

Redactie

Arie Krijgsman

Vijverlaan 101

3319 SN Dordrecht

e-mail:

arcon46@kpnmail.nl

telefoon

tussen 10.00 en
16.00 uur

078-7504575

b.g.g.h.

06-25160899

www.tenanker.com

“Ten Anker”

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



Disclaimer

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

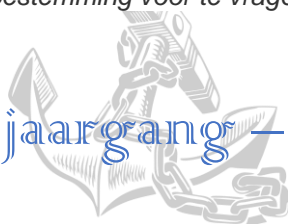
<https://www.tenanker.com>

en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

.....

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

Nummer 46 – 6e jaargang – 17 november 2023



Bommen en Visch

Hr.Ms. Piet Hein, reisverslag 1960

50 jaar SMD Kon. Marine deel 12

De Onderwaterpiloot...

De wolf en de zeven geitjes

Rampzalige brand op vistrawler

Hr.Ms. de Zeeuw 1951 – 1968 deel XIII

Correspondentie in Spreekwoorden en uitdrukkingen

Portland - Engeland

De wetenschappelijke expeditie naar het sterrengebergte Nw. Guinea

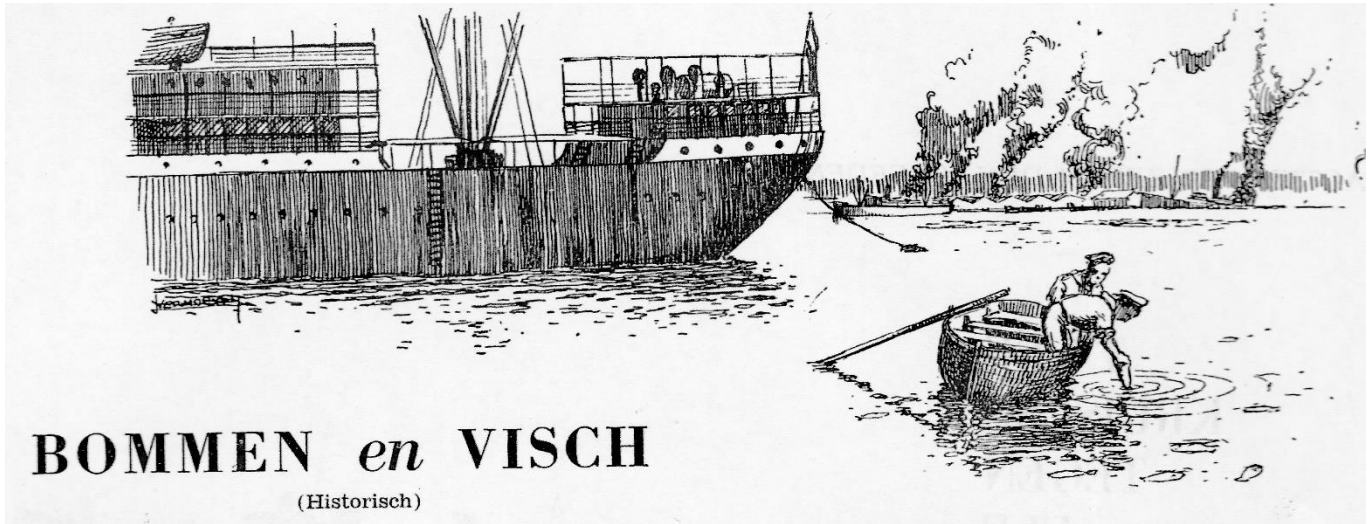
Buigen, van P. van Gelderen

Iets over den radiodienst bij het burgerluchtverkeer

Een wel zeer lepe (Noorse) onderzeeboot-commandant

Een klein navigatiefoutje...

Scheepvaart restricties voor het Panamakanaal



BOMMEN *en* VISCH

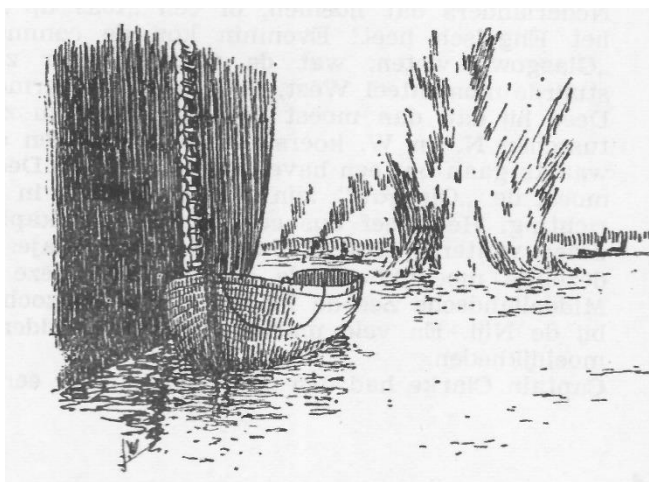
(Historisch)

Nadat Singapore en daarna Soerabaya in handen der snel oprukkende Jappen was, gevallen, bestond er in dit gedeelte der Indische wateren geen marinebasis meer om een vloot onderhouden. Ook Colombo en Trincomalee waren niet geschikt en daarbij te kwetsbaar voor bomaanvallen van den vijand, zoodat Admiraal (Slim) Sommerville besloot het onder zijn bevel staande onderdeel naar Mombassa, aan de Oostkust van Afrika te dirigeeren. Dat dit weer goed gezien was, bleek al heel spoedig, daar een bomaanval op de haven van Colombo niet lang op zich liet wachten. In deze periode voer één onzer moderne jagers, „zoo versch van de Engelsche werf”, ook naar Indië om zich daar onder de bevelen te stellen van Admiraal Sommerville die, zoo als hij in zijn toespraak bij onze aankomst te Colombo vertelde, „een slagvloot aan het verzamelen was om ter zijner tijd de gele knapen bij het nekvel te pakken.” Dat hem dit gelukt is, heeft de tijd geleerd en de periode in welke de Nederlandsche schepen bij zijn slagvloot ingedeeld waren, is volgens veler, niet de gemakkelijkste maar zeer zeker de leerzaamste voor ons geweest. Daarbij voelden we ons weer wat opleven na al de misère, die achter ons lag en begon ons zelfbewustzijn weer op te bloeien, toen wij varende in zoo'n groot verband ons steentje konden bijdragen.

En, dat de veerkracht en het optimisme bij den Nederlandschen marineman niet verloren waren gegaan, getuigde het volgende staaltje hetwelk zich afspeelde tijdens de zoeven genoemde bomaanval op Colombo. Het is Paaschmorgen 1942 en op één in de haven van Colombo liggend oud schip der Koninklijke Paketvaart Maatschappij zijn eenige honderden marinemensen ondergebracht. Na hun vlucht uit de Indische Archipel, deze per schip, anderen per vliegtuig, worden zij hier weer gekleed en zoo'n beetje aan het werk gehouden in afwachting van een plaatsing op één of ander schip. Volgens traditie, kleedt een ieder zich voor de Zondag-inspectie welke ten half negen zal plaats hebben. Zij die reeds gereed zijn met kleeden zijn het warme tusschendek ontvlucht en verzamelen zich op het bovendek. De gesprekken gaan natuurlijk over de laatst ingekomen oorlogsberichten, die nog niet bijster goed genoemd kunnen worden. Na hun overkomst uit Ned. Indië, nu ongeveer een maand geleden, hebben zij niet veel meer gemerkt van den oorlog, gelukkig ligt Colombo nog tamelijk ver van het strijdtoneel. Wel wordt er met spoed gewerkt aan de kustverdediging en luchtafweer batterijen verrijzen als paddestoelen uit den grond. Ook het nog niet zoo lang geleden op sterkte gebrachte vliegcorps maakt dagelijks oefenvluchten boven de omgeving der stad. Op het oogenblik zijn er weer vrij veel vliegtuigen in de lucht en de, op ochtendinspectie wachtende Hollandsche marinemensen, volgen met bewondering de oefeningen der vliegers. Korporaal Neerhuis, afkomstig van één onzer, in de Java- Zee getorpedeerde torpedojagers, maar nu een beetje van den schrik bekomen, volgt ook met belangstelling de capriolen der vliegtuigen en zegt tot een collega naast hem: „Een prachtig gezicht toch, zoo'n formatie vliegtuigen, twee-en- veertig heb ik er al geteld. Moet je eens zien wat

een duikvluchten ze maken en nu laten ze geloof ik ballonnetjes los, kijk!!!” Hij heeft de laatste woorden nog niet uitgesproken of een serie donderende explosies weerklinken, wat de duizenden kraaien krijschend doet opvliegen. Op het zelfde moment klinken de sirenes over haven en stad, Luchtalarm!!! „Verr...” zegt Neerhuis, „het zijn Jappen, als je me nou . . .?” Achtereenvolgens vallen nu heele ladingen explosieven naar beneden en spoedig staan eenige in de haven liggende schepen in vlammen.

Ook explodeeren er verscheidene als zij het watervlak bereikt hebben en zuilen water worden opgeworpen. Het dek der K.P.M.-er is nu zoo goed als verlaten, alleen Neerhuis en zijn collega hebben zich plat op het dek geworpen en gluren over de haven. Opeens zegt Neerhuis, „hè Piet, kijk eens wat een mooie groote visch daar drijft en daar en daar, zeker van de bommen die in het water ontploft zijn, zouden we er niet een paar van kunnen grijpen?” „Welja”, antwoord Piet, „het is nu toch even rustig en de vlet ligt langs zij de valreep.” De vlet wordt losgemaakt en even daarna zijn beiden druk bezig een grooten kakap, die versuft door de explosies in het water, boven is komen drijven, in hun bootje te wurmen. Eén der officieren, die naar zijn hut is geweest om zijn

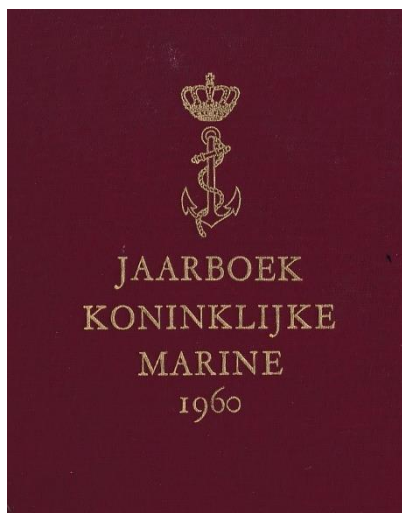


helm op te zetten, is intusschen weer aan dek gekomen en ziet de twee waaghalzige visschers in hun bootje. In hun vischextase zijn zij het heele bombardement vergeten en de officier roept dan ook, „en Neerhuis, lukt het nog al met je visschen, als ik jullie was, zou ik maar binnenboord komen!!!” Tegelijkertijd werpt een vliegtuig weer een aantal bommen af op het zelfde moment de omgeving mitrilleerend. De twee visschers zijn nu toch werkelijk geschrokken en Neerhuis antwoordt, „zeker meneer, het gaat heel goed, maar nog twee van zulke beesten en ik ben een

lijk”, en tegen zijn maat, „we zullen maar wachten tot de ergste herrie een beetje voorbij is, maar wat een zonde van zulke mooie visch!!!”

