

## Redactie

Arie Krijgsman

Vijverlaan 101

3319 SN Dordrecht

e-mail:

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

telefoon

tussen 10.00 en  
16.00 uur

078-7504575

b.g.h.

06-25160899

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

# “Ten Anker”

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



Disclaimer

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

<https://www.tenanker.com>

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

.....

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

Nummer 45 – 6e jaargang – 10 november 2023



Atoomschepen

50 jaar SMD Kon. Marine deel 11

Indië – reportage 1947 deel 15 / slot.

Verhalen van Vroege ( r ) Kevlavik IJsland

Hr.Ms. de Zeeuw 1951 – 1968 deel XII

De Soemba fikst het – slot.

Met groot verlof

Een kijkje in de machinekamer / Hr.Ms. Dubois

Bijna 95 jaar geleden was de proefvaart van de SS Statendam.

De Martin Mariner PBM – 5A

Marine

Gamelle

Piet



# Atoomschepen

## AMERIKAANSE EN BRITSE EXPERIMENTEN MET KERNENERGIE VOOR ONDERZEEBOTEN

De toepassing van atoomenergie als voortstuwingsmiddel voor schepen raakt steeds meer in het middelpunt van de openbare belangstelling. Heeft de Amerikaanse Marinestaf het plan opgevat een door atoomkracht voortbewogen onderzeeboot te ontwikkelen, de First Sea Lord, Lord Fraser, vertelde tijdens zijn jongste bezoek aan Amsterdam, dat atoom-onderzeeboten in Engeland reeds „in het experimentele stadium” verkeren.

Ook uit de propaganda, die het Britse ministerie van Bevoorrading onlangs voor het Instituut voor Atoomonderzoek te Harwell heeft gemaakt, valt een zekere Engels-Amerikaanse wedijver af te leiden.

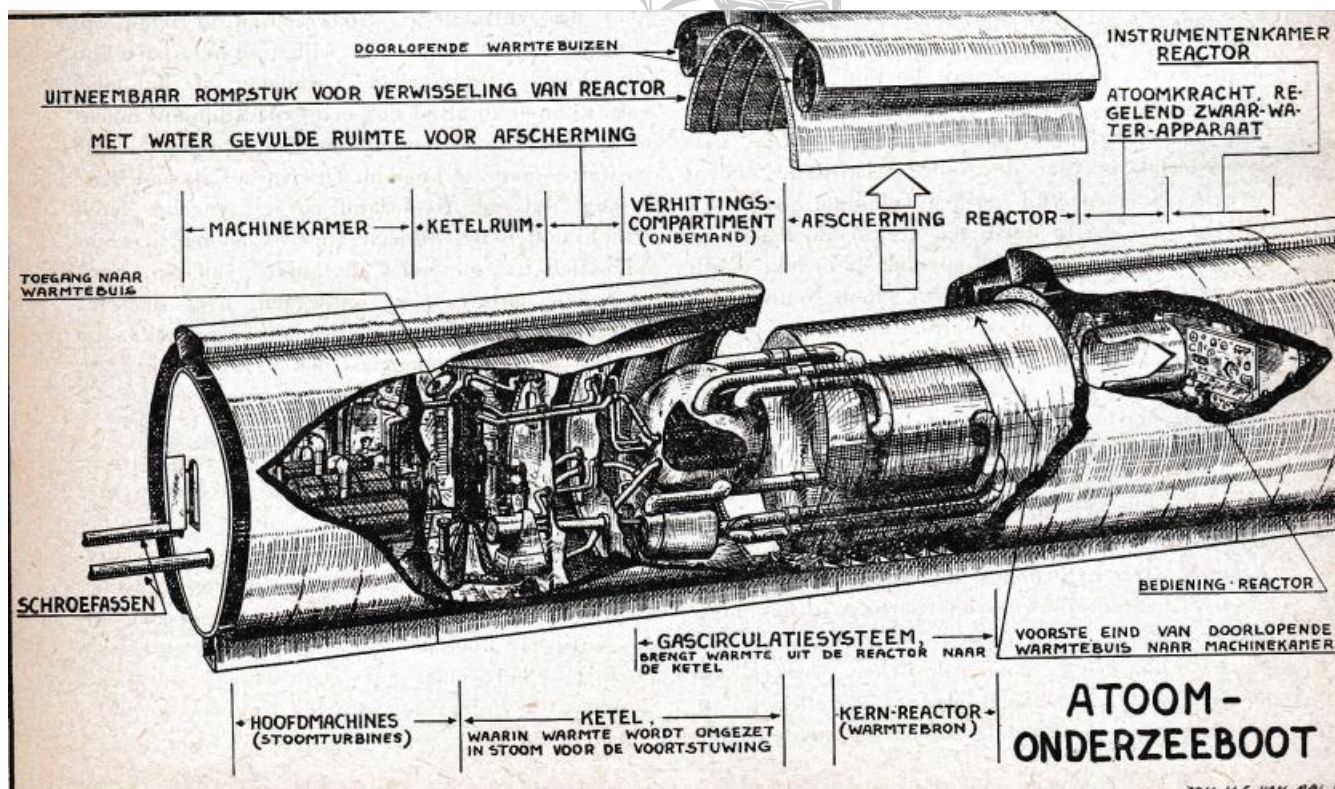
Wie van de twee het eerste atoomschip te water zal laten, valt nog moeilijk te voorspellen. Engeland heeft knappe geleerden en doorzettingsvermogen; Amerika beschikt ook over lieden met hersenen en daarbij bezit het dollars ...

Wellicht wordt het een nek-aan-nek-race, maar hoe dan ook, de tijd van het atoomschip schijnt binnen 5 à 10 jaar wel aan te breken.

Op de persconferentie, die het Britse ministerie van Bevoorrading 22 Juni jl. tijdens een bezoek aan het Atoominstituut te Harwell heeft gehouden, werd een officiële doorsnede-tekening van een atoom-onderzeeboot getoond. Deze tekening, waarvan wij hier een schets weergeven, is uitgegeven door genoemd „Ministry of Supply” en stelt voor hoe een deskundige zich het ontwerp van een „atomic submarine” indenkt.

Het is de eerste keer, dat zulk een ontwerp gepubliceerd werd van regeringswege. Onder het Engelse ministerie van Bevoorrading ressorteren alle atoomexperimenten in Groot-Brittannië. Op de tekening is een deel van de romp opgelicht, zodat men de cylinder met de kernsplittings-stof

kan



zien. Deze cylinder wordt bekleed met een dikke laag lood om de bemanning tegen radio-actieve stralen te beschermen.

De kernstof, die er in zit, ontwikkelt een ontzaglijke hitte, waardoor water in stoom wordt omgezet. Deze stoom wordt opgewekt in een ketel, die er onmiddellijk achter ligt en overgebracht naar de turbines, waardoor de schroefassen gaan draaien. Het is dus een gewone machine, waarvoor de verhitting wordt geleverd door atoomenergie in plaats van door oliebranders.

Een onderzeeboot, die van een dergelijke voortstuwing is voorzien, zou, indien nodig, bijna oneindig op zee kunnen blijven.

Het brandstofprobleem zou tot een minimum worden gereduceerd. De boot zou alleen maar havens moeten aandoen om haar voedselvoorraden aan te vullen en andere benodigdheden aan boord te nemen.

Voor het bijladen van „brandstof” zou zij waarschijnlijk langs een speciale kade moeten meren. Een deel van de romp zou worden opgelicht en het gehele compartiment, waarin de atoomhouder is ondergebracht, zou door middel van een kraan kunnen worden verwijderd. Daarvoor in de plaats zou een volle kernstofcilinder kunnen worden gemonteerd.

Amerika besteedt inderdaad miljoenen dollars aan het bouwen van een prototype atoomonderzeeboot. Zo heeft de Amerikaanse Chef Marinestaf, admiraal Sherman, het Congres medegedeeld, dat de aanbouw van een dergelijke boot eventjes \$ 40 miljoen kost. Hij krijgt nu zijn zin, want de machtigingswet is door het Congres aangenomen en door de President bekrachtigd.

Maar de Engelsen zitten niet stil. Wij hebben al gewezen op de uitspraak van Lord Fraser, Admiral of the Fleet; ook Viscount Hall, First Lord van de Britse Admiraliteit, heeft herhaaldelijk gezegd, dat zijn land vooraanstaat in de ontwikkeling van het onderzeebootwapen.

Ter persconferentie in het Britse Atoominstituut werd er de aandacht op gevestigd, dat enige van de knapste Engelse atoomgeleerden de toepassing van atoomenergie ten dienste van schepen en onderzeeboten bestuderen. Men verwacht, dat dit gebruik binnen de tien jaar mogelijk zal zijn. Op het Instituut wordt de bouw van een aantal atoomkracht-machines overwogen. Er wordt op gerekend, dat deze aanbouw vijf jaar zal duren. Dan moet er nog drie jaar geëxperimenteerd worden om de betrouwbaarheid te bepalen. Zo gerekend duurt het dus nog acht jaar alvorens de eerste atoomschepen de zeeën zullen bevaren.

De ontwikkeling van de atoomenergie wordt geremd door het gebrek aan geschoolde krachten, vooral ingenieurs en metaal-specialisten.

De directeur van het Engelse Atoom-Instituut wees de persvertegenwoordigers er op, dat atoomschepen zouden worden uitgerust met een „reactor” (cilinder met kernsplittingsstof), welke de gebruikelijke vuren moet vervangen. Deze „reactor” zou zwaar en kostbaar zijn. Wegens de loden bekleding, die nodig is, zou deze atoominstallatie ongeveer 1000 ton wegen. Maar wanneer een schip eenmaal met zulk een energiebron is uitgerust, zou het jarenlang kunnen doorstomen zonder opnieuw brandstof nodig te hebben. Het zou zonder enig oponthoud naar Nieuw-Zeeland kunnen varen en reis op reis maken zonder uitgaven voor brandstof. Volgens deskundigen zal atoomenergie veel eerder in schepen worden



Admiraal Forrest P. Sherman. Chef van de Amerikaanse Marinestaf



Met goedvinden van de  
Koninklijke Nederlandse  
Vereniging "Onze Vloot"

Augustus 1950



toegepast dan in andere vervoermiddelen. Voor voertuigen en vliegtuigen blijft het enorme gewicht van de loden bekleding vooralsnog een onoverkomelijk bezwaar.

\*\*\*\*\*

*Sociaal Medische Dienst*



# 50 jaar Sociaal Medische Dienst Koninklijke Marine (11)

## Afdeling reïntegratie en begeleiding

De sociale verzorging was ten tijde van het ontstaan van de SMD een neventaak van de OS&O onderofficier. Hij was o.a. verantwoordelijk voor de tokorantsoenen van de 'buitenpatiënten' en kreeg van de toenmalige arts dr. Wolters opdrachten om bv. een visum te regelen voor een patiënt die naar een sanatorium in Zwitserland moest gaan en om een huis te regelen voor een patiënt. Tevens bezocht hij 'buitenpatiënten' als bakmeester/divisiechef. Dr. Wolters probeerde een excellerende onderofficier voor de functie van sociale officier benoemd te krijgen, hetgeen 'zelfs' dr. Wolters niet lukte. De functie van officier sociale zaken moest worden bezet door een geschikte officier die als revalidant in de rol van SMD was geplaatst.

Het bezoeken van externe patiënten was, na een wijziging van de bemanningslijst in 1957, toebedeeld aan een van de artsen. Door de drukke werkzaamheden hadden deze bezoeken echter geen hoge prioriteit. Ter verbetering van de continuïteit werd de functie van officier van sociale zaken een neventaak van de eerste officier en het bureau werd administratief versterkt.

In augustus 1965 werd de LTZVK 2 G.A. van Schooten, op eigen verzoek, bij de SMD geplaatst als divisiechef reval/extern, OS&O officier en wijntoko-officier, om later, in mei 1968 toegevoegd officier sociale zaken te worden. De LTZVK 2 van Schooten had een jarenlange ervaring binnen de Koninklijke marine en was een sociaal bewogen mens. Hij was actief als raadsman bij de zeerijksraad en volgde, in eigen tijd, een studie maatschappelijk werk en psychologie.



*Begeleidingsofficier (BGO) in gesprek*

Doordat de marine overging naar een girale betaling van het salaris, verviel de 'katdag' waardoor voor veel externe patiënten de noodzaak van het maandelijkse bezoek aan Leiden kwam te vervallen. Eind 1965 begon LTZVK 2 van Schooten met het bezoeken van externe patiënten en

werden de bezochte patiënten op maandagochtend besproken. In januari 1967 werd LTZAR 1 C.H. van Lavieren bij de SMD geplaatst. Hij nam het initiatief over en ook hij hechtte veel waarde aan het begeleiden van mensen door middel van geregeld bezoek. Zelf trok hij er ook vaak op uit om patiënten te bezoeken. Samen met de commandant KLTZV J. Leeflang werd gezocht naar een mogelijkheid een dienst te ontwerpen die zich erop toelede de langdurig zieken te bezoeken, hand- en spandiensten te verrichten, allerlei vragen te beantwoorden en financiële zaken op te lossen of te helpen oplossen, zaken die eigenlijk bij de sociale dienst thuishoorden. In een brief aan de Commandant der Zeemacht in Nederland gaf de commandant SMD aan welke veranderingen in de BL hij voorstond. Een van deze veranderingen was, de BL uitbreiden met een personeelsofficier die tevens officier van sociale zaken zou zijn met een toegevoegd officier sociale zaken en een uitbreiden van de BL met een divisieofficier. Met dit initiatief werd de BGO (begeleidingsofficier) geïntroduceerd. In de praktijk werkte de LTZVK 2 van Schooten reeds als zodanig. De door de arts van Lavieren naar de SMD 'gehaalde' LTZVK 2 L.A. Weijermars werd de eerste, als zodanig geplaatste, begeleidings-officier. Het aantal begeleidingsofficieren werd later uitgebreid tot vier, waarvan een officier der mariniers.

De begeleidingsofficier is begeleider, divisiechef, personeelsfunctionaris en vooruitgeschoven post van behandelaars tegelijk. Als begeleidingsofficier komt hij bij de patiënten thuis, in het revalidatiecentrum, het ziekenhuis en ook wel in penitentiaire inrichtingen. Hij legt als eerste contact met de patiënt als deze niet naar de SMD kan komen. De BGO is voor de patiënten het aanspreekpunt voor alle zaken die niet onder de verantwoordelijkheid van de behandelaars vallen. Hij bouwt een vertrouwensrelatie op met de patiënt en hij vormt het contact met de Koninklijke marine voor diegene die langdurig thuis zit of in een ziekenhuis of inrichting verblijft. Hij zorgt ook voor het reïntegratietraject, in overleg met de artsen en het hoofd van de afdeling begeleiding/reïntegratie officier (HAB/RO). Dit betekent dat hij contacten legt met de personeelsbeheerders over detacheringen en overlegt met bureaus personeel en directe chefs over gedetacheerden. Voor hen is de BGO het eerste aanspreekpunt over personeel dat vanuit de SMDKM gedetacheerd is. Om het werk van de BGO's zo efficiënt mogelijk te laten verlopen hebben zij elk een rayon waarbinnen zij werken. Daarnaast is een van de BGO's, een KAPTMARNS, begeleider van de mariniersschepelingen en aan gedetineerden die in de rol van SMDKM geplaatst.

Door de diverse petten die de BGO op heeft bevindt hij zich vaak in een moeilijke positie. Geregeld lopen de belangen van de KM-organisatie, de eisen t.a.v. het medische herstel en de reïntegratie en de belangen van de patiënt niet parallel. Het is dan de taak van de BGO om een optimale oplossing te vinden in overleg met de direct betrokkenen. Door de emotionele band die zich mogelijk in de loop van de tijd ontwikkelt met de patiënt en zijn familie is dat soms erg moeilijk, vooral als het belang van de patiënt in strijd is met het belang van de KM-organisatie. Aanvankelijk werkten de begeleidingsofficieren onder verantwoordelijkheid van de personeelsofficier; bij de reorganisatie van 1995 werd de afdeling begeleiding en reïntegratie gesteld onder leiding van het hoofd algemene begeleiding (HAB/RO) die tevens als begeleidingsofficier voor officieren optreedt.

Door de veranderende wetgeving, overgang naar en invoering van nieuwe sociale wetgeving op het gebied van reïntegratie wordt er een steeds zwaardere last op de schouders van de BGO's gelegd. Onduidelijke regelgeving en nieuwe procedures vergen veel van mensen die praatpaal en vraagbaak zijn voor patiënten.

Oude interviews met BGO's nalezend, gesprekken voerend met oud BGO's, gesprekken met gewezen militairen die bij het ontstaan van de functie van BGO betrokken zijn geweest en niet in de laatste plaats pratend met de huidige BGO's ontstaat een beeld van mensen die vaak hun hele 'ziel en zaligheid' in die functie stoppen. Sociaal bewogen personen die al een lange carrière bij de marine achter de rug hebben. Zij praten makkelijk met de 'patiënten' vanuit hun jarenlange ervaring binnen de operationele marine. De opleiding tot BGO bestaat voor een groot deel uit de ervaring binnen het bedrijf en de uitwisseling van ervaringen met collega's.

