de patiënt wordt in het kader van zijn revalidatie ergens boven de sterkte geplaatst waar hij geleidelijk weer kan wennen aan het normale bedrijfstempo'. De detachering kan in feite worden beschouwd als voorloper van de tegenwoordige reïntegratie-activiteiten.



*Revalidatie*

Tegenwoordig worden de KM militairen alleen intern genomen, als een volwaardig dagprogramma kan worden geboden. Naast de activiteiten van fysiotherapie en sport, bestaat de mogelijkheid voor ontspanning en geestelijke ontplooiing (het volgen van cursussen/opleidingen) en wordt men ingezet (voor ieder afzonderlijk te bepalen) voor werkzaamheden t.b.v. de kazerne. Inmiddels bestaat het merendeel van de patiënten die bij de SMDKM opwerken uit mariniers, die met een individueel programma weer geschikt moeten worden gemaakt voor operationele inzet.

## **De groep Geestelijke Gezondheidszorg**

### **INLEIDING**

De geschiedenis van de SMD overziend wordt duidelijk dat het geruime tijd zou duren voordat een eerste aanzet werd gegeven tot datgene wat uiteindelijk is uitgegroeid tot de huidige Groep Geestelijke Gezondheidszorg (GGZ). De geschiedenis van de GGZ loopt dan ook zeker niet parallel aan de geschiedenis van de SMDKM. In onze tijd is het moeilijk voorstelbaar dat juist aan een onderwerp als geestelijke gezondheidszorg bij het ontstaan van de SMD zo weinig aandacht is geschonken, zeker wanneer we in het oog houden voor welke populatie het instituut oorspronkelijk bestemd was.

Na een bescheiden start is de Psycho-Diagnostische Afdeling snel uitgegroeid. Jarenlang heeft deze afdeling zonder grote veranderingen gewerkt. Vanaf de jaren '80 traden belangrijke veranderingen op in doel en werkwijze en werd er, mede door het ontstaan van het alcohol-team, een splitsing in de hulpverlening gerealiseerd. Het zou uiteindelijk tot 1995 duren voordat een nieuwe groep GGZ de algehele geestelijke gezondheidszorg binnen de SMD ging verzorgen. De eenheid in de hulpverlening was daarmee een feit en op moderne leest geschoeid heeft de geestelijke gezondheidszorg inmiddels gestalte gekregen.

## Een blik terug

Na het ontstaan van de SMD duurde het tot 1968 dat in Leiden op voordracht van psychiater Havinga 3 burgerfunctionarissen werden aangesteld als psycho-diagnostisch assistent in de rang van commies A. Het betrof 3 burgermedewerkers die oorspronkelijk werkzaam waren op de Psycho-Diagnostische Afdeling van het Marine Opkomst Centrum. Op grond van hun deskundigheid werden zij geselecteerd voor de nieuwe functie, waarin zij als assistent van de marinepsychiater werden aangesteld. De eerste stap in de ontwikkeling van de GGZ bij de SMD was hiermee gezet. De oorspronkelijke afdeling kreeg de naam Psycho-Diagnostische Afdeling (PDA) en zou jarenlang binnen de KM bekend blijven als “de PDA”, onder leiding van de in 1997 overleden heer Weidner.

De nieuwe functionarissen werden ondergebracht op de ‘Hr. Ms. Haarlemmermeer’. De accommodatie was, zelfs voor die tijd, vrij primitief te noemen. De medewerkers werkten in kamers waarin enig comfort ontbrak, ‘s Winters was het er soms ijskoud en afgezonderd van de rest van de SMD werden de werkzaamheden uitgevoerd. Het contact met de overige personeelsleden van de SMD was beperkt; de medewerkers konden geen lid van de gemeenschap worden en konden evenmin van de faciliteiten van de SMD gebruik maken. Op een campingasstel werd door de medewerkers water gekookt om zelf koffie te zetten. Het verblijf in de stad Leiden maakte echter voor velen goed wat er in ander opzicht gemist werd.

De belangrijkste taak van de psycho-diagnostisch assistenten was het verrichten van onderzoek t.b.v. de psychiater. De psychiater functioneerde als consulent en was eenmaal per week bij de SMD aanwezig om afgeronde onderzoeken te bespreken en de eindbeoordeling te maken aan de hand van een presentatie van de betrokken patiënten. Geheel in de geest van de tijd werden patiënten zeer uitgebreid gediagnostiseerd en werd omtrent iedere patiënt een lijvig rapport geschreven. Er werd in die tijd nog veelvuldig gebruik gemaakt van projectieve testmethoden, zoals de Rorschach-test, de tekentest en de vier-platentest. Menig wat ouder marineman weet zich nog steeds de afname van de “vlekkentest” te herinneren, welke afname ook bij de inkeuring plaatsvond. Bij veel onderzoeken vond tevens grafologische expertise plaats. Voor het verrichten van deze expertise was een regelnummer voor een grafoloog op de bemanningslijst gecreëerd.

Spoedig bleek de PDA aan uitbreiding toe en werden nieuwe medewerkers toegevoegd, totdat de uiteindelijke sterkte van 8 medewerkers was bereikt. Gezien de beperkte werkruimte bleek er voor alle medewerkers onvoldoende werkruimte beschikbaar binnen de SMD. Via een systeem van rolatie waren de verschillende medewerkers op de SMD aanwezig. Voor een deel van hun tijd werkten zij thuis, om de uitgebreide rapportages uit te werken. Eenmaal per week, op de dag dat de consulent-psychiater aanwezig was, waren allen aanwezig op de SMD teneinde hun patiënten aan de psychiater te kunnen presenteren.

Niet slechts de gehanteerde methodieken, doch ook de problematiek welke zich aandienende weerspiegelde de geest van de tijd. Homoseksuelen die al te provocerend gedrag hadden vertoond, en dat was al snel in die tijd, werden naar de psychiater verwezen en uitgebreid psycho-diagnostisch onderzocht. Ook kwamen veelvuldig militairen onder de aandacht die met heimweeproblemen te kampen hadden.

Toen de plannen bekend waren van een op handen zijnde verhuizing vanuit Leiden, bleef het voor de medewerkers nog lang onduidelijk waarheen de verhuizing zou plaatsvinden. Toen duidelijk was dat de locatie Driehuis gekozen was, bleek niet ieder daar even gelukkig mee. Eenmaal over

in Driehuis miste men de levendigheid van de stad Leiden, ook al stond daar tegenover dat de werkomstandigheden wat verbeterd waren.

Van het Galgewater was men nu tegenover het crematorium terecht gekomen en beide locaties ademden niet bij voorbaat een sfeer uit die de harten sneller van vreugde deed kloppen. Niet slechts de medewerkers van de PDA, doch ook de omwonenden in Driehuis bekeken de komst van de SMD met de nodige argwaan. Bij onduidelijkheid over wat die SMD nu precies zou inhouden verwachtten de omwonenden dat de komst van “verslaafden en gekken” de status van hun buurt niet ten goede zou komen en voor mogelijke overlast zou kunnen zorgen. Dat bleek uiteindelijk mee te vallen, ook al zou zich wel een enkel incident voordoen.

Zo was er ooit een marineman, die in verband met zijn alcoholverslaving op de SMD geplaatst was. Vanaf de SMD bezocht hij vele condoleanties bij de overburen ( het crematorium Westerveld) , waar destijds nog regelmatig alcohol werd geschonken. Hij diende zich aan als bekende van de overledene en uiteraard werden zijn goede bedoelingen door de nabestaanden niet in twijfel getrokken. Pas toen bij het personeel van het crematorium opviel dat hij toch wel erg veel overleden kennissen had, viel hij door de mand.

Ook in Driehuis bleek voor de PDA sprake van ruimtegebrek. In het hoofdgebouw werden 3 kamers betrokken en tevens werd ‘de bungalow’ aan de PDA ter beschikking gesteld. Ondanks de hoopvolle benaming bleek ook deze laatstgenoemde behuizing weinig comfortabel: het was er koud en erg gehorig, zodat steeds afgesproken moest worden in welke kamers contacten met patiënten zouden plaatsvinden, teneinde hun privacy te kunnen blijven garanderen. Gedurende deze periode werd eveneens gewerkt met een roulerend systeem van aan- en afwezigheid. Het thuis uitwerken van de rapportages zou nog lang blijven plaatsvinden. In Driehuis werd de PDA binnen de militaire gemeenschap opgenomen. De medewerkers van de PDA konden longroomlid worden en ook door het werken binnen de SMD locatie verbeterde de samenwerking met de overige disciplines aanzienlijk. Het thuiswerken paste nog steeds niet goed in de geest van de tijd en bleef een fenomeen waar door vele anderen binnen de SMD toch wat vreemd tegen werd aangekeken.

In de loop der jaren was het takenpakket van de PDA aanzienlijk uitgebreid. Er vonden veel onderzoeken plaats bij militairen die i.v.m. heimwee of aanpassingsproblemen niet langer binnen de dienst konden functioneren. Velen verlieten door tussenkomst van de PDA voortijdig de dienst, ofwel via de procedure van ontslag op eigen verzoek of door een afkeuring per MGO, welke destijds nog veelvuldig bij dienstplichtigen plaatsvond. Naast de diagnostiek bij de gebruikelijk gepresenteerde problematiek werden de medewerkers ingeschakeld om keuringen te verrichten bij marinemensen die onder bijzondere omstandigheden moesten kunnen functioneren. Vliegerkeuringen vonden vele jaren bij de SMD plaats en ook werden veel militairen gekeurd ten behoeve van de BBE en BBE-K, waarvoor tevens militairen van de KL en KMAR bij de PDA onder de aandacht kwamen. In een aantal gevallen vonden ook andere keuringen plaats, bv. ten behoeve van de MID.

Tevens vonden veel onderzoeken plaats in het kader van MGO-procedures bij veteranen die met psychische problematiek te kampen hadden als gevolg van hun operationele inzet. In deze onderzoeken werd op minutieuze wijze getracht de geschiedenis van betrokkene te reconstrueren, hetgeen voor de betrokkene een vaak emotioneel ingrijpende taak was. Regelmatig werd vanuit de medische dienst het psycho-diagnostisch oordeel gevraagd bij militairen met onverklaarbare klachten of bij vermeende simulatie. Vaak kon een onderzoek meer



duidelijkheid geven omtrent de problematiek, doch zeker niet in elk geval. Zo werd ooit een marineman verwezen met onverklaarbare knieklachten die hem ernstig invalideerden. Op grond van de klachtenpresentatie had de arts echter sterke vermoedens dat de patiënt simuleerde. Het psycho-diagnostisch onderzoek kon geen uitsluitsel bieden, doch toen een van de PDA-medewerkers bij toeval de patiënt na het psychologisch onderzoek zo op het oog vrij van klachten op een racefiets zag wegsnellen was de diagnose snel gesteld. De historie vermeldt niet of dit toevallige incident of de klinische blik als psychologische verklaring voor de problematiek werd gepresenteerd.

Het psycho-diagnostisch onderzoek bleef op deze wijze vele jaren het belangrijkste werkterrein van de PDA.

In 1979 werd bij de SMD het z.g. alcoholteam (A-team) ingesteld. Mevr. Van Walbeek, een voormalig medewerkster van de PDA, legde samen met hulpverleners uit andere disciplines de basis voor dit team. Zij is vele jaren actief geweest binnen het alcoholteam en heeft daarin een belangrijke rol gespeeld. Het team legde zich toe op behandeling van mensen met alcohol-verslavingsproblematiek. Een aantal jaren later zou het A-team zich in meer algemene zin met verslavingsproblematiek gaan bezighouden. Een belangrijke taak voor het A-team bestond uit het marine-breed voorlichting geven over verslavingsproblematiek, dat jarenlang heeft plaatsgevonden.

Het instellen van het A-team had mede als onbedoeld neveneffect dat er een scheiding optrad, binnen de psychische zorgverlening bij de SMD. Vanaf genoemde periode zouden zich 2 disciplines (PDA en A-team) binnen de psychische zorgverlening begeven.

In de loop der jaren werd zowel vanuit de PDA als vanuit de psychotherapeuten van het A-team de focus van aandacht in de hulpverlening verlegd. Steeds vaker werd duidelijk dat marine-mensen de behoefte hadden behandeld of begeleid te worden bij de problematiek waarmee ze te kampen hadden. In de loop der tijd zou de aandacht zich dan ook steeds meer op die groep gaan richten en werd de groep die te kennen gaf voortijdig de dienst te willen verlaten steeds kleiner. Na het vertrek van de heer Weidner en de heer van Gink, die beiden als hoofd van de PDA hadden gefunctioneerd, werd besloten een psycholoog/psychotherapeut aan te stellen als afdelingshoofd van de PDA, waardoor de mogelijkheid werd gecreëerd om naast psycho-diagnostiek ook aandacht te gaan schenken aan begeleiding en behandeling van marine-mensen met een psychische problematiek. Tegelijkertijd werd voorgesteld de naam van de afdeling te wijzigen van PDA in PA (Psychologische Afdeling), een naam die een aantal jaren heeft bestaan, doch steeds zoveel associaties opriep met de vroegere naam PDA dat de nieuwe benaming nooit echt ingang heeft gevonden.

Binnen het A-team stonden de ontwikkelingen evenmin stil. Op grond van het takenpakket waren er inmiddels 2 psychotherapeuten werkzaam, die zich naast het behandelen van verslavingsproblematiek ook bezig gingen houden met het uitvoeren van psychotherapie in meer algemene zin.

Mede door de uitbreiding van hun taken ontstond er later onduidelijkheid over scheiding van taken en verantwoordelijkheden tussen psychotherapeuten van het A-team en PA. Meermalen werd getracht de duidelijkheid te vergroten door naamswijzigingen, hetgeen echter de verwarring nauwelijks deed afnemen. Pogingen de eenheid binnen de psychische zorg te herstellen bleken lange tijd gedoemd tot mislukken.