JORO.

Bron: OV 1397 ?



REISVERSLAG Hr. Ms. PIET HEIN

5—18 juni

SORONG—PORT MORESBY—MANUS—BIAK

Commandant: kapitein-luitenant ter zee J. J. van Delden

Begunstigd door fraai weder vertrok Hr. Ms. Piet Hein op 5 juni 1960, eerste pinksterdag, ten 08.00 uit Sorong voor het eerste doel der reis, Port Moresby. Daags tevoren was een detachement mariniers, dat de gehele reis zou medemaken, reeds geëmbarkeerd. Dit detachement, ter sterkte van een gewoergroep, stond onder leiding van de eerste luitenant der mariniers H. Roozendaal.

Het Indonesisch zeegebied ruim mijndend, stoomde het schip door straat Seleh benoorden en beoosten de Kai- en de Aroe-eilanden langs en vervolgens door de Jorresstraat en de Koraalzee naar Port Moresby.

Van de tweede dag af na het vertrek uit Sorong werd de normale zuidoost-passaatwind ondervonden, waarbij gedurende de nacht vóór de aankomst te Port Moresby, de nacht van 8 op 9 juni, deze wind aanwakkerde en een hinderlijke zeegang veroorzaakte. De stroomsterkte in de Torresstraat was niet meer dan 1 a 2 mijl per uur. De loods kwam ten 08.00 nabij de Basilisk Passage aan boord en op zijn aanwijzingen werd naar binnen gestoomd. Het bleek, dat de beide lichtenlijnen voor het binnenlopen van de rede en haven van Port Moresby voorzien waren van duidelijke dagmerken. Niettegenstaande deze dagmerken waren de lichtenlijnen in de vroege ochtend moeilijk te onderscheiden door de laagstaande zon en de ochtendnevel. Na het meren kwamen de Nederlandse liaisonofficier, de heer C. A. B. Pley, en de official secretary van het department of the administrator, de heer P. Broman, aan boord om het schip en zijn bemanning te verwelkomen. In verband met de aan de gang zijnde vergaderingen van de districtcommissioners van Papua en New Guinea territories stelde de administrator, brigadier D. M. Cleland, voor, de formele bezoeken achterwege te laten. Uiteraard was dit een teleurstelling voor de gewapende wacht, welke bestond uit het detachement mariniers en die bij binnenkomst in onberispelijk tenue stond aangetreden. Gedurende het verblijf te Port Moresby ijverden de Australische ingezetenen en de Nederlandse kolonie zich om de bemanning van Hr. Ms. Piet Hein zo gastvrij mogelijk te ontvangen. Zij allen zijn er zeker in geslaagd, mede dank zij het vele en uitstekende voorbereidende werk, verricht door de heer Pley, ieder lid van de bemanning en onvergetelijke en mooie herinnering aan Port Moresby te bezorgen. Een en ander is ook hieraan te danken, dat Port Moresby een grote Europese gemeenschap bezit en de stad zelf met zijn vele goed gesorteerde, op Europese leest geschoeide winkels en door zijn prachtige omgeving de indruk geeft alsof het een verlengstuk is van Australië. Een herhaling van een bezoek aan Port Moresby door in Nederlands Nieuw-Guinea gestationeerde oorlogsschepen is dan ook warm aan te bevelen. Hieronder zijn in chronologische volgorde de voornaamste festiviteiten, sportontmoetingen enz. vermeld. Afgezien hiervan kregen nog velen persoonlijke uitnodigingen.

Donderdag 9 juni.

In de middag brachten de officieren een longroombezoek aan de officersmess, het area command en de murray barracks. Des avonds namen de commandant en de eerste officier deel aan een diner, gegeven ter gelegenheid van het bezoek der district commissioners ten huize van mr. and mrs. Cleland. Verder was er een film- en dansavond georganiseerd in de R.S.L.- Club.

Vrijdag 10 juni.

In de morgen namen 50 man deel aan een bustocht naar de Rhonna-falls, terwijl 30 man een bezoek brachten aan de South Pacific brewery. Des middags speelde het scheepselftal een voetbalwedstrijd tegen een Europees elftal uit Port Moresby, die het scheepselftal verloor met 2 — 3. Verder waren de commandant en 7 officieren uitgenodigd voor een cocktailparty, gegeven door de heer en mevrouw Pley in het Boroko-hotel. Des avonds werd er een tafeltenniswedstrijd gespeeld.

Zaterdag 11 juni.

Wederom maakten in de morgen 50 man een bustocht naar de Rhonna-falls in bussen, beschikbaar gesteld door het area command. Het scheepselftal, ditmaal spelende tegen een Papua-elftal, kon zich wederom niet doen gelden en verloor met 2 — 10. Des avonds gaven commandant en officieren een cocktailparty aan boord, waarbij behalve de officiële gasten ook velen waren uitgenodigd, die moeite noch kosten hadden gespaard de bemanning gastvrij te onthalen. Voorts werd in de R.S.L.-Club een dansavond gegeven voor de bemanning.

Zondag 12 juni.

In de morgen en middag werd door de Nederlandse kolonie een picknick georganiseerd voor 40 man. Des avonds vond een cabaretvoorstelling plaats in de R.S.L.-Club.

Maandagmorgen 13 juni 1960 vertrok Hr. Ms. Piet Hein ten 08.00 uit Port Moresby, daarbij uitgeleide gedaan door vele opgedane vrienden en kennissen. Buiten gekomen zette het schip een oostelijke koers naar het tweede doel der reis, Manus.

Op het traject Port Moresby—Jomard Entrance werd een harde zuidoostpassaatwind, kracht 6 a 7, ondervonden met ruwe zee en matige deining. Het schip hield zich uitstekend, doch pikte vele paaltjes bij een vaart van 15 mijl per uur, zodat vaart moest worden geminderd. Verder werd lichte zeeschade, onder andere weggeslagen stuurboordsbakspier, opgelopen. Na het passeren van Jomard Entrance verbeterde het weer en werd koers gezet beoosten Trobriand Island om door Vitiaz Strait. Vervolgens werd in noordelijke koers beoosten langs Manus en omliggende eilanden naar Seeadler harbour gestoomd.

Donderdag 16 juni 1960 ten 09.15 kwam Hr. Ms. Piet Hein vlak voor de marinebasis te Manus ten anker. Helaas was de steiger bezet door een koopvaardijship, dat de periodieke aanvoer van marinegoederen uit Australië verzorgt. De commandant bracht onmiddellijk na aankomst een bezoek aan de naval officer in charge New Guinea, captain W. K. Tapp, die later in de morgen een tegenbezoek bracht.

Verder werd de commandant door de naval officer in charge New Guinea rondgeleid over de marinebasis H.M.A.S. Tarangau, waarbij ook het opleidingscentrum voor de Papua New Guinea Division werd bezocht. De verblijven, leslokalen enz. zagen er keurig uit en het was de inheemse schepelingen aan te zien, dat zij trots waren op hun uniform en het een eer vonden bij de Australische marine te dienen. Die middag werd het gebruikelijke longroombezoek gebracht aan H.M.A.S. Rarangau; de commandant en 4 officieren waren 's avonds uitgenodigd voor een buffetdiner bij captain en mrs. W. K. Tapp. De volgende dag, vrijdag 17 juni, legde de commandant een krans op het graf van kapitein-luitenant ter zee Th. Brunsting te Lorengau, de zetel van het Australisch binnenlands bestuur. Bij deze kranslegging waren een gewapende wacht, gevormd door het detachement mariniers, en een deputatie van het schip aanwezig. De korte plechtigheid werd verder nog bijgewoond door de naval officer in charge New Guinea. In de avond was er een ontvangst aan boord.

Gedurende het verblijf te Manus werd de manschappen een autobustocht aangeboden en bezochten inheemse schepelingen en een groep Europese schoolkinderen het schip. Het bezoek aan Manus verliep in een allerhartelijkste sfeer en ondanks de geringe faciliteiten, die de basis biedt, werd al het mogelijke voor het schip en zijn bemanning gedaan.

Zaterdag 18 juni 1960 lichtte Hr. Ms. Piet Hein ten 08.00 het anker en zette het schip na het verlaten van de rede koers naar Biak, alwaar het dinsdag 21 juni 1960 ten 08.00 meerde langs de steiger.

Bron: jaar verslag Jaarboek KM 1960

50 jaar Sociaal Medische Dienst Koninklijke Marine (12)

In 1974 werd de werkgroep 'integrale sociale verzorging SMD/MHO binnen de MSD gevormd onder voorzitterschap van de Lt. kol. H. Wins met als doel: het vaststellen van het werkgebied van het nieuw te vormen kantoor, te komen tot een instructie voor het kantoor c.q. kantoor-hoofd; een voorstel te doen voor een adequate bezetting.

In januari 1975 rapporteerde de voorzitter aan de vlagofficier personeel (VOP). Het werkgebied zou bestaan uit de vaste bemanning, militairen in de bovenrol van de SMD (gemiddeld 355 militairen) en de opgenomen militairen en burgerpatiënten in het MHO (gemiddeld 2500 patiënten per jaar).

Het takenpakket van het Kantoor Sociale Verzorging SMD/MHO zou moeten bestaan uit immateriële begeleiding (o.a. hulp en begeleiding bij het aanvaarden van een ziekte of een handicap en begeleiding bij (gezins)moeilijkheden ontstaan door de opname in het hospitaal) en uit materiële begeleiding (o.a. advies en voorlichting t.a.v. de dienstverlating van militair personeel en het treffen van voorzieningen bij arbeidsongeschiktheid).