Het viel in de gesprekken met oud BGO's op, dat ze allemaal met grote voldoening terugkeken op de plaatsing als BGO bij de SMD(KM). Het vertellen over hun ervaringen levert een groot aantal verhalen op, die illustreren met welke problematiek de BGO werd en wordt geconfronteerd. Soms betrof dit de begeleiding van ouders van een patiënt die langdurig in coma lag. Ook wordt de BGO regelmatig geconfronteerd met patiënten die ongeneeslijk ziek zijn, waarbij de steun niet alleen aan de patiënt wordt geboden, maar ook aan zijn directe omgeving, zelfs tot aan zijn dood. Ook werden praktische adviezen van de BGO soms verkeerd uitgelegd. Zo stuurde een patiënt met een gebroken enkel, waarbij de BGO had gezegd dat het waarschijnlijk verstandig was zijn bed te vernieuwen, zijn vriendin op aankoop uit en zond de rekening van zijn nieuwe bed naar de SMD. Steeds echter blijkt in de verhalen van de BGO de (emotionele) betrokkenheid bij de patiënten, voor wie hij vaak veel betekent, centraal te staan.

## **De Geestelijke Verzorging**

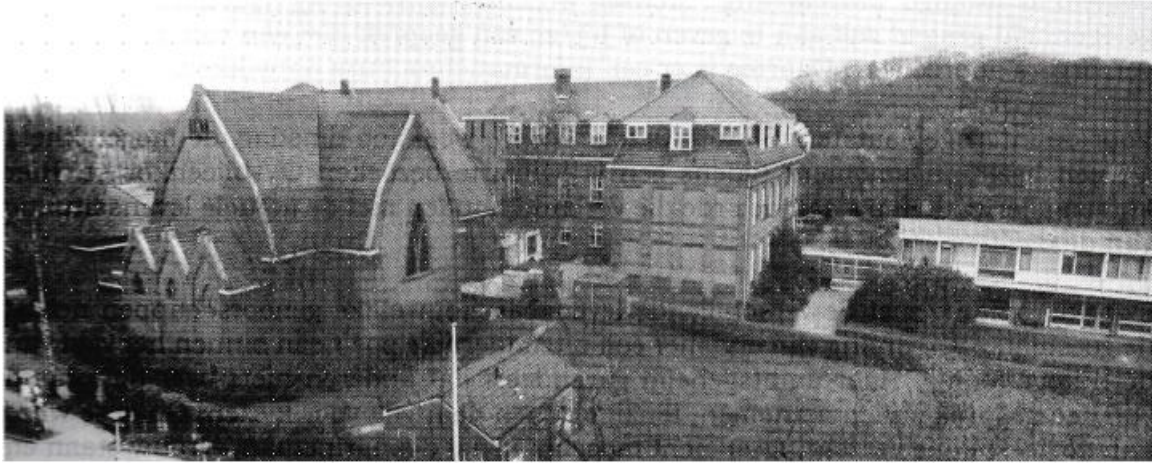
Zonder ingrijpende gebeurtenissen leven mensen meestal van dag tot dag. Zij staan niet al te nadrukkelijk stil bij de betekenis van wat ze doen of wat hen overkomt. Een plaatsing bij SMD doorbreekt dat ritme. Dat bracht en brengt nog steeds veel veranderingen voor marinemensen met zich mee en roept vanzelfsprekend (levens-) vragen op. Het geven van eigen antwoorden daarop is van groot belang. Naast de specialistische hulpverlening door artsen, bedrijfsmaatschappelijk werkers, psycho- en fysiotherapeuten en begeleidings-officieren is het altijd van betekenis geweest dat er (h)erkenning is geweest voor het bestaan van levens- en geloofsvragen.

Gedurende de volle vijftig jaar van het functioneren van de SMD te Leiden en te Driehuis, zijn er daartoe geestelijk verzorgers aan het instituut verbonden geweest. Vanuit de drie belangrijkste levensbeschouwelijke stromingen binnen Nederland, (katholiek, protestant en humanistisch) werden vertegenwoordigers "gezonden", aanvankelijk alleen vlootaalmoezeniers en vlootpredikanten maar vanaf de zeventiger jaren ook niet godsdienstige vlootraadslieden.

Meestal gold dat zij eveneens tewerk waren gesteld bij het Marinehospitaal te Overveen. Ds. S. Oegema jr. omschreef, ter gelegenheid van het 30-jarige bestaan van de SMD in een artikel voor Marineblad 1978 als hoofdtak voor de Geestelijke Verzorging en de Sociale Dienst "Het patiëntenbezoek". "De geestelijk verzorging bezoekt alle militaire (en ook vrij veel burger-) patiënten. De zorg strekt zich ook uit tot het (burger) verplegend personeel. Verder is de dienst ingeschakeld bij de Eerste Vak Opleiding en de Voortgezette Opleidingen Ziekenverplegers."

Dit betekende dat de geestelijk verzorgers veelvuldig "en route" waren of zoals het in die tijd binnen de SMD heette "op safari". Wekelijks werden er werkvergaderingen gehouden waar alle drie de vlootgeestelijken participeerden. Volgens Oegema waren tijdens deze werkvergaderingen; "in een ronde-tafel-werkwijze de personeelssector, de geneeskundige sector, de sociale sector en

de geestelijke verzorgingssector in één team verenigd". "De commandant, niet in één van de sectoren in te delen, is qualitate qua aanwezig".



*De kapel*

Uit de beschrijving van de (toenmalige) feitelijke werksituatie komt een beeld en een geest naar voren van onderlinge cohesie en een verregaande coördinatie van het werk in een poging te zoeken naar een zo verantwoord mogelijke begeleiding van de bij de SMD in de rol lopende militairen.

Door uiteenlopende ontwikkelingen zoals onder anderen beschreven in het voorgaande hoofdstuk GGZ, de ontwikkeling van het bedrijfsmaatschappelijk werk binnen de SMD en de verdergaande professionalisering van de geestelijke verzorging moet er helaas worden vastgesteld dat er een periode aan te wijzen is waarin sprake was van verminderende cohesie en coördinatie.

Sinds het najaar van 1997 wordt er, vanuit het team geestelijke verzorging, structureel en constructief gewerkt aan een verbetering van de onderlinge afstemming tussen alle disciplines (artsen, GGZ, MDD, BGO's en GV). Er is weer sprake van een wekelijks overleg tussen BGO's en GV-ers. Met de andere disciplines wordt bilateraal en op ad hoc basis afgestemd.

Het team-geestelijke verzorging stelt zich, anno 1998, op het standpunt dat het hebben van lichamelijke en/of psychische beperkingen, pijn, onrecht en lijden oproept tot het opnieuw zoeken naar een manier om in het leven te staan. In het doorlopend proces van zoeken en herwaarderen dat mensen doormaken gaat het vooral om het zelf richting geven aan het eigen handelen en het waarderen van het eigen leven. Het team geestelijke verzorging is, vanuit een oecumenische instelling en met een open houding, behulpzaam bij en geeft het ondersteuning in de hierboven bedoelde zoektocht naar persoonlijke antwoorden op geloofs- en levensvragen. Ondanks een voortschrijdende secularisatie in de samenleving en dus ook binnen de KM is er merkbaar sprake van een grotere behoefte aan en een verdergaande bewustwording van levensbeschouwelijke thema's.

Eén en ander impliceert dat ook vandaag de dag het "huis- en ziekenhuisbezoek" één van de kernactiviteiten van de geestelijke verzorging vormt evenals de begeleiding van langdurig en/of ernstig zieke marinemensen. Het leiden van diensten bij begrafenissen en crematies en het begeleiden van nabestaanden in hun rouwproces maakt daar eveneens deel van uit. Belangrijk onderscheid met vroeger vormt echter ongetwijfeld de huidige "outreaching". Mensen worden

tegenwoordig nadrukkelijker in de gelegenheid gesteld zelf aan te geven of hij/zij een gesprek met één van de geestelijk verzorgers apprecieert. Daartoe is er een informatiebrochure ontwikkeld.

Voor de interngeplaatsten (50 tot 70) is er iedere week, op dinsdag, de mogelijkheid tot een bezinningsmoment tijdens een vrijwillig te bezoeken GV-bijeenkomst. Hier komen allerlei thema's aan de orde die verband houden met de actuele levenssituatie van de deelnemers.

Door de binding met de verschillende levensbeschouwelijke genootschappen neemt de geestelijke verzorging van oudsher een uitzonderlijke positie in binnen het veld van de hulpverlening. Haar ambtsgeheim garandeert dat anderen niets over de inhoud van een gesprek zullen vernemen, tenzij mensen daar zelf voor kiezen. Op deze wijze kan de geestelijke verzorging zo dicht mogelijk naast de marineman/-vrouw staan en tegelijkertijd een bijdrage leveren aan een op hen toegesneden zorgverlening.

## **De Maatschappelijke Dienst Defensie**

Reeds in 1935 werd door de dienst voor Sociale Zaken van de Koninklijke marine in Nederland en in het voormalig Nederlands Indië voorlichting en zondig bijstand gegeven aan marine-personeel en hun gezinsleden in aangelegenheden van zuiver particuliere aard. Aan het einde van de Tweede Wereld oorlog voegde Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Bernard als Bevel-hebber der Binnenlandse Strijdkrachten (BS) aan de Staf, de Sectie IX "Sociale Dienst" toe, teneinde de leden van deze strijdkrachten bij hun terugkeer in de burgermaatschappij te begeleiden en de belangen van nabestaanden van gesneuvelde BS'ers te behartigen. Op 1 maart 1946, korte tijd na opheffing van de BS, werd de sectie ondergebracht bij het Ministerie van Oorlog als "Sociale Dienst Ministerie van Oorlog", bedoeld voor het personeel van de Koninklijke land- en luchtmacht. Op 1 december 1972 werden de sociale diensten van de drie krijgsmachtdelen samengevoegd tot de Militair Sociale Dienst (MSD). De sociale afdeling van de SMD werd (nog) niet opgenomen in de organisatie van de MSD; er werd wel samengewerkt. In dit zelfde jaar werden er twee sociaal werkers bij de SMD geplaatst die zich bezig hielden met wat heden ten dage maatschappelijk werk wordt genoemd. De bezetting van het kantoor bestond uit een militair (officier marva) en een burgermedewerker. De werkzaamheden van bovengenoemde functionarissen varieerden van het begeleiden van patiënten die de dienst verlieten tot hulpverlening bij materiële zaken. Gezien het feit dat het sociaal werk in deze vorm nog in de kinderschoenen stond was de samenwerking met de verschillende disciplines die bij de SMD werkzaam waren niet optimaal. De rigide regelgeving speelde hierbij een belangrijke rol. De sociaal werkers leverden toen een bijdrage aan een verbetering van deze regelgeving. Tot het ressort van de sociaal werkers behoorde ook het voormalige Marinehospitaal te Overveen. Hier strekte de hulpverlening zich uit over de aldaar opgenomen militairen en de autochtone opgenomen bevolking. Een diversiteit aan taken was hiervan het gevolg.

In de jaren na 1972 veranderde de MSD, als gevolg van grote maatschappelijke ontwikkelingen. Opvattingen over hulp en steun wijzigden zich, medewerkers werden door de diverse opleidingen steeds professioneler en langzaam veranderde de MSD van een sociale dienst in een dienst voor bedrijfsmaatschappelijk werk. Dat er bij de sociaal werkers van de SMD ook het e.e.a. veranderde is evident. Zo was er in het begin van de veranderingsperiode sprake van een tweetal sociaal werkers. Door de latere intensieve samenwerking die ontstond met o.a. het marinehospitaal, het Mathijssenhospitaal en het Militair Revalidatie Centrum ontstond er behoefte aan de uitbreiding van het team van sociaal werkers.

*WORDT VERVOLGD*



---

---

# INDIË-REPORTAGE 1947

## Deel 15 (slot)

Thuisfront.

In alle mogelijke vormen openbaart zich thans dit begrip, maar geen schakel in de band tussen den soldaat overzee en het volk is zo sterk als de brief.

In een brief van thuis liggen het moreel en de gevechtswaarde van den soldaat, zijn verdriet en machteloze woede, de vreugde en warmte van zijn hart. Thuisfront kan den soldaat maken en breken met een brief. Hij verdrinkt zijn laatste cent als de verloving is verbroken : en teert weken op een hartelijke, lieve brief van de vrouw, waar het zontje in onhandige hanepoten iets onder geschreven heeft.

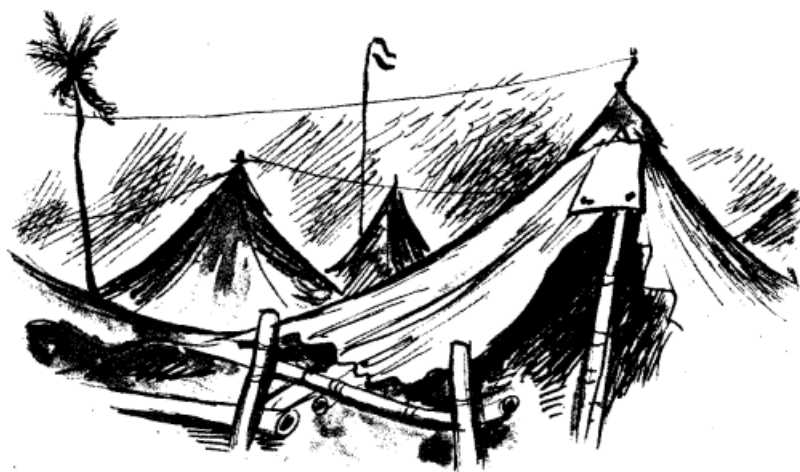
Brieven van thuis . . .

Op Nieuwjaarsochtend kreeg de ingesloten stad Padang bericht, dat er een schip met post was binnengelopen. De weg naar Emmahaven is deerlijk gehavend, maar al te vaak ondermijnd en stond toentertijd nog berucht onder de naam van „dodenrit”. Op deze eerste dag van het jaar reed er geen gewapend convooi naar Koninginnebaai; maar de troepen stonden al op de kop van de zenuwen. Na weken eindelijk post. Vrijwilligers meldden zich: infanteristen, genisten, verbindingsmensen.

Er was juist voor den kok in de keuken geblazen. Een chauffeur rende de barak uit met zijn mess-tin in de hand, drong langs de rij wachtenden naar voren: — Jongens, mag ik even voorgaan? Ik moet de postwagen rijden —. Iedereen ging opzij ; toen hij bij den kok stond, doodde hem de kogel van een sluipschutter.

Twee trucks reden weg. Na uren keerden zij onder het stof en gehavend terug. Een opgewonden troep stond hen op te wachten: — Gooi óp, die postzakken! — Maar eerst moesten twee doden uitgeladen worden.

Het was Nieuwjaarsdag 1947 en er waren brieven voor hen bij.



AAN U, DIE DIT BOEK VAN DEN SOLDAAT OVERZEE GELEZEN  
HEBT.

Dit boek is met chauvinisme geschreven, omdat ik bewust trots ben op mijn Nederlanderschap van de eerste dag af, dat ik tussen Nederlandse soldaten ons land verliet om naar Indië te gaan.

Indien gij den soldaat van zo nabij gekend had, zoudt gij dit begrijpen en weten, dat het Nederlandschap een voorrecht kan zijn en een roeping.

Nog veel meer had ik U willen vertellen van de besten Uwer landszonen. Over hun vreugden en hun lachen, over hun sterke, mannelijke geest en moreel, hun voorposten en convooi-wegen. Maar voor alles had ik U zo veel meer willen vertellen van hun noden en zorgen, hun eenzaamheid en voortdurend vechten tegen deprimerende desillusies; van hoe zij soms verlangen kunnen naar huis, hoe moe zij soms zijn, van hoe zij vechten en opbouwen en sterven. Maar misschien kent gij hen voldoende uit deze bladzijden.

Straks zullen Uw echtgenoten en zonen, Uw vaders en broers, verloofden en vrienden, terugkeren uit dit land. Ge zult hen anders terugkrijgen dan toen zij gingen. Moge gij toch begrijpen, dat als die blijde dag daar zal zijn, dat de blijdschap om zijn behouden terugkeer, de open armen van een hartelijk welkom-thuis, niet voldoende zijn. Ze betekenen héél veel voor hem, want vaak is hij ondraaglijk eenzaam geweest. Maar nog veel meer zal voor hem het BEGRIP betekenen.

Hij heeft maanden- en jarenlang onder de primitiefste omstandigheden geleefd; heb geduld als hij toevallig wat as morst op het tapijt van Uw mooie kamer. Te velde zeiden ze soms: — Gooi maar op de grond; de grond is de asbak en als de asbak vol is verhuizen wij ... — '.