Vanuit de marine-organisatie werd meer en meer duidelijk dat de scheiding binnen de psychische zorgverlening op de SMD ongewenste neveneffecten had. De scheiding weerspiegelde dan wel

de situatie zoals die ook in de burgermaatschappij werd aangetroffen (verslavingszorg gescheiden van overige GGZ-hulpverlening), maar leidde in de praktijk naast bestaande behandel mogelijkheden ook tot onnodige problemen en onduidelijkheden. Voorts bleek dat de psychiatrische ondersteuning op basis van wekelijkse consultatie onvoldoende was. Dit probleem werd des te duidelijker nadat het MHO werd gesloten en psychiatrisch overleg wat minder gemakkelijk werd.

Mede op grond van voornoemde ontwikkelingen werd in september 1994 psychiater KTZAR J.P.M. de Wit bij de SMD aangesteld in de functie van hoofd Geestelijke Gezondheidszorg. De vroegere scheiding tussen de beide groepen die zich met GGZ bezighielden werd door hem opgeheven en er werd een nieuwe benaming gekozen voor de ontstane groep: Groep Geestelijke Gezondheidszorg. Het oude A-team werd opgeheven en verslavingszorg werd een geïntegreerd onderdeel van het takenpakket binnen de groep GGZ.

Inmiddels heeft de groep GGZ zich ontwikkeld tot een op moderne leest geschoeide afdeling waar, vanuit een bedrijfs-RIAGG model hulpverlening wordt geboden aan marinemensen. Tussen de groep GGZ en de overige hulpverleners binnen de SMD vindt een nauwe samenwerking plaats. Er is een duidelijke behandelfilosofie ontwikkeld, afgestemd op het marinebedrijf: binnen en met de marine-organisatie wordt hulp verleend aan medewerkers die met psychische problemen te kampen hebben.

De bedrijfs-specifieke kennis levert een belangrijke extra bijdrage in het functioneren van de groep GGZ en maakt het mogelijk adequaat op te treden juist bij die problemen die zo sterk verweven zijn met het functioneren in een organisatie als de KM.

Vanuit de huidige groep GGZ is het SPRINT-team geformeerd, waarmee ingespeeld wordt op de behoefte die vanuit de marine-organisatie is gesteld m.b.t. het functioneren in ernst- of crisissituaties. Vanuit SPRINT-GGZ vindt veelvuldig voorlichting plaats binnen de marine-organisatie en tevens worden lessen gegeven teneinde het medische personeel voor te bereiden op het moeten opereren onder ernst- of crisis omstandigheden.

De groep GGZ levert op deze wijze een belangrijke bijdrage aan het integrale zorgverleningsproces zoals dit bij de SMD plaatsvindt.

*WORDT VERVOLGD*

---

---

## INDIË-REPORTAGE 1947

### Deel 14

VERVOLG: OPMARS.

— Verzamelen! —

Daar gaat 'ie weer. Goedgemutst kankert de troep of ze een fesoendelijk Kristenmens nouw geen ogenblikkie asem gunnen. Wij gaan kijken hoe het buiten Perring staat.

Het is helemaal niet lekker buiten Perring en wij duiken meteen een paar huisjes in. Als je even je neus buiten de deur steekt heb je hem meteen vol lood. En regenen. Uit mijn borstzak stroomt een beekje. Dat is aftreksel van mijn laatste peloppor-players, heel jammer, want nu heb ik niets meer te roken.

En daar lig je dan. Ga je iets naar rechts dan maak je goede kans op het Marinehospitaal. Kruip je naar links dan moet je eerst je zwemvliezen uitslaan. Blijven liggen dus en naar de grond kijken.

Ik lig samen met een soldaat. Als we achter die dikke boom gaan liggen kunnen we terug knallen. Om beurten stuiven wij naar de boom. En kunnen evenmin zien, waar de schoten vandaan komen.

— Verrekt, — piekert de soldaat hardop, — dit is nou, wat ik zelf gewild heb, daar heb ik potdorie vrijwillig mijn poot voor gezet. Recht en veiligheid! in Holland zitten ze met grote treurogen naar het lege kolenhok te loeren en ik lig hier zo'n beetje te mandiën in de goot of het niks is —.

Het feest heeft een uur geduurd en dan is het donker. Wij baggeren door donker en regen terug naar Pening.

In de suikerfabriek staan de veldbedden gereed. Aardige jongens, die TNI-soldaten, die hebben ze voor ons achtergelaten. Met schoenen en sandalen.

Je leert veel in een suikerfabriek. Zelfs dat Meat-and-Kidney- pudding met kaakjes — waar we zo langzamerhand al genoeg van hebben — toch lekker smaakt. We krijgen één blikje en zes kaakjes met zijn vieren.

We gaan slapen in onze drijfmaten kleren.

En worden de volgende ochtend droog wakker.



OPMARS door dichtbegroeid terrein. De tegenstander heeft een opleiding gehad van den erkenden sluipschutter: de Jap.

En zo is het als vanzelf Dinsdagmorgen geworden.

Volgend marsdoel: Djetic. Daar liggen een paar bruggen, dat kan groot bal met vuurwerk worden.

Maar niets daarvan: de heren zijn verdwenen. Wij merken het pas, als wij voor Djetic liggen. Wij hebben eerst urenlang door natte sawahs en verregende kampongs moeten trekken, zorgvuldig de hoofdweg vermijdend. De grote stilte en ogenschijnlijke rust maken ons argwanend.

Als wij in het gezicht van de bruggen liggen, geeft eerst de KNIL-artillerie een rondje scherpschieten weg. De waarnemers, die de

hele weg met ons zijn meegebanjerd, staan even tegen hun radiosets te praten en plotseling ruisen de granaten al over ons heen.

We hadden ze niet beter met de hand kunnen neerleggen. Vier op het ene bruggenhoofd, vier op het andere. Wat dreunt dat! De mortierschutter, die met open mond heeft zitten staren, klapt de kaken dicht, slikt even en geeft zijn helper een knipoog : — As een scheermes, Jan —.

Een paar minuten later stromen ze als mieren over de bruggen. Een Nederlandse vlag begint op een van de twee bruggen te waaien. De luitenant staat er als een klein kind naar te kijken. — Ik zal barsten als ik weet, waar ze die nou weer zo gauw vandaan hebben gehaald.

Rust. Op alle toegangswegen een paar man op wacht. De rest gaat voor zichzelf zorgen. Baden en een beetje kletsen. De soldaat kan eindeloos kletsen en vervalt graag in diepzinnige beschouwingen, waar hij zelf niets van snapt.

— Wat doen die Vuurvliegjes 't weer lekker vandaag, hè? Geen minuut laten ze je alleen, ze zitten almaar boven je kop. Hejje die auto's gezien? Allemaal Engelse drietonners, finaal in prak geschoten. Dat zijn zeker die karren die wij met onze stomme harses een tijdje geleden aan de

republiek hebben gegeven om de geïnterneerden uit het binnenland te vervoeren en om rijst te halen. Snap jij d'r nou wat van, Kale? —



GEVECHTSAANRAKING met den tegenstander. Er moet over vrij hoog struikgewas gevuurd worden; met koelbloedig voorbijzien van alle gevaar heeft de helper van den brenschutter het eigen wapen opzij gezet en biedt met zijn rug steun aan het machinegeweer. Na afloop zei hij, verdoofd door het lawaai: „Volgens voorschrift moet je recht vooruitzien, maar dan was ik verschrikkelijk bang geworden.

En opeens zit iedereen te eten. Het is een slechte dag voor de kippenstand van Djetis. De jongens hebben een hele

pluimveeverzameling gevonden in een markas (hoofdkwartier van de TNI). Het is allemaal geluidloos in zijn werk gegaan, maar het smaakt best en de boutjes kraken tussen de kiezen. Het blonde korporaaltje van de vierde compie heeft een bak vol suiker gevonden. Ze zijn er zo gek mee, dat ze de kippenboutjes in de suiker dopen en zich het hele gezicht vol smeren. De buikriemen spannen. Lekker joh!

En dan komt het bevel: — Oprukken naar Modjokerto. In één stoot door —. Dat hoeft er helemaal niet bij. Jan van de Landmacht knijpt zich eerst in de arm, knippert met de ogen en dan houdt niets of niemand hem meer tegen. Het laatste eindje gaat zonder een centje pijn. Er vallen nog twee of drie schoten, maar ze kunnen zelfs de vizierstand niet eens meer bijhouden op de vluchtende bende.

Dan staan ze bij de enorme sluizencomplexen van Mlirip. De sluizen!! De Mariniers zijn daar al; die zijn van de andere kant opgerukt, hebben de hele weg in hun kolossale tanks gereden. — Hallo Puppes, ook al in de stad? — Nog een kleine ruk en dan is het gebeurd, maar eerst komt er een regenbui. Mij verlakken ze niet meer. Ik heb van de TNT een regenjas geleend, die hadden ze speciaal voor mij achtergelaten op de brug bij Djetis. Hij is wel een beetje nauw en er zitten geen knopen aan, maar als je hem achterstevoren aantrekt, blijf je aardig droog.



Over de ontvangst niet te klagen. Er staan ledikanten met matrassen in Modjokerto. Het water stroomt uit de douches in de badkamers. Een aartsengel bazuïnt rond: — Jullie kenne een tinnetje sigarette de man halen, manne! —

En als er dan iemand nog durft vragen: — Nou nog post! — rijdt meteen in regen en modderspatten een onooglijke truck binnen met postzakken.

Wij slenteren nog wat rond voor het helemaal donker wordt.

— Kijk-kijk, — zegt een chauffeur van een Marinierstruck, — de heren Landmacht lopen al te passagieren —.

— Passagieren? man, we sterven van de honger, — jokken we een beetje.

En laat „een” chauffeur van „een” Marinierstruck nou net DE chauffeur van DE fouragetruck der Mariniers zijn!

— Pak an, jongens! —



## THUISFRONT.

„Thuisfront” is tot een begrip moeten worden. Daar zijn vele redenen voor en het past ons niet, te wijzen naar andere, landen, waar het hele volk als één man achter den soldaat te velde stond. Deze landen voerden een totale oorlog; het hele volk was er bij betrokken omdat miljoenen zonen uit alle lagen en klassen ellende leden, streden en stierven; omdat elk bedrijf, elke fabriek, elke dienst ingesteld was op hoogste oorlogsproductiviteit ten bate van het ene en algemene doel: de oorlog winnen of ten onder gaan.

In ons land, dat oorlogsmoe zich te voorschijn sleepte uit vijf jaren bezettingstijd, bestond niet genoeg belangstelling voor het probleem Indië. De oude fout, die zich duizendvoudig wreekte in deze crisistijd. Nooit had Nederland te voren voldoende aandacht besteed aan de voorlichting over zijn Overzeese gebiedsdelen; nooit werd het volk intensief gemoeid in wat reilde en zeilde overzee. Het bleef bij de verhalen over hitte, muskieten, slangen en bruine vrouwen waar je voor op moest passen; het bleef bij de aardrijkskunde dat Batavia de hoofdstad was en er koffie en suiker vandaan kwamen; bij de geschiedenis over de V.O.C. en Jan Pieterszoon Coen; bij het onsje notemuskaat bij den kruidenier en het weinig bezochte Koloniaal Instituut te Amsterdam. Het volle gewicht van de terugslag viel op het handvol avontuurlijke oorlogsvrijwilligers, dat met de rug tegen de muur verbeterd vocht om er nog iets van te redden. Nederland begreep er niets van. Slechts een kleine klik begon zich intensief te bemoeien met de gang van zaken; er vielen woorden als „moordenaars”, toen het doordrong, dat zij, die kreupel- en wondgeschoten van boord werden gedragen, weerloos waren; laffe kalkers schreven smerige lastertaal op pakketten lectuur die voor de troep overzee bestemd waren. Het overgrote deel van ons volk haalde de schouders op en zei: — Wat koop je er voor ? —

Terwijl dagelijks de patrouilles in hitte en modder voortzwoegden, langs de convoi-wegen piepjonge chauffeurs een epos schreven, een jongen stierf, en een heel volk in ellende dreigde ten onder te gaan, verscheen in een krant een artikel van een halve kolom over een juffrouw, die bij het naar bed gaan haar kleine teen verstukte en in het ziekenhuis moest worden opgenomen.

Tot langzamerhand een weinig begrip begon door te dringen; er kwamen gesneuvelden-lijsten in de kranten; soldaten schreven brieven; bladen namen reportages en foto's op.

Niemand in Nederland wilde geloven in een oorlog. Maar een bekende Nederlandse journalist, die zes maanden bij de troep rondzwierf, schreef in zijn afscheidsartikel: — Voor zover er hier sprake is van „oorlog”, was het de miserabelste, meest halfslachtige, meest eindeloze en meest geestdodende sluipschuttersoorlog waarvan ik hoorde. Zelden ook waren de acties meer gerechtvaardigd en zelden ontmoetten zij, die ze niet zoveel zelfbeheersing uitvoerden, bij een deel der natie zoveel ondank en wanbegrip —.



BEVRIJDING

En toen eenmaal de vonk in de pan was geslagen, wakkerde het vuur tot een brand uit. Kijvende stemmen werden gehoord en het typisch democratische Nederland stond weer op de kop. Eenmaal zei mij een soldaat; — Toen wij in Nederland een negatief doel voorstonden, — het wegwerken van den Mof —, was ons volk één. Nu wij voor een positief doel staan, een opbouwende taak, zijn wij weer in honderd kampen

verdeeld —. Meer troepen kwamen. Onafgebroken voeren troepentransportschepen af en aan; steeds meer troepen en materiaal werden gedebarkerd in de Indische havensteden. In brede lagen werd ons volk tegen wil en dank betrokken bij het gebeuren, omdat steeds meer Nederlandse jongens de gevlekte overall aantrokken en het vechtpetje achter op het hoofd plakten.