Hoewel de bemanningslijst van de SMD uitging van twee regelnummers; een hoofd sociale afdeling en een toegevoegd hoofd tevens docente bij het MHO, werden in de praktijk de werkzaamheden in Driehuis uitgevoerd door 4 medewerkers. Naast het hoofd en toegevoegd hoofd werkte er een onderofficier-stagiaire (Hbo/SD) en een administratieve kracht. In het rapport van de commissie werd de bestaande situatie met een wijziging van de gewenste kwaliteit aangegeven als adequate bezetting.

Deze bezetting werd in de volgende jaren nog versterkt met een extra administratieve kracht en een stagiaire.

De werkzaamheden bestonden in die tijd uit medisch maatschappelijk werk. Binnen de SMD werd er in 1979 een alcoholteam opgericht, waarin het KSV participeerde. Toen het maatschappelijk werk op de SMD nog onder de naam 'Kantoor Sociale Verzorging' viel werden de werkers ook betrokken bij marinepersoneel dat wegens ziekte of gebrek de dienst diende te verlaten en een andere betrekking diende te vinden. Gezien het feit dat de toenmalige personeelsofficier goede contacten had met enige takken in het bedrijfsleven in de regio van SMD had dit een grote spin-off naar andere werkgevers.

Een sprekend voorbeeld hiervan is de reïntegratie van een afgekeurde militair. Zoals bekend is het crematorium Driehuis-Westerveld gesitueerd tegenover de SMD. Toen aldaar een vacature ontstond voor een ovenist wendde men zich tot de SMD met het verzoek of een dienstgeschikte militair misschien belangstelling had voor de baan. Dit werd verend opgepakt en binnen een mum van tijd was er een militair gereïntegreerd en herplaatst.

Ook kwam er vanuit IJmuiden geregeld een medewerker van het arbeidsbureau voorlichting geven aan militairen die in het uitkeuringstraject zaten. Men kon zich zelfs laten inschrijven en het arbeidsbureau uit IJmuiden zorgde voor de regionale overdracht. Vandaag de dag wordt er een groter beroep gedaan op het zelfbeschikkingsrecht en de eigen verantwoordelijkheid van de militair. Door de maatschappelijk werkers vindt nu slecht verwijzing plaats.

Als gevolg van het afslankingsplan voor burgerpersoneel werd de bezetting van het KSV in Driehuis teruggebracht van 5 naar 2 personen.

Op 1 januari 1989 vond er wederom een fusie plaats binnen het maatschappelijk werk. De 'Militair Sociale Dienst' en de 'Afdeling Bedrijfsmaatschappelijk Werk Burgerpersoneel' werden samengevoegd tot de huidige Maatschappelijke Dienst Defensie. Voor het maatschappelijk werk bij de SMD had dit tot gevolg dat het medisch maatschappelijk werk vervangen werd door het

bedrijfsmaatschappelijk werk. Dat dit een cultuuromslag met de nodige verwarring tot gevolg had moge duidelijk zijn. Zoals de taakstelling van de KM is veranderd, heeft dat in de loop der tijd ook effect gehad op de taakstelling van de hulpverlening. Het leveren van produkt en kwaliteit is belangrijk.

Op dit moment is het Bedrijfsmaatschappelijk Werk binnen de SMD voornamelijk gericht op het reïntegratietraject van de bij de SMD geplaatste militair met in beginsel als doel betrokkene zo snel mogelijk terug te laten keren in het arbeidsproces binnen de Koninklijke marine. Wanneer dit niet mogelijk blijkt te zijn, wordt in overleg met de militair een plan gemaakt en uitgekeken naar een baan binnen defensie of extern in de burgermaatschappij.

De groep activiteiten

Door de jaren heen zijn er activiteiten ontwikkeld om de militairen tijdens hun revalidatieperiode zinvol bezig te houden. In de periode Leiden werden veel mensen ingezet in de diverse werkplaatsen. Naast het instandhouden van de gebouwen werden ook reparatieopdrachten voor andere marine-instellingen uitgevoerd. Een ander doel van deze werkplaatsen was, het omscholen van militairen welke de dienst moesten verlaten. Er werden ook, als therapie, allemansenden geknoopt en er ontstond een afdeling macramé. Bij het vertrek naar Driehuis



De "boerderij"

gaf de toenmalige commandant als een van de voordelen van de nieuwe behuizing aan dat de mogelijkheden in en rond het Missiehuis voor 'arbeidstherapie' veel groter zouden worden. In de beginjaren waren er vele activiteiten. In de 'boerderij' was er een garage die als 'autohobbyclub' functioneerde, men kon er ook smeden en er was een draaierij. Er was voorts een boomgaard, een kruidentuin en er is een tijd kleinvee gehouden. In het hoofdgebouw richtte men een ruimte in voor de afdeling macramé; op zolder werd een donkere kamer ingericht en in een andere ruimte werden radio's en T.V.'s gerepareerd. Op de begane grond werd een afdeling houtbewerking gestart, deze afdeling breidde zich langzaam uit en later werd er de afdeling macramé aan toegevoegd.



Arbeidstherapie

De boerderij werd in 1990 afgebroken en op dezelfde plek werd een nieuw gebouw met de naam 'boerderij' neergezet. Naast een stallingsplaats voor voertuigen zijn in dit gebouw: een wasplaats voor auto's, een herstelplaats voor auto's, een afdeling metaal waar men o.a. kan lassen, draaien en tingieten en een afdeling electro. Deze laatste afdeling wordt in 1998 gesloten. Naast de activiteiten in de 'boerderij' is er in het hoofdgebouw de arbeidstherapie 'creatieve vormgeving'. In deze afdeling kan men houtbewerken, gipsgieten, modelbouwen, glasgraveren en kleien.

Naast deze creatieve bezigheden vormen de therapieruimtes ook ontmoetingsplaatsen voor patiënten.

Een bijzondere vorm van arbeidstherapie vond plaats tijdens de revalidatie van een patiënt die ten gevolge van een motorongeval bij de SMD was geplaatst. Naast zijn eigen revalidatie besteedde hij de tijd bij de arbeidstherapie om zijn motor te repareren.

De toekomst

Een blik in de toekomst is altijd een vorm van koffiedik kijken. De toekomst van een organisatie als de SMDKM is niet alleen afhankelijk van ontwikkelingen binnen de militaire geneeskunde of binnen de Koninklijke marine. 'Hogere' politieke krachten op militair gebied, maar ook op het gebied van de sociale zekerheid, volksgezondheid of ARBO-wetgeving kunnen gevolgen hebben voor het huidige begeleidingsconcept.

Als deze 'blik' dan nog geschreven wordt door het Hoofd van de huidige organisatie, dan zullen de mogelijke ontwikkelingen makkelijk aspecten van 'hoop' of 'wenselijkheid' bevatten, die wellicht 'minder gebaseerd zijn op een evenwichtige analyse van de van belangzijnde feiten.



Arbeidstherapie

Dit hoofdstuk is misschien vooral interessant om achteraf (bij een volgend lustrum) weer eens ter hand te nemen, en te vergelijken met wat er tenslotte van de gedachten uit 1998 geworden is. Het verleden, de huidige organisatie van de Koninklijke marine en de ontwikkelingen in de sociale zekerheid overziend, blijkt dat het concept van 'integraal begeleidingsinstituut voor langdurig

ziek/niet inzetbaar marine personeel' een solide fundament vormt, waar in 1948, in 1998, maar ook in de verdere toekomst behoefte aan blijft bestaan.

Op dat fundament zullen echter steeds alert en deskundig aanpassingen aan het bouwwerk verricht moeten worden, opdat het bij de tijd blijft. Zo kan de reorganisatie van 1995 als een ingrijpende verbouwing gezien worden, die de basis heeft gelegd om de eerst komende jaren weer adequaat en doelmatig de begeleiding uit te voeren. Op deze basis zullen op elk moment weer nuances aangebracht moeten worden bij externe veranderingen.

Deze externe veranderingen betreffen onder andere de ontwikkeling in de ARBO-wetgeving en sociale zekerheid en de manier waarop de verschillende beroepsgroepen hiermee om gaan in Nederland (bedrijfsartsen, verzekeringsartsen).

In het begin van de 90-tiger jaren wilde de SMDKM zich nog profileren als 'Verzekeringsgeneeskundige dienst'. In de praktijk moet de SMDKM echter wellicht meer gezien worden als (belangrijk onderdeel van de) ARBO-dienst. Verzekeringsgeneeskundige taken worden meer en meer overgegeven aan uitvoeringsinstanties buiten Defensie (USZO, maar ook SZVK/UNIVE). Een steeds weer terugkomende vraag blijft, of de SMD-organisatie louter voor de Koninklijke marine moet blijven, of dat er een krijgsmachtbreed instituut ('paars') moet komen. Er zijn voldoende inhoudelijke argumenten aan te voeren voor het feit dat een organisatie, die dicht bij het eigen Marine bedrijf staat betere begeleidings mogelijkheden geeft, meer acceptabel is voor de marine-militair en grotere kansen geeft voor een snelle terugkeer in het arbeidsproces dan een grotere, anonieme interservice organisatie.

Daarbij moet er wel binnen Defensie (maar ook met civiele instanties) een goede samenwerking zijn, omdat niet elke expertise in eigen huis aanwezig kan zijn. Uitwisseling van gegevens en afstemming met anderen kan de patiëntvriendelijkheid en doelmatigheid vergroten.

WORDT VERVOLGD

De onderwaterpiloot Op zee.



Jopie stapt enthousiast het slaapverblijf binnen, kijkt hem aan en zegt: “Toon, je naam staat op de dagelijkse orders vermeld. Man, je bent aangewezen om de eenpersoonsonderzeeër te bemannen.”

“Ojee, ben ik zo belangrijk?” vraagt Toon versuft.

Op dat moment stapt de schipper het verblijf binnen en loopt op de nog verbaasd kijkende kok af. “Toon, het is de bedoeling dat uit ieder dienstvak iemand een training krijgt om in geval van nood de eenpersoons onderzeeboot te besturen. Volgens de ziekenboeg voldoet je gezondheid aan alle eisen. Vraagtekens omtrent jou psyche zullen altijd wel blijven bestaan en mede daardoor is dit keer onze keuze op jou gevallen. Je moet morgenochtend voor baksgewijs in de ziekenboeg zijn om even naar je oren en ogen te laten kijken. En voor een ademhalingstest, want het is tevens een claustrofobische test. Oké?”