Hij heeft indrukwekkende natuurgezichten gezien; hij weet hoe vorstelijk het ruisende bamboebos in het ravijn kan zijn en hoe hoog de sterrenluchten van de tropennacht; hij heeft eilanden en mensen gezien, waar hij nooit van gedroomd heeft en de horizont lag heel ver en blauw voor hem. Heb geduld, als hij op een avond rusteloos door de huiskamer loopt en afwezig foutieve antwoorden geeft op Uw vragen.

Hij heeft de rode lijn gezien die recht naar een doel liep en is alleen die lijn gevolgd "zonder op of om te zien. Het kleine nam hij in het voorbijgaan mee, omdat het er noodzakelijkerwijs bij hoorde, maar hij heeft het ook nooit anders dan een bijkomstigheid gezien en is stug door gelopen naar dat grote doel. Heb geduld, indien hij zich geïrriteerd voordoet als hij een paar oude maats verwacht en gij nog de laatste hand legt aan het wegvegen van een stofpluisje, het rechte trekken van een kleedje op de schoorsteenmantel of het verschikken van een vaasje. Bij hem gaat het om het weerzien met de maats en hij weet ook dat het stofpluisje, het scheefliggende kleedje en de vaas hen niet zullen storen.

Hij is maanden- en jarenlang opgetrokken met een stel makkers zoals hij ze nergens ter wereld meer vinden zal. Hij voelde zich veilig en geborgen tussen hen; zij kenden elkaar door en door en koesterden een mannelijke genegenheid voor elkaar. Samen zijn ze tegen de moeilijkheden in getornd en ze hebben ijzer met de blote knuisten gebroken. Ze zijn samen eenzaam geweest; ze hebben naast elkaar in het vuur gelegen en waren niet bang, omdat ze van elkaar wisten, dat de een nooit den ander in de steek zou laten. Ze kennen de foto's van elkaars vrouwen en kinderen, zoals ze weten, dat de jongste van den luit zijn tweede tandje kreeg toen de luit-zelf in het hospitaal lag; heb geduld, als U wel eens het idee krijgt, dat hij te veel aandacht besteedt aan zijn oude maats Rauwe en Walrus.





Soms krabt hij zich wel eens over het hoofd en vraagt zich af, of hij ooit wel weer wennen zal in de geordende maatschappij van schoongeboende stoepjes en de tredgang naar fabriek of kantoor. Wees niet ongerust; hij zal de weg terug vinden; hij heeft er dagen- en nachtenlang naar liggen snakken en al zal hij in den beginne onwennig staan in de oude omgeving waarin het leven afgetimed is en teruggevoerd naar normaler banen, Uw begrip en het vertrouwde, constructieve werk dat hem wacht, zullen hem zichzelf doen terug vinden.

Hij zal alleen, diep in zich, anders blijven. Doelbewuster, met een grote levenservaring en mensenkennis, welbewust van wat hij gedaan heeft voor de toekomst van zijn kinderen en de kinderen van

Indonesië.

Als hij daarom straks van boord stapt in een Nederlandse haven, vergeet dan één ogenblik dat gij nuchterheid en stijfheid verplicht zijt aan Uw Nederlanderschap.

Kijk hem aan en zeg, zoals ik aan het eind van dit boek in zijn eigen taal zeg:

— *Geluk straks, Pisangschuiver en Sawah kruiper, en dankjewel* —.



De voorafgaande tekst werd geschreven in de tijd, dat de soldaat overzee zich met groeiende onrust bleef verbijten aan zijn kant van een demarcatielijn, waarachter hij grove willekeur en de diepste, mens-onterende ellende wist. Sedertdien kwam de 21ste Juli en daarmee de politieke actie. De hiernavolgende foto's werden tijdens deze acties opgenomen.

Thans heeft de soldaat overzee nieuwe demarcatielijnen. Zijn hart weet de oplossing. Maar zij wier harten deze ellende nooit ontmoetten, beraadslagen nog.



LAATSTE INSTRUCTIES. Voordat de actie begint, geeft de legercommandant de laatste aanwijzingen.



BIJ ZONSOPGANG wacht een compagnie grenadiers op 't bevel voor de opmars.

Bron: Verhalen van



Vroege(r)

## KEVLAVIK IJSLAND MET DE SP2H NEPTUNE

In mijn tijd bij VSQ320 met de Neptune was het Koude Oorlog. Gelukkig is die koud gebleven. Onze operationele vluchten om

de posities en aantallen van de eventuele toekomstige vijanden te monitoren, werden in het noordelijke gedeelte van de Noordzee meestal geregeld door Brits of Noors commando. Niet de opdracht zelf maar de uitvoering daarvan.

Gezien de tactische capaciteiten van onze geliefde Neptune, werden wij meestal "getasked" op oppervlakte eenheden. Daar waren wij meesters in en werden dan ook zeer gewaardeerd door de legerleidingen elders. Wij namen de regels net iets minder nauw, zeker met het fotograferen van interessante doelen. Wij werden echter daardoor dan ook soms met scherpe tegenreacties geconfronteerd.

Ik en met mij andere VOB'ers heb bijvoorbeeld vele vuurleidingsradars van de diverse luchtafweer raketten en snelvuur kanonnen in onze koptelefoon horen schetteren. "The Voice" is er niks bij. Een druk op de knop aan de andere kant had dit kunnen doen verstommen. Er gebeurden incidenteel nog meer afwijkende dingen, maar daar waren wij meestal zelf ook mede schuldig aan.

Onderzeeboten werden ook gefotografeerd, meestal voeren zij aan de oppervlakte. Vaak in enkele aantallen achter elkaar. Voor het opsporen van de modernere nucleaire jongens die onder water bleven, was onze kist vanwege de verouderde apparatuur niet meer geschikt.

Ik beperk me tot de Neptune. De later aanwezige SP-13-A "Atlantic" was van een ander kaliber. Hier kan ik niet over mee praten, want ik heb nooit op deze kist gevlogen. Dit had met de doorstroming van ons van de Stoefs naar de Neptune te maken. De meesten van ons Stoefmannen gingen naar de Neptune, die van de Neptune naar de Atlantic. Een soort vliegtuig stoelendans.



Op een zeker moment kwam de P3-C "Orion" in de picture. Dit had nogal wat impact van hoog tot zeker laag in de gelederen. Onder de VOB'ers van de twee vorige vliegtuigtypes ontstond grote

onzekerheid. Wie gaat er naar de P3 en wie gaat varen. Dit heeft geruime tijd geduurd. Ik heb hier al eens eerder over geschreven, daarom ga ik er niet verder op in.

Een van mijn vluchten met de Neptune was vanaf Keflavik. De aanschaf van de Orion had natuurlijk ook een politieke kant. Ik denk om hun goede wil te tonen werden wij vanaf Keflavik door de



Start vanaf Keflavik, IJsland. Foto: zelf

Amerikanen getasked op een nucleaire onderzeeboot van de Yankee klasse.

Aangekomen in het gebied gooiden wij ons patroon en ik kreeg inderdaad een zwak contact. Maar vanwege de ongeschikte apparatuur raakte ik het vrij snel weer kwijt. We hebben af en toe nog wel eens een glimpje gehad maar hadden niet de juiste spullen. Gelukkig is dit niet tegen mij gebruikt. Ik ging toch naar de P3.

Met die nieuwe kist hebben we ze, ook op IJsland, wel een poepie laten ruiken.



### **Maandag 29 juni 1959 Vertrek Rotterdam.**

Direct na het ochtendbaksgewijs ontbocht De Zeeuw en stoomt op loodsaanwijzing de Nieuwe Waterweg uit de Noordzee in. De gecombineerde kruis- en bootjesreis wordt al oefenend voortgezet, intussen opstomend naar de Schotse wateren.

### **Donderdag 2 juli 1959 Aankomst Invergordon.**

Op de dagwacht loopt De Zeeuw de Cromerty Firth in en gaat vervolgens bij Invergordon voor anker. Met de motorsloep wordt de verbinding met de wal onderhouden en na theewater kan er gepassagierd worden. Omdat echter aan de wal weinig valt te beleven, maken slechts enkele opvarenden daarvan gebruik. Vrijdag wordt door de adelborsten het sloepstrijken beoefend en daarna wordt met de whaleboot gezeild.

### **Zaterdag 4 juli 1959 Vertrek Invergordon.**

Op de dagwacht loopt De Zeeuw de Cromarty Firth uit en stoomt de Noordzee in. Vervolgens wordt koers gezet naar de Noorse wateren. Het oefen- en lesprogramma voor adelborsten wordt voortgezet. Regelmatig vinden ook schietoefeningen plaats.

Op de dagwacht van maandag 6 juli stoomt De Zeeuw de Sognefjord binnen en laat ter hoogte van Lavik het anker vallen. Hier peuteren duikers een stuk staalkabel uit de stuurboordschroef. Dinsdag de 7e wordt op de voormiddag het anker gehieuid en vervolgens stoomt het fregat de ruim 100 kilometer lange Hardangerfjord in. Een prachtige en indrukwekkende tocht! De fjord is wijd vertakt met talrijke zij armen, waarvan de Sørffjord het verst in het binnenland doordringt. Woensdag de 8e stoomt De Zeeuw laatstgenoemde fjord in.

### **Woensdag 7 juli 1959 Aankomst Odda, Noorwegen.**

Op de achtermiddag is het fregat aan het uiterste zuidpunt van de Sørffjord gearriveerd en laat daar bij Odda het anker vallen.

Een aantal opvarenden gaat met behulp van de motorsloep naar de wal om deel te nemen aan een bustocht naar gletchers in de buurt. Het tenue is regenjas , want het giet!

### **Donderdag 8 juli 1959 Vertrek Odda.**

Te 07.30 uur is het anker op en wordt aan de terugtocht begonnen. Omstreeks 14.00 uur bereikt De Zeeuw weer open zee.



Hardangerfjord

### **Vrijdag 10 juli 1959 Aankomst Stavanger.**

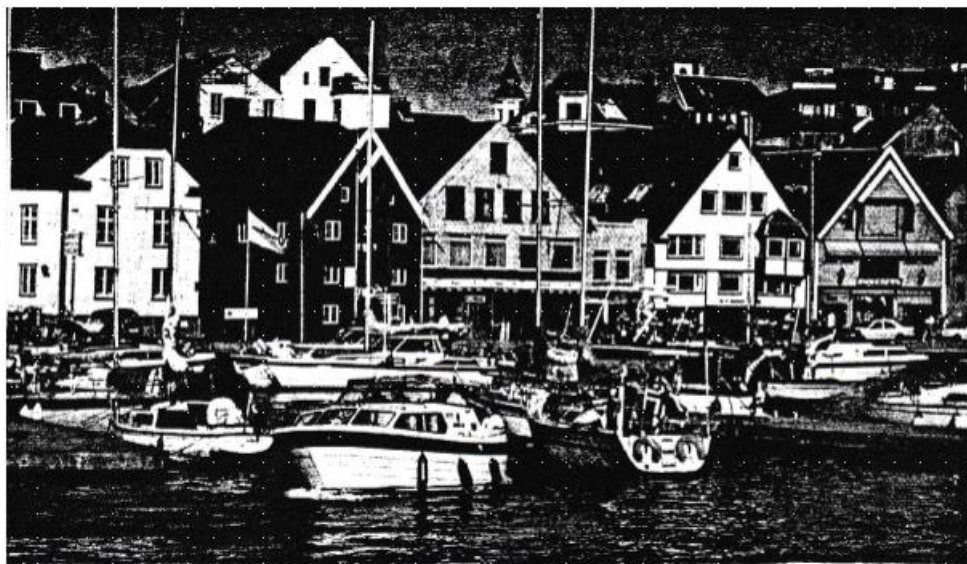
Op de voormiddag stoomt De Zeeuw de Hillefjord in en loopt vervolgens op loodsaanwijzing de haven van Stavanger binnen. Zij meert af langs de ÖstervSgkaj.

Stavanger is de hoofdstad van het district Rogaland en is dankzij haar ligging aan de zuidwestkust van Noorwegen de sleutel tot het fjordengebied. Het is een belangrijke haven- en industriestad.

Enige opvarenden brengen een bezoek aan een plaatselijke visverwerkende fabriek en bij terugkomst aan boord is dat nog te ruiken! Zaterdag wordt een bustocht georganiseerd door Stavanger en omgeving

en 's avonds is er een dansfeest in een kantine van de Noorse luchtmacht.

Zondagmorgen is er een, voor de meeste opvarenden verplichte, kerkdienst aan de wal en 's middags wordt er gewandeld.



Strandkaien, Stavanger.

### **Maandag 13 juli 1959 Vertrek Stavanger.**



Na het koffiedrinken wordt "Meerrol op post" geblazen en kort daarna koerst De Zeeuw, op loodsaanwijzing, de Hillefjord uit naar de Noordzee.

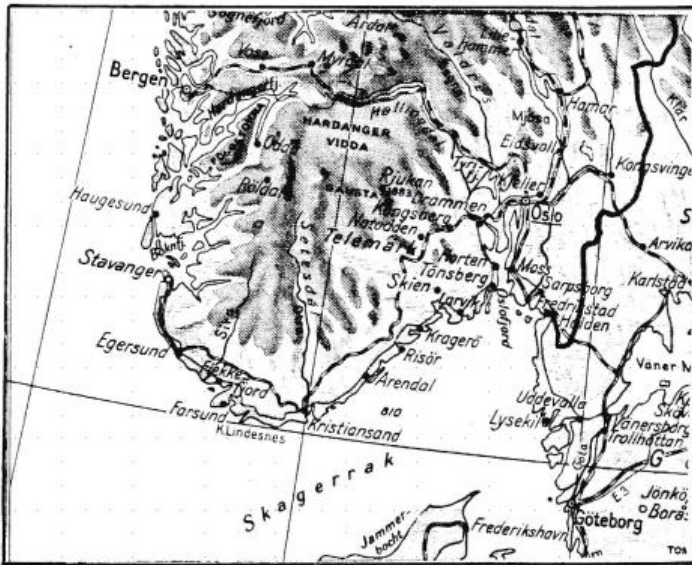
Teneinde de adelborsten zoveel mogelijk gelegenheid te geven kustnavigatie te beoefenen, wordt onder de kust gevaren richting Skagerrak .

Woensdag de 15e stoomt De Zeeuw de Oslofjord in en aldaar worden anker-procedures beoefend, waarna het schip op de platvoetwacht ten anker gaat.

Donderdag na het ochtendschaften hieuwt De Zeeuw haar anker en koerst via het Kattegat en de Store Belt naar de Flensburger Forde. Gedurende deze reis wordt uiteraard druk geoefend!

### **Vrijdag 17 juli 1959 Aankomst Flensburg, Sleeswijk-Holstein.**

Op de voormiddag stoomt De Zeeuw de Flensburger Forde in om tegen koffiedrinken de haven van Flensburg binnen te lopen.



Het Skandinavische oefengebied.

Een muziekkorps van de Bundes Luftwaffe speelt aan de wal het Wilhelmus waarna het fregat aan de buitenzijde van de Württemberg Brücke afmeert voor een drie-daags bezoek aan Flensburg en het Marine Instituut "Mürwik" van de West-duitse Bundes Marine, een equivalent van het KIM. Het programma bestaat onder meer uit wederzijdse uitnodigingen en sportwedstrijden maar ook bustochten in de omgeving.

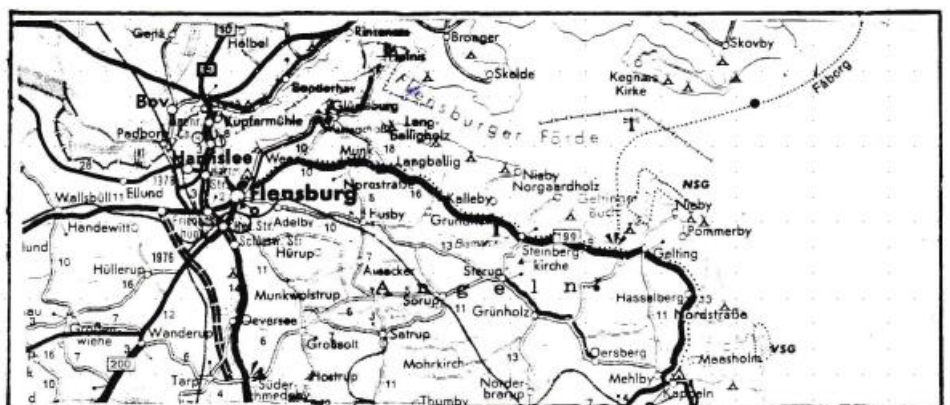
"Hollands fahne wehte vom Rathaus" luidt de kop van een artikel dat een plaatselijke krant wijdt aan het eerste bezoek van een Nederlands oorlogsschip aan Flensburg.

### **Maandag 20 juli 1959 Vertrek Flensburg.**

Op de voormiddag stoomt De Zeeuw de Flensburger Forde uit en hervat de komende dagen in de Kieler Bucht en de Oostzee de oefeningen.

Na het beëindigen daarvan wordt opgestoomd naar de Sont.