De soldaat vaart er steeds beter bij. Men begint belang in hem te stellen. Bladen en tijdschriften publiceren regelmatig artikelen en foto's van het leven van den soldaat. Want dit is het, wat het Nederlandse volk dient te begrijpen: — deze crisis wordt afgewerkt door den simpelste van zijn zonen. De doodgewone soldaat, die verre buiten het gekrakeel, verre van alle gemak en normale levensverhoudingen zijn werk doet, zijn vermoeienissen ten dele wegslaapt in een onooglijke bamboe hut en zich somtijds opvreet van heimwee naar enig begrip.

In Nederland zijn verenigingen ontstaan, die het belang van den soldaat voorstaan. Voor het merendeel ontstonden, deze verenigingen uit particulier initiatief. Zoals de Band Nederland—Indië, het Katholiek Thuisfront, het Protestants Interkerkelijk Thuisfront e.a., die regelmatig bijeenkomsten houden, lezingen en filmvoorstellingen over Indië en het leven van de soldaten arrangeren en nauwe betrekkingen aanhouden met de troep in Indië.

Er zijn stedelijke verenigingen en studentenkorpsen, die bataljons „adopteren”. Er is de NIWIN, die inzamelingen houdt voor de aankoop van radio's, lectuur, cantinewagens en filmapparaten voor de troep, die Kerstpakketten verzorgt en wat al niet meer.

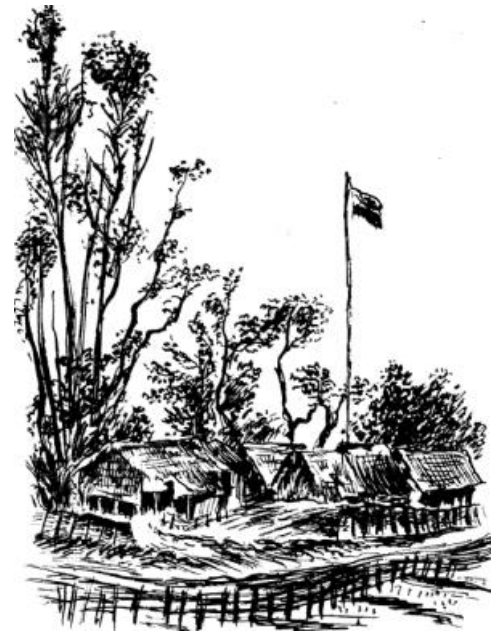
Niemand wil bij den ander achterblijven, een ware rage is in Nederland ontstaan om steeds meer, steeds beter den soldaat, den landszoon te verzorgen. Ons Nederland is een waarlijk „thuisfront” geworden, dat onze zieken en gewonden luisterrijk verwelkomt als zij van het hospitaalschip worden afgedragen; dat ons voorziet van alles wat wij nodig hebben, dat begrip toont en medeleven.

Wij willen niet zeggen: eindelijk en ten leste. Alle omstandigheden hebben in het verleden tegengewerkt; niet ons volk droeg de schuld van maandenlang wanbegrip en ondank, van lauwe onverschilligheid en gesmijt met modder. Wij zijn slechts dankbaar dat het nu beter is en staan sterker dan ooit te voren. Maandenlang, een vol jaar, hebben wij alleen gestaan en wij hebben doorgezet, omdat wij wisten dat alles, wat wij deden, goed was en rechtvaardig. Nu ons volk toont, dat het dit begrepen heeft en daarom achter ons gaat staan, zal alles goedkomen.

NIWIN-pakketten! Een golf van blijdschap sloeg over het leger, toen de tienduizenden Kerstmis-pakketten kwamen. De pakketten gingen overal heen, buitengewesten en vooruitgeschoven posten hadden de eerste prioriteit; kustvaartuigen en vliegtuigen werden ingelast, opdat elke soldaat, of hij geboren was in Haroekoe of Broek-in-Waterland, dit bewijs van medeleven van het thuisfront op tijd zou ontvangen. Talloze dankbrieven werden door opgetogen soldaten geschreven, het kón niet op. Met deze ene geste was meteen de kloof overbrugd.

Een eenzame post, ergens in een uitgestorven en beruchte buurt, kreeg via de verbindingdienst een seintje van het bataljons hoofdkwartier: — Jonges! d'r is een lading kerstpakketten voor jullie hier! — Het was eerste Kerstdag, vier uur 'smiddags; de commandant knikte:— Ga je gang maar! — en een truck raasde al op twee wielen de poort uit. De chauffeur en zijn maat, beiden gewapend en bleek van opwinding. Kerstpakketten uit Nederland! — Anderhalf uur reden zij over de slechte, eenzame weg tussen de steile, begroeide heuvels.

Op de bataljonspost lagen de pakketten gereed; een kwartier later stoomde de truck alweer weg met twee juichende soldaten en de laadbak vol pakketjes met feestelijke hulst-plakkaatjes. Halverwege liepen ze in de hinderlaag. Een regen van grote stenen hagelde in de cabine, pal bij een scherpe bocht toen de chauffeur moest af remmen. Meteen zaten de sloebers boven op de wagen. De soldaten grepen naar hun wapens maar het was te laat. Kapmessen suisdan neer. Toen stoomde een tweede truck te voorschijn; niemand wist waar die vandaan kwam; de kloppende bende bij de overvallen truck en de pasgekomen ploeg waren alle even verbaasd. Maar toen renden de terroristen reeds naar alle kanten weg, kregen enkele kogels na en de twee soldaten wisten zich het zweet van het voorhoofd. Herinnerden zich plotseling weer de pakketten en gingen er in reuze vaart vandoor. Pas nadat de fourier alle pakketten in ontvangst had genomen te midden van een opgewonden troep, lieten ze zich door den hospik meesleuren om de wonden te laten behandelen. Dat betekent het simpele bewijs van medeleven voor den soldaat.



Kerstmis is een feest van verrassingen geweest.

In Palembang vierde de troep juist feest met zeventig weeskindertjes in het Charitasziekenhuis, toen de grote vechtpartij begon. Zij kregen hun chocolademelk en oliebolletjes van de zusters, terwijl ze achter de mitrailleurs lagen te schieten. In andere posten werden soldaten van de geïmproviseerde kerstbomen weggehaald voor een plotselinge patrouille of alarm.

En dan waren er de verrassingen van de kerstpakketjes. Vele schoolverenigingen hadden namelijk het initiatief genomen, om de kinderen pakketjes te laten klaarmaken met een gewicht van 1 kilo en een ingesloten brief aan den onbekenden soldaat. Een kapitein, vader van drie kinderen, maakte zijn pakketje open en vond er een boek in: — In de wouden der Germanen — en een briefje van een elfjarig jongetje, dat begon met: — Beste vriend —.

Er was een reus van een Brabantse jongen van de nieuwe divisie, die de eerste Kerstdag plotseling moest uitrukken met zijn peloton. Die dag vuurde hij voor het eerst met zijn bren op levende doelwitten en twee centimeters van zijn onbeschermd hoofd was een mitrailleurbundel in de takken geslagen. Doornat van zweet en modder en opgewonden van de vuurdoop, kwam hij het bivak binnen; een makker schreeuwde hem toe: — Hé Bulldozer, d'r ligt een kerstpakket-je op je krib! —

De reus was de barak reeds binnengestormd, bekeek glimmend van plezier het pakje met “Hartelijke groeten en Zalig Kerstfeest van de Gereformeerde Jongensschool te daar-en-daar”. Terwijl hij het papier wegscheurde, schepte hij nog tegen zijn slapie op: — Joh, ik dacht heus dattik ’r geweest was ... — en toen haalde hij een boek te voorschijn. En staarde in plotselinge sprakeloosheid naar de titel: — Wilt Gij ook naar de Hemel ? —



ZONDAGOCHTEND



WORDT VERVOLGD



### **Donderdag 7 juli 1955 Aankomst Rosyth.**

Op de achtermiddag wordt de NAVO-oefening beëindigd en vervolgens loopt het smaldeel de Firth of Forth in. Op de eerste platvoetwacht meren de bovenwaterschepen af op de boeien bij Rosyth terwijl de onderzeeboten aan de steiger afmeren.

De Royal Navy en een aantal burgerautoriteiten bieden de opvarenden van de NAVO-schepen een bustocht aan, waaraan 140 bemanningsleden van het Nederlandse smaldeel deelnemen.

Ook wordt door hen deelgenomen aan een uitgebreid sportprogramma, dat door de Royal Navy georganiseerd is. Op maandagavond is door de Royal Naval Association een dansavond georganiseerd in Edinburgh. Daarvoor worden aan het smaldeel 70 vrijkaarten ter beschikking gesteld, terwijl tegen betaling meer kaarten kunnen worden verkregen.

### **Dinsdag 12 juli 1955 Vertrek Rosyth.**

Het smaldeel verlaat op de dagwacht de gastvrije marinehaven Rosyth en stoomt op naar de thuishavens.

### **Woensdag 13 juli 1955 Aankomst Den Helder.**

Op de achtermiddag lopen de torpedobootjagers en de fregatten de haven van Den Helder binnen.

De zomerverlofperiode breekt nu spoedig aan!

### **Vrijdag 29 juli 1955 Uitdienststelling.**

De commandant stelt te 10.00 uur Hr.Ms. De Zeeuw uit dienst. Het grootste deel van de bemanning wordt over geplaatst.

Het schip zal worden opgenomen in de Dienst Conservatie Jagers en Fregatten (DCJF) te Den Helder.





## **Dinsdag 18 november 1958 Indienststelling.**

De Zeeuw is successievelijk tot volle sterkte bemand en te 10.00 uur wordt het fregat, met voorgeschreven ceremonieel door de aangewezen commandant KLTZ R.van Wely in dienst gesteld.

Het schip zal gereedgemaakt gaan worden voor een operationele functie in smaldeelverband.

## **Smaldeel 1 SDLCDT KTZ G.J.Platerink.**

kruiser	Hr.Ms. De Ruyter, vlaggenschip.
onderzeebootjagers	Hr.Ms. Utrecht en (vanaf 090359) Drenthe.
fregat	Hr.Ms. De Zeeuw.
onderzeeboten	Hr.Ms. Tijgerhaai en Zwaardvis.

## **Woensdag 11 februari 1959 Vertrek Den Helder.**

De bovenwaterschepen vertrekken op de voormiddag vanuit Den Helder naar zee en maken daar rendez-vous met de onderzeeboten. Onder het houden van oefeningen wordt opgestoomd naar een oefenterrein ten westen van Cadiz. Daar wordt op 17 en 18 februari geoefend. Donderdag de 19e verlaten de onderzeeboten het verband en gaan in opmars naar Casablanca. Op de achtermiddag volgen de bovenwaterschepen.

## **Vrijdag 20 februari 1959 Aankomst Casablanca, Marokko.**

Het smaldeel loopt te 09.00 uur de haven van Casablanca binnen en ter hoogte van de saluutbatterij Sour-Djedid salueert het vlaggenschip de Marokkaanse vlag met 21 saluutschoten. Het beantwoorden van dit saluut wordt niet gezien, noch gehoord! Vervolgens meren de schepen af langs de Jeté de Lure.

Op uitnodiging van de Nederlandse consul maken opvarenden van het smaldeel op zaterdag de 21e een bustocht door Casablanca en omgeving. 's Avonds wonen 400 bemanningsleden, op uitnodiging van de Nederlandse kolonie, een circusvoorstelling bij.

Maandag de 23e nemen 45 korporaals en manschappen deel aan een lunch te Rabat, eveneens door de Nederlandse kolonie aangeboden. Gedurende het verblijf in Casablanca spelen het voetbal- en het hockeyteam verschillende wedstrijden.

Een tweetal dagen zijn de schepen opengesteld voor het publiek. Het is voor het eerst sinds de onafhankelijkheidsverklaring van 1956 dat een buitenlands smaldeel een bezoek brengt aan Casablanca .

In verband met de persoonlijke veiligheid wordt verboden met minder dan vier personen door het havengedeelte van Casablanca te lopen. Passagiers gaan in groepen van boord, kunnen in de

stad vrij passagieren, doch verzamelen zich bij terugkeer op het Place de France, vanwaar ze in groepen van tenminste vier personen aan boord terugkeren.

Casablanca is een internationale stad zonder typisch Marokkaanse karakter. In de oude Arabische wijk, de Medina, is echter de Marokkaanse stijl van bouwen gevolgd. Minaretten steken boven de huizen uit en de smalle straatjes zijn overvol met winkeltjes en markten. De oude handwerken worden nog beoefend op Youtiya, de markt van de handwerkslieden, waar koperslagers hun werk doen en sieraden en tapijten worden verkocht.

### **Maandag 23 februari 1959 Vertrek Casablanca.**

De Zeeuw maakt zich los van het smaldeel en vertrekt individueel vanuit Casablanca met bestemming Den Helder. Enig elektronisch apparaat dient aldaar gerepareerd en vervangen te worden.

### **Vrijdag 27 februari 1959 Aankomst Den Helder.**

Op de achtermiddag loopt De Zeeuw de haven van Den Helder binnen en meert af in de Buitenhaven. Het M.E.B. begint direct met haar werkzaamheden die nog enige tijd zullen gaan vergen.

### **Maandag 9 maart 1959 Vertrek Den Helder.**

De Zeeuw is weer gereed om optimaal te kunnen deelnemen aan de smaldeel oefeningen en vertrekt op de voormiddag naar zee. Vergezeld door de onderzeebootjager Drenthe zet zij koers naar de Spaanse zuidkust.

### **Vrijdag 13 maart 1959 Aankomst Cadiz, Spanje.**

Op de eerste wacht lopen beide schepen Cadiz binnen en voegen zich bij het aldaar liggende smaldeel.

Zaterdag maken enige opvarenden van De Zeeuw een bustocht naar Sevilla terwijl anderen 's middags een bustocht maken naar het beroemde sherry-centrum Jerez de la Frontera.