Ze groeten de schipper en hij gaat overdonderd weer op z'n kooi zitten en stamelt: “Krijg nou het lazarus, Jopie. Kunnen ze daar geen duiker voor nemen? Die jongens zijn daarvoor opgeleid en kunnen dat veel beter dan ik.

“Het zij zo, Toon. Op de vorige reis was een ander de lul en nu jij. En het staat niet voor niets op de dagelijkse orders vermeld. Dus zorg er in ieder geval wel voor dat je genoeg te eten meeneemt, want je zit wel effe vierentwintig uur in die ijzeren vis. Straks krijg je wel instructies van kwartiermeester Arie en de duikofficier.” Toon twijfelt en voelt zich machteloos, maar realiseert zich dat orders orders zijn en daar valt niet aan te ontkomen. Je bent hoe dan ook de lul. Ze stappen op en gaan het cafetaria binnen. Van alle kanten krijgen ze bier aangeboden.

Alleen aan de techneutentafel zijn ze chagrijnig. Uiteindelijk hadden zij dat ding aan de achterkant van het schip in de stelling gemonteerd. Zelfs de torpedomakers kunnen het maar moeilijk verkroppen dat zelfs zij niet een keertje mee mogen. “Ik had al eens een verzoek ingediend om die solo-onderzeeër te mogen besturen.” zegt er eentje. De machinist die naast hem staat doet er nog een schepje bovenop en zegt een beetje jaloers: “Toon, er zijn van die gasten, die met een gouwe snikkel geboren zijn”.



De kwartiermeester schaaft zich achter Toon en fluistert hem in z'n oor: “Je moet je niks van dat afgunstige gekanker aantrekken, hoor. Want je hebt altijd van die figuren die net dāt willen doen, wat een ander gaat doen. Alleen hebben ze er zelf de capaciteiten niet voor en zo ontstaat jaloezie. Simpel toch?”

Toon kijkt de duikmeester aan en vraagt: “Allemaal wel leuk en aardig kwartiermeester, maar hoe zit het met de zuurstoftoevoer?”

“Dat verzorg ik. Heb vertrouwen en laat morgen vooral niks merken. Morgenochtend krijg je van mij een kikkerpak aangemeten, compleet met aqualong. Zorg dat je morgenochtend goed

uitgerust bent. Zuip vanavond niet teveel en ga op tijd je kooi in. In tijd van nood moet iedereen eigenlijk dat ding kunnen besturen, maar niet iedereen is er geschikt voor.



Zoiets maak je maar eens in je leven mee en mijn kleinkinderen zullen later ook van dat verhaal smullen.”
“Ja, da's waar. Maar ik kan het nog niet helemaal plaatsen.”
“Dat komt morgen wel. Dienst is dienst. Orders zijn orders, ook al zit je niet echt op zo'n klusje te wachten. Je speelt liever gitaar, hè?” En hij geeft zijn aspirant duiker nog een biertje.
Ze proosten, Toon drinkt z'n blikje leeg, verlaat het cafetaria en vraagt over z'n schouder kijkend: “Kan ik er ook schijten?”

De volgende ochtend schalt de trompet het 'overall' door de scheepsomroep en alle hens gaat van z'n kooi af. Toon meldt zich met gemengde gevoelens bij de duikmeester. “Hier. Deze past jou,” en hij geeft hem een

kikkerpak aan.

“Mijn God,” denkt Toon, “help me om het spelletje mee te spelen.” Nadat hij zich in z'n rubberpak gehesen heeft, hangt de duikmeester hem glimlachend de aqualong op z'n borst. Ze lopen door de walegang langs de kombuis en de chef-kok geeft hem z'n lunchpakket en een jerrycan met water mee.

“Hou je taai, taaie Toon, ik zie je morgen wel weer.” Veel van de bemanningsleden staan met een big smile als welkomstgroet op het helikopterdek op hem te wachten. Toon doet alsof z'n neus bloedt, loopt het achterdek op en kijkt snel over de reling. Hij ziet het stalen gevaarte en tegelijkertijd vertelt de technische officier hem dat door een onverwachte ingelaste oefening de onderzeeër op dit moment volgestouwd is met meetapparatuur. En dus niet naar boven gehesen kan worden. Achter zich herkent hij de stem van de eerste officier.

“Gefeliciteerd. Je hebt de test goed doorstaan.” En onder luid applaus van de bemanning krijgt hij uit handen van de eerste officier en de bakker een chocoladetaart met een duikboot erop. Toon is ontgroend.

Dit is een waargebeurde geschiedenis...de redacteur !

De wolf en de zeven geitjes.

Er waren eens zeven geitjes en een ouwe geit. Iedere avond met vastwerken gingen ze de wal op met de sloep van half vijf om te passagieren en naar zus te gaan net zolang tot ze knijp liepen met de centen. Het was lang geen kat vangen geweest, daarom ging de ouwe alleen de wal op om sportwitjes en spatoes te verpatsen bij de chinees.

Ze hield zo'n klein allehensje en zei tegen de geitjes: “Je ouwe moer moet d'r eige effe drukke”. Ga nu ondertussen geen kolerezooitje trappen en als de wolf komt zeg je maar dat hij kan zakken. Die in ieder geval niet open, anders ben je ketelaar weekend. Hallo, zeiden de geitjes, “zien we zo bleek”. Safe, zei de ouwe weer, kijk effe of mijn kraag recht zit dan kan ik nog net de sloep

halen. Toen trok de ouwe aan haar stutten en de geitjes gingen kassie gooien om een pijpje en alles was krent. Totdat er op de deur geramd werd. Daar heb je het gelazer al zeiden de geitjes, we zijn zuur. Ja, wat is er loos riepen ze.

Maak de pintoe effe open Uitdeketting, zei de wolf die buiten stond en de geitjes wou lijmen voor een vuile bak. Je rooie rot moer praaide de geitjes. Dan trap ik de deur in schreeuwde de wolf. De gloeiende knijp, brulde de geitjes terug. Ze hadden je moeten hangen in de vlaggemast tussen twee balen hete lucht. Brok etter. De wolf voelde wel dat het knijp liep en trok aan z'n stutten. Maar kwam even later terug en riep met een wijffe stem dat ze de deur open moesten maken want alles was toetoeop. De geitjes schreeuwde: "neem je ouwe moer maar in de maling". Toen was er een zo link en vroeg aan de wolf of hij zijn klauw onder de deur door wilde stouwen.

Maar de wolf was behoorlijk bij de tijd en stak zijn kak in een pul met meel en daarna onder de deur door. Toen schreeuwde de geitjes: "daar heb je de ouwe met de vette hap". Open de deur maar. Maten jullie begrijpen dat de geitjes d'r eigen een vet hart schrokken toen ze de wolf binnen zagen stouwen. Toch riep er eentje: "vind je dat normaal"? Meestal, zei de wolf en nam meteen een duik tussen de geitjes, ramde ze half lens en stopte ze toen rauw in zijn kanaal. Alleen het jongste geitjes was zo bij de tijd om in de klok te duiken waar hij Harrie Harrie stijf bleef zitten totdat de wolf zijn handen schoon blies. "s Avonds kwam de ouwe thuis met een stuk in haar reet als een vorst. Waar is mijn baksvolk brulde ze. Het is al een tijdje overal geweest hoor.

De jongste kwam toen als een haas uit de klok en vertelde wat er loos was. Nou snap ik die smerige vetnek, riep ze. Die bakkies zal ik hem wel even afleren. Ze pakte een nijf uit de bakskist en trok met de kleine naar het wolvenhol, waar de lijer met zijn dikke pens zwaar plat lag. Toen de ouwe de wolf in de gaten kreeg, ik bedoel in de peiling kreeg, brulde ze: "heb jij mijn puppies opgeschaft, brok ellende"? De wolf schrok z'n eigen ampers het zeebonkenlazerus en sprong wel twee meter van z'n tampatje. Helemaal niet, zei hij gauw, tijdje de eerst wacht geperst hoor. Hij liegt dat hij barst zei het kleine geitje, hij scheit bijna over zijn nek van de vette hap.

Snap ik zei de ouwe en gaf de wolf gelijk een puist voor zijn haren zodat hij over zijn nek moest en de geitjes voor noppes met hun platte bek op het dek liet vallen. Nou mannen, commandeerde de ouwe, aantreden voor baksgewijs en verplicht joelen met ontbloot hoofd en zei er achteraan: "laat ik je niet schaken zonder veer in je pet". Toen grepen ze de wolf, vulde zijn pendek vol met karang en ze zwiepten hem midscheeps, een, twee, drie in godsnaam overboord. Aftrap zei de ouwe. Die gaat bij Petrus aan de bak schaften. Kom mannen het is kooien af geweest. En na taptoe vlaggenparade was alles weer in diepe rust verzonken.



Rampzalige brand op vistrawler

Gifwolk boven Velsen en omgeving

TEKST EN FOTO: WILLEM H. MOOJEN

Wat op 30 januari omstreeks 09.00 uur begon als een klein brandje, zou uiteindelijk ontaarden in een fatale brand met gevolgen voor bedrijven, verkeer en bewoners tot in de wijde omgeving. De vrieshektrawler SCH 302 'Willem van der Zwan' lag al een aantal maanden afgemeerd aan de Velserkade bij Zijkanaal A in Velsen-Noord voor onderhoudswerkzaamheden. De trawler zou een nieuwe koelinstallatie krijgen en de werkzaamheden waren bijna afgerond, waarna het schip weer naar zee zou vertrekken.