### **Vrijdag 24 juli 1959 Aankomst Malmo. Zweden.**



De Zeeuw in Flensburg

17-20 juli 1959

Vroeg in de voormiddag loopt De Zeeuw de haven van Malmo binnen en meert langs de kade nabij de Grimsbygatan. Een onverwachte verrassing doet zich voor tijdens het afmeren, waarbij muziek ten beste wordt gegeven door een Limburgs harmonie-orkest dat daar toevalligerwijs op toernee is.

Malmö, de hoofdstad van de provincie Skåne, ligt aan de westoever van de Sont en is naast handels- en industriestad ook een belangrijke marinehaven.

De meeste bezienswaardigheden van de stad bevinden zich in het oude stadscentrum: Zoals op het Stortorget (Grote Plein) onder andere het oude raadhuis. Maar ook het Folketspark dat met zijn Tivoli en vele andere attracties stellig de moeite waard is.

Een bijzondere bezienswaardigheid is de stadsschouwburg, de grootste van geheel Scandinavië. Sinds vorig jaar bezit Malmo ook een groot stadion met plaats voor 30.000 toeschouwers.

Door de Zweedse marine worden bustochten georganiseerd langs de Yddingen- en Börringmeren door uitgestrekte beukenbossen. Ongeveer 40 opvarenden maken een rondvaart door de haven en grachten van Malmö. Ook vinden er sportwedstrijden plaats met de Zweedse marine en plaatselijke sportverenigingen.

Zaterdag wordt er aan de wal bovendien een bal voor de adelborsten gegeven waar toch wel het Zweedse vrouwelijke element overheerst.

Zondagmiddag is het schip opengesteld voor het publiek en daarvan wordt ruimschoots gebruik gemaakt.



Ziekenverpleger 2 z.m. Kuilenberg met een collega ziekenverpleger in de ziekenboeg van De Zeeuw. Juli '59

### **Maandag 28 juli 1959 Vertrek Malmö.**

Op de voormiddag ontmeert De Zeeuw en stoomt vervolgens de Sont in. Via het Kattegat en het Skagerrak bereikt het fregat de volgende dag de Noordzee en koerst naar de thuishaven. Intussen worden vanzelfsprekend de oefeningen niet vergeten!

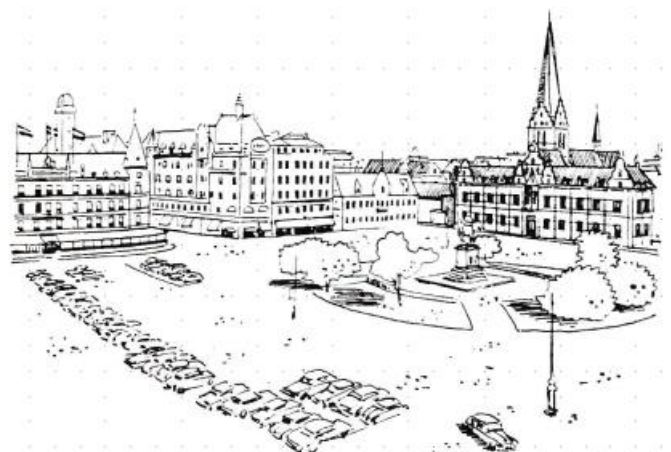
### **Woensdag 30 juli 1959 Aankomst Den Helder.**

De gecombineerde kruis- en bootjesreis is ten einde; de adelborsten debarkeren en vervolgen hun studie bij het KIM. De oorspronkelijke bemanningsleden nemen hun plaatsen in.

### **Maandag 3 augustus 1959 Commando-overdracht.**

LTZ1 P.van Noort neemt, met gebruikelijk ceremonieel, het commando over van LTZ1 Zuidijk.

De bemanning gaat vrijdag met zomerverlof en de achterblijvende kernbemanning gaat één op één de wacht lopen en de lopende zaken waarnemen.



Store Torget, Malmö

24-28 juli 1959



### **Maandag 15 september 1959 Vertrek Den Helder.**

De Zeeuw vertrekt vanuit Den Helder om bij het eiland Texel deel te nemen aan landingsoefeningen van het korps mariniers. Op de platvoet loopt het fregat weer de Nieuwe Haven binnen om de 18e september weer naar Texel te vertrekken teneinde weer mariniers te assisteren bij hun landingsoefeningen op het eiland.

Na deze oefeningen stoomt het fregat op naar Hoek van Holland.

### **Vrijdag 19 september 1959 Aankomst Rotterdam.**

Na bij Hoek van Holland een loods aan boord te hebben genomen, stoomt De Zeeuw de Nieuwe Waterweg in en meert enige tijd later af aan de Rotterdamse Parkkade voor een binnenlands vlagvertoon tot 21 september. Ook onderzeebootjager Hr.Ms.Limburg neemt daaraan deel.

### **Maandag 21 september 1959 Vertrek Rotterdam.**

Op de voormiddag ontmeert De Zeeuw en stoomt met behulp van een loods de Nieuwe Waterweg uit de Noordzee in.

### **Maandag 21 september 1959 Aankomst Den Helder.**

Op de achtermiddag loopt De Zeeuw de haven van Den Helder binnen om op de 24e september weer naar zee te vertrekken teneinde opnieuw bij Texel deel te nemen aan landingsoefeningen van het korps mariniers. Op de eerste wacht loopt het fregat de Nieuwe Haven weer binnen en meert daarin af.



### **Smaldeel 1 SDLCDT CDR A.P.**

#### **Ferwerda.**

kruiser	Hr.Ms. De Ruyter, vlaggenschip.
onderzeebootjager	Hr.Ms. Groningen.
fregat	Hr.Ms. De Zeeuw.
onderzeeboot	Hr.Ms.Zwaardvis.

### **Maandag 12 oktober 1959 Vertrek Den Helder.**

De Zeeuw vertrekt vanuit Den Helder om in de Noordzee te oefenen met het vlaggenschip. In verband met machineschade moet het fregat echter naar de thuishaven terugkeren. Na reparatie vertrekt het schip zaterdag de 17e om 11.00 uur wederom naar zee.

Nadat De Zeeuw via het Schulpengat de Noordzee heeft bereikt, wordt zo snel mogelijk opgestoomd naar een positie waar de vorige dag twee koopvaardij schepen een vermoedelijk omgekomen man, gekleed in vliegtuigkleding, hebben waargenomen. De Zeeuw maakt gedurende enige zoekslagen, doch deze leveren geen resultaat op.

In opdracht van de smaldeelcommandant stoomt het fregat vervolgens op naar de Straat van Gibraltar.

Alhoewel reeds voor het vertrek uit Den Helder een bericht van de stormwaarschuwingsdienst is ontvangen voor harde zuidwestelijke wind, kan tot op de eerste wacht een vaart van 14 mijl worden behouden. Tijdens de hondewacht wordt het weer snel slechter.

Het schip bevindt zich intussen in de Straat van Dover. Aan het einde van de hondenwacht is de windkracht toegenomen tot 11. De vaart wordt zoveel mogelijk verminderd, ten einde schade aan het schip te voorkomen. Doch in verband met het zeer slechte zicht en drukke scheepvaart is het noodzakelijk zo lang mogelijk een goede manoeuvreerbaarheid te behouden. De zee bouwt zich zeer snel op en vooral op de hondenwacht worden grote massa's water overgenomen. Af en toe komt er zelfs massief water over het brugcomplex en voortdurend overkomende stuifzeeën bemoeilijken de navigatie in ernstige mate. In deze zware storm loopt De Zeeuw enige lichte schade op, die weliswaar met eigen middelen gerepareerd kan worden, doch in verband met de heersende weersomstandigheden niet op zee.

De commandant besluit op de rede van Spithead (tussen Portsmouth en het eiland Wight) voor anker te gaan. Hier wordt op 18 oktober aan het einde van de voormiddag geankerd. Na een etmaal is het schip wederom gereed voor vertrek.

Daar de weersomstandigheden intussen belangrijk zijn verbeterd, kan de reis met een vaart van 15 mijl worden voortgezet. Op het einde van de hondenwacht van de 20e wordt Ile d' Quessant gepasseerd en koers gezet naar kaap Finisterre. De vaart wordt opgevoerd tot 16,2 mijl. De oversteek van de Golf van Biskaje verloopt zonder bijzonderheden. Door westelijke deining slingert het fregat vrijwel voortdurend 25 graden wat het leven aan boord minder aangenaam maakt, doch naar mate De Zeeuw zuidelijker komt, worden de weersomstandigheden gunstiger. Op de hondenwacht van de 21e oktober wordt kaap Finisterre gepasseerd.

In de loop van de 21e oktober kan een aanvang worden gemaakt met het opknappen van het schip voor een bezoek aan Malaga, terwijl de lessen en oefeningen weer normaal doorgang vinden.

Op de hondenwacht van de 22e passeert het fregat kaap Vincent en wordt opgestoomd in de richting van de Straat van Gibraltar. Bij het stomen langs de Portugese en de Spaanse kust valt de aanwezigheid van veel kleine vissersvaartuigen op, die zich over het algemeen niet houden aan het voeren van de voorgeschreven lichten en dagmerken.

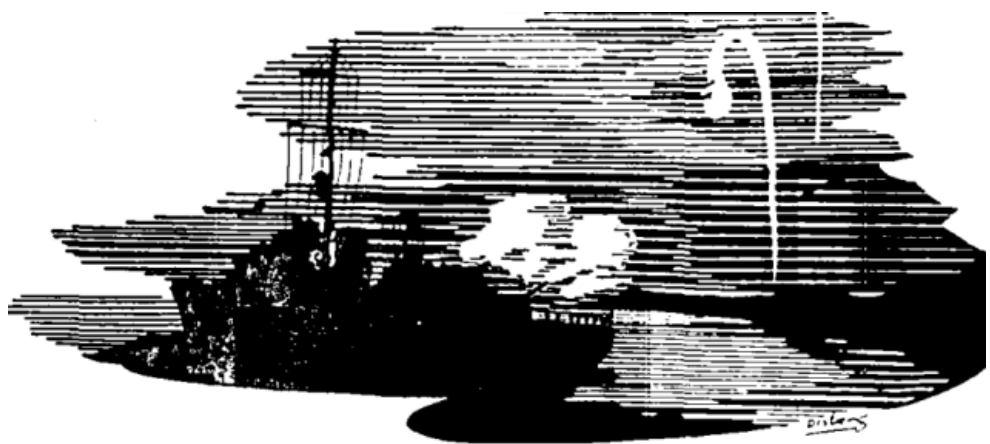
Bij het passeren van Gibraltar op de achtermiddag maakt De Zeeuw rendez-vous met Hr.Ms. Zwaardvis waarna beide schepen opstomen naar Malaga.

*WORDT VERVOLGD*

## **De "Soemba" fikst het (slot)**

*Ltz. 1 A. E. M.  
Schuurbijs besluit in dit  
nummer zijn verhaal van  
de „Soemba”.*

Een grote Amerikaanse destroyer nam nu de leiding van ons convooi over en hij gaf de te sturen koersen op, als gevolg waarvan wij de verkenningsboeien en het aanloopschip van onze geul geheel misliepen. De leider minderde maar vaart en vergat meer op



te sturen. Op het laatst liepen wij 3 mijl-vaart, terwijl wij een stroom van 2 mijl op 4 streken over bakboord in hadden. Toen wij eindelijk ergens in een geul terecht kwamen, bleek het toch de goede geul te zijn en wij zeilden als een krab verder door dit toch al niet te brede vaarwater. Het moet wel zeer moeilijk geweest zijn voor de mooi-weerzeelui op de kleine vaartuigen om hun juiste positie te houden. Als wij zo eens omkeken naar de rest van het convooi, werden wij gewoon-weg duizelig.

Voor zover overeen te brengen met de bestuurbaarheid van de "Soemba" hielden wij positie op de leidende jager, maar de zaak voer zo langzaam, dat wij zo af en toe een rondtorn moesten maken. De geul was zeer goed bebakend, maar enige boeitjes waren al zonder licht en weer andere waren verdwenen, zodat de navigatie niet bepaald een pretje was. Tegen eenen passeerde om de West een snel convooi kruisers, jagers en commandoschepen. Wij zeulden moeizaam voor ons convooi uit en werden steeds maar vastgehouden door onze senior officer escort, hoewel wij zo langzamerhand te laat waren om nog tijdig op onze bombardeerplaats te zijn.

Tussen de moeilijkheden van de navigatie door genoten wij van een machtig mooi vuurwerk. Over stuurboord luchtaanvallen op Cherbourg, talloze zoeklichten, fonteinen van afweervuur en ploffende bommen. Hetzelfde spelletje was recht vooruit aan de gang op de plaats, waar onze landing zou uitgevoerd worden. Vooral de zogenaamde „markers”, gekleurde sneeuw, boden een fantastisch schouwspel. Er was steeds geronk van overvliegende vliegtuigen en daaronder voer rustig de invasievloot, noch van uit zee, noch van uit de lucht ook maar door iets gehinderd.

Om half vier mocht de „Soemba” op eigen gelegenheid verder en juist voor dag worden, ongeveer vijf uur, kwamen wij bij het "parkeerterrein". Allerlei soorten schepen waren daar al aan het lossen op vloten en in landingsvaartuigen. De „sappers” waren al bezig de laagwatersperingen op te ruimen. De bedoeling was, aan het strand een eerste geul te maken van ongeveer 40 yards breed en deze zo snel mogelijk te verbreden. Het tijdstip van het laagste water was gekozen, omdat dan vrijwel alle hindernissen boven water zouden zijn. Een nadeel was natuurlijk, dat de soldaten dan zoveel verder over open terrein moesten optrekken, voordat zij de Duitse stellingen zouden bereiken.

Daar ettelijke boeitjes verdwenen waren, konden wij de ingang van onze bombardeergeul niet vinden, en wij liepen toen maar op peiling van de "Hawkins" en de „Enterprise" onze geul aan.

De schepen, van wie de „Enterprise" nog een oude kennis uit den Riouw archipel en Straat Soenda was, lagen rustig te schieten op drijvende mijnen; voor alle zekerheid passeerden wij aan de andere kant.

Op 06.15, een kwartier te laat, begonnen wij de ons opgegeven doelen te beschieten en gingen hiermee door tot half negen. In die tijd genoten wij nog van 10 Marauders, die van geringe hoogte een Duitse luchtafweerbatterij, vlak aan het strand met bommen bestrooiden. Het was indrukwekkend te zien, hoe deze vliegtuigen in formatie bleven vliegen ondanks het afweervuur. Sinds daglicht patrouilleerden onze fighters boven de invasievloot en wij voelden ons volkomen veilig; geen Mofs vliegtuig was er te zien.

Toen het artilleriebombardement ophield, begon de taak van de L.C.R.s. De rockets raakten practisch iedere vierkante meter van het strand en maakten daar niet alleen al het menselijk leven onmogelijk, maar brachten tevens de landmijnen tot ontploffing. Dit spelletje veroorzaakte zo mogelijk nog meer lawaai dan het bombardement met scheepsgeschut.

Voor daglicht was het eilandje St. Marcouf al door onze commando's bezet, omdat dit een zeer gunstige observatiepost bood voor de vijand. Bij St. Vaast en Barfleur werden schijnlandingen uitgevoerd.

Toen het feest van de L.C.R.'s ten einde liep, werd de landing verricht onder dekking van een rookscherm, zodat wij daarvan vrij wel niets zagen. Spoedig na de landing gingen ook de L.C.T.'s met tanks naar de wal. Deze tanks waren waterdicht verpakt en achterop stond een grote ventilatiepijp. Deze dingen waren nodig, omdat de kust zo vlak was, dat de tanks eerst nog een eind door het water moesten rijden.

Aan ons strand, het Utahstrand, ging blijkbaar alles naar wens; wij zagen al spoedig bulldozers en mobiele kranen naar de wal brengen.

Het Utahstrand was tamelijk vlak in tegenstelling met het Omahastrand, Oost van Utah. Daar ging één en ander nu niet zo vlot, ettelijke vaartuigen en tanks zagen wij in brand staan. De Duitsers hadden hier hun geschutsofstellingen op de rand van de klif en schoten van boven af heel wat vehikels inbrand. Veel vaartuigen bleken hier bij hoog water te ver te zijn gegaan, zodat zij bij vallend water geboeid raakten en een „zittend doel” vormden voor de Duitse artilleristen, die daarvan dan ook een dankbaar gebruik maakten.

Eén geschutsofstelling was wel erg vervelend en het grote Amerikaanse slagschip zou dat wel even verhelpen. De grond onder de geschutsofstelling werd eenvoudig weggeschoten en na weer zo'n aardstorting, zagen wij ineens de hele kazemat naar beneden rollen tot op het strand. Toch gemakkelijk als je zo'n slagschip bij de hand hebt.

Pas de tweede dag kon gezegd worden, dat de landing op het Omahastrand geslaagd was en dit dank zij de artilleristische steun door slagschepen en zware kruisers.

Daar wij de eerste dag na half negen niets meer te doen hadden, konden wij rustig genieten van onze tribuneplaats, en hadden o.a. een prachtgezicht op een Amerikaanse destroyer, die nog dichter onder de wal lag dan wij en iederen Mof met een hagelbui van kogels begroette.