Op recreatiegebied heeft Cadiz weinig te bieden. Een tocht naar Sevilla, hoewel prijzig, is de moeite waard. De tochten naar Jerez leveren wat moeilijkheden op daar vooral de jeugdige schepelingen niet aan sherry-dinken gewend zijn.

Kortom, Cadiz is niet een stad om met een heel smaldeel heen te gaan. De stad is klein en heeft zeker in de winter weinig te bieden. Eigenlijk beheersen de 1500 opvarenden het stadsbeeld!

### **Dinsdag 17 maart 1959 Vertrek Cadiz.**

Het smaldeel ontmeert op de voormiddag en koerst vervolgens de Atlantische Oceaan in om al oefenend op te stomen door de Golf van Biskaje en Het Kanaal.

### **Woensdag 25 maart 1959 Aankomst Den Helder.**

De bovenwaterschepen van het smaldeel lopen de Nieuwe Haven binnen en meren op de hun aangewezen ligplaatsen.

De Zeeuw zal ongeveer twee maanden tegen de kant blijven en deze periode zal gebruikt gaan worden om het schip in gereedheid te brengen in verband met een aanstaande kruisreis voor korporaals-adelborst voor de zeedienst en een bootjesreis voor alle jongste jaars adelborsten, die gelijktijdig met de kruisreis zal plaatsvinden.

De bemanning van De Zeeuw zal dan voor het merendeel bestaan uit officieren, onderofficieren en een aantal vaste bemanningsleden van het KIM én adelborsten.

### **Donderdag 28 mei 1959 Commando-overdracht.**

Met voorgeschreven ceremonie draagt overste Van Wely te 10.00 uur het bevel over Hr.Ms. De Zeeuw over aan de nieuwe commandant LTZ1 M.G. Zuidijk.

### **Maandag 1 juni 1959 Vertrek Den Helder.**

Op de voormiddag vertrekt De Zeeuw naar zee. Nadat gedurende enige dagen oefeningen worden gehouden nabij de Nederlandse kust om het schip op te werken, wordt koers gezet naar Het Kanaal alwaar tezamen met de onderzeebootjager Drenthe en de onderzeeboot Zwaardvis in de Portland- en Startpoint area wordt geoefend.

De meeste adelborsten hebben hun eerste zee-ziekte achter de rug. Dat is gebeurd tijdens de opwerkperiode, toen de Noordzee, ondanks het gunstige jaargetijde, in een paar uur tijds veranderde in een kolkende watermassa!

Op de eerste wacht van maandag 8 juli gaat De Zeeuw in Tor Bay ter hoogte van Torquay voor anker. De dokter moet onverwacht met een opvarende naar het ziekenhuis van Torquay voor het maken van een röntgenfoto van een hand van laatstgenoemde, welke tussen een waterdichte deur heeft gezeten. Het middenhandsbeentje blijkt te zijn gebroken. Hoewel dit bij het begin van de eerste wacht is gebeurd, wordt assistentie vlug en kosteloos verleend.

Als de motorsloep met de dokter en zijn patient aan boord is teruggekeerd, vertrekt De Zeeuw naar zee met bestemming La Coruña, Noord-Spanje. Het schip moet tijdens deze reis een storm trotseren alvorens de Spaanse noordwestkust in zicht komt.

### **Vrijdag 12 juni 1959 Aankomst La Coruña.**

Op de voormiddag loopt De Zeeuw de baai van La Coruna aan. Nadat de loods aan boord is gekomen, wordt vervolgens afgemeerd aan de Muelle de Churruea, een fraaie kade, welke vrijwel midden in de stad gelegen is .

Een gastvrij onthaal genieten de opvarenden van het fregat in deze Spaanse havenstad in de provincie Galicië. De stad ligt grotendeels op een paddestoelvormig schiereiland aan de westkust van een brede baai. Bezienswaardig is vooral de boulevard Alcade Alfonso Molina langs de bedrijvige haven. Bepaald aangenaam zijn de vele parken, het strand en de gezellige winkelstraatjes.

De talrijke deelnemers aan de bustochten maken kennis met de imposante middeleeuwse universiteitsstad Santiago de Compostella en het prachtige bergland van Galicië.

Het schip krijgt, mede dank zij een persconferentie, veel publiciteit in diverse plaatselijke dagbladen, terwijl bij een radioreportage ook enige signalen van de hoornblazer worden uitgezonden.

Met De Zeeuw wordt het eerste vlootbezoek aan La Coruña gebracht, sedert in 1903 de torpedoboot Hr.Ms. Python de stad bezocht.

### **Maandag 15 juni 1959 Vertrek La Coruña.**

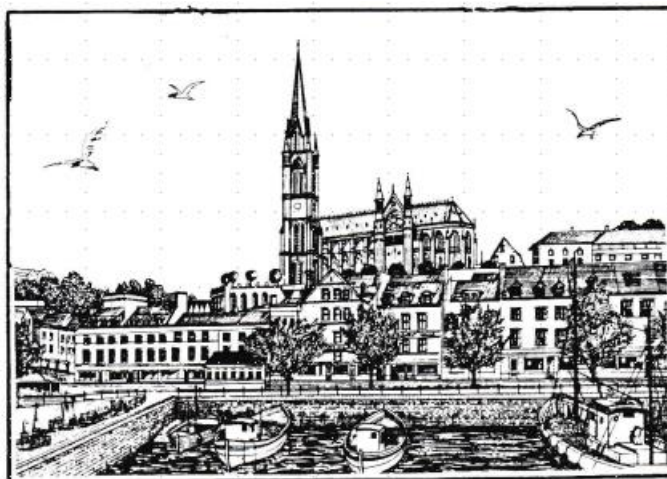
Na het ochtendbaksgewijs ontmeert De Zeeuw en vertrekt naar zee. Via de Golf van Biskaje en de Atlantische Oceaan stoomt het fregat op naar de Ierse Zee alwaar enige dagen wordt geoefend. Daarna koerst zij naar Cork Harbour, Munster.

In het Zuid-Ierse Cobh zullen De Zeeuw en het Britse fregat HMS Crossbow de gast zijn op een maritieme week.

### **Vrijdag 19 juni 1959 Aankomst Cobh, Munster, Ierse Republiek.**

De dagwacht is zojuist geëindigd als De Zeeuw onder een stralende zon de haven van Cobh binnenvaart in het kielzog van de Crossbow. Twee gepavoiseerde sleepboten met brandspuiten komen het Nederlandse fregat tegemoet met water- en kleurenspeel en boven al dat moois klinkt vanaf de St. Colman's kathedraal het Wilhelmus door het carillon als welkom.

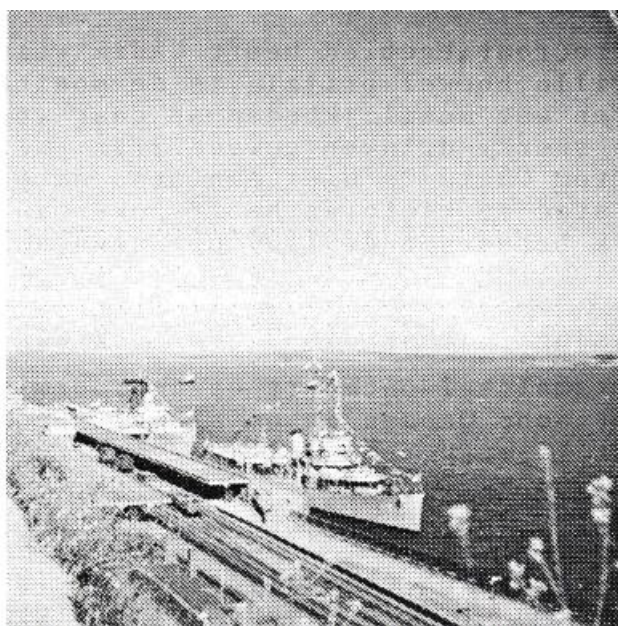
Op vlotte wijze wordt De Zeeuw aan de kade naast het station afgemeerd. Achter haar ligt intussen de Crossbow.



De haven van Cobh met op de achtergrond de St. Colman's kathedraal.



De Zeeuw afgemeerd vóór HMS Crossbow in



de haven van Cobh. 19 - 22 juni 1959

Ook hier

ontstaat een aardig contact met de bevolking en ook met de Ierse en Britse marine. Diverse sportwedstrijden dragen er toe bij dat deze contacten nog steviger worden.

Omdat de stad tegen een heuvel is gebouwd, lopen de straten steil naar boven met als gevolg dat het "benen strekken" nogal wat energie vergt.

Intussen is het opleidingsschip Hr.Ms. Urania de haven binnengelopen en wordt een groep adelborsten van De Zeeuw uitgewisseld met een even grote groep van de Urania.

Op zondag worden zowel de protestante als de rooms-katholieke diensten gehouden aan de wal. Op de achtermiddag worden op het carillon van de kathedraal Nederlandse melodieën gespeeld door de bekende Belgische organist Dr. Staf Gebreurs.

Gedurende de afgelopen drie dagen heeft De Zeeuw, evenals de Crossbow, gepavoiseerd gelegen.



Provincie Munster, Zuid Ierland.

### **Maandag 22 juni 1959 Vertrek Cobh.**

Na de koffie stoomt De Zeeuw de haven van Cobh uit. Vele mensen staan voor hun ramen en nog van verre kan men de zakdoeken en handdoeken zien zwaaien tot weerziens!

Via de Cork Harbour stoomt het fregat open zee in. Nu begint de drukke dagtaak van wachtlopen, lessen, oefeningen en rollen repeteren. Intussen wordt koers gezet naar Nederland.

### **Vrijdag 26 juni 1959 Aankomst Rotterdam.**

Op de voormiddag neemt De Zeeuw bij Hoek van Holland een loods aan boord en stoomt vervolgens de Nieuwe Waterweg in. Tegen het middaguur meert het schip af aan de Rotterdamse Parkkade.

Een groep adelborsten van het korps mariniers embarkeert op de achtermiddag en completeert de bemanning.

**WORDT VERVOLGD**



### **Bill Buldozer en Barend Barbergreene**

Zij kenden elkaar reeds uit het aloude Holland, waar zij beiden werkzaam waren bij de M.O.G. (Maatschappij van Ondermijnende Graafwerken). Daar het werk bij genoemde maatschappij ondermijnend werkte op hun beider geestesgesteldheid, keken ze uit naar iets anders. En toen dan ook hun door het graven getrainde oog viel op de zorgelijke slagzin: "Zorg datje er bij komt", besloten ze de marine ook een kans te geven.

Ze draafden op bij een ambtenaar ter zee, die voor zulke ronselgesprekken een zeer illusoir kamertje had doen inrichten in één van de 144 gebouwen die onze bescheiden bloedeigen ministerie van marine rijk was. Tot hun ontstellende vreugde vernamen Bill en Barend dat er bij de marine ontiengelijk veel graafwerk te doen was; zij het niét ondermijnend.

Dit echter mocht de pret niet drukken en na een kwartier verklaarde de heer ter zee, dat de zaak gebeiteld was. Na twee weken ontvingen zij een nogal ingrijpend telegram."



## “BILL BULDOZER EN BAREND BARBERGREENE BESTEMD BIAK.”

Toen Bill dit met zijn alom bekende grafstem had voorgelezen, uitte Barend de welhaast klassieke woorden: “Ze hebben ons gelijmd”.

Het is verder onnodig te vermelden dat de tropentoelage van beide klanten met spoed in de zakken van een niet nader te noemen firma “H’kens” belandde, reden waarom u ze thans hier te lande in zo’n scharrig tenue ziet rondpersen.

De Koninklijke marine had alles uitstekend gepland! De militaire vorming aan beide heren zou gedurende de vliegreis gegeven worden door een oude sergeant der mariniers, die nog 13 punten nodig had om majoor te worden. De “plane” had de kakken nog niet op de baan gezet of Bill en Barend moesten het bokketuig over de schamele schouders hangen en een spuit in draaghouding (een halve handbreedte voor de gepoetste koppelplaat) nemen.

Het programma was druk bezet, maar zeer efficiënt. In Rome de doodgewone infanterie-exercitie; te Cairo (04.00uur ’s-ochtends) schildwachtdienst; in Karachi (45 graden Celcius) compagnie-school; in Bangkok smulden ze van een portie velddienst, terwijl te Manilla het bajonetvechten werd beoefend.

Toen het vliegtuig moeizaam te Biak landde, stapten er dan ook twee fanatieke militairen uit. Het heilige vuur brandde in hun ogen. Het bleek al dadelijk dat ze voor dit scharrige eiland véél te militair waren, want toen zij de volgende morgen met model vliegdekken en gepoetste spatooes, met hun Bulldozer en Barbergreene rechts- gericht op de linkervleugel van het baksgewijs aantraden, weigerde de schipper hun “militaire glimlach” te beantwoorden. Bill en Barend hadden erg primitieve ideeën. Zij dachten al dat de bodem van genoemd eiland nog maagdelijk was. Toen Barend een dertigtal meters “proefsleufde” waren de gevolgen interessant.

Hij raakte in de gauwigheid een aantal draden en leidingen die vele voorgangers daar moeizaam hadden neergelegd, met als resultaat, dat de watervoorziening stilstond, de dieselcentrale uitviel, het bier in de kantine 2 cent duurder werd, de Super-Connie 24 uur te laat kwam en het recreatierijden werd beperkt. Uiteraard kwam Barend zich zelve tegen in het hotel “Stoot je hoofd niet”, waar hij ruimschoots de gelegenheid kreeg (met vermindering van kost en kadje) om het leidingenplan van Biak te bestuderen. Ondergetekende herinnert zich nog deze KW- ers die zich wel iets meer (konden?) permitteren dan de “gewone Jannen”. Zo waren deze parttime marinemannen evenals de fulltime profs, niet elke dag ingenomen met de eigenlijk traditionele “goede hap” bij de Navy Nieuw Guinea was wel even wat anders.