Scheveningen Haven: SCH 302 'Willem van der Zwan'

De brand ontstond op het werkdek in het midden van het schip, vermoedelijk door het gebruik van een snijbrander waardoor isolatiemateriaal vlam vatte. Het vuur verspreidde zich naar het achterschip waar de brandweer de grootste moeite had het te bestrijden. Omdat de temperatuur binnen in het schip opliep tot 1.100 graden was het niet meer mogelijk om bij de brandhaard te komen. Ook dreigde er explosiegevaar. Blusboten uit Amsterdam en Zaandam hielpen brandweerkorpsen uit Beverwijk en omgeving het vuur te lijf te gaan, maar gaandeweg verspreidde het vuur zich over het hele schip en stond het voordek in lichterlaaie. Er ontstond een gigantische rookontwikkeling waardoor twee start- en landingsbanen op Schiphol gesloten werden. Ook het verkeer op de A9 werd stilgelegd en de Wijkertunnel afgesloten, even als de provinciale wegen langs het Noordzeekanaal. Het verkeer ondervond er veel hinder door. Op een gegeven ogenblik kwamen er concentraties blauwzuurgas en koolmonoxide vrij, die een gevaar



voor de volksgezondheid opleverden en werd uit voorzorg besloten vanwege rookvergiftiging bedrijven in de directe omgeving te ontruimen en het personeel naar huis te sturen. Ook bewoners in het gebied aan de Kanaalweg langs het Noordzeekanaal moesten hun huizen verlaten. Vanwege de windrichting hadden bewoners van Zaanstad en omliggende plaatsen ook last van de giftige rookoverlast en werd geadviseerd ramen en deuren dicht te houden. Later werden ook bewoners van woonboten in de nabijheid verzocht hun boten te verlaten omdat de kans bestond dat de trawler vanwege de gigantische

hoeveelheid water in het schip dreigde te kapseizen waardoor er brandende stookolie in het water terecht zou komen.

De 'Willem van der Zwan' werd gebouwd bij de Spaanse werf Friere in Vigo en was bij de tewaterlating op 27 augustus 1999 de grootste vrieshektrawler ter wereld. Het 142,50 meter lange en 18,70 brede schip met een holte van 12,55 meter is eigendom van AZ Ocean Pelagic Fisheries BV in Den Haag en heeft Scheveningen als thuishaven. Het heeft een Gt van 9.375 en in het schip staat een Wärtsilä-motor van 10.000 rpk. Het visgebied van de trawler is hoofdzakelijk de West-Afrikaanse kust waar gevist wordt op pelagische vis, wat terugkomt in de rederijnaam. Onder pelagische vis verstaan we onder andere sardientjes, wijting en makreel.

De koelinstallatie van de trawler werd vervangen, omdat het invriezen nog gebeurde met freon wat over een paar jaar verboden is in Nederland. Het nieuwe vriessysteem zou werken met ammonia en stikstof, wat overigens nog niet aan boord was, anders was de ramp niet te overzien zijn geweest. Of het nieuwe systeem van de varende visfabriek ooit nog eens zal werken is de vraag, aangezien het er naar uit ziet dat het schip total loss is.

Bron:  03-2007



Vrijdag 23 oktober 1959 Aankomst Malaga, Spanje.

Bij het binnenlopen van de haven ligt Malaga maagdelijk wit tegen de achtergrond van de Montes de Malaga. De Zeeuw en de Zwaardvis meren naast elkaar af aan de Muelle numero Uno.

Na het afmeren worden de schepen verwelkomd door een vertegenwoordiger van het Nederlandse consulaat en door een officier van piket namens de marinecommandant te Malaga. Malaga is uitgegroeid tot de tweede stad van Andalusië. De zacht wuivende palmen, de kolosale ficusbomen en de kleurige sinaas-appelenbomen maken de stad tot één van de aantrekkelijkste steden van de Costa del Sol.

Het ligt op 12 kilometer van Torremolinos. De Spaanse gitaar, de sherry en de castagnetten vinden hun oorsprong in deze stad, en ook de wieg van Pablo Picasso heeft er gestaan.

Een aantal opvarenden van De Zeeuw bekijkt de stad door zich rond te laten rijden in een paardekoets.

Zaterdag wordt een voetbalwedstrijd gespeeld tussen een elftal van De Zeeuw en een plaatselijk team, welke wedstrijd door de Nederlanders met 5-0(!) wordt verloren, maar ongetwijfeld bijdraagt tot een goede verstandhouding. Vooral als de Spaanse tegenstanders worden uitgenodigd voor een bezoek aan boord.

Gedurende het weekeinde maken ongeveer 80 opvarenden van beide Nederlandse schepen een bustocht naar Marbella. Bovendien nodigt de consul een aantal bemanningsleden uit om zondag te Malaga op zijn kosten een competitiewedstrijd bij te wonen.

Ook wordt zondagmiddag het fregat opengesteld voor het publiek.

Het gedrag van de bemanningen tijdens het verblijf aan de wal stemt tot tevredenheid(!)

Wanordelijkheden zijn niet voorgekomen (hoe kan het ook anders...) Van verschillende zijden

worden dan ook complimenten ontvangen over het correcte gedrag van de passagierende opvarenden .

Maandag 26 oktober 1959 Vertrek Malaga.

In de voormiddag verlaten De Zeeuw en de Zwaardvis de haven van Malaga en de volgende dag wordt op de achtermiddag rendez-vous gemaakt met de overige schepen van het smaldeel nabij het oefenterrein bij Gibraltar.

Gedurende de resterende dagen van de week wordt individueel dan wel gezamenlijk geoefend nabij Gibraltar. De BDZ maakt van de gelegenheid gebruik om zich op de hoogte te stellen van de gang van zaken bij de opleidingen en de geoefendheid der schepen.

Gedurende de donkere wachten wordt meestal geankerd nabij Sabinilla onder de Spaanse kust.

Vrijdag 30 oktober 1959 Aankomst Gibraltar.

Op de achtermiddag loopt het smaldeel de haven van de Britse kroonkolonie Gibraltar binnen voor een operatief bezoek.

Gibraltar, gelegen op een schiereiland aan de Andalusische kust, is een curiositeit, zowel in geografisch als in politiek opzicht. Het schiereiland bestaat uit een steile kalksteenformatie die geheel los staat van het gebergte op het vasteland, waarmee het slechts via een smalle zandbank verbonden is. Het hoogste punt van de rotsformatie ligt op 443 meter.

Naast de Ape's Den bezoeken de opvarenden van De Zeeuw het Moorish Castle een in 1160 gebouwd fort dat de toegang bewaakte over de landengte en de baai van Algerias. Er zijn van dat fort slechts enkele resten bewaard gebleven. De huidige muren dateren uit de 16e tot en met de 19e eeuw.

Tijdens het bezoek aan Gibraltar worden in de Main Street enige inkopen gedaan en vinden de gebruikelijke sportwedstrijden plaats.

Maandag 2 november 1959 Vertrek Gibraltar.

Omstreeks 10.00 uur ontmeren de schepen van het smaldeel en stomen vervolgens op naar zee. De volgende twee dagen worden enige oefeningen gehouden met kleine fregatten van de Franse marine uit Port Lyautey en Strike Aircraft van de Amerikaanse luchtmacht die gestationeerd zijn nabij Casablanca.

Op donderdag 4 november wordt vervolgens geoefend in de Golf van Cadiz en de daarop volgende dag stomen de bovenwaterschepen van het smaldeel in verband op naar Noord-Afrika voor een niet-officieel bezoek aan Tanger.

Vrijdag 6 november 1959 Aankomst Tanger, Marokko.

Als De Zeeuw het Afrikaanse continent nadert, zien de zich bovendeks bevindende, bemanningsleden een stralende witte en geelachtige massa van huizen oprijzen met daar bovenuit een roodbruine kasbah (vesting) en slanke vierkante minaretten die met kleurige tegels zijn bezet. Daar ligt Tanger, opgestapeld tegen een 70 meter hoge heuvelrug, hoog boven de Straat van Gibraltar aan een wijde baai.

Te 09.50 uur komen de bovenwaterschepen voor Tanger ten anker. Te 10.00 uur geeft De Ruyter een saluut af aan de Marokkaanse vlag, hetwelk wordt beantwoord door de saluut batterij op de kop van de grote pier.

De oude stad ligt in het uiterste noorden aan de kust en langs de haven. De Bab Fes (Houweel Poort) geeft toegang tot de Medina (oude Arabische stadswijk) en de drukke winkelstraat daarvan is de Rue Es Siaghin met vele juweliers en souvenirzaken. De Medina is onder meer zo

aantrekkelijk vanwege de smalle, vaak steile straatjes met de zo typische drukte van een Arabische wijk.

Zaterdagmiddag wordt er een bustocht georganiseerd naar kaap Spartel. Over een weg met vele bochten komt de bus tenslotte bij kaap Spartel, de uiterste noordwestpunt van het Afrikaanse continent. Op een rots, die begroeid is met vrucht bomen, agaven en wijnstokken, verheft zich de witte vierkante vuurtoren, die in 1864 werd gebouwd. De vuurtoren wordt beklommen door opvarenden van De Zeeuw die van het uitzicht genieten en neerkijken op de rotsachtige kust en het schuimende water. Links ligt de Atlantische Oceaan en rechts de Middellandse Zee .

Gedurende het verblijf in Tanger hebben alle smaldeelopvarenden in uniform gratis toegang tot een tweetal bioscopen. Gelukkig zijn de films niet nagesynchroniseerd. Er wordt dankbaar gebruik van gemaakt, vooral daar in Tanger de prijzen voor vertier bijzonder hoog zijn.

Tanger heeft in de jaren na de Tweede Wereldoorlog in verband met toestroming van vlucht-kapitaal uit Europa een periode van hoogconjunctuur gehad. Er zijn maar liefst tachtig banken en het krioelt er van de geldwisselaars. Elke muntsoort is er gewild. Tanger is een kunstmatige oase van ongebonden handels- en geldverkeer. Uiteraard heeft zulk een plaats grote aantrekkingskracht voor avonturiers van allerlei aard en ook van minder gunstige elementen. Passagieren vereist daarom grote voorzichtigheid, voortdurend dient men alert te zijn op zakkenrollers en andere louche figuren.

Maandag 9 november 1959 Vertrek Tanger.

Op de voormiddag vertrekt het smaldeel naar zee. De bovenwaterschepen stomen op naar de rede van Gibraltar om olie te laden. Daarna wordt er geoefend in de Golf van Cadiz en worden enige oefeningen gehouden met Amerikaanse jachtvliegtuigen van de Rota Base bij Cadiz.

Op donderdag 12 november gaat het smaldeel in opmars naar de oefenterreinen nabij Start Point, Zuid Engeland.

Op de dagwacht van maandag de 16e wordt rendez-vous gemaakt met het fregat Hr.Ms. Kortenaer, dat voor enige dagen bij het smaldeel wordt ingedeeld .

Woensdag de 18e houden de schepen een gecombineerde OB-oefening met een Neptune van de M.L.D. Op de tweede platvoet embarkeert de smaldeelcommandant en zijn staf op de Groningen, daar De Ruyter in verband met examens van de brevetopleidingen tijdig in Nederland dient te zijn. De overige schepen vervolgen hun gezamenlijke en individuele oefeningen in de omgeving van Start Point; door het slechte weer moet een aantal oefeningen worden afgelast.