Na donker worden kwamen de Duitse bommenwerpers, en uit zee probeerden de E-booten door te dringen tot de invasievloot. maar dat is niet één keer gelukt, zolang wij bij Normandië zijn geweest.

De tweede dag lieten de Duitsers en Amerikanen ons met rust, zodat wij om een doel verzochten maar er was er geen voor de „Soemba” te vinden. Wel voor de Amerikanen, die lagen te knallen dat het een lust was voor het oog, niet voor het oor. Een Amerikaanse destroyer had een kazemat aan het strand onder vuur genomen, en wat voor vuur! Iedereen genoot er van. Toen de Yank stopte met vuren, zagen wij een jeep als een pijl uit de boog achter de kazemat vandaan snellen, naar het Amerikaanse strand toe. Even later seinde de seinpost van de wal, dat de kazemat al sinds gisteren in handen van de Amerikanen was.

De 8ste Juni was weer een dag met afwisseling. Het begon al op de hondenwacht, er was weer de gewone activiteit van E-boten en bommenwerpers. Wij lagen 200 meter bezuiden de Engelse kruiser „Enterprise”, die het troetelkind van de Luftwaffe was voor die nacht. Een Mof kwam met afgezetten motor naar beneden en een grote bom knetterde vlak bij de „Enterprise” in het water, iedereen op de „Soemba” was ineens klaar wakker. Even later kwam een laag-vliegende Junker van de wal af naar de „Enterprise” toe, maar wilde daarbij recht over de „Soemba” heen vliegen. Daar wij dit niet op prijs stelden, begonnen onze oerlikons te keffen, waarop de Junker toch maar liever afdraaide en niet meer terug kwam.

Toen, bij dagworden, voor de „Soemba” weer geen doelen beschikbaar waren, gingen wij voor de gezelligheid weer bij het Utah-strand kijken, waar sleepboten bezig waren, de oude koopvaarders, die dienst zouden doen als golfbrekers voor de kunstmatige haven, op hun plaats te brengen. Het lag er vol met kustvaarders, die aan het lossen waren in „ducks”. Grappig was het te zien, hoe deze „ducks” naar de wal toevoeren, dan tegen het strand op waggelden en daarna met een vaart het land insnelden.



Na de lunch aan dek komend, ontdekte onze geneesheer een prachtdoel voor de „Soemba”: twee Duitse kanonnen, die ons strand beschoten, maar de koopvaardij schepen net niet konden halen. Onmiddellijk waarschuwde ik de commandant op de brug. Toen die zich ook overtuigd had, moesten wij eerst nog per sein toestemming vragen aan de senior officer bombardment group. Ons seintje was vlug over, maar het antwoord liet lang op zich wachten. Wij benutten deze tijd om onze batterij in te stellen. Ondertussen waren de Moffen van gedachte veranderd en heel geleidelijk kwamen de twee aanslagen naar de „Soemba” toewandelen, die dichterbij lag dan de koopvaarders. Inderdaad hadden de Moffen het op ons gemunt en de aanslagen vielen zoo akelig dichtbij, dat wij niet eens tijd hadden, ons ankertje in te draaien, maar met „uiterst vermogen” achteruit en krabbend anker trachtten ons in veiligheid te stellen.

Het ankertje kregen wij binnen, maar het scheelde heel erg weinig of wij hadden de Duitse granaten ook binnen gekregen. Terugschieten mochten wij nog steeds niet, want wij hadden geen toestemming. De Jannen vonden het maar een erg laag pitje. Alsmaar achteruit stoomend liepen wij op een mijnenveld aan en toen de commandant hiervoor gewaarschuwd werd, zette hij de telegraf op „vol vooruit”, waarop wij precies dwars voor twee mijnenvogertjes over kwamen te liggen. Toen wij vrij waren van deze vogertjes, lieten de Moffen ons verder met rust, maar de vogertjes lieten in ons schroefwater twee magnetische mijnen ploffen, waarmee bewezen was, dat na 4 jaar oorlog onze degaussing eindelijk in orde was.

Hierna gingen wij met een vaartje weer over de rede dazen en vingen weer een sperballon, weer in onze mast, en terwijl wij bezig waren, ons van deze versiering te ontdoen, kwam er een seintje van de senior officer bombardment group: „Stop that running around, remember there are still mines”, en wat voor mijnen. Toen bovendien een seintje binnenkwam, dat een kruiser bezig was met onze Moffen af te rekenen, gingen wij, geheel ontmoedigd, op de plaats waar wij waren ten anker.

Eerst op de 10de Juni was er iets voor de „Soemba” te doen en wij kregen onenigheid met een Duitse batterij. Wij wonnen.

Op de achtermiddag van 12 Juni hadden wij onze laatste munitie verbruikt tegen walbatterijen en kruispunten van wegen. Hoewel wij eerst order kregen, de volgende morgen bij daglicht te vertrekken, werd dit op de eerste wacht veranderd en wij gingen bij het laatste licht op ons dooie eentje weg naar Plymouth om olie en munitie te laden.

Het was een nacht vol feestelijkheden. Soms waren er gevechten rodom met E-boten, vlieg-tuigen lieten lichtfakkels vallen, maar van al dit oorlogsgedoe hadden wij geen hinder. Volkomen tevreden, dat onze munitie op was, zeilden wij onder en tussen dit feestgedruis door: onze radar was kapot, onze asdic werkte alleen nog maar gebrekkig als geruispeiler, dus hoefden wij ons nog alleen maar druk te maken om wat wij zagen, dat was wel erg veel, maar je went er toch ook wel aan.

Het enige waar wij echt last mee hadden, waren tegenliggende convoien en patrouillerende jagers.

Wij waren er op voorbereid, om direct weer terug te gaan van Plymouth naar Normandie, maar wij meerden stevig op een boei en werden „op de plaats rust” gezet, tot grote ergernis van onze commandant. Aan de wal wist men alleen te vertellen, dat onze order, om terug te keren naar de Amerikaanse sector, ingetrokken was.

Na een dag of veertien kwam de „Bayfield” binnen, het Hoofdkwartierschip van de Utah-sector, en hier wist men te vertellen, dat onze bombardementsgroep opgedoekt was en dat er een nieuwe groep van snelle schepen was gevormd, om Cherbourg te bombarderen. De „Soemba” stond er dus naast en was werkeloos, tot er onverwachts bericht kwam, dat wij de 28ste met een convoi

naar de Britse sector moesten om de „Flores” af te lossen. De „Flores” had haar kanonnen weer uitgeschoten en zou dus het derde en laatste stel van de „Sumatra” krijgen; dat hadden onze Jannen al uitgerekend.

### **Weer in de Britse sector.**

Onze commandant ging even naar de „Flores” om gegevens te vragen betreffende deze sector, daar wij die alleen hadden van de Amerikaanse. Het bleek hier practisch vol te liggen met nieuwe mijnen en de schepen mochten zich slechts zeer langzaam verplaatsen. Daar er boven-dien nog stroom stond over de rede, was het ónmogelijk, er snel tussen uit te trekken, als je beschoten werd door een onbekende batterij. Kruisers, die moesten bombarderen, werden op hun plaats gebracht door sleepboten, terwijl slagschepen en monitors om de West bleven liggen, buiten bereik van het Duitse middelbare geschut.

In de Britse sector zat wel meer muziek dan in de Amerikaanse slagschepen, die hun kogeltjes helemaal tot aan Caen schoten, stromen bommenwerpers met bommetjes voor die stad. Stirlingvliegtuigen, die aan valschermen personeel en voorraden lieten vallen aan de overkant van het kanaal van Caen, waar Britse valschermtroepen een bruggehoofd bezet hielden.

Het was aan deze valschermtroepen, dat de Britten steun moesten verlenen, bovendien moesten wij trachten, een Duitse batterij te vernietigen, die van Dives de schepen, het strand en het vliegveld beschoot. Deze laatste opdracht was niet zo eenvoudig, want zodra de Duitsers in de gaten kregen, dat wij hun opstelling wisten, sleepten zij hun kanonnen naar een andere plaats en dan moesten wij maar zien uit te vinden, waar zij stonden.

Op de dagwacht van 3 Juli passeerde een vliegende bom, koers Z.O., dus terug naar Hitler. Daar wij nog nooit een vliegende bom gezien hadden, werd dit ding naar de ontdekker Ltz. Bink „de komeet van Bink” gedoopt.

Op de dagwacht van 6 op 7 Juli slaagden de Duitsers er in, met hun „human torpedo's” door het scherm heen te breken, maar geen schepen werden getroffen.

Op 8 Juli hadden de Duitsers eindelijk succes. Op 400 meter voor ons werd bij dag worden de Poolse kruiser „Dragon” gepikt, die juist de avond te voren was aangekomen. Dit was nu voor alle schepen in de buurt de gelegenheid om te gaan schieten op allerlei lege kisten en fles-schen die over de rede dreven; het was aan dek nergens meer veilig. Ondertussen was de „Dragon” op sleeptouw genomen en zij werd ergens op het strand omhooggezet. De „Soemba” ging op stap naar haar bombardeerplaats.

Eenklaps een eindeloos gerinkel van de alarmschellen; meteen de zware dreunen van kanon I en II. Dit moest wel iets aparts zijn. Het bleek, dat wij aan het jagen waren op een „human torpedo” recht vooruit, die zo te zien, dwars voor ons over lag. Hoewel onze salvo's dekkend vielen, bleef dat ding maar doorvaren. Door de kijkers was de glazen koepel duidelijk te zien, maar het leek wel alsof er niemand onder zat. Alsmaar schietend kwamen wij langzaam dichterbij, de „human torpedo” recht vooruithoudend. Enige mijnenvegers, die verderop om de Oost aan het vegen waren, kregen de ricochetterende 15 cm-granaten vlak langs zich heen en probeerden zich ijlings in veiligheid te stellen. Opeens een rauwe kreet van onzen B.N.L.O.: „Man, dat is die T.M.-boot, die vanmorgen gezonken is”. Het vuren werd gestaakt en inderdaad bleek onze „human torpedo” het wrak te zijn van een T.M.-boot, die 's nachts het loodje had gelegd tegen E-boten.

Op de hondenwacht van 10 Juli hadden wij wéér iets heel aparts, nu kwam de sensatie uit de lucht. Wij lagen, nogal ver beoosten de andere schepen en er stond een vrij sterke Westenwind. Zoals 's nachts een vervelende gewoonte was geworden, was er ook nu weer een luchtaanval op de schepen en het strand en de hele zaak werd dicht in de nevel gezet, behalve de „Soemba”. Wij hoorden om de West en vrij dicht bij, een vliegtuig passeren, maar zagen niets en hoorden ook

geen bommen vallen. Toen wij weer eens naar boven keken, zagen wij een parachute recht op de mast afkomen, dat was maar een griezelig gezicht. Door de sterke wind zeilde de parachute vrij van onze mast en verdween ongeveer 1000 meter achter ons in het water. Ons vermoeden, dat het een parachutemijn was, werd bevestigd, toen zes uur later 12 mijnen op een rijtje ploften. Daar was ook onze mijn bij.

Die dag schoten wij tot onze munitie weer bijna op was en onze kanonnen waren nu ook uitgeschoten. Wij mochten nog niet vertrekken, in verband met de nieuwe soort mijnen en de zee-gang. Vermoed werd, dat deze mijnen gevoeliger waren bij enige zeegang en deze was er inderdaad. Het was zelfs bar slecht weer voor de zomermaand Juli.

Op 11 Juli vertrokken wij op de platvoet naar Portsmouth en hadden onderweg weer het gebruikelijke vreugdebetoon van vliegtuigen, die probeerden ons met parachutefakkels bij te lichten, torpedomotorboten, die ruzie hadden met E-boten; en tegenliggende convoien, die, door rare koersen te sturen, probeerden ons het leven moeilijk te maken. Voor het eerst zagen wij nu 's nachts vliegende bommen.

Van Portsmouth ging de "Soemba" naar Harwich. Wij passeerden dicht langs de kust bij Dover en genoten van het schouwspel, dat de afweer tegen de vliegende bommen bood. In het donker bulderden vijf van die bromvliegen naast elkaar over ons heen, achterna gezeten door een jachtvliegtuig met zijn lichten aan. Als de bommen de wal naderden, ging er een ongelooflijk spervuur de lucht in en soms duidde een ontzettende vuurbal aan, dat er weer een bom in de lucht ontplofte. Ook zagen wij enkele bommen op de wal naar beneden komen.

In Augustus gingen wij van Harwich naar Londen om voorlopig van het oorlogstoneel te verdwijnen, en daarom willen wij nu eindelijk een einde maken aan dit verhaal. Het geschreeuw van Radio Oranje en het geschrijf van Vrij Nederland, over de twee kleine Hollandse scheepjes, die overal bij waren, als er maar een vuil baantje viel op te knappen, heeft ons aan boord van de „Soemba” koud gelaten.

Wij hebben toch immers niets bijzonders gedaan.

De ware voldoening over ons werk hebben wij gevonden in een brief van een van onze B.L.O.'s waarin hij schreef, dat hij een F.O.O. uit Normandie had gesproken, en dat die buitengewoon tevreden was over de resultaten, door de "Soemba" bereikt met Hollandse munitie. Deze F.O.O. was, evenals zijn superieuren, van mening, dat het type „Soemba" met een kanon meer en een grotere vaarsnelheid het ideale bombardeerschip zou zijn voor de steun van het Engelse leger. En hiermede eindigt dit relaas, dat zonder enige ophef is, maar dat ons zoveel bewondering afdwingt, dat de lezer begrijpen kan, dat voor Radio Oranje graag nog wat meer geschreeuwd was over deze twee kleine Hollandse scheepjes, die alle lof van Vrij Nederland ten volle hebben verdiend, ook al vinden onze mannen op zee het niets bijzonders.

Bron:



## Met groot verlof

*In het najaar van '59 zwaaide ik af vanuit de van Genth kazerne in Rotterdam, als korporaal der Mariniers. Vergezeld door twee zeezakken met Barang, die je bij elke verplaatsing van de ene kazerne naar de andere met je mee moest slepen, waar je hele hebben en houen inzat, van je*

*pendenkie tot je nette uniform en dat waren beste zakken, en nu moesten ze mee naar huis, en als je opgeroepen werd voor herhaling, kon je zo aantreden.*

Herhaling is voor deze Marinier nooit meer aan de orde geweest. Ik Had het best leuk gevonden, al je oude maten weer eens te zien, maar helaas. Een jaar of 15 geleden had ik nog wel een leuke ervaring. Mijn zoon die een montagebedrijf in binnenzonwering heeft, moest een klus doen in de Marinierskazerne in Rotterdam, hij zei: "Pa, vindt je het leuk om mee te gaan met m'n medewerker?"

Natuurlijk, prachtig, na zoveel jaren weer even tussen de Mariniers! Afknijpen We moesten op verschillende kamers zonwering vervangen en dat was sneller klaar dan we dachten, dus hadden we tijd om nog wat rond te neuzen. Ik heb nog een poosje met de provoost staan praten, een beetje gefrustreerde korporaal die het na misschien wel 30 dienstjaren nooit verder geschopt had binnen het korps. En net kwam er een groep jonge mariniers in opleiding, met bepakking binnen



*Van Ghenkazerne in Rotterdam, 1954. (foto's: Wim van Rossem/Anefo)*

lopen. Je zag aan de gezichten dat ze het goed zat waren. Ja afknijpen kunnen ze bij het Korps, en zeker nu het een beroepskorps is. Terwijl ik stond te kijken naar die jongens, zag ik mezelf weer lopen. De korporaal/ provoost achter me zei met een min of meer spottende toon: "Moet je zo'n stelletjes Baroe's ( Maleis woord voor beginners) nou eens zien, dat is nu de 'Patatgeneratie', meneer! Hebben ze een stukkie gelopen en ze zijn bekaf." Nu zei ik al eerder, het Korps bestaat heden ten dage met het afschaffen van de dienstplicht alleen nog maar uit beroeps, dus wordt er in de beginopleiding hard aan getrokken en vallen er best wat af na die opleiding.

## Padvinderij

De korporaal vervolgde zijn informatie, hij zei; Van dat zootje wat daar net binnenkomt, daar haalt net een derde de eindstreep meneer, ze willen allemaal marinier worden, maar het gros hoort bij de padvinderij. Paardenvolk In een ander gebouw deden we nog een leuke ontdekking. Bij een soort fotogalerij, op jaartal kwam ik een foto tegen van de 'Bak 35', de Bak waar ik ooit deel van uitmaakte en er stond nog fier bij ('1958, in de van Braam Houckgeest kazerne in Doorn'.



*Van Ghenkazerne in Rotterdam, 1954.*

Dus dat was een leuke ervaring die dag. Zelf heb ik veel profijt gehad van m'n 'harde' opleiding in m'n latere leven. Je was getraind om bevelen op te volgen, die volens je eigen waarneming soms van geen kant klopten, maar je was wijs (na een paar keer strafexercitie) geworden, een soort van 'Bevel is bevel'! En ik kan niet anders zeggen dat ik en fijne tijd bij het Korps gehad heb, en als ik waar dan ook een marinier tegen kom dan is de klik er meteen. Qua Patet Orbis- 'Zo wijd de wereld strekt.