Toen weer eens de “tennisballen” uit blik van de firma Van de Berg en Jurgens op de bakstafel werden voorgeschoteld, gingen enkele van deze KVV-ers naar hun materieel (bulldozers) en ploegden zich door de karang naar de hut (lees bungalow) van de commandant. Er werd een “peuk staaldraad” om de hut gelegd en vervolgens op deskundige “Smit-Tak-wijze” aan één der bulldozers vastgehaakt. Op een spandoek (ja, toen ook al) stond met grote letters de noodkreet zeer dwingend: “Beter vreten of de hut gaat de zee in”. Het onderkomen van de commandant stond namelijk pal aan zee, ongeveer 3 a 4 meter boven de waterspiegel.

De dreiging werd na enkele toezeggingen en concessies afgewend en ook de “ouwe hap” profiteerde mee van een tijdelijk wat aantrekkelijker “warme hap”.

Chris Marks †

=====

# De “Soemba”



Bron:



April 1947

## fikst het (deel 3)

Te Malta werden onze radar en degaussingskabel weer eens gerepareerd, gebroken glas en aardewerk gesuppleerd en op 10 Januari vertrokken wij naar Napels.

Napels was heelemaal niet wonderschoon en wij verlangden ook niet te sterven.

Het eenige mooie, dat wij in Napels gezien hebben, was 's nachts het vuurwerk van den Vesuvius.

Er kwam niet één Duitsch vliegtuig in de buurt, hoewel Napels maar een kleine 40 mijl achter de frontlijn lag, wel een verschil met Augusta in de Siciliaansche campagne. Het liggen op de reede van Napels was niet bepaald een pretje; een mensch went weliswaar overal aan, maar als den heelen nacht ieder kwartier, een pingbommetje (een en een kwart pond) onder het schip ploft, zoodat je even eenige centimeters vrij van je kooi wipt, is dat niet bevorderlijk voor je nachtrust. Maar die pingbommetjes waren noodig tegen „human torpedo's”.

Wij zagen weer de bekende voortekenen van een landing en waren dan ook stomverbaasd, toen 21 Januari de heele baai van Napels leeg liep en de twee Hollandsche klompen, de „Soemba” en „Flores”, droefgeestig bleven liggen. Niemand snapte er iets van. Toen de zaak werd uitgezocht, bleek, dat wij ingedeeld waren bij de Amerikanen, maar die konden het wel zonder ons en hadden ons rustig buiten alles gehouden. De Engelschen dachten er echter anders over en 's avonds werden wij ingedeeld in den Engelschen sector, bewesten Anzino.

Op de D.W. van den 22sten zou de landing plaats hebben en wij vertrokken met volle kracht van Napels naar Anzino. Schepen die wij tegen kwamen, seinden: „Things are going just too easy, no fun”. Aan het begin van de geveegde geul kwamen wij echter een luchtafweerschip tegen, dat op een mijn geloopt was en nu terug werd gesleept naar Napels, iets minder „easy” dan ons verteld was. Toen wij op de ankerplaats kwamen en een zacht plekje uitzochten, knetterden meteen eenige aanslagen bij het Hoofdkwartierschip, ook niet zoo „easy”. Wij hebben dat schip toen maar een beetje de ruimte gegeven en een van onze kruisers begon te blaffen, waarop de Mofsche kanonnen ons dien dag verder met rust lieten.

Den volgenden dag brachten wij door met kijken naar het chieten van andere schepen en de signalofficer bombardment group seinde: „Sorry, no target for you”.

24 en 25 Januari mochten wij ook oneenigheid hebben met de Mofsen, wij wonnen het glansrijk. Tegen den avond waren er groote luchtgevechten, het ergste boven den anderen sector, en een

Engelsche jager, die ons een uur tevoren nog vol bedrijvigheid gepasseerd was, verdween als een groote bloemkool in de lucht.

Op 26 Januari was het weer zoo slecht geworden, dat de twee klompen buiten de geul bijgedraaid bleven liggen en niet konden bombardeeren.

De dag daarop pikte de „Flores” ’s nachts een zeetje, dat de machinekamer binnenwandelde en een gedeelte van de electriche installatie onbruikbaar maakte. De „Flores” kreeg hierop orders om terug te keeren naar Napels, en eenzelfde sein voor de „Soemba”. werd niet door ons opgevangen. Dien dag hadden wij zoo kwaad als het ging, ruzie met een Duitsche batterij.



Op den namiddag van den volgenden dag werd ook de „Soemba” teruggeroepen naar Napels, daar het weer niet veel beter werd en de twee Hollandsche scheepjes toch geen nuttig bombardement konden uitvoeren bij deze zeegang. Hiermede was Anzino voor ons afgeloopen.

Na eenige dagen rust kreeg de „Soemba” op 31 Januari weer bombardementsorders. Een bombardeergroep was opgericht om artilleristischen steun te verleenen aan het leger bij Minturno, ongeveer 40 mijl benoorden Napels. Iedere 24 uur zou daarvoor beschikbaar zijn: een kruiser, de „Soemba” en de „Flores”.

De mijnnevgers hadden een bombardeergeul geveegd, geen overbodige weelde, want er ploften 259 mijnen. De raad werd gegeven om niet buiten deze geul te komen, verstandige raad. Om het gemakkelijk te maken hadden deze vegers een radarboei gelegd, in de geul.

Op de D.W. van 2 Februari mocht de „Soemba” ook meedoen, maar daarvoor moesten wij wel iets dichter onder den Duitschen wal gaan liggen dan de „Orion”.

Toen wij eenigen tijd aan het schieten waren en de Duitschers niet terugschoten, kwam de „Orion” ook op onze hoogte liggen en iedereen zei: „Hè, nou durft hij ook.” Maar de „Orion” durfde meer dan wij dachten, want toen de Duitschers eindelijk begonnen terug te schieten, en het eerste salvo al direct dekkend viel op het boeitje, waar wij één minuut te voren nog langs lagen, holden wij weg zoo hard wij konden (d.w.z. met 13 mijl vaart) en het zou toen een klein kunstje zijn geweest voor de „Orion” om met 25 mijl vaart zichzelf in veiligheid te stellen en de „Soemba” aan haar lot over te laten. De „Orion” deed dat niet en bleef naast ons voortsukkelen, de groote broer, het gevaar deels met het kleine broertje.

Op den platvoet kreeg de „Orion” aanslagen dicht bij en de „Soemba” zou wel even een rook- en nevelschem loggen voor zijn grooten broer. De menschen op de „Orion” moeten zich wel krom gelachen hebben, want die rookende en nevelende klomp moet wel een grappig gezicht geweest zijn. Er werd aan boord zoo enthousiast geneveld, dat de heele machinekamer vol stond en het hoofd der machinekamer kwam waarschuwen, dat het zoo echt niet langer door kon gaan.

Bij het invallen van de duisternis ging de „Orion” terug naar Napels en wij brachten een lamp uit op onze boei, want de bedoeling was, dat wij den geheelen nacht de Duitschers in een bepaalde strook zouden lastig vallen. Om het half uur vuurden wij vijf salvo's af, waarop door de Duitschers niet geantwoord werd. Alles ging dus naar wensch, totdat om half vijf 's morgens kanon II moeizaam instortte, of liever gezegd luidruchtig uiteenbarstte. De wieg scheurde en machtige moppen ijzer vlogen in het rond, waarbij gelukkig niemand ernstig gewond werd. Het kanon bleef in achtersten stand staan en was niet meer te gebruiken. Wij gingen toen maar gewoon door met twee kanonnen, waarvan de granaten de meest wonderlijke geluiden maakten; onze kannonnetjes raakten echt op.



Bij dagworden loste de Fransche kruiser „Gloire” de „Orion” af en wij bleven ter beschikking. De „Gloire” was blijkbaar volledig ingelicht over de schietcapaciteiten van de Duitsche batterij, want hoewel hij beschoten werd, bleef hij steeds aan den goeden kant van de aanslagen. Aan Napels werd geseind, dat de gezondheid van onze kanonnen veel te wenschen overliet, en het antwoord was: „Terugkeeren naar Napels”. Op 4 Februari, op de reede van Napels, werden wij meteen doorgestuurd met een groot convooi naar Malta. De „Flores”, die onze plaats bij Formia zou overnemen, kwam aangehold en de commandant schreeuwde: „Waar ga je naar toe?”, waarop de onze antwoordde: „Mijn kanonnetjes zijn kapot, ik ga naar Malta toe”, zure gezichten op de „Flores” en luid gejuich op de „Soemba”, want Malta beteekende nachtpassagieren en teedere betrekkingen met de meisjes, die nogal gek waren op onze Jannen.

Ondanks het slechte weer kwamen wij dezen keer zonder brokken op Malta en daar bleek, dat onze kanonnen volgens Engelsche gegevens allang afgekeurd hadden moeten zijn. Na eenigen tijd verscheen ook de „Flores” weer. De kanonnen van de „Flores” waren te Napels afgekeurd en nu gingen wij samen maar afwachten wat Londen zou uitmaken: Nieuwe kanonnen naar Malta sturen of de scheepjes naar Engeland laten komen om daar de zaak verwisselen. Onzen commandant verdroot het wachten zeer en tot groot verdriet van alle Jannen met relaties aan den wal, maakten wij nog even een tripje als escorte naar Tripolis en terug. Het was interessant te zien, wat de Royal Engineers in een half jaar tijd hadden opgeruimd aan wrakken in de haven. Inderdaad weer iets om je petje voor af te nemen.

Terug te Malta hoorden wij van de matrozen der „Flores” en het werfpersonnel dat onze beide schepen naar Engeland zouden gaan. Voor de „Flores” was dit „hooge pit” (die kwam uit Engeland), maar wij kenden de rare streken van de „Soemba” en waren er heelemaal niet happig op om in den winter langs de Golf van Biscaye te gaan. Bovendien geloofde niemand van ons, dat de „Soemba” een echten Atlantischen storm zou overleven. Op 25 Februari vertrokken wij met een groot convooi van Malta en het begon meteen al met slecht weer, maar dat beloofde ons tenminste een kansje op beter weer bij den tocht van Gibraltar naar Engeland.

Op 1 Maart liepen wij Gibraltar aan en op den oceaan bleek het gelukkig vrij fatsoenlijk weer: wij slipten net tusschen twee stormpjes door. Voor het eerst maakten wij het olieladen op zee in een convooi mee, het duurde erg lang, maar het was toch wel aardig, vooral omdat zij 7 tot 8 mijl bleven loopen. Dien nacht zaten er U-booten in de buurt en een corvet van ons escorte werd gepikt door een nieuw soort torpedo. Het was een ontzettend vuurwerk en als men weet, dat deze scheepjes ongeveer 100 dieptebommen gestuwd hebben op de plaats, waar de torpedo het schip trof, is het te begrijpen, dat er slechts 5 overlevenden waren van de 85 man aan boord. Dit was het eenige verlies gedurende onzen overtocht van Malta naar Engeland. Ons convooi werd begeleid door twee escorte-carriers, waarvan de vliegtuigen goede diensten bewezen bij het verkennen en aanvallen van U-booten.

Op 10 Maart kregen wij order van den senior officier escort, de „Flores” en een Engelschen nettenlegger te escorteeren naar Plymouth en we gingen met zijn drieën netjes rechts af naar Engeland.

De 12de Maart was weer een dag met eenig vertier. Het begon met een onderzeebootalarm. Al gauw had onze Asdic-officier in de gaten, dat het visschen waren en hij stelde knipoogend aan den commandant voor om voor alle zekerheid toch maar een dieptebom te gooien. De commandant was het onmiddellijk hiermede eens (wij hadden al drie maanden geen versche visch

geeten). De uitwerking van den dieptebom was meesterlijk; groote, dikke zeepalingen en ander ongedierte kwamen bovendrijven en de commandant oordeelde het noodzakelijk, een boot te strijken. De Scheveningers, die wij aan boord hadden, maakten de wonderlijkste geluiden en sleurden met handen en voeten de visschen binnenboord. Het was een half uur van vermaak voor oud en jong; wie niet mee kon doen met de vischvangst, stond te genieten van de woeste tafereelen in onze sloep.

Toen de sloep weer binnenboord was, heeschen wij de visscherijvlag voor een gestroopte paling aan de ra, en stoomden zoo snel mogelijk onze beschermelingen achterna, die al per seinlamp gevraagd hadden, of wij de onderzeeboot nog aan het jagen waren. Er was verwarring onder het seinerspersoneel, dat onze „visscherijvlag” niet thuis kon brengen; steeds grootere kijkers werden opgehaald.

Onder groot gejuich werd een zak met visch overgeheveld naar de „Flores”, en later een naar den Engelschen nettenlegger. Toen gingen wij verder met de oorlogvoering.

In den achtermiddag verkenden wij een Engelsche vliegboot, die aan de kim bleef hangen en in open taal naar haar basis seinde, dat zij twee Duitsche torpedojagers en een mijnenlegger in de peiling had; dat waren wij. Daar wij het seintje ook oppikten, werd alles, wat wij aan Holland-sche vlaggen hadden, over het schip verspreid, en toen een kleine luchtmacht aan de kim verscheen, begonnen wij alle drie heftig verkenningsein te geven. De R.A.F. nam geen risico en begon onze formatie toch nog even van dichtbij te bekijken, voor zij terugvloog. Dank zij den grapjas in de vliegboot moesten wij nu nog een anderen koers gaan sturen, want evengoed als door ons, was het bericht natuurlijk ook opgevangen door de Duitschers. Zonder ongelukken snelden wij verder naar Plymouth met wind en zee van een opkomenden storm achter ons aan.

Op 13 Maart kwamen wij behouden in Plymouth aan.

### ***Bezoek van H.M. de Koningin.***

De „Soemba” en „Flores” gingen door naar Portsmouth. Er is ook bij deze overtocht weer geboft; twee lieve stormpjes waren misgelopen.

De Admiraal en Schout-bij-Nacht Termijtelen kwamen aan boord en de Admiraal hield een toespraak tot de bemanningen. Het viel ons tegen, dat hij niet een apart woordje had voor de mannen uit de Overzeese Gewesten, die toch 70 man waren van de 160 onzer bemanning, en die nog nooit in Engeland waren geweest.