Vrijdag 20 november 1959 Aankomst Portland.

Het smaldeel loopt de Britse marinehaven Portland binnen voor een operatief bezoek. De bovenwaterschepen meren op de boeien af en de onderzeeboten langs zij de onderzeeboot-jager. Vanuit Weymouth verbindt een landengte het schiereilandje Portland met de vaste wal. Portland is de opwerkbasis van de Royal Navy voor pas in dienst gestelde oorlogsbodems. Het is de zetel van de Flag Officer Sea Training (FOST). De haven is in de eerste plaats een "ankerhaven" en heeft beperkte afmeerfaciliteiten.

Maar met behulp van motorsloepen en barkassen van de Royal Navy kan er naar Weymouth worden gevaren om aldaar te kunnen passagieren. Overigens dragen de weersomstandigheden er niet toe bij dat daar veel gebruik van wordt gemaakt!

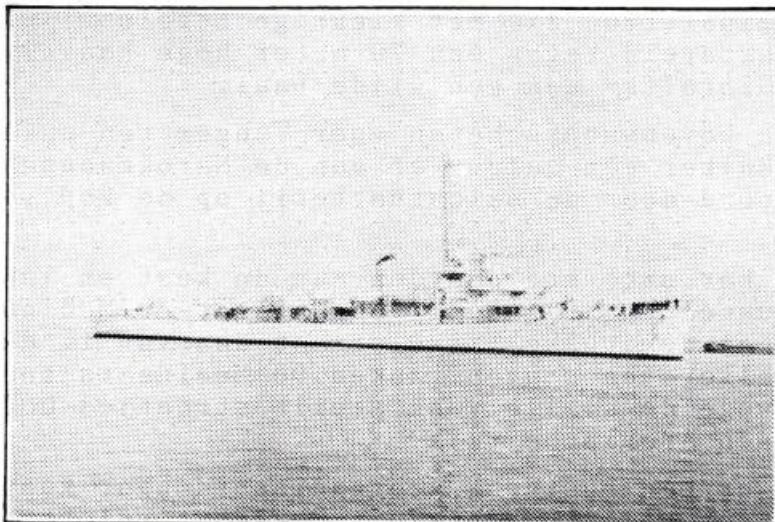
Dinsdag 24 november 1959 Vertrek Portland.

In verband met problemen met een hoofddiesel vertrekt De Zeeuw op de dagwacht naar zee en koerst vervolgens naar Nederland.

Donderdag 26 november 1959

Aankomst Den Helder.

Op de voormiddag loopt De Zeeuw de haven van Den Helder binnen en meert met behulp van een sleepboot af. Op het publicatiebord hangen inmiddels een groot aantal mutatielijsten. De meeste bemanningsleden rolleren vervolgens uit en vertrekken naar hun nieuwe plaatsingen.



De Zeeuw loopt Nieuwe Diep binnen, 26 nov. 1959 .

Vrijdag 11 december 1959

Uitdienststelling.

De Zeeuw wordt te 10.00 uur uit dienst gesteld en daarna naar de Rijkswerf versleept om aldaar een vierdetrapsonderhoud te krijgen.



Als de douane het schip



het schip heeft vrijgegeven



Wat zou erin zitten?

Donderdag 6 april 1961 Tijdelijke indienststelling.

KLTZ E. Roest wordt belast met het tijdelijk commando over De Zeeuw en stelt het schip vervolgens in dienst om enige proefvaarten in de Noordzee te kunnen uitvoeren. De bemanning daarvoor wordt geleverd door de Zuiderkruis van de Dienst Conservatie Jagers en Fregatten (DCJF).

Woensdag 19 mei 1961 Uitdienststelling.

De Zeeuw wordt weer uitdienstgesteld en in de "natte" conservatie gebracht bij de DCJF te Den Helder.

Vrijdag 1 september 1961 Tijdelijke indienststelling.

Nu wordt LTZ 1 J. Jansen tijdelijk belast met het commando over De Zeeuw teneinde enige proefvaarten met haar te kunnen uitvoeren. Wederom wordt de tijdelijke bemanning geleverd door Hr.Ms. Zuiderkruis .

Maandag 2 oktober 1961

Uitdienststelling.

Het fregat wordt weer uit dienst gesteld en opgenomen in de reservevloot.

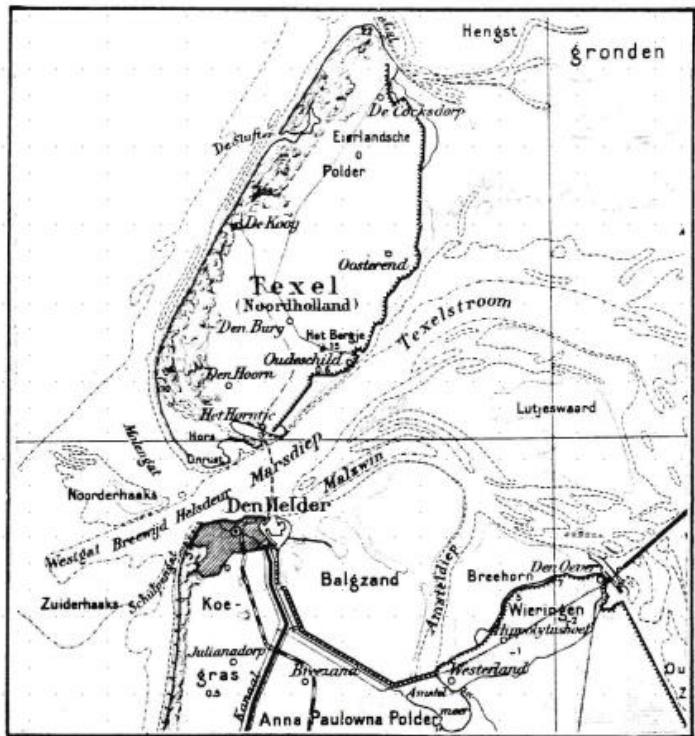


Vrijdag 18 december 1961

Indienststelling.

De Zeeuw heeft intussen de DCJF verlaten en is volledig bemand. Met voorgeschreven ceremonieel stelt de aangewezen commandant LTZ 1 R. Hartog het schip weer in dienst.

De Zeeuw wordt ingedeeld bij smaldeel 1.



Een overbekend terrein....

Smaldeel 1 SDLCDT CDR H.M.

van den Wall Bake.

kruiser

onderzeebootjagers

fregatten

onderzeeboten

Hr.Ms. De Zeven Provinciën, vlaggenschip.

Hr.Ms. Overijssel en Gelderland.

Hr.Ms. De Zeeuw en De Bitter.

Hr.Ms. Zwaardvis en Walrus.

Maandag 29 januari 1962 Vertrek Den Helder.

Op de achtermiddag vertrekt het smaldeel naar zee. De bovenwaterschepen oefenen in de Noordzee met de Seahawks van squadron 860 en stomen daarna in opmars op naar Het Kanaal. De volgende dag wordt geoefend met Thunderstreaks van de tactische luchtmacht en vervolgens wordt de opmars voortgezet.

Op vrijdag 2 februari geeft De Zeeuw een patiënt over aan het vlaggenschip. De oefeningen vinden normaal voortgang, evenals de volgende dag.

Kaap St. Vincent, het zuidelijkste punt van Portugal, wordt gepasseerd en 's zondags op de dagwacht ankeren de bovenwaterschepen op de rede van Chipiona. In de loop van de avond gaat het gehele smaldeel anker op en stoomt vervolgens op naar Gibraltar.

Maandag 5 februari 1962 Aankomst Gibraltar.

Te 08.30 uur geeft De Zeven Provinciën een nationaal saluut af, gevolgd door een saluut aan de vlag van Flag Officer Gibraltar. De saluten worden beantwoord door respectievelijk het King's Bastion en HMS Rooke. Daarna stomen de schepen op loodsaanwijzing naar hun ligplaatsen aan de North Mole.

Er wordt gelegenheid gegeven tot oplopen in de Naval Base.

Dinsdag 6 februari 1962 Vertrek Gibraltar.

De schepen van het smaldeel vertrekken al vroeg uit Gibraltar teneinde hun beginposities in te nemen voor de oefeningen van vandaag in de nabijheid van Gibraltar.

Gedurende de eerstvolgende dagen wordt intensief geoefend, terwijl er intussen wordt opgestoomd richting Barcelona.

WORDT VERVOLGD

CORRESPONDENTIE IN SPREEKWOORDEN

EN BEKENDE UITDRUKKINGEN.

Een student aan zijn vader, *Beste vader.*

Ik mag wel zingen: „Ach, du lieber Augustin, alles ist hin”. Geen blind paard kan bij mij schade doen; het is bij mij: „pauvre campagne” en er is niets te vegen dan de kale vloer. „Op is mooi”, zegt men, maar alles op, kan ik zoo heel mooi niet vinden; mijn inboedel is naar de maan en de geldkist is leeg, de menschen gunnen me hier het licht niet meer in de oogen en halen me het vel over mijn ooren. Ik zal dus maar met de deur in huis vallen, er geen doekjes om winden en geen moordkuil van mijn hart, maken; beste vader, oen goed verstaander heeft maar een half woord noodig en één woord is voor den verstandige genoeg; ik zit heelemaal op zwart zaad en mijne haren rijzen te berge als ik er aan denk. Honger is een scherp zwaard en nood leert bidden, daarom vraag ik u mij de behulpzame hand te reiken en mij uit den brand te helpen; laat mij dus niet in de pekelt zitten en wees zoo goed dat varkentje voor mij te wasschen, want een geldeloos mensch is een geplaagd mensch. Voor u is 't een bagatelletje, want u hebt uw schaapjes op het droge en die in het veen is, ziet op geen turfje, temeer daar u het maar voor 't grijpen hebt. Geef wat gij kunt vader, want alle beetjes helpen; vele kleintjes maken een groote en die 't kleine ver-smaadt, is 't groote niet waard; daarom, alles zal mij welkom zijn al is 't maar één boon in een brouwketel, want ik sta op den rand van den afgrond en de grond zinkt hoe langer hoe dieper onder mij weg. Bij mijn vrienden ben ik al geweest, maar ik kreeg permissie om naar de burens te gaan en iedereen zond mij met een kluitje in 't riet; 't was overal aan eens doovemans deur geklopt. Het is natuurlijk het oude liedje: „vrienden in nood, dertig in een lood!” Strijk dus uw hand over uw hart en steek uw hand in uw zak, want Holland is in nood. Ik word geplaagd als Job, niet met zweren maar met beren; wel spijt 't mij de haren van mijn hoofd, maaide kogel is nu eenmaal door de kerk en gedane zaken nemen geen keer. Ofschoon ik zooveel mogelijk tracht door de mazen van het net heen te sluipen, zit ik toch met de handen in het haar; mijn hospita is ook geen katje om zonder handschoenen aan te pakken en mijn drempel wordt platgelopen door mijn schuldeischers, die hemel en aarde bij elkaar vloeken tegen uw In de klem en in zak en asch zittenden, diepbedroefden zoon,

WILLEM.