Of zover het paard ons brengt, want mariniers zijn bij de marine het 'Paardenvolk'!

**De OudRotterdammer september 2022 voor deze: Rinus Verheij**



“STATENDAM”

DOOR KEES DE HAAS

Woensdag 3 april 1929 was het dan eindelijk zo ver. Na een bouwkundige lijdensweg van tien jaar kon het passagiersschip „Statendam” van de Holland-Amerika Lijn haar overdrachtsproefvaart maken. De rederij nam haar over van Wilton’s Scheepswerf en Machinefabriek, de werf die het casco afbouwde, dat destijds in 1921 op stapel was gekomen bij Harland & Wolff in Belfast, waar het schip in 1919 was besteld. De geschiedenis van deze mooie driepijper is door Fokko van Tuikwerd uitvoerig beschreven in zijn monumentale werk dat in 2003 verscheen. Over de beide proefvaarten van het schip in 1929 hieronder nog een paar bijzonderheden, met schetsjes van B. van Vlijmen, verschenen in het Algemeen Handelsblad van vrijdag 5 april 1929.

Zoals bekend was na de tewaterlating van de „Statendam” op 11 september 1924 de verdere afbouw om economische en financiële redenen gestaakt. Pas in het najaar van 1926 informeerde de HAL- directie bij de werf Wilton of men daar bereid en in staat zou zijn om het grote schip te voltooien. De toch wel gecompliceerde onderhandelingen daarover verliepen blijkbaar wonderbaarlijk vlot, want al op 13 april 1927 vertrokken de sleepboten „Roode Zee”, „Poolzee”, „Oostzee” en „Seine” van L. Smit & Co’s Internationale Sleepdienst met het casco uit Belfast naar Schiedam, waar het transport een week later aankwam.

### Een heel karwei

Voor de Nederlandse werf bleek de afbouw een gigantische klus, die bovendien niet zonder risico’ s was, gezien de omvang van het werk en het feit dat Wilton voor een opdracht van deze omvang de nodige ervaring miste. Weliswaar had men in de herfst van 1926 een gecompliceerde reparatie uitgevoerd aan de Franse „Paris” (34.600 brt), het grootste schip dat tot dan toe de Nieuwe Waterweg was opgevaren. Van dit schip was bij een aanvaring in Le Havre de huid over een lengte van 20 m opengescheurd. Het afbouwen en inrichten van een transatlantisch passagiersschip van ruim 29.500 brt was een karwei van geheel andere orde.

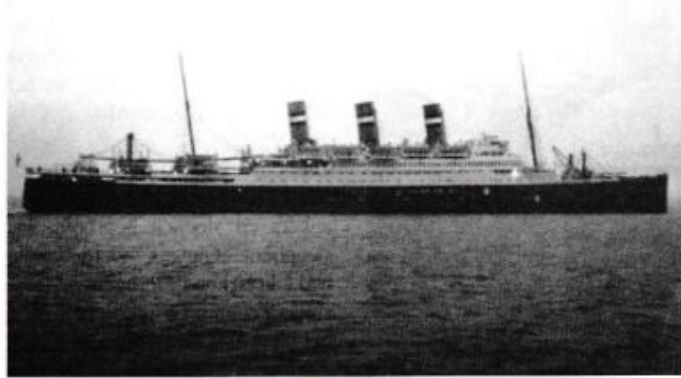
In het een halve eeuw geleden verschenen gedenkboek van de werf wordt beschreven hoe de uitvoering van deze opdracht door de Schiedammers werd aangepakt. Nadat de romp van buiten en van binnen was schoongemaakt en in de



Deze briefkaart was een uitgave van de KLM (tekst: Fly by KLM Royal Dutch Air Lines, Holland). Vanaf de „Statendam” verzonden naar Rotterdam. Poststempel: 7 oct. 1933/Southampton/Paquebot.



Kapitein v.d. Heuvel



De „Statendam“ ter hoogte van Spithead, uitgaande naar New York, 15.9.1934. Een lage-druk turbine was door een defect uitgeschakeld, maar de rondreizen in september en oktober 1934 konden nog worden uitgevoerd, zij het met een iets lagere snelheid. Foto R.A. Snook



Wilton, die de „Statendam“ afbouwde

menie was gezet, werd vanaf de kade een grote toegangssteiger gebouwd. In de ruimen kwamen hulptrappen, nadat een noodverlichting van 3000 lampen was aangebracht. In de romp verschenen brandblus-installaties, een drinkwaterleiding en inwendige signaalinrichtingen. Naderhand berekende de werf dat bij de afbouw van de „Statendam“ ongeveer 80 km pijpleidingen en ruim 750 km elektrische leidingen werden aangelegd. Verder werd in het schip nog 2 miljoen kilo staal verwerkt, 23.000 m<sup>3</sup> houten schotwerk geplaatst, 25.000 m<sup>2</sup> vloer bedekt en 10.000 m<sup>2</sup> plafond bekleed.

Harland & Wolff zorgde nog voor de machine-installatie, bestaande uit twee sets single-reduction geared Parsons turbines, met een gezamenlijk vermogen van 22.000 apk, goed voor een maximale snelheid van 19 mijl, en met een gewicht van 3000 ton. Zes grote waterpijpketels leverden de benodigde oververhitte stoom voor de turbines. De olie bunker-capaciteit bedroeg 3200 ton. Bijna alle hulpwerktuigen werden elektrisch gedreven. Vier Dieseldynamo's van tezamen 1600 kW vermogen zorgden voor de stroomvoorziening.



## ***De proefvaarten van het stoomschip „Statendam“***

Bij haar oplevering in 1929 was de „Statendam“ organiek ingericht voor het vervoer van 510 passagiers in de 1<sup>e</sup>, 344 in de 2<sup>e</sup>, 374 in de toeristen 3<sup>e</sup> klasse, en 426 in de „gewone“ 3<sup>e</sup> klasse. De bemanning bestond toen uit 650 personen.

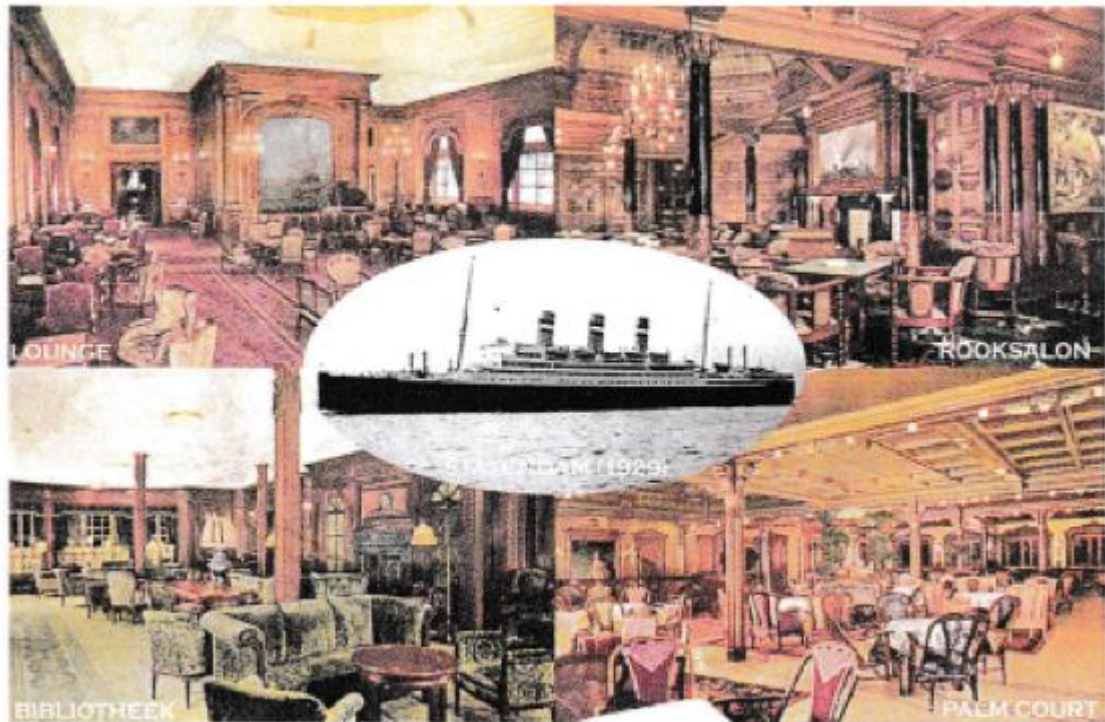
Zo bouwde de Schiedamse werf in twee jaar tijd uit het roestige casco het op dat moment grootste, mooiste en meest luxueuze Nederlandse passagiersschip. Elders, o.m. bij Van Tuikwerd, is uitvoerig geschreven over inrichting en uitrusting van de „Statendam“, die werd beschouwd als een triomf voor de vaderlandse scheepsbouwindustrie. Voor de werf Wilton was het een grote onderscheiding dat zij het schip mocht afbouwen, terwijl er blijkbaar deskundigen zijn geweest die de aanvaarding van deze opdracht zacht gezegd nog al bedenkelijk vonden. De voltooiing van de „Statendam“ was tevens de kroon op het levenswerk van werfdirecteur Ir. J.H. Wilton. Het schip werd bovendien nog een paar weken eerder opgeleverd dan contractueel was bepaald.

### **Technische proeftocht**



Deze werd op 16, 17 en 18 maart 1929 op de Noordzee gehouden, met goed gevolg. De meeste gasten van werf en rederij waren al 's morgens vroeg van de Wilhelminakade naar de werf van Wilton in Schiedam gebracht. Daar verzamelde men zich aan boord van de „Statendam" voor de lunch. Het schip lag toen nog in het inmiddels bijna volgelopen grote dok IV.

Nadat ze tegen 14.00 uur, na de lunch, uit het dok was vlot gekomen, werd ze een drie kwartier later door drie werfsleepboten achteruit het dok uitgetrokken en vervolgens het werfhaventje, waarna op de rivier werd gedraaid en de „Statendam" op eigen kracht haar tocht naar zee voortzette. Tijdens de vaart naar Hoek van Holland stond het overal langs de oevers vol met belangstellenden die schip en opvarenden enthousiast met hoeden en zakdoeken uitzwaaiden. Vooral onder Vlaardingen stond het blijkbaar zwart van de mensen.



Fotomontage van het luxueus ingerichte schip. Via Fokko van Tuikwerd.

Tussen de pieren bij Hoek van Holland haakte de laatste Wiltonseleper af die nog was mee-gevoerd. Alleen de door de werf gecontracteerde zeesleepboot „Ganges" heeft de „Statendam" daarna nog een poosje gezelschap gehouden, blijkbaar voor het onverhoopt moeten verlenen van assistentie. Buitengaats gekomen - het was toen inmiddels 16.30 uur - werd koers gezet op Scheveningen en vervolgens op halve kracht verder de Noordzee in. De meevarende NRC-journalist kon draadloos aan zijn redactie (en dus aan zijn lezers) melden dat de proeftocht onder de meest gunstige weersomstandigheden plaats vond. Verder berichtte hij enthousiast dat de „Statendam" zich onderscheidde van andere vergelijkbare schepen doordat ze haar passagiers meer comfort bood. Zo waren de hutten groter, en was er in alle klassen warm en koud stromend water. Ook het ventilatiesysteem was erg praktisch. Het gaf de passagiers de gelegenheid de koude of warme luchtstroom naar elke gewenste richting te leiden. En wat de passagiersaccommodatie zelf betreft, had onze persman wat nieuws ontdekt: de zeer verzorgde 3<sup>e</sup> klasse voor toeristen op het achterschip was helemaal afgescheiden van de „gewone" 3<sup>e</sup> klasse in het voorschip voor wat men vroeger wel de „landverhuizers" noemde. Blijkbaar was dit gedaan overeenkomstig de voorschriften van de Amerikaanse autoriteiten. Zij eisten namelijk voor toeristen 3<sup>e</sup> klasse een geheel eigen afdeling, gescheiden van de emigranten 3<sup>e</sup> klasse. De „Statendam" was destijds één van de weinige schepen met een speciale toeristen 3<sup>e</sup> klasse, die ook als zodanig in het bouwplan van het schip was geprojecteerd.

Zaterdagmiddag waren bij Scheveningen de kompassen gesteld en de ankers en sloepen beproefd. De sleepboot „Ganges” werd daarna bedankt en keerde terug naar Maassluis. Technische problemen met het nieuwe schip werden blijkbaar niet meer verwacht. Zondagmorgen werd „volle kracht” gegeven, waarbij de „Statendam” enkele cirkelmanoeuvres maakte. Ook werden achteruitmanoeuvres gevaren, waarna tussen de vuurschepen Terschel- lingerbank en Haaks een vollekrachrton werd gemaakt, gevolgd door beurtelings enkele runs met halve en volle kracht. Bij de vollekrachrtoef werd een snelheid van 19 mijl bereikt, met enig tij tegen. Deze snelheid was meer dan was verwacht, terwijl de machines nog de nodige reserves bleken te hebben. Maandagmiddag 18 maart - de gasten hadden toen inmiddels hun derde lunch aan boord genoten - keerde de „Statendam” weer terug aan de werf te Schiedam.

## Officiële proeftocht

Deze vond plaats woensdag 3 april, met terugkeer donderdag 4 april in de middag, en werd meegemaakt door ruim 300 gasten, waaronder prins Hendrik en zeven ministers van het eerste kabinet De Geer (1926-1929). Het weer was wat minder gunstig dan tijdens de technische proefvaart. Af en toe viel er zelfs nog een maartse sneeuwbuï. Ook nu weer honderden belangstellenden op beide oevers van Maas en Waterweg om schip en opvarenden toe te zwaaien.



Na inscheping van de gasten en het hijsen van de prinselijke standaard werd halverwege de ochtend losgemaakt van de Wilhelminakade. Om 12.50 was het schip in zee en om 13.22 uur werd het Maas vuurschip gepasseerd. Ongeveer op het moment waarop de „Statendam” haar neus buiten de Waterweg stak, verzamelden de gasten zich in de grote Lounge van het schip. HAL- president-directeur J. Rypperda Wierdsma hield hier een welkomsttoespraak waarin hij allereerst opmerkte dat de technici van de rederij inmiddels na de technische proefvaart het groene licht hadden gegeven om het schip over te nemen van de werf. Eerder had hij nog, behalve de prins, speciaal ook Frederick Rebeck begroet, vertegenwoordiger van Harland & Wolff (en vanaf juni 1930 de hoofddirecteur van de Engelse werf). Op hem en zijn staf had men tijdens de bouw vanuit Schiedam steeds kunnen terugvallen voor technische en andere adviezen. Naast enkele anderen werd in dit opzicht ook dr. ir. W.M. Meyer, chef technische dienst van de rederij, nog met erkentelijkheid door de HAL-topbaas genoemd.



Bij de overdracht van het vlag van de Nieuw-Amstel-top in top.

Hierna nodigde Rypperda Wierdsma het gezelschap, waaronder prins Hendrik, uit voor de vlagwisseling op het sloependek. Volgens het krantenverslag sprak de prins „een kort, gevoelvol woord”. Hij herinnerde er aan dat de plek waar de „Statendam” zich op dat moment bevond, voor hem gedachten opwekte aan de ramp met de Harwichboot „Berlin”, 22 jaar eerder. Vervolgens hees de prins de groen- wit-groene HAL-maatschappijvlag, onder het blazen van de stoomfluit en het hoerageroep van de aanwezigen.

Het schip had intussen een noordelijke koers gevolgd, langs de Nederlandse kust. Om 17.07 uur werd het Haaks-vuurschip bereikt. Verder doorvarend langs de Waddeneilanden werd 's avonds om 19.29 uur het vuurschip Terschellingerbank gepasseerd. Tenslotte werd als verste noordelijke punt om 23.14 uur het Borkumrif bereikt, waar werd gekeerd.



Hierna werd via de vuurschepen Haaks en Noord-Hinder weer koers gezet naar de Nieuwe Waterweg.

Woensdagavond 3 april vond in de eetzaal 1<sup>e</sup> klasse de officiële feestmaaltijd plaats. De gasten, blijkbaar allen heren in rok, zaten verdeeld over 85 tafels. Tafelpresident was HAL-president-commissaris W. Westerman. Na nogmaals de prins te hebben toegesproken, begroette spreker de burgemeesters van Rotterdam, Den Haag, Schiedam, Vlaardingen en Maassluis. Hij betreurde het dat de burgemeester van Amsterdam niet aanwezig kon zijn. Ook de aanwezige zeven ministers werden door Westerman in zijn speech uiteraard niet vergeten.