Op 22 Maart kwam H.M. de Koningin in Portsmouth voor een bezoek aan de twee kanonneerboten. Bij de inspectie van de bemanningen toonde H.M. zeer veel belangstelling voor het personeel uit Nederlandsch-Indië, zodat al deze jongens gelegenheid kregen, hun Koningin eindelijk eens in werkelijkheid en nog wel van zo dichtbij te zien.

Na de inspectie werden op ieder schip 18 bronzen kruizen uitgereikt; daar op de „Soemba” niemand iets bijzonders had gedaan, was van iedere tak van dienst de oudste aangewezen als kruisdrager.

Een aardig toneeltje speelde zich nog af, toen H. M. het bronzen kruis uitreikte aan een korporaal-machinist uit Nederlandsch-Indië, die natuurlijk helemaal tegen de V.K.M.'s in, de beeltenis van H.M., uitgezaagd uit een Indische halve gulden, als dasspeldje droeg. Toen H.M. het bronzen kruis naast dit speldje zou hangen, zag Zij Haar eigen beeld ten tijde van de troonbestijging en een glimlach kwam op Haar ernstig gezicht.

H.M. stelde er bijzonder veel belang in, van ooggetuigen alles te horen over het sneuvelen van Overste Sterkenburg. Zij klom de ongemakkelijke trappen op naar de brug van de „Soemba” om de plaats te bezoeken, waar Overste Sterkenburg, dodelijk getroffen, neergevallen was.

## ***De invasie.***

Na het Koninklijk bezoek ging de „Soemba” enige weken in reparatie, kreeg nieuwe kanonnen en de bemanning had gelegenheid met verlof te gaan. In de buurt van Portsmouth waren duidelijke tekenen van de komende invasie te constateren. Onze Jannen hadden dat óók door en genoten extra van hun verlof, meestal buiten Portsmouth, want deze plaats werd nog al eens lastig gevallen door Duitse bommenwerpers. Schotland bleek zeer geliefd bij de Jannen. Nadat de „Soemba” weer vaarklaar was, gingen wij schietproeven houden met onze tweedehands kanonnen, overgenomen van de „Sumatra”.

Op 25 Mei liepen wij Plymouth binnen. De Solent lag al aardig vol met allerlei invasievaartuigen. Hierbij waren de wonderlijkste dingen, die alleen maar konden dienen voor bruggen-bouw of de aanleg van kunstmatige havens. Portsmouth was overwegend Engels en Plymouth Amerikaans in uitrusting, zodat wij spoedig begrepen, dat wij bij de Amerikanen ingedeeld werden, terwijl de „Flores” te Portsmouth bleef en dus met de Engelsen zou meedoen.

Te Plymouth kregen wij er nog een radioinstallatie bij en toen op de namiddag van 2 Juni de L.C.T.'s en L.C.I.'s langs de kant gingen, om beladen te worden, begrepen onze Jannen, dat het de volgende dag „pen uit” zou zijn. Inderdaad gingen wij op de achtermiddag van 3 Juni op stap, met een convooi landingsvaartuigen en het Hoofdkwartierschip „Bayfield”, begeleid door een stel Amerikaanse destroyers. Ons convooi leek wel eindeloos, toen de zaak eenmaal in formatie voer. Maar er kwamen nog veel meer van deze eindeloze convooien, o.a. van Bristol en Liverpool aan de Westkust en van Harwich en Londen aan de Oostkust. Deze convooien groeiden steeds aan bij iedere plaats, die aan de Zuidkust gepasseerd werd.

Als je het formeren van dit bedrijf zag, kreeg je toch wel eerbied voor de mannen, die dat zo keurig georganiseerd hadden. Het dwaze was, dat deze zaak practisch ongestoord aan de overkant is gekomen, terwijl wij toch 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> dag op zee hebben gezeten.

Er werd gevaren langs tevoren speciaal geveegde geulen onder de kust van Engeland en ter hoogte van het eiland Wight werd overgestoken naar de Franse kust.

Op 4 Juni op de hondenwacht vloog een L.C.T. midden in ons convooi in brand en zonk, maar zelfs dit vuurwerk lokte geen E-boten of vliegtuigen naar ons toe.

Het weer was niet zo mooi en het werd niet veel beter, zodat de hele invasie 24 uur uitgesteld moest worden, waarschijnlijk tot grote droefheid van de soldaten, die zich op de kleine invasiescheepjes bepaald ongelukkig gevoeld moeten hebben. Deze kleine dingen hobbelden zo erg, dat de hele zaak enige uren beschutting ging zoeken in de baai van Portland. Op de dagwacht van 5 Juni gingen wij weer naar zee.

Na de achtermiddag voeren wij door bekende mijnevelden en de „Soemba”, die tot nu toe achteraan gehangen had, moest voorop gaan varen, maar onder Overste Sterkenburg waren wij er al aan gewoon geraakt om te zeggen: „Ik neem aan, dat hier geen mijnen liggen”. Ondanks onze vlotte manier van aannemen, kwamen wij nu toch drijvende mijnen tegen en een Amerikaans bergingsvaartuig stootte blijkbaar op een en begon langzaam te zinken. De rest van de club deed even zenuwachtig en ging toen weer gewoon door. Wij zeiden tegen elkaar: „Ik neem aan”, enz. en gingen toen een uurtje slapen, want wij konden wèl voor zeker aan-nemen, dat wij de volgende 48 uur onze kooien niet zouden zien.

De avond viel zonder dat een vijandelijk vliegtuig of schip zich had laten zien. Een massa landingsvaartuigen strekte zich nu uit van kim tot kim, terwijl enige convooien van snelle schepen, L.S.T.'s en L.S.I.'s, ons gedurende de nacht zouden oplopen.

# DAGBOEK VAN DE INVASIE

*(Schrijver dezes was langen tijd gedetacheerd bij de Royal Navy en diende aan boord van Britsche torpedojagers).*

Zondag 4 Juni 1944,

We liggen al een paar weken in Harwich en er wordt gefluisterd, dat de invasie nu wel spoedig plaats zal hebben. De stemming is onverschillig: „We zullen wel zien als het komt”. Zoo dikwijls reeds hebben we de geruchten vernomen en zijn uitgevaren ter oefening in grooter verband met geheele flottieljes landingsvaartuigen. Herhaling, voorbereiding tot in den treure toe.

De dagen hier zijn kalm verlopen. We hebben een enkele nacht-patrouille gemaakt, routinewerk. Overdag hebben we gezwommen en gezeild of een cricketmatch gespeeld op het sportterrein aan den wal tegen andere sloopstoomschepen of onderling.

Wel is er groote drukte in de haven. Amerikaansche en Britsche Libertyships en L.C.T.'s worden geladen, troepen schepen in. Zou het weer een oefening zijn?

Ik verheug me altijd op een Zondag in Harwich want ik heb een vaste uitnodiging om te komen rijstafelen aan boord van een der Hollandsche mijnenvegers, die daar liggen. Het is prettig weer eens onder landgenooten te vertoeven en een vette hap van een Hollandschen kok is een welkome afwisseling van de Engelsche kost.

Zondagsche dienst beteekent om half tien baksgewijs aantreden voor inspectie door den commandant. Er wordt bekend gemaakt, dat niemand den wal op mag, ook niet om een kerkdienst bij te wonen. „Daar gaat je rijst, Dutch,” zegt de bootsman, een stoere Londenaar, die de verschillende invasies in de Middellandsche Zee heeft meegemaakt. „Never mind, You'll be home soon.”

Dat er wat meer aan de hand is merken we nu ook omdat de bemanning van het schip, dat naast ons is gemeerd, niet bij ons aan boord mag komen voor de „tombola”, het op Britsche oorlogsschepen zoo populaire loterij-spel. 's Middags doen de meesten een dutje en ik ga voor de verandering maar eens mandiën in de zon.

In de haven varen bootjes bemand door Amerikaansche matrozen op en neer. 's Avonds is het rustig en iedereen zoekt vroeg zijn kooi op. Niets bijzonders aan de radio.

## **5 Juni 1944.**

„Gooi los die tros”. We varen uit ter begeleiding van een aantal Libertyschepen en L.C.T.'s bestemd voor het Zuid-Oosten. Het is mooi zonnig, maar nogal winderig. We verwachten dat we de ons toevertrouwde schepen aan een haven van de Zuidkust van Engeland zullen afleveren. De geruchten zoemen door het schip. We gaan naar Plymouth, nee naar Portsmouth, Sheerness, Liverpool, Gibraltar! We zullen alle schepen bij het eiland Wight verzamelen en binnen 10 dagen een invasie beginnen bij Calais. Niet voor niets wordt daar zoo gebombardeerd. De hofmeesters hebben het den oudsten officier hooren fluisteren aan het ontbijt, de seiners en telegrafisten weten het weer te concludeeren uit de orakelspreuken van hun divisiechef. De radio blèrt populaire deunen en de stokers die vrij van wacht zijn neuriën mee in de zon: „We don't know where we are going until we there”.

Buitengaats wordt onze formatie doorkruist door een convooi voor 't Noorden bestemd.

Seinvlaggen schieten omhoog, maar als het Noordelijk convooi zich weinig aan ons blijkt te storen en er gevaar zal komen voor botsingen, laat onze temperamentvolle commandant een schot lossen voor de boeg als waarschuwing en in minder dan geen tijd hooren we ankerkettingen

ratelen en de ordeverstoorders liggen stil, links en rechts, kris en kras door elkaar. Het duurt wel meer dan een uur voor we onze koopvaardijers er goed doorheen hebben geloodst, maar het lukt en in keurige formatie sukkelen we door naar het Zuiden.

Het zonnetje schijnt, er is een lekker briesje, regelmatig wisselen de wachten: 4 uur op, 4 uur af. Wie sprak daar van invasie?

Ramsgate, Dover, Folkestone, Hastings, Brighton. Hoe vaak hebben we niet in donkere nachten behoedzaam door de Straat van Dover gevaren ter begeleiding van een convoi, bestemd voor Portsmouth of Southampton. Aan den overkant in het bezette Frankrijk loerde de vijand en uit Calais of het oude zeerooversnest Duinkerken, slopen dan de Schnellboote op ons af. In talloze schermutselingen hebben we deze kleine maar gevaarlijke tegenstanders af geslagen; een enkele maal hadden ze succes en torpedeerden een der langzame handelsschepen. Ditmaal varen we overdag door het Nauw en zelfs de zware kanonnen van Calais en Kaap Gris Nez houden hun middagslaapje. Allerlei oorlogsbodems spoeden ons voorbij, in de verte rookpluimen van een voor ons uitvarend convoi. De zon weerkaatst op de witte rotsen en de zeemeeuwen vliegen met schrille kreten achter ons aan.

Het wordt donker. Omstreeks 11 uur hooren we een hevige slag, waar niemand veel acht op slaat. Niets bijzonders aan de radio. Bing Crosby, Andrew Sisters, Music while you work, Forces favourites o.a. „We don't know where we are going until we there” ...

#### **Dinsdag 6 Juni 1944.**

Radio: Hedenmorgen zeer vroeg zijn geallieerde troepen onder het bevel van Generaal Eisenhower geland in Europa. De landing verloopt volgens plan.

Om 7 uur alarm! Onze onderzeebootverkenner hebben iets verdachts gehoord aan hun ingewikkeld apparaat. We suizen in snelle vaart over het woelige Kanaal, de zwarte vlag in den mast als een waarschuwing voor duikbootgevaar. De commandant geeft rustig zijn aanwijzingen aan den roerganger, officieren loopen heen en weer op de brug, de konstabels controleeren hun kanons, de torpedomakers wachten bij de dieptebommen.

Het is echter loos alarm en nu laat de oudste officier de mannen groepsgewijs beurtelings verzamelen en vertelt staande voor een groote kaart op het achterdek: „D-day is on”. Parachutisten zijn vannacht geland op de Normandische kust. Terwijl de mijnenvegers en zwemtroepen de versperringen uit den weg ruimen vaart de slagvloot naar de Fransche kust om de vijandelijke stellingen onder vuur te nemen en artillerieondersteuning te geven aan de Commando's en Royal Marines die de kustverdedigingswerken bestormen. Ons convoi is bestemd voor de Britsche sector „Gold” en zal tanks en zwaar geschut lossen. Omstreeks 8 uur zullen we aan het bruggenhoofd arriveeren. De slag die we vannacht hoorden was het op een mijn loopen van een der schepen van een achter ons varend convoi.

De radio herhaalt het vage communique van het Hoofdkwartier van Generaal Eisenhower. Daarna mededeelingen van De Gaulle, den minister-president van Nederland, België en Noorwegen en een boodschap van president Roosevelt.

Op zee groote bedrijvigheid. Het is mooi zonnig weer, er waait een stevige wind, die de korte blauwe golven tegen onzen boeg doet opspatten.

Overall schepen, schepen, schepen. Hier en daar een sleepboot met eenige vreemd opstekende palen achter zich aan. Die zijn bestemd voor de kunstmatige haven, de Mulberry, die aan de reede van Arromanches wordt aangelegd. Omstreeks 9 uur zien we een grauwe kustlijn waarvan hier en daar rook omhoog komt: Frankrijk.

Het wordt steeds voller aan de ree. Het is een samentreffen van de geheele Britsche vloot met haar geallieerden. Alle beroemde schepen zijn aanwezig: Nelson, Rodney, de kruisers Cardiff, Belfast, Edinburgh, Suffolk, Jervis en Javelin, de beroemde jagers uit de Middellandsche Zee, om

maar enkele te noemen. In de verte bij het schiereilanden van Cherbourg vage silhouetten van de Amerikaansche slagschepen: Arkansas, Texas, Nevada.