Antwoord van den vader.

Waarde zoon.

Wel mag men zeggen: „Hoe later op den dag, hoe schooner volk!” Zooeven krijg ik je brief die mij even gelegen komt als een dief in den nacht of als een oliekoek in een treurspel; ik stond er dan ook van te kijken als een kat in een vreemd pakhuis. Gij vraagt mij daarin de ziel van alle negotie n.l. „geld!” Maar jongenlief het loopt de spuigaten uit en ik kan geen ijzer met handen breken; je hebt me die komedie al meer gespeeld en bent er altijd afgekomen zonder je hoofd te stooten,

maar als je te veel met vuur speelt moet je ééns je vingers branden en ik ben dan ook van plan er nu eens een stokje voor te steken. Bovendien heb ik nog een appeltje met je te schillen; ik begin in te zien dat het met onwillige honden slecht hazen vangen is en dat geleerde heeren niet altijd studeren; het is met jou den moriaan gewasschen; aan werken heb je een broertje dood en je laat alles maar langs je koude kleren afzakken, maar boontje komt om z'n loontje. Tot nog toe heb ik alles maar voor zoete koek opgegeten, maar ik zal je nu mijn tanden eens laten zien, want een goed vader spaart de roede niet; je wordt op zoo'n manier een nagel aan mijn doodkist. Wat je beren betreft, je hebt alle vermaningen in den wind geslagen, ofschoon je toch wist dat de verleiding groot is in de wereld, want een goed voorbeeld doet goed volgen, maar oen slecht nog veel meer en als er één schaap over don dam is volgen de anderen vanzelf. Je moet niet denken dat het geld me op den rug groeit; ik draai elk dubbeltje tweemaal om voor ik het uitgeef, je moet dus in dezen je eigen potje maar koken: wie niet hooren wil, moet voelen en wie kaatst moet den bal verwachten. Je hadt best een appeltje voor den dorst kunnen bewaren, maar je maakt do nachten tot dagen en de dagen tot nachten, hoewel je heel goed weet dat de morgenstond goud in den mond heeft en dat je de handen uit de mouwen moet steken wil je vooruitkomen, want al regent het varkens, Jan Salie krijgt er geen borstel van en ledigheid is des duivels oorkussen. Verder schrijf je dat jo met je ziel onder den arm rond loopt en dat bij jou schraalhans keukenmeester is; maar honger is de beste saus en bij gebrek aan brood eet men korstjes van pasteien. Je zult het nu, hoop ik, wel laten nog eens de stoute schoenen aan te trekken om bij mij te komen aankloppen, want je ziet, ik zet de puntjes op de i. Ik antwoord je dan ook op je vraag, dat ik mij niet uitkleed, vóór ik naar bed ga; ik heb genoeg nodig om een ieder den mond te stoppen en wil mij met mijn eigene drieguldens de glazen niet ingooien; je weet wat ik bedoel, dus die de schoen past trekke hem aan: jou haan zal dezen keer geen koning kraaien. Elk heeft zijn stokpaardje en het mijne is: „een stuiver gespaard is een stuiver gewonnen; in de jeugd moet men het ijzer smeden als het heet is en niet denken dat zijn uil een valk is ... veeg dus uw eigen vloer; laat het kieken niet wijzer willen zijn dan de hen en heb een aardje naar je vaartje. Denk er om : een schip op het strand is een baken in zee en wie zich aan een ander spiegelt , spiegelt zich zacht !.

Willemsoord okt. 1903 . Je toeg . vader.

Baghregister



Ik proberen een stukje bij te dragen door iets van onze belevenissen op papier te zetten.

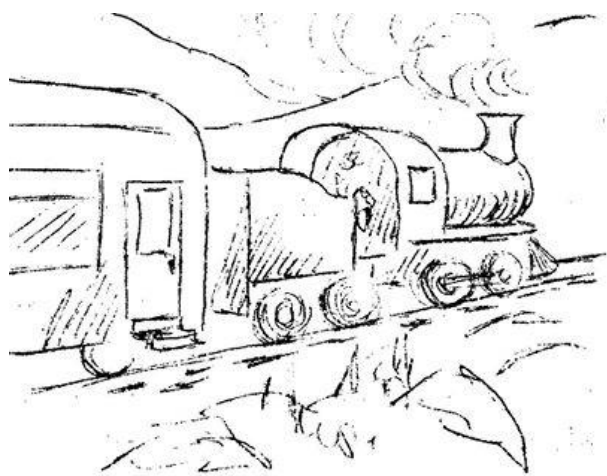
Portland -England....

We vertrokken op zondagavond om kwart voor vijf met een bus van de Royal Navy naar Weymouth, waar we ons na het kopen van een kaartje inscheepten in een dieseltreintje, wat op ons stond te wachten. Waarom in Engeland veel gebruik wordt gemaakt van diesel treinen bleek al gauw toen we Hill op Hill af richting Yeovil gingen. Er moest hoorbaar door de machinist geschakeld worden alsof hij op een oude legertruck zat. Tot Yeovil, de eerste plaats die een beetje stadje leek werd door de chauffeur op verzoek enige malen gestopt. Waarschijnlijk te vaak, want we hadden al gelijk een behoorlijke vertraging.

Ondanks het feit dat Yeovil geen grote plaats is, had het toch twee stations. Waarschijnlijk was de Hill tussen deze stations te hoog voor ons dieseltreintje en was het voor de British Railways te duur en onrendabel om daar een tunneltje te maken.

Geen nood. Op Yeovil Pen' Mill alles uit de trein en in de gereedstaande bus naar Yeovil Junction. Doordat we zo laat vertrokken waren en zelfs nog wat vertraging hadden begon het al te schemeren, toen we op het laatste stationnetje aankwamen. We hadden even, tijd voor onze volgende; verbinding binnen kwam rollen en toen viel het ons eigenlijk pas op hoe antiek die kleine stationnetjes nog zijn. Vooral de ouderwetse gaslantaarns welke net ontstoken werden zetten de hele zaak bijna 40 jaar terug.

Van hieruit gingen we per sneltrein naar Exeter waar we weer ruim een half uur moesten wachten op onze verlate trein naar Plymouth. Uiteindelijk arriveerden we met die laatste trein + 20 minuten te laat in Plymouth. Bij de uitgang van het station werden we opgevangen door de chauffeur van de Royal Navy bus en zo hobbelden we, nadat we Plymouth verlaten hadden naar HMS Cambridge.



Na ons gemeld te hebben bij de onder officier van de wacht werden onze slaappleatsen aangewezen. Na informatie bleek dat er bij de Royal Navy geen overal meer wordt gehouden, maar dat geacht wordt dat iedereen 's' ochtends om half negen op zijn werk in de klas aanwezig is. Hoe die Engelsen het versieren of dat ze allemaal één wekker hebben heb ik niet gevraagd, maar zo te zien als buitenstaander scheen het allemaal behoorlijk te kloppen.

Na ons bij de instructeur gemeld te hebben, begonnen we gelijk met de lessen, welke voornamelijk bestonden uit exercitie. Snelladen en

munitie, heen en weer sjouwen (berg op berg af) voor aangekondigde en uitgestelde of afgelaste oefeningen.

Het viel onze boys wel tegen dat de Engelsen hier- voor nog geen wagentje hadden kunnen versieren. Gelukkig ging 't na twee dagen heen en weer sjouwen op donderdag, wat beter, want van de 85 aangedragen granaten en hulzen behoefden we alleen de lege hulzen op te bergen. Vrijdagmorgen gooiden we als toetje" nog 12 lichtgranaten in de lucht en toen zal eigenlijk de cursus-week erop, al met al heb ik nu nog niets verteld over HMS Cambridge en de omgeving ervan allereerst dan maar het kamp zelf.

Het was mooi hoog gelegen en bood een prachtig uitzicht over de baai.

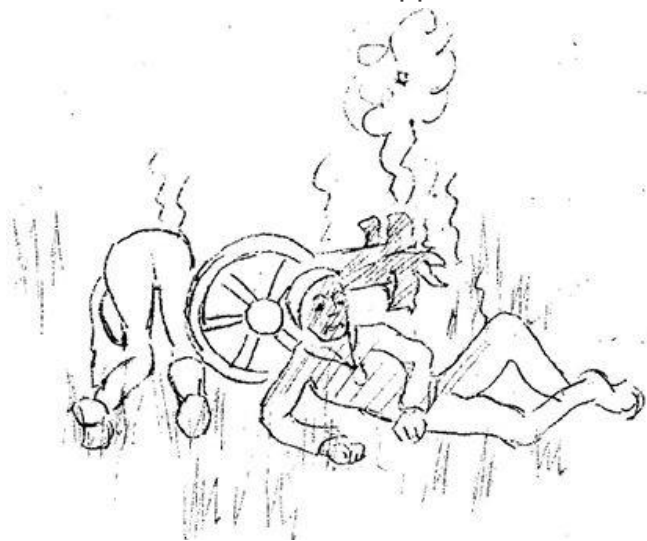
Het meubilair was grotendeels vernieuwd en aangepast. Hit in tegenstelling tot het z.g. "Zeefront" (schietterrein) waar alles er nogal oud uitzag. Voor ons stonden er wat oude 4.5 inch kanonnen om mee te oefenen maar ook het allernieuwste kanon van 4-5 inch (streng verboden toegang) met een schild van gewapend plastic. Verder nog wat oude getrouwen zoals een omgebouwde 11.9 cm. van onze vorige jagers en fregatten, 20 mm. oerlikons en 40 mm. Bofors.