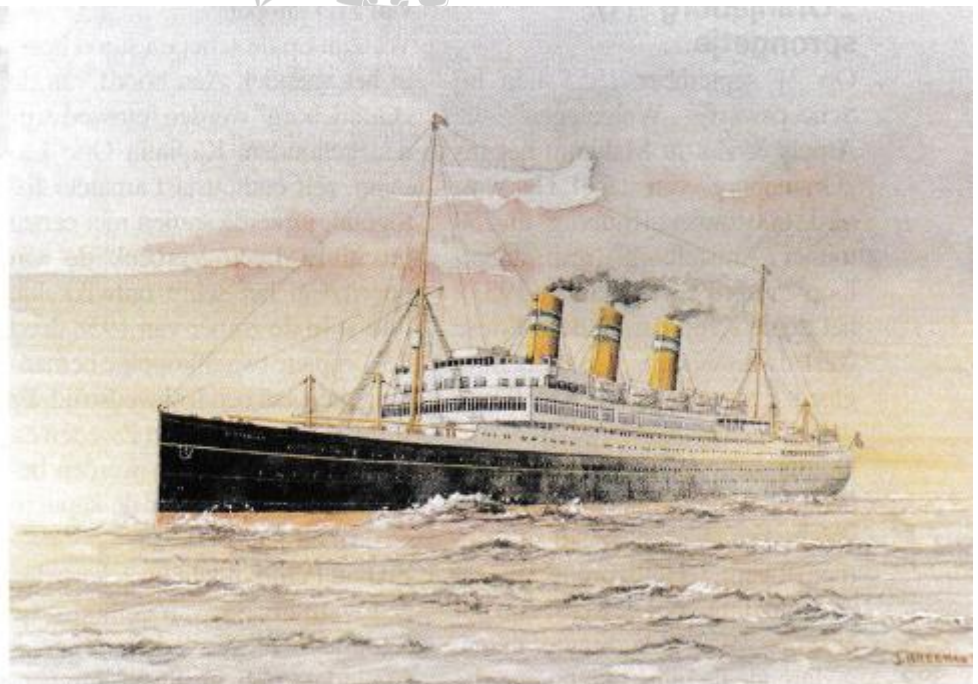


Zeven ministers op de „Statendam“ „in ruste“. Van l.n.r.: de ministers v.d. Vegte, Waszink, Donner, De Geer, Koningsberger, Slotemaker de Bruine, verder burgemeester Patijn en min. Beelaerts van Blokland.

Hierna nodigde hij de aanwezigen uit te drinken op het welzijn van H.M. de Koningin en van Z.K.H. prins Hendrik, waarbij spontaan staande het Wilhelmus ( 1<sup>e</sup> couplet) werd gezongen. Ook werd het glas nog geheven op het welzijn van de president van de Verenigde Staten.

Na Westerman volgden nog zeker tien (!) andere sprekers, waaronder twee ministers. Geen wonder dus dat de laatste gasten zich pas diep in de nacht naar hun hutten begaven.

Het weer donderdag 4 april, tweede dag van de officiële proefvaart, was beter dan tijdens de eerste dag. Tegen 12.00 uur arriveerde de „Statendam“ weer ter hoogte van de ingang van de Nieuwe Waterweg. Daar ontmoette men het uitvarende



De „Statendam“, naar een aquarel van Hans Breeman.

pantserschip Hr.Ms. „Hertog Hendrik“, toen al een oudje, daterend uit 1904. In die jaren maakte het oorlogsschip geregeld oefenreizen met aspirant-zeeofficieren, vooral binnen Europese wateren. Met het vereiste aantal schoten salueerde het pantserschip de prinselijke standaard op

de „Statendam”, terwijl de bemanning van het oorlogsschip aan dek stond aangetreden. Dit marinesaluut werd door het passagiers-schip met drie stoten op de stoomfluit beantwoord.

Na de ontmoeting met de „Hertog Hendrik” gingen de gasten op de “Statendam” naar de eetsalon 1<sup>e</sup> klasse voor de afscheidslunch. Mr. A.R. Zimmerman, oud-burgemeester van Rotterdam, sprak lovende woorden over rederij en schip. Hij herinnerde aan de tocht die hij 35 jaar eerder met de toenmalige “Rotterdam” had gemaakt bij de opening van het Noordzee/ Oostzeekanaal door keizer Wilhelm II. Hij wilde namens alle gasten aan boord commissarissen en directie van de HAL bedanken voor alles wat hun tijdens deze proefvaart was geboden „aan boord van dit prachtige schip”, dat, naar hij hoopte, „heel lang de schoonste parel aan de kroon van onze koopvaardijvloot zou mogen blijven.

Het nieuwe vlaggenschip van de HAL was die middag weer om 12.30 uur binnen de pieren en lag om 16.15 langs de Wilhelminakade. De prins, ministers, burgemeesters en andere gasten gingen voldaan naar huis. Elf jaar later zou de “Statendam” langs diezelfde kade brandend ten onder gaan.

Bron:  
**DE Blauwe Wimpel** 10/2004

=====

## EEN KIJKJE IN DE MACHINEKAMER

Enige tijd geleden heeft de redactie mij gevraagd eens in de scheepskrant wat te vertellen over onze machinekamer, om de opvarenden welke daarmee zelden in aanraking komen een idee te geven wat er alzo in onze “vetput” loos is.

Weldan, om te beginnen is de voortstuwing van Hr.Ms. “Dubois” diesel-electrisch, hetgeen betekent, dat de beide schroeven worden aangedreven door electromotoren, welke op hun beurt elektrische stroom krijgen van de dieselgeneratoren.

De indeling van de machinekamers is volgens het zogenaamde “unit” systeem, d.w.z. elke schroef wordt aangedreven door zijn eigen “unit”, bestaande uit een dieselmotor en een (electro) motorkamer. Het voordeel van dit systeem is, dat wanneer door een treffer of anders-zins zo’n “unit” uitgeschakeld wordt, het schip nog kan doorvaren op de schroefas van de nog intact zijnde “unit”, alleen natuurlijk niet op volle snelheid.

We hebben hier aan boord dus vier compartimenten, nl. de voordieselmotor (VDK) en voormotorkamer (VMK), die sb-schroef aandrijven, gevolgd door de achterdieselmotor (ADK) en achtermotorkamer (AMK) die bb-schroef aandrijven. In de generatoren, welke opgesteld zijn in elke motorkamer, wordt de spanning opgewekt voor de twee hoofdelectromotoren, die in tandem op de schroefas zijn gekoppeld. Ook hier is dus voor de bedrijfszekerheid alles in tweevoud uitgevoerd; valt er een hoofddiesel uit, dan kan de andere nog altijd vermogen leveren voor de voortstuwing.

In elke motorkamer staat dus eveneens opgesteld het manoeuvreerbord van de bij de “unit” behorende schroefas, d.w.z. het is een electrisch schakelbord waar de electromonteur de dieselgeneratoren in- of uitschakelt en de omwentelingen van de schroef volgens de telegraaf regelt.

Het uiterst vermogen dat een schroefas kan opbrengen is 3000 paardekrachten. Bij 600 omwentelingen/ minuut, dus in totaal, bedraagt de voortstuwing op beide schroeven 6000 pk waarbij het schip een vaart van ruim 20 knopen kan behalen. Onder normale omstandigheden loopt het schip 13 knopen met een bijstaande diesel per schroef en 17 knopen met 2 diesels per schroef.



*Hr.Ms. Dubois in Moengo  
1965*

Dit dan als algemeen overzicht van de aandrijving van zo'n Amerikaans fregat, maar behalve dat bezit de MK-installatie nog vele hulpwerktuigen welke onmisbaar zijn voor het schip zelf.

Zo is er in elk der vier compartimenten een hulpdieselgenerator opgesteld, die zorgt voor de

scheepsverlichting en krachtstroom levert voor alle elektrische installaties aan boord, zoals ventilatoren, de radio en radar, de asdic, de pompen, de artillerieomvormers, de elektrische kacheltjes, de kombuisplaten, enfin, noem maar op.

Verder staan er in de voormotorkamer de twee hulpketels, welke stoom leveren voor de verwarming, de kookketels in de kombuis, de wasserij en de verdamper. En zo arriveren we dus bij een der voornaamste hulpwerktuigen, nl. de installatie waarmee het schip in zee de zoetwatervoorraad op peil tracht te houden. Onder normale omstandigheden kan de verdamper bij zeewacht het verbruik net bijhouden, d.w.z. de 14 à 15 ton drinkwater die hij per dag produceert wordt in een etmaal weer gebruikt: voor drinkwater, kombuis, gamelle's en cafetaria, wasplaatsen en de wasserij. De totale voorraad drinkwater welke kan worden meegenomen is 40 ton, zodat bij het uitvallen van de verdamper in ruim twee dagen de watervoorraad uitgeput zou zijn indien geen maatregelen worden genomen. Vandaar dat bij vertrek naar zee begonnen wordt met op gezette tijden afzetten van diverse kranen om de watervoorraad zo groot mogelijk te houden. Het mandiën wordt alleen dan toegestaan als de voorraad weer snel op peil gebracht kan worden, bv. gedurende 't weekend, als de wasserij buiten bedrijf is, want deze consumeert een groot deel van de zoetwatervoorraad.

En zo kunnen we doorgaan om verdere details over de MK te vertellen, maar dan raken we niet uitgepraat. Indien er belangstelling voor bestaat kunnen we voor liefhebbers onder deskundige leiding rondgangen door het bedrijf organiseren, want over het algemeen steekt men meer op van iets in werkelijkheid te zien dan er alleen maar over te lezen. En omgekeerd geloof ik beslist dat veel MK-personeel belangstelling zou hebben voor een rondleiding over de artillerie, de gevechtsonderdelen, de vuurleiding en de sonar en andere scheepsonderdelen. Het scheidt meer waardering en grotere samenwerking onder elkaar en 't bevordert datgene, waarnaar wij streven het vormen van de unit:

Hr.Ms "Dubois"



# DE MARTIN MARINER PBM- 5A

Zoals reeds vermeld, arriveerde op 14 maart 1956 de eerste Mariner-amfibie op Biak ter vervanging van de oude, versleten en geheel opgevlagen Catalina's van VS- 321. De keuze voor die vervanging was niet gemakkelijk geweest.

Er werden bijna geen amfibies meer geproduceerd en de marineleiding moest kiezen uit drie mogelijkheden.

Allereerst was daar de Grumman Albatross, een beproefd toestel, nog in productie en iets sneller dan de Catalina. Het was echter lichter en niet bewapend. Er was een aanbod van de Duitse Dornier-fabriek om geheel naar MLD-eisen een nieuw toestel te ontwerpen, dat dan in Nederland door de eigen industrie kon worden gebouwd.

Als laatste was er het aanbod van de US Navy om een aantal Martin PBM-5A Mariners over te nemen ....zo goed als nieuw ....



De Albatross voldeed niet aan de eisen en was bovendien te duur. Het aanbod van Dornier leverde de nodige voorspelbare technische en financiële vraagstukken op en zo viel in oktober 1953 de beslissing dat er Mariners van de USN zouden worden gekocht.

In maart 1954 was de aankoop van 15 van deze toestellen een feit, inclusief een pakket reservedelen om ze in de vaart te kunnen houden.

De Mariners waren beter bewapend en zwaarder dan de Catalina's (ze konden 25 mariniers met bepakking meevoeren), waren direkt leverbaar en niet al te duur ....! Een echt nieuw toestel was het bepaald niet .....

Ze stamden af van het Model 162 dat reeds in 1939 door de Glenn L. Martin Company uit Baltimore ontworpen was.

Hieruit ontstonden dat jaar de eerste PBM-1 vliegboten en de laatste versie was de PBM-5 uit 1943. Na de oorlog werden 36 van deze PBM-5 vliegboten omgebouwd tot amfibie. Ze kregen een intrekbaar landingsgestel en met het daarbij behorende hydraulische systeem werd het toestel zo'n 1900 kg zwaarder. De motoren, twee Pratt & Whitney R-2800's van 2100 pk elk, bleven echter hetzelfde! Gevolg was dat er bij een zware belading vaak met hoge vermogens moest worden gevlogen. Hierdoor trad veel extra slijtage op ....ze waren dus eigenlijk te licht!

Van deze 36 tot amfibie omgebouwde vliegboten -ze waren in 199 afgeleverd aan de US Navy en stonden al geruime tijd in opslag - kocht de marine er aanvankelijk vijftien, de 16-300 t/m 16-314. Later werden er nog twee bijgekocht, de 16-315 en 16-316. In september 1955 werden de eerste vier exemplaren van de USN overgenomen en naar Nederland overgevlagen. Ze werden eerst ingedeeld bij VSQ 8, op Valkenburg, voor de omscholing van bemanningen. Voor VSQ 321 in Nederlands Nieuw Guinea vertrok het eerste toestel, de I6-300, op 1 februari 1956 van het MVKV.



Via Athene, Basrah (Iran) en Mauripur (Pakistan) arriveerde het toestel op 7 februari op RAF Negombo op Ceylon.

De volgende dag werd gestart voor de etappe naar Singapore. Boven de laagvlakte van Oost-Ceylon vliegend kwam plotseling rook uit SB-motor. Vliegtuigcommandant LTZI Bruin besloot terug te keren naar Negombo. Oorzaak bleek een kapotte klepveer waardoor metaaldelen in de motor terecht waren gekomen. Er moest een nieuwe motor komen en deze arriveerde eerst op 25 februari per KLM, waardoor de geplande aankomstdatum te Biak, 13 februari, al ruim was overschreden! De op 29 februari uit Nederland vertrokken I6-313 arriveerde daardoor op 14 maart als eerste Mariner op de Boroekoe.

De overschakeling van de Catalina naar de Mariner bleek voor 321 én voor de TD van het MVKB niet zonder moeilijkheden. De eerste twee gearriveerde toestellen moesten eerst in 120-uurs onderhoud en konden pas in juni aan het squadron worden afgeleverd! Het MVKB was ook niet goed voorbereid op het nieuwe vliegtuigtype.

Het verzorgde ook VSQ 7 (op 4 juli 1955 opnieuw in dienst gesteld met Firefly-jachtvliegtuigen) en de nog resterende Catalina's van VSQ 321. Hiertoe beschikte men resp. over de 'Halong-hangar' en "China-bay hangar", twee vrij kleine hangaars waar de Mariners met geen mogelijkheid in konden. Begin 1956 werd daarom begonnen met de bouw van een nieuwe, grote hangar. Door het verlies van deze eerste Mariners was de opleiding van vliegtuigbemanningen in Nederland niet meer mogelijk en werd de opleiding naar Biak, naar 321 verplaatst. Dit betekende een zwaardere belasting van het squadron, dat toch al een behoorlijke taak had. Regelmatig werden z.g. kampong-verkenningen uitgevoerd. Meestal ging zo'n vlucht vanuit Biak om de noord naar de Mapia-eilanden, waarna via de Aju-eilanden rond Waigo werd gevlogen naar Jefman. Daar werd overnacht en de volgende dag werd dan de zuidelijke Radja Ampat afgevoerd naar Fak Fak -waar post en films werden afgegeven- en door naar Kaimana. De derde dag werd de kust verder om de oost verkend tot aan de Etna-baai, vanwaar weer naar het noorden werd overgestoken, terug naar Biak.

Daarnaast was het luchttransport van mariniers van belang.

Voor het vervoer van een versterkt peloton mariniers + uitrusting waren drie Mariners nodig, waarmee dan een afstand van 400 mijl kon worden overbrugd. Wanneer Fireflies van VSQ 7 op Jefman waren gedetacheerd, stond daar ook een Mariner voor de OSRD. Hoewel de luchtvaartmaatschappij Kroonduif een luchtlijn naar de Wisselmeren onderhield met Beavers, kwam het regelmatig voor dat de weersomstandigheden het vliegen met deze kleine amfibies onmogelijk maakte. Dan moest een Mariner de lading rijst, suiker etc. naar de Wisselmeren brengen. Ook voertuigen konden door de Mariners worden vervoerd. Zo werd een jeep volledig gestript en doormidden gezaagd. Het chassis werd in de bombay gehangen, de losse onderdelen in het vliegtuig zelf verstouwd en het geheel naar de Wisselmeren overgevlogen. Daar werd de jeep simpelweg weer aan elkaar gelast en opgebouwd ....!

In maart 1958 vertrok de eerste Mariner vanuit Biak voor groot onderhoud naar Nederland, op 11 juni gevolgd door de tweede, de 16-303. Dit laatste toestel zou daar echter nooit aankomen! Onder commando van LTZ2 o.c. R. van Vlijmen werd vertrokken naar de eerste etappeplaats, Labuan in Brits Noord Borneo. Daar werd het eerste mankement ontdekt, olie lekkage in BB-motor. Een Mariner moest vanuit Biak onderdelen komen brengen en pas op 18 juni kon de reis vervolgd worden naar Changi (Singapore). Onderweg begon BB-motor weer onregelmatig te lopen en in Singapore moesten weer reparaties worden uitgevoerd. Dit was ook het geval op de volgende

tussenstations; Butterworth (Malakka), Katunayaki (Ceylon) en Goa. Op 7 juli arriveerde de 16-303 eindelijk te Karachi waar intussen per KLM de aangevraagde onderdelen waren aangevoerd.