Tot mijn groote trots zie ik ook een Nederlandsche kruiser: de Sumatra. Later blijkt dat zij als blokschip met andere oude schepen tot zinken zal worden gebracht om als golfbreker te dienen en de aanleg van de Mulberry te vergemakkelijken. Ik zie ook onze kanonneerbooten „Flores” en „Soemba”, die in zulk een uitgelezen gezelschap wel een zeer eervolle taak toegewezen krijgen. Wij varen langzaam door het drukke gewoel. Tusschen de schepen onderling worden heele gesprekken gevoerd met de Aldis lamp. Soms zijn het strenge orders, dan weer een vroolijke groet van zusterschepen uit ons flottielje.

Masten en schepen, waar je ook kijkt, voerende de vlaggen van vele geallieerde vloten. Het is een onvergefelijk gezicht deze macht verzameld te zien. Iedereen heeft het gevoel: dit kan niet mis gaan, het moet lukken. Er heerscht een vroolijke spanning die al het gevaar in de opwinding doet vergeten. Boven onze hoofden dreunen de bommenwerpers, jagers en verkennings-vliegtuigen. De kust is nu duidelijk te zien en uit de landingsvaartuigen waden de tanks aan land. De eerste tegenstand van den vijand is gebroken en het bruggenhoofd is al behoorlek gevestigd. Wij krijgen bevel ons te voegen bij het escorte van het slagschip „Rodney”, dat monster met het grootste scheepsgeschut ter wereld: 9 kanons van 40 cm. Een uur later begint het bombardement. De „Rodney”, „Nelson” „Ramillies” „Malaya” „Warspite”, de kruisers, jagers en kanonneerbooten spuwen hun projectielen landwaarts. Rood, vuur, lawaai, maar perfecte orde. Bij elk salvo van de „Rodney” schudt onze jager door elkaar. Het vuur wordt gericht met behulp van vliegtuigverkenning, verbindingsofficieren van het leger zijn druk in de weer.

De geheele dag duurt het bombardement met korte tusschenpoozen.

's Nacht gaan we voor anker. De vloot geeft een indruk die herinnert aan Loosdrecht en De Kaag op 'n drukke zomersche Zondag; alleen nog bedrijviger en de vaartuigen zijn ook wel iets groter. In het donker schiet op het land lichtspoorammunitie omhoog, bommenwerpers bestoken den vijand zonder ophouden.

Weinig nieuws aan de radio. Nog steeds spelen ze: „We don't know where we are going until we there”.

## **7 Juni.**

Om 1 uur 's nachts vliegt een Duitscher over ons heen en laat een bom vallen tusschen ons en een andere torpedojager. Sissend dooft het projectiel in het water. Meteen is het luchtafweergeschut in actie en onze kanonniërs laten zich niet onbetuigd. Maar de ordeverstoorder is al weer verdwenen, 's Morgens is het nevelig en nogal ruw weer. Er wordt door de jagers een rookgordijn gelegd om de „Rodney” heen en het vuren begint opnieuw. Af en toe beantwoorden de Mofsen het vuur maar zij zijn waarschijnlijk bang hun positie te verraden en soms zien we na een hevig bombardement op een stelling de Duitschers met witte vlaggetjes zwaaiend te voorschijn komen. Om 7 uur vliegen honderden gliders, getrokken door 4- motorige Lancasters, naar het bruggenhoofd. De airborners komen hun bedreigde wapenbroeders te hulp. Het is een schitterend schouwspel en we staan te juichen op het dek van opwinding. Deze invasie is al een succes. Later in den morgen zien we iets drijven in het water. Het is een vlotje en er bevinden zich 10 doorweekte Amerikanen, Rangers, op, die aan boord worden genomen en verzorgd in de ziekenboeg. Hun landingsvaartuig was op een mijn geloopt; ze vallen meteen in een diepen slaap.

Een Poolsche kruiser is op een mijn geloopt en zinkt langzaam. De bemanning wordt kalm van boord gehaald en een sleepboot trekt het zinkende karkas naar de Mulberry, waar het als golfbreker nog dienst kan doen.

Er is groote activiteit op het land en aan de ree; bootjes varen op en neer tusschen de hoofdkwartierschepen, seiners, telegrafisten en coders hebben het zeer druk.

's Avonds begint het bombardement weer maar de nacht verloopt zonder dat veel bijzonders te melden valt.

8—12 Juni

Ons schip is aangewezen om het eerste convooi van Normandië naar Zuid-Engeland te begeleiden. De L.C.T.'s en Libertyships hebben nu een vracht menschen in hun ruimen: gewonden en de eerste krijgsgevangenen worden naar Southampton en het eiland Wight gebracht. Daarna varen we volle kracht westwaarts door het Nauw naar Sheerness aan de mond van de Medway. Bij de pier van Southend ligt weer een nieuw convooi klaar en dat nemen we den volgenden dag weer terug naar Normandië.

Ditmaal hebben we tusschen Wight en Normandië een hevigen aanval te verduren van Duitsche motortorpedobooten. Een voor ons varende convooi krijgt het zwaar te pakken: 2 tankers en het begeleidend fregat worden door torpedo's getroffen, de gloed van de brandende olie is mijlenver op het water te zien.

Ons schip is vol bruisende activiteit. Onze radio-afstandpeilers weten met hun Radartoestellen de positie van de vijandelijke vaartuigen precies te bepalen, ons kanonvuur wordt daarnaar geregeld en de Schnellbooten maken dat ze weg komen.

Het fregat drijft nog. De torpedo is door den boeg gegaan. 40 dooden zijn er te betreuren en het aantal gewonden is tegen de 80. Men zal trachten het schip naar Belfast te slepen. Daar zien we weer de talloze vaartuigen op de reede van Normandië. Als we het convooi hebben afgeleverd varen we eens langs den geheelen sector en ankeren ditmaal naast de „Nelson”. De Mulberry is al goed in bedrijf en tanks, geschut, auto's, vrachtwagens, munitie en levensmiddelen stroomen in geweldige hoeveelheden uit de buiken van de schepen op de kades, Frankrijk in.

De invasie is gelukt, dank zij een feillooze organisatie en voorbereiding.

De radio speelt een nieuwe mop: „All's well, Mademoiselle”.

Edw. Rottenberg



\*\*\*\*\*

## Zomervakantie 2017 deel 2 (slot)

Omdat we Oostende wel gezien hebben, gaan vanwege het tij vroeg op pad. Om 06:30 maken we los. Gelukkig liggen we aan de buitenkant van de stapel en hoeven we niemand wakker te maken. De volgende bestemming is de splinternieuwe jachthaven van Cadzand. Die is vorig najaar geopend en we zijn erg benieuwd. Er is nog nauwelijks nautische informatie over positie, aanvaren, ondiepte, enz. We zullen wel zien.

Omdat we tijd genoeg hebben, gaan we lekker onder zeil met een slakkengangetje naar het noorden. We zijn zo vroeg bij de haven, dat de havenmeester zijn planning nog niet heeft voltooid, Gelukkig heeft hij wel een plekje voor ons. Helemaal vooraan de hoofd steiger direct bij de trap. Het kon niet beter. Het havengebouw is prachtig en heeft een luxe restaurant, dat later van sterrenkok Sergio Herman blijkt te zijn. Het sanitair is hypermodern, met douche ruimtes inclusief toilet en wastafel. Het is alleen nog niet helemaal klaar, want er is nog geen gelegenheid om de was te doen. Dat moet volgend jaar klaar zijn. De trap op, de poort uit en je bent op het strand.

Het weer is geweldig en we besluiten hier een paar dagen te blijven.

De badplaats Cadzand Bad is heel gezellig en druk met vakantie gangers.



Jachthaven Cadzand

Er is een markt op maandag en veel winkels, vooral voor de badgasten. De Attent supermarkt is goed voorzien en heeft heerlijke verse broodjes. We reserveren voor de volgende dag 4 elektrische fietsen. Dinsdag gaan we na het ontbijt op pad met de fietsen. We maken een mooie tocht langs de duinen naar Knokke. Op de boulevard drinken we wat en gaan dan verder naar Sluis. Daar is het avondmarkt, maar dat begint al 's ochtends vroeg. Het is er een drukte van jewelste, maar wat vooral opvalt is dat er in de stad geen leeg winkelpand te vinden is. Het ziet er zeer welvarend uit. We hadden van te voren al opgezocht of er een Aldi in de buurt zat en die was

in Sluis. Daar kopen we een maaltje mosselen en alles wat er bij hoort. Zo kunnen we aan boord lekker genieten van deze Zeeuwse lekkernij. Tegen zessen zijn we terug in Cadzand, waar de verhuurster al op ons zit te wachten. Als we alles hebben afgehandeld gaat de deur dicht. Dinsdag is een heerlijke strand dag en we gaan lekker zwemmen en op het strand bakken in de zon. Wel vlak bij een strand tent natuurlijk. Woensdag is het stormachtig en blijven we



ook maar liggen en lezen een goed boek.

Donderdag 20 juli gaan we op de terug weg naar huis. De staande mast route is altijd leuk om te doen met de industriële omgeving en de vele bruggen en sluisen. Eerst met de blauwe golf door het Kanaal door Walcheren. Het wordt een natte tocht met flinke regenbuien en in Middelburg onderbreken we even om brandstof te tanken. Daarna hebben we nog één sluis voor dat we de haven van Veere in gaan.



Vanuit Veere gaan we over het mooie Veerse meer en komen dan bij de Krammersluis. Hier is het bellengordijn als bescherming tegen zout water aangepast blijkt. We komen als een van de



Veere

laatst de sluis binnen en zien al veel gedoe. Het bellengordijn staat enorm hard te blazen van 2 kanten en duwt de schepen weg alsof het een ballonnetje is. Omdat iedereen twee aan twee naar binnen vaart, geeft dit grote trammelant. De Halberg naast ons wordt met geweld tegen ons aan geslagen en wij worden zowat geplet tegen de sluis muur. De fenders kraken als hout. Een hoop geschreeuw en getier is het resultaat, maar gelukkig blijft alles heel. De laatste 2 schepen moeten in het

bellengordijn blijven liggen. Dit is gevaarlijk voor de koelwater inlaat en schroefas afdichting. Al gauw horen we de temperatuur alarmen afgaan op beide boten, die niet weten wat hen overkomt. Opgelucht maar trillend van de spanning vaart iedereen later de sluis weer uit. Een waarschuwbord was hier echt op zijn plaats geweest.

Om 18:00 liggen na een prachtige zonnige dag in Willemstad. De supermarkt van Jumbo is tot 20:00 open en dus kunnen we op ons gemakje nog boodschappen doen. Vrijdag om 10:00 vertrekken we weer uit Willemstad op weg naar het Noorden via de staande mast route. Via het Hollands Diep gaan we links af de Dordtse Kil op. De eerstvolgende stop is in Dordrecht, waar de spoorbrug en de



Krammer sluis

verkeersbrug om 13:12 draaien. We zijn ruim op tijd doordat we steeds stroom mee hadden. We hebben al een plekje gereserveerd in de "Koninklijke" en varen als eerste onder de Engelenburgbrug door de haven in.

De volgende dag gaan we om 08:00 uur op pad. Beperkende bruggen zijn die van Alblasserdam en de Algera brug in Krimpen. De belangrijkste is echter de spoorbruggen in Gouda. Als we die niet voor half drie halen moeten we tot half zes wachten. Een beetje gas er op en we komen mooi op tijd bij de dubbele spoorbrug.

Ook passeren we de nieuwe Juliana brug in Alphen a/d Rijn die in 2015 was ingestort en daarom voor de staande mast route een massale blokkering vormde. Om 16:30 komen we aan in de jachthaven van Kaagdorp. Volgens de havenmeester zal de dieptemeter wel piepen, maar dat is alleen zachte modder. Inderdaad geeft de diepte meter 1.60 aan terwijl we 1.86 steken maar we varen nog wel. In de box worden we wel netjes afgeremd, maar de boot beweegt gelukkig nog wel iets. De haven heeft een gezellig restaurantje waar we heerlijk van kippenpoten genieten met een koel biertje.

Om 08:00 vertrekken we omdat we de spoorbrug van de Schiphollijn en de verkeersbrug van de

A44 om 09:00 moeten halen. Dat gaat makkelijk, want na een kwartier zien we de brug al. De brug gaat 5 minuten eerder open en laat de andere kant eerst door. Dan gaat het dubbel rood aan, maar de brug blijft open. We varen met z'n allen toch maar vol gas er door heen. Even later blijkt dat de brug storing heeft en niet meer dicht wil. De file op de snelweg A44 is enorm, maar wij varen rustig verder. Door Haarlem hebben we ook geen problemen, want we zijn maar met 4 andere schepen, die ergens in Haarlem ook nog afhaken. De laatste 3 stadsbruggen doen we in ons eentje. We melden bij het betaal kantoor, dat we de brug van de A9 nog willen halen. Dat wordt keurig doorgebeld naar de volgende brug, die open gaat als we aan komen varen. De vrouwelijke brugwachter roept ons toe, dat ze de sluis al heeft gewaarschuwd en die wacht op ons. Als we de sluis naderen liggen er al schepen in, maar het licht gaat op groen en we kunnen er netjes bij. Zo zijn we ruim op tijd voor de belangrijkste brug uit onze route. Als we liggen te wachten komt er zo te zien heel zwaar weer aan. Toch houden we het grotendeels droog. Later op het Noordzeekanaal zien we boven Haarlem wel diverse waterhozen vormen, die echter ook weer oplossen. Met een lekker windje gaan we op weg naar de Sixhaven in Amsterdam. Om 16:00 liggen aan de steiger in de gezelligste haven van Amsterdam.



De volgende dag gebruiken we om door de stad te wandelen. We doen een wat minder bekend, maar wel erg leuk stuk van het centrum, de Kanaal Eilanden. De Haarlemmerstraat is gezellig en vol met leuke originele winkeltjes. Hier is het nog niet verziekt door de vele toeristen. Via de Dam komen we natuurlijk op de Wallen terecht. Op de Oudezijds Voorburgwal pakken we een terrasje. De dame die ons bediende melde dat er weer muziek gemaakt ging worden. In de gracht voer een piep klein bootje met een muzikant er in. Hij had een klein orgeltje en een trompet en hoorn bij zich. Het unieke was dat hij samen speelde met het carillon van de naast gelegen kerk.

Hij blies op zijn trompet en het carillon gaf antwoord. Aan het einde moest er door het toegestroomde publiek heel hard hallo geroepen worden en op de trans van de kerktoren kwam de carillionspeler te voorschijn, zwaaiend met zijn jas. Dit feest vindt elke dinsdag middag plaats. In de enorme Jumbo Foodmarket in Amsterdam Noord, op loop afstand van de haven, kopen we nog een maaltje mosselen, die aan boord heerlijk worden klaar gemaakt.



's Nachts komen we plotseling tot de ontdekking dat de toilet pomp vast zit. Hij wil geen kant meer

op. De volgende morgen halen we de pomp uit elkaar, maar er lijkt niets mis mee. Zonder afvoer pompt hij prima. Dus moet het verder zitten. Dan maar de bakskist geleegd om bij



Marken

de vuilwater tank te komen. De slang is vorig jaar vervangen omdat die helemaal dicht zat van de kalk afzetting. Ook de nieuwe slang had al een flinke laag kalk aan de wand. De standpijp van de tank zat echter massief dicht, er kon zelfs geen ijzerdraad meer door heen. We hadden de oorzaak gevonden. Een tijd lang krabben en raggen met een omgebogen punt van de ijzerdraad leek wel weer een opening te hebben gemaakt. De pomp werd weer geprobeerd en het leek min of meer wel weer te werken. Dit had duidelijk later nog aandacht nodig.

Woensdag morgen tegen een uur of 09:30 begint er leven te komen in de vol gepropte Sixhaven. Dat is altijd een mooie film die voor je ogen afspeelt. Een voor een gaat iedereen varen en om 10:00 kunnen wij ook weg. De Oranje sluis en Schellingwoude brug passeren we voorspoedig en we



kunnen op weg naar Volendam. We volgen een ruime koers van uit de kust om de waterplanten te vermijden. Het is een stralende dag en met een zwak westen windje kachelen we naar de Gouwee. Daar aangekomen willen we eerst nog eens Marken bezoeken. In de haven is aan de linker zijde plek om af te meren voor dag bezoekers. De rechterkant is alleen voor overnachting. We wandelen over het voormalige eiland, dat druk is met tourists, die aan en af gevoerd worden door de veerboten uit Volendam. Je zal er maar wonen met al die vreemde mensen die door je voorraam naar binnen loeren. We hebben het al gauw gezien en varen naar de oude haven van Volendam. Daar is het altijd gezelliger dan in de Marina.

Nadat we nog wat palling gescoord hebben voor straks vertrekken we op donderdag 27 juli om 09:30 op weg naar onze thuishaven. Als we de sluis van Lelystad door zijn, gaan we de Flevomarina in, om de brandstoftank weer op te vullen met GTL. We schuiven wat op aan de steiger en smullen van een heerlijke moddervette paling. Daarna het laatste stuk zeilend naar de Ketelbrug en het zit er weer op. Het was een geweldige reis, met veel leuke bestemmingen en veel mooi weer.



*The End*



## Late Bekentenis

Op het Nederlandse s.s. 'Lutjekerkerk', een Liberty die na de oorlog door de voormalige VNS (Verenigde Nederlandse Scheepvaart Maatschappij) van de Amerikanen was overgenomen, bevonden zich in de midscheeps drie toiletten naast elkaar die met halve klapdeuren konden worden afgegrendeld. Binnen zittend, of staand – dat hing er maar vanaf of het een vermoeide werktuigkundige, een fluitende stuurman of een luie marconist betrof – kon men de deuren met een schuifje verzegelen.

Het vernuftige was dat men, binnenkomend, altijd direct de schoenen en de afgezakte broek van een tijdelijke bezetter onder de klapdeuren kon waarnemen.

'Goeie morgen, daar!' zei stuurman Adema, toen hij van de wacht komend een boodschapje wilde doen, maar die kerel naast hem zei geen boe of bah! 'Barst dan!' dacht Adema, smijgend met de klapdeuren de ruimte verlatend en zich naar de messroom begevend voor het ontbijt.

Daar zat tot zijn verbazing iedereen die er anders ook zat. Dus kon een van dié het niet zijn, maar wie was het dan wel die z'n kop niet opendeed als er, waar dan ook, behoorlijk en beleefd 'Goeie morgen!' werd gezegd?

'Meester,' zei hij tegen de tweede wtk, 'is er bij jullie iemand ziek, mis je iemand?'

'Nee,' zei deze, hoorbaar een bord mannenpap naar binnen lepelend, 'is er wat dan?'

'Chef,' vroeg Adema, 'is iedereen zover aan de eerste tafel geweest? Niemand verstek laten gaan, of zo?'

'Nee,' zei de hofmeester, z'n vinger uit de neus halend, 'is er wat dan?'

'Misschien wel niet,' zei Adema, 'maar ik vind het gek!'

'Wat?' vroegen ze.

'Nou ja. Ik moest vanmorgen naar het toilet, en zag aan de broek en de schoenen dat er iemand op zat ... ' zei Adema.

'En je kreeg geen antwoord toen je goeie morgen zei,' kwam de tweede.

'O, dus jij vond dat ook al vreemd?' vroeg Adema.

'Natuurlijk!' vond de tweede, 'onbeschoft zelfs. Wat zeg ik? Onbeschaamd, onbeschaafd!'

'Dus ... dus jij reageert ook zo!' constateerde de stuurman. 'Blij dat te horen ... Ik dacht al, typische wtk die daar zit ...'

'Typische discriminatie ... !' meesmuilde de tweede wtk.

'Maar wie kan het dan zijn?' vroeg de hofmeester.

'Ja, wie is die onbeschofte vlegel!' kwam de tweede wtk, z'n lepel neerleggend. 'Geen dèm antwoord! Maar ik dacht bij mezelf: "Wind je niet op. Wie jij daar ook bent, zittend en zwijgend gespuis, zoek het maar uit". " Maar nu ik hoor dat jij er ook zo op reageert, stuurman, ga ik geloven dat we gewoon moeten uitzoeken wie het is geweest.'

'Moeilijk achter te komen,' zei de stuurman.

'Heb je een signalement?' vroeg de chef behulpzaam.

'Waarvan?' vroeg de stuurman. 'Van mister X, onze grote onbekende?'

'Wel... van die broek en die schoenen ...' zei de chef.

'Nee, 't is daar halfdonker,' zei de stuurman.

'Ik gaan wel effe kijke,' zei de chef. 'Misschien een zoolafdruk of zo ... ' en weg was hij.

'Een bilafdruk ... ' zei de tweede grinnikend.

In de messroom werd intussen het gebakken ei opgediend, dus was het woensdag, maar het was nog niet aangeroerd, of de chef stormde met een verbaasd gezicht binnen. 'Hij zit er nog!' zei hij. De stuurman keek op zijn horloge. 'Al een kwartier?' zei hij, 'dat kan niet!' 'Ik zwéér het je!' zei de chef opgewonden.

'Stuurman,' kwam de tweede, 'misschien is het wel iemand die een hartaanval gekregen heeft ... '

'Het stinkt wel!' zei de hofmeester.

'Hij stinkt wel,' verbeterde de stuurman. 'En niet van een hartaanval! Wie het dan ook is ... We moeten even checken, mannen, of iedereen op wacht of te kooi is. Kom op, jij een rondje vetloods, jij een rondje bedienden en ik een rondje dekdiens. We zien elkaar hier in de messroom over vijf minuten ...' Als Sherlock Holmes ging iedereen op speurtocht, om vijf minuten later vast te stellen dat er niemand werd vermist, maar dat kon gewoon niet.

'Kom op, mannen!' zei de stuurman. 'We gaan ter plekke kijken!' Daar aangekomen riep hij: 'Hallo daar, goeie morgen!' maar weer kwam er geen antwoord. 'Haal een emmer water!' fluisterde de stuurman tegen de chef. En toen die was gearriveerd begaf hij zich in het belendende perceel en kiepte het water over het schot heen. Het resultaat was dat er een lege broek en een paar loze schoenen onderuit kwamen spoelen. Er zat niemand op, constateerde de stuurman, toen hij witheet de deur had opengetrapt.

'Gevonden', stond er even later op het mededelingenbord van de chef hofmeester, 'schoenen maat 43 en een waardeloze broek, buikmaat 53'. Maar niemand meldde zich.

Het schip is intussen gesloopt, en de dader nog steeds onbekend dus neemt schrijver dezes de schuld thans op zich door te bevestigen, nu de zaak verjaard is en de kans te worden gekielhaald is verdwenen, een oude broek en twee dito schoenen over de pot gehangen te hebben, de deuren met de grendel te hebben gesloten en er onderuit te zijn gekropen, voor hij 's morgens op wacht ging ...

Ik hoop dat Adema, waar ter wereld hij zich thans ook bevindt, dit nog leest, want dan heeft ook hij intussen zwaarder weer ergens tussen de beide polen overleefd ...



Bron:  
Jan Noordegraaf

---

## Hulpcommies bij de douane in de haven



***Vijftig jaar geleden. Ik pak zomaar een periode op sectie 10. Katendrecht. Het was gelegen in een woonwijk in Rotterdam Zuid, een soort landtong omgeven door de Maashaven en de Rijnhaven. Er waren nog geen containers dus lagen tientallen schepen vaak vele dagen voor de wal.***

De schepen lagen op luttele meters van kroegen, bordelen en bars. Dag en nacht 24/7 zou men tegenwoordig zeggen was het lawaai, muziek, neonlicht, dronken zeelui en dames van plezier. Ik noem ze geen hoeren dat klink zo banaal maar P.D.ers. Geen plaats delict , maar ik bedoel Plezier Dames. Elke zeeman uit de hele wereld kende Katendrecht. Het verschil met nu is, dat de PDers toen echt de baas waren. Geen gedwongen prostitutie zoals tegenwoordig, maar dikke Rotterdamse meiden, die korte metten maakten met lastige klanten. Ik heb diverse keren gezien dat een dronken zeeman naakt naar buiten werd geflikkerd en zijn kleren er achteraan werden gegooid.

In deze 'gezellige' wereld werd ik als hulpcommies gedropt.... en ik vond het nog leuk ook.

### **Zegeltang**

Het werkterrein waren grote loodsen van havenbedrijven, de zogenaamde douaneloodsen, De loodsen werden gesloten met enorme hangsloten. De dienst ving aan om 7 uur. Op de sectie kreeg je een zegeltang en sleutels voor de loods. In elke loods was een kantoortje met een bureau en een kast.

En dan maar zitten en wachten. Ook als een loods leeg was zat je er. Als ik de tijd benut had om te studeren was ik advocaat geweest. Als je late dienst had moest je tot 23.00 uur werken en de dagploegen aflossen. Dat hield in, al de loodsen sluiten en met vrachten sleutels en zegeltangen van de dagploegen richting sectie. Je voelde je een lastdier. En maar hopen dat je geen loods vergeten was, je liep van hot naar her. Was het zo leuk, nou nee, maar ik vermaakte me wel ( zie enkele anekdotes).

### **Belastingvrij**

Als loodsambtenaar had je eigenlijk alleen contact met de loodsbaas. Papiercontrole en verzegelen. Bootwerkers liepen af en aan van de schepen, maar een loodsambtenaar haalde het in zijn hoofd deze te controleren. Het was not done..Ik ging toen nog naar Feyenoord, iedereen rookte, maar ik heb daar nooit een banderol gezien. Havenwerkers rookten belastingvrij dat kun je gerust van mij aannemen. Als ik op de kaap een sigaretje rookte durf ik te wedden dat ik de enige roker op dat schiereiland was die zijn accijns betaald had.

### **Boterbazen**

Als een bedrijf na kantoortijd wilde werken moest dat aangevraagd worden door het bedrijf. In de haven wordt niet gewerkt per uur, maar per taak van vier uur. Dus een dagdienst zijn twee taken. Als een bedrijf tot s nacht 02.00 uur had aangevraagd dan kon de ambtenaar in principe de loods om 02.00 sluiten. Als een schip nog niet klaar was, en nog een uurtje meer nodig had kon je de loods sluiten, maar dat deed je gewoon niet. Je zat dan in je eigen tijd te werken Soms werd ook gerekt alleen om over te werken. De bootwerkers lachten dan van oor tot oor, maar de ambtenaar dacht alleen maar aan zijn bed. Op een nacht stonden er om 02.00 's nachts een paar boterbazen voor de deur. Ze hadden tegenslag en moesten langer werken. Ik had eerder in de nacht al belangstelling gekregen van de bootwerkers en vermoedde al iets. Ze wilden kijken wie er zat. Ik was het beu en moe en zei ik gooi de boel op slot. Maar ja, toen het er op aankwam deed ik het niet, ik kon er de humor ook wel van inzien en bleef eenzaam en alleen wachten op de kade. Om 3 uur was iedereen klaar en kwam ik in op mijn kantoortje bij 'Klapwijk Rapide'. Voor de deur op een vensterbank lag een pet vol met guldens en rijksdaalders. Ze vonden het zo fideel van mij, dat ze geld ingezameld hadden voor de ambtenaar die voor nop langer moest blijven. Zo zijn die Rotterdamse jongens ook weer. Op de pet stond Jan Willem, maar het kostte me tocht veel moeite het bedrag terug te geven, ze begrepen uiteindelijk wel dat ik dat niet kon en niet wilde aannemen. Het is toch gelukt, en ik heb wel mijn chef ingelicht. Zo maar een verhaaltje met een knipoog. Overal zijn films van gemaakt, maar over het echte leven in de havens is weinig gedocumenteerd. Jammer, maar mijn herinnering blijft.  
Bron: de OudRotterdammer voor deze, Gerrit Vis