Het kamp bleek, ondanks dat er een onderofficier van de wacht is, een open kamp te zijn. Men kan op diverse plaatsen in en uitlopen en zich naar andere plaatsen begeven.

De twee dichtstbijzijnde dorpjes waren Wembury aan de ene kant en Haybrook aan de andere. Als je bij het laatste dorpje doorliep kwam je uit bij Plymouth Breakwater. Het is de invaarroute voor schepen naar en van Plymouth. De hele kust is hier bijzonder mooi en voor mensen die niet opzien tegen een wandelingetje.

Teruggekeerd in het kamp kon dan de keel gesmeerd worden in een mooie, van alle gemakken voorziene, kantine of verblijf, welke zowel voor onderofficieren als manschappen. Deze verblijven lagen boven de tegen elkaar liggende eetzaal van onderofficieren en manschappen.

Bijzonder praktisch aangelegd, want boven kon worden volstaan met één bar welke aan beide zijden doorliep en beneden met één uitgifte balie voor de diverse maaltijden. Hieraan vast gebouwd was het kombuis, zodat alles gemakkelijk bij de hand was. Al met al een kamp waar we nog wel wat hadden willen blijven. Maar op vrijdagmiddag moesten we de route in omgekeerde volgorde weer maken. Op de terugreis liep alles zo voorspoedig, dat we dachten dat Cambridge zich vergist had en dat we 2 uur eerder in Portland zouden zijn. Toen we wéér in Ieovil Pen Mill stonden dachten we daar anders over. Het bleek dat we bijna 2 uur op een aansluiting moesten wachten en dat op een perronnetje dat zelfs geen wachtkamer had.



We besloten even het stadje in te gaan en een kwartier voor de trein vertrok weer op het perron te zijn. Zodoende hadden we even tijd om een drankje te nuttigen, inkopen te doen of zomaar wat rond te lopen. Iedereen was mooi op tijd terug en we begonnen aan het laatste stuk waar we in Weymouth een nogal driftige conducteur ontmoeten die ons onze kaartjes niet wilde terug geven. We moesten zelfs mee naar het loket van zijn baas. We zeiden dat we de kaartjes nodig hadden voor onze declaratie en dat hij ze dan maar ongeldig moest maken want de kaartjes waren drie maanden geldig. Niets hielp zodat we ze uiteindelijk toch maar afstonden en in de Royal Navy bus naar Portland stapten. Dit was het einde van onze reis naar HMS Cambridge. Aan boord werden we weer geconfronteerd met POST.

En nu ik dit schrijf zijn wij alweer bijna een week verder en zijn we het meeste al weer kwijt. Al met al geloof ik te mogen zeggen dat het een geslaagde week en een leuke belevenis was.

Arie Dubbeldam.

DE WETENSCHAPPELIJKE EXPEDITIE NAAR HET STERRENGEBERGTE IN NEDERLANDS NIEUW-GUINEA

Traditiegetrouw bleek de Koninklijke marine bereid om haar medewerking te verlenen aan een groot opgezet wetenschappelijk onderzoek van het Centrale Bergland van Nederlands Nieuw-Guinea. Personeel en materieel werden op ruime schaal beschikbaar gesteld, terwijl gedurende de jaren van voorbereiding die deze onderneming kostte, vele malen op verschillende wijze assistentie aan de expeditie-stichting werd verleend.

Het doel van de expeditie was het wetenschappelijk onderzoek in de ruimste zin van het woord van het Nederlandse deel van het Sterrengebirge.

Dit gebirge, dat een oppervlakte van rond 2200 km² heeft, ligt op het breedste gedeelte van Nieuw-Guinea, ongeveer even ver verwijderd van Hollandia (Noordkust) als van Merauke (Zuidkust).

Behalve de tien wetenschappelijke deelnemers en hun tien assistenten, werd aan de expeditie deelgenomen door een detachement mariniers ter sterkte van twintig man, een detachement van de mobiele politie, eveneens ter sterkte van twintig man, een technische staf (w.o. 3 helikoptervliegers, 2 mecano's, een arts, een bestuursambtenaar, enige technische assistenten en twee motorbootbemanningen) en inheemse hulpkrachten, die als drager fungeerden: in totaal ongeveer 200 man.

Het marinedetachement verzorgde de opvoer en was belast met de veiligheid van de onderneming.

De algemene leider, tevens wetenschappelijke leider, was Dr. L. D. Brongersma, terwijl Kapitein Luitenant ter zee Vlieger G. F. Venema als technisch leider optrad en tijdens de expeditie tevens het bevel over het marinepersoneel voerde.

Na een periode van tegenslag, veroorzaakt door ziekte van het helikopterpersoneel en technische moeilijkheden met de vliegtuigen werden in de periode van begin juni tot eind september in snel tempo spectaculaire successen geboekt, waarbij het marinedetachement in samenwerking met de helikopterbemanningen in korte tijd de bivaks verzorgde en landingsplaatsen inrichtte.

In totaal werden — over een afstand van ca 250 kilometer 47 landingsplaatsen ingericht en 10 bivaks bezet in samenwerking met de mobiele politie. Er werd 72000 kilogram voeding gedistribueerd en 15000 kilogram aan wetenschappelijke uitrusting opgevoerd.



De expeditie heeft de top van de Julianaberg bereikt. Van links naar rechts: cineast P. ter Laag, Ir. A. Escher, de heer Th. Verstappen, Ltz. II o.c. arts M. Tissing, Sgt. der marn. J. A. de Wijn.

Voor de aanvoer van voorraden naar de bivaks en het transport van de deelnemers volbrachten de helikopters 697 vluchten.

Twee mariniers onderhielden de radiotelegrafieverbindingen op het basiskamp aan de Ok Sibil en het hoofdbivak te Katern, waarmede de overige bivaks radiotelefonisch in verbinding stonden. Alle

verbindingen werden tot stand gebracht met gemakkelijk te transporteren radiozenders, de zogenaamde TBX-installaties.

De instandhouding van de Digoelroute

Voor de duur van de expeditie was het noodzakelijk dat de route van Tanah Merah langs de Digoel en de Oostdigoel tot aan de vallei van de Ok Sibil bruikbaar bleef voor patrouilles en helikopters. Hiertoe was een bezetting aanwezig te Kawakit in het Kloofbivak (zogenoemd omdat het bivak aan de ingang van de zuidelijkste Digoel-kloof was gelegen) en te Katern. De eerstgenoemde bivaks werden geheel beheerd door mariniers, terwijl in Katern eveneens een politiedetachement was geplaatst. De lengte van deze route, welke door zwaar en ontoegankelijk terrein was geprojecteerd, bedroeg 180 km. Voor de aanvang van de expeditie werd in verband met zowel de vijandige houding van de bevolking, als met de onherbergzaamheid van het gebied, door sommigen betwijfeld of het inrichten en instandhouden van de bivaks mogelijk zou zijn. De bivakbezettingen hebben het dan ook niet gemakkelijk gehad, doch bleken geheel tegen de problemen te zijn opgewassen. In het bijzonder de bezetting van Kloof kamp heeft het zwaar te verduren gehad. Het leven daar was zeer geïsoleerd en eentonig en bijzonder ongeriefelijk wegens de myriaden insecten, die het verblijf in de verstikkende tropische hitte tot een hel maakten. De omgang met de voorheen zo vijandige Wam-bons bleek mee te vallen. Op het traject van Kloofkamp naar Katern, ongeveer 7 dagen lopen, boden zij zelfs hun diensten als drager en gids aan. Om zich een mars van een week naar Kawakit te besparen, besloot de laatste bezetting per vlot de rivier af te zakken, een onderneming die inderdaad snel verliep, doch waarbij het vlot tweemaal omsloeg voordat men Kawakit bereikte. Hierbij ging enige uitrusting verloren.

De instandhouding van de Antaresroute

Het vijftien kilometer lange traject van het basiskamp aan de Ok Sibil tot de Antaresgroep werd van eind juli tot begin augustus door mariniers en politie bezet gehouden. De bivaks 36, 39a en 40 hadden allen een bezetting van 2 man, terwijl op 36 en 39a een zend/ontvanginstallatie werd geplaatst. Sommige leden van deze bezetting namen deel aan het wetenschappelijk onderzoek als assistent van de betrokken onderzoeker. De bezetting van bivak 40 trad bijzonder efficiënt op, toen aldaar, op een hoogte van 2300 meter, in het in opbouw zijnde bivak 41 één der helikopters verongelukte. Prompt ontving de leiding, enkele dagen na het ongeval, een keurig uitgewerkt verslag, met foto's en schetstekeningen, wat het officiële onderzoek zeer vergemakkelijkte.

Op 18 juli leverde sergeant der mariniers De Wijn een grootse prestatie, door het traject van bivak 39 naar Sibil in twintig uur te voet af te leggen. Voor dit traject stond normaal drie dagen lopen op het opvoerschema vermeld.

Op 10 augustus was de Antaresroute geëvacueerd en arriveerde de laatste marinier met de laatste politiemann en een dozijn dragers op het basiskamp.

De instandhouding van de Julianaroute

Met het vertrek van de geoloog Verstappen, de sergeant der mariniers De Wijn en twintig dragers naar Denmatta, een vlek aan de bovenloop van de Ok Tsjop (bronrivier van de Oostdigoel), werd de Juliana-exploratie ingeluid. Gebruikmakend van de ervaringen, welke waren opgedaan tijdens de Antaresexploratie, alwaar de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de verschillende deelnemers nogal eens door elkaar waren gelopen, werd besloten de gehele bevoorrading en opvoer op de schouders van het mariniersdetachement te leggen. Dit is een gelukkige beslissing gebleken, want deze zware onderneming verliep stipt volgens de plannen. Tot aan het Julianabivak (nabij Denmatta) geschiedde de opvoer per helikopter, waarmee een afstand van 3 dagmarsen (ruim 20 km) werd overbrugd. In het Julianabivak werden de voorraden opgeslagen, welke bestemd waren voor de klimploeg, die de Julianatop, 25 km verderop moest trachten te

bereiken. Door een zorgvuldig opgezet pendelsysteem met dragers, waarbij tweemaal twintig man werden ingeschakeld en iedere groep onder bevel stond van een marinier, gelukte het deze kwetsbare opvoer in stand te houden. Het hoogste bivak lag bij een meer aan de voet van de eigenlijke top, op 3300 meter hoogte. Daarna was er nog slechts het klimbivak