Het vliegtuig was nu door panne en slecht weer al bijna 2 weken achter op het vluchtschema. I.v.m. gewijzigde internationale omstandigheden in het Midden-Oosten had de marineleiding besloten dat LTZV I Hoebink het commando van LTZ Vlijmen over moest nemen en op 18 juli arriveerde Hoebink vanuit Nederland in Karachi. Uiteindelijk kon op 20 juli weer gestart worden, naar Abadan (Iran). Twee dagen later vertrok men daar met bestemming Athene, maar al snel bleken er weer problemen met BB-motor en moest naar Abadan worden teruggekeerd. BB-motor leverde nagenoeg geen vermogen meer en met de andere motor op vol vermogen werd de landing ingezet. Het toestel zakte te snel en kwam 30 meter voor de baan in het woestijnzand terecht, maar verongelukte niet. Beide motoren moesten nu echter vervangen worden en op 5 augustus werden ze gebracht door 2 Dakota's van de Kon.Luchtmacht, samen met een 6 man sterke reparatieploeg.

LTZ Hoebink vloog met de bemanning van 16 -303 op 15 augustus per KLM naar Nederland. Twee weken later keerde hij, vergezeld van drie nieuwe bemanningsleden, in Abadan terug om het inmiddels gerepareerde toestel verder naar Nederland te vliegen. Ook de reparatieploeg stapte in. Op 10 september startte het toestel, met 10 man aan boord. Korte tijd na de start meldde Hoebink een olie lekkage in BB-motor en dat hij naar Abadan terugkeerde.

Op ca. 100 meter voor de landingsbaan maakte het toestel plotseling een scherpe draai naar rechts, raakte de grond en vloog in brand. Alle inzittenden kwamen om.

Het noodlot herhaalde zich ....

Op 31 mei 1959 vertrok de 16-306 van Biak naar Nederland. Aan boord bevond zich een volledige bemanning en één passagier. Op 10 juni, tijdens de oversteek van Ceylon naar Karachi, besloot de vliegtuigcommandant, LTZ2 o.c. Lansdaal, wegens brandstof-tekort een tussenlanding te maken op Goa. Tijdens de nadering voor de landing viel SB-motor uit. Het toestel raakte een stenen muurtje, sloeg over de kop en vloog in brand. Vier inzittenden vonden meteen de dood, de vier overige konden nog door Portugese militairen met gevaar voor eigen leven uit de vlammenzee worden gehaald, maar ook zij overleden aan hun verwondingen. Dit ongeval leidde ertoe dat de ferry-vluchten

naar en van Nederland werden gestaakt. De vliegtuigen zouden in het vervolg per koopvaardijchip worden vervoerd. Ook dit kwam de operationele gereedheid van VSQ 321 niet ten goede en in de loop van 1959 werd deze dan ook steeds minder. Men bleef met pech kampen ....op 3 augustus 1959 liep de 16-316 tijdens het taxiën bij Fak Fak



op een rif en raakte lek. Na een noodreparatie sleepte de 'Wambrau' het toestel terug naar Biak, een reis van 500 zeemijlen!

Op 7 oktober werd de 16-314 bij de landing op de Steenkool-rivier ernstig beschadigd en weer moest de 'Wambrau' eraan te pas komen om het toestel naar huis te brengen.

Eind oktober 1959 was de droeve balans: Zes toestellen bij VSQ 321 (waarvan de 16-314 moest worden afgeschreven en twee er geen waterlandingen meer mochten maken), drie toestellen op het MVK Biak in reparatie of conservatie, de 16-308 in Nederland in groot onderhoud en een per schip onderweg naar Nieuw Guinea. De 16-315 was al medio 1958 in Nederland gekanibaliseerd t.b.v. reservedelen.

Ook deze 11 Mariners kregen eind 1959 nieuwe registraties, 100 t/m 110.

Op 17 december 1959 kwam het einde voor de Mariner .... De 102 (ex 16-302) voerde een meerdaagse patrouillevlucht uit en was die ochtend van Jefman gestart. Bootcommandant was LTZVL J. Adriaanse, commandant van VSQ 321. Tijdens de vlucht werden een aantal starts en landingen beoefend en rond 11.30 uur werd wederom een oefen-landing ingezet in de Patitibaaï, iets ten noorden van Fak Fak. De landing werd door de squadroncommandant zelf uitgevoerd. Tijdens de landing kwam echter eerst BB-drijver in het water en werd van de vleugel afgerukt. De Mariner sloeg daarop over de kop, brak in tweeën en zonk! Vijf bemanningsleden waaronder Adriaanse, werden daarbij gedood. De drie overigen werden door Papoea's met prauwen opgepikt en aan de wal gezet.

De verslagenheid was groot. LTZ Adriaanse was een zeer ervaren en kundig vlieger en bij het squadron zeer geliefd.

NB Van dit ongeluk staat een verhaal in de Veteranen Post. (George Visser)

Het -laatste kleine beetje- vertrouwen in de Mariner was nu geheel verloren gegaan en ook voor de CMLD/NNG, KTZV A. J. de Bruin, was de maat vol. Hij verzond op 18 december het volgende bericht aan de CZM/NNG en aan Marine Den Haag

- “A. De ongevallen met de PBM-5A vliegtuigen geven mij de overtuiging dat de MLD niet in staat is onder de huidige omstandigheden met voldoende veiligheid met deze vliegtuigen te vliegen.  
B. De waarde van deze vliegtuigen voor de verdediging van Nederlands Nieuw Guinea acht ik zo gering, dat het brengen van meer offers niet gerechtvaardigd is.  
C. Moge adviseren het vliegen met deze vliegtuigen definitief te stoppen.  
D. In afwachting uitslag onderzoek laatste ongeval heb ik het vliegen met deze vliegtuigen opgeschort.”

Een moeilijke en moedige beslissing.

Na een bewogen vergadering met de Admiraliteitsraad besloot de staatssecretaris van marine op 15 januari 1960 dat de Mariners aan de grond zouden worden gezet. Per 3 maart 1960 werden ze officieel van de sterkte afgevoerd en was het Mariner-tijdperk ten einde. Negen toestellen gingen in Biak naar de schroothoop, de 104 (ex16-308) in Nederland. Vliegtuigsquadron 321 zat nu zonder vliegtuigen.

Einde hoofdstuk 11 uit het gedenkboek: “Vliegtuigsquadrons 320 en 321 50 jaar”.

Via George J. Visser †

---

---

## MARINE

*61ste jaargang, februari 1972, no 2.*

### Onderzeebootbestrijding paraat

Nadat iedereen bij de Commissie-Van Rijkevorsel, in verband met haar de Defensie „doorlichtende” taak, zijn al dan niet gevraagde voorstellen had ingediend - veelal ten detrimente

van onze zeemacht -, heeft de Koninklijke Marine opnieuw getoond alert te zijn in de uitoefening van haar voornaamste opdracht: detectie van „onbekende" onderzeeboten.

Omstreeks de jaarwisseling verkende een patrouillerende Neptune van de MLD (die sommigen zo graag willen opheffen) bewesten Den Helder twee Sovjet-onderzeeboten; buiten de territoriale wateren passeerden deze met hoge vaart onze Noordzeekust. De commandant zeemacht Nederland, op dat moment vice-admiraal A. van der Moer, gaf onmiddellijk opdracht aan Hr. Ms. fregat „Isaac Sweers" om deze Russen te schaduwen tot de grens van zijn bevelsgebied in NAVO-verband. Hun snelheid tot volle kracht verhogend zetten de twee Sovjet-boten bij windkracht 7 en slecht weer koers in de richting van het Kanaal. Ter hoogte van de Theemsmond nam de intussen gewaarschuwde Britse marine de „begeleiding" over, zowel in de lucht als ter zee. Later bleek, dat de twee boten onderweg waren naar de Middellandse Zee. Op haar terugreis naar Nieuwediep stuitte de „Isaac Sweers" op twee andere Sovjetonderzeeboten, die echter juist in noordoostelijke richting koersten. De vraag rijst: wat zoeken die Russen zo dicht bij de Hollandse kust? Enfin, het fregat kreeg opnieuw opdracht de Russische onderzeeboten te volgen tot de noordelijke grens van het Nederlandse bevelsgebied (in NAVO-termen: sub-area van het Kanaalcommando). Hun bestemming was kennelijk de Noordelijke IJszee. Zó schaduwde onze marine binnen 24 uur in totaal vier Russische onderzeeboten. Voor de mannen van de „Isaac Sweers" (ruim 200 koppen) betekende dit een verlate Nieuwjaarsviering.

Het was overigens niet de eerste keer, dat eenheden van de Rode Vloot op betrekkelijk korte afstand van de Nederlandse kust werden gesignaleerd. Het staat echter wel vast, dat haar bewegingen onze varende en vliegende marine niet ontgaat. Overigens zal het een ieder duidelijk zijn, dat deze paraatheid bepaald niet overbodig is, alle vredesgeruchten ten spijt.

### **NAVO-smaldeel actief**

Het NAVO-smaldeel, dat sedert 21 januari jl. onder bevel staat van de Britse commandeur John D. C. Fieldhouse en met Nederlandse deelneming 's werelds eerste en enige permanente multinationale scheepsmacht is, oefent na zijn verblijf te Fort Lauderdale (Florida) in de Noordamerikaanse wateren. In het voorjaar zal het smaldeel, bekend als Stanavforlant (Standing Naval Force Atlantic), zich naar het oostelijk deel van de Atlantische Oceaan begeven voor oefeningen, bevoorrading en bezoeken aan geallieerde havens. Aan het in 1968 in het leven geroepen smaldeel, dat nu onder zijn vijfde commandant vaart - elk jaar wisselt het bevel van nationaliteit -, leveren de Amerikaanse, Britse, Deense, Duitse, Nederlandse, Noorse en Portugese zeestrijdkrachten haar bijdragen. Tijdens het afgelopen jaar legde Stanavforlant 50.000 zeemijlen af. Vijftien schepen en ca. 3000 marinemannen uit acht verschillende landen maakten er deel van uit.

D. Meeldijk

---

### **Gamelle.**

Gamelle. gamellehut. Gamelle is oorspronkelijk Latijn: camelle. camelia, dat drinkvat beteekent en in het Fransch eetketel werd. Deze uitdrukking is bij onze marine in den Franschen tijd ingevoerd voor den bak. d.w.z. de houten balie, waarin het eten voor de matrozen uit de kombuis werd gehaald.





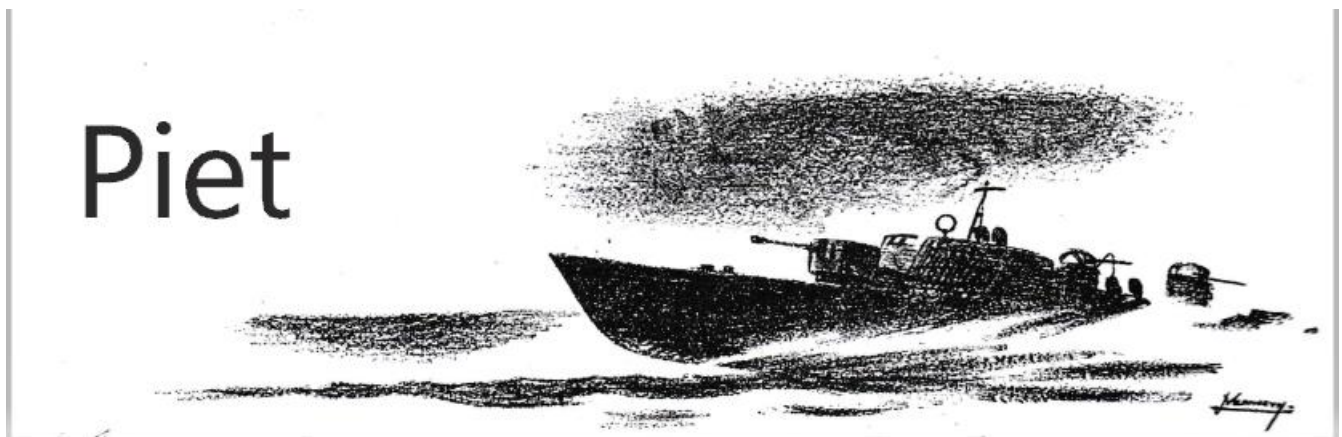
Tegenwoordig wordt het woord gamelle alleen gebruikt als iets, dat betrekking heeft op de voedselzaken der officieren en onderofficieren.

De gamellehut is de hut waar de hofmeester voorbereidingen treft voor het eten en drinken en voor het dekken van de tafels.

De gamelle is ook een fonds voor de veraangenaming en ter aanvulling van de scheepsrantsoenen die wat de grondstoffen

betreft, dezelfde zijn voor de officieren als voor de bemanning.

De commandant heeft voor zijn hofmeester een eigen gamellehut.



Het is februari 1941. Laat in de middag verlaat een Engelsche Motor Gun Boat zijn basis en bereikt de Nederlandsche kust in de buurt van Den Helder. De avond is inmiddels gevallen en de commandant van het kleine vaartuig heeft moeite om zich in den maanloozen nacht te oriënteren. Het weer is gunstig voor operaties en een kort codesein volgt om zijn Engelsche basis ervan op de hoogte te stellen. Dan zakt de M.G.B. langzaam af in de richting van Scheveningen.

In Scheveningen zitten Piet en zijn helpers bij de radio. Om negen uur slaat Big Ben zijn dreunende slagen door den aether. Dan volgt het nieuws. Piet en de zijnen luisteren aandachtig, niet zoo zeer omdat ze nieuwsgierig zijn naar het nieuws, maar ze wachten op het afgesproken sein. En plotseling komt het. Het lijkt een kleine technische storing, men kan even een paar tonen muziek hooren, de omroeper gaat gewoon verder, niemand heeft er iets van gemerkt, maar Piet weet genoeg. Morgen vroeg komt hij weer, de M.G.B.

Den volgenden morgen om 4 uur ziet de schildwacht voor het Duitsche hoofdkwartier in het Kurhaus een paar in avondkostuum gekleede heeren op „hun” boulevard wandelen. Erg frisch zijn ze niet meer, ze lijken wel iets te veel alcohol in hun kraag te hebben. Zeker weer zoo'n paar domme Hollanders die niets beters wisten te doen dan hun woede over den Duitschen „Sieg im Westen” weg te ruimen en nu hun warme hoofden wat af gaan koelen aan het strand. Op het strand, even ten Noorden van de pier wachten Piet en de andere „fuifnummers” in spanning af tot eindelijk de silhouet van een sloep opdaagt en zijn kostbare lading af kan geven

aan de heeren in avondkleding. Zendinstallaties en radio-onderdelen worden gelost en Piet vaart mee naar de MGB om de volgende lading te halen, om den commandant de hand te schudden en om nieuws over bezet Nederland te overhandigen. En als het dag wordt, zijn strand en zee weer leeg.

We zitten tegenover elkaar in de kleine salon van den kustvaarder, hij, die commandant was op de M.G.B. en ik. Het is Februari 1946. Hij is gedemobiliseerd, heeft zijn eigendom, de kustvaarder, weer teruggekregen en laat hem nu op een Nederlandsche werf nazien; de oorlog is over, hij is geen Lieutenant-Commander meer, maar reeder.

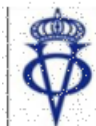
„Veertien reizen heb ik zoo gemaakt”, zegt hij, „en hier op dit punt, 5 mijl ten Noorden van de Pier vertoonden de duinen een deuk”. Hij wijst me op de kaart het voor hem onuitspreekbare Wassenaarsche Slag. „Als we daar kwamen, dan wisten we dat we dicht bij „Skiefnik” waren. Een keer hebben we erg gedwaald en een andere maal was de zee te ruw voor de sloep en hebben we de heele kostbare lading verspeeld.”

„En Piet” ? vraag ik.

Even is het stil. „Den vijftienden keer kwam hij niet meer opdagen en we hebben nooit meer iets van hem gehoord.” Hef klinkt droog, hard, maar in de oogen van den Engelschman tegenover me ligt een uitdrukking van spijt. „Straks vaar ik met m'n kustboot beslist nog eens langs de pier en langs de deuk in de duinen, bij daglicht om eens te zien hoe het er dan uitziet, want ik ken nu alleen maar de steden aan de kust door de silhouetten van hun gebouwen.”

Ik vertel hem, dat hij ook de silhouetten niet meer zal herkennen na het sloopen, dat de moffen hebben laten doen aan de kust. Hij lacht grimmig en zegt: „Vaak heb ik op het punt gestaan om het Kurhaus met al de moffen er in met mijn kanons weg te blazen, maar steeds heb ik me ingehouden omdat ik geen Hollandsche huizen wilde beschadigen, maar als ik dit had geweten.....”

M. Z. A.



Met goedvinden van de  
Koninklijke Nederlandse  
Vereniging "Onze Vloot"

Jaar 1946



*Dit was het weer ff.....  
Tot volgende week !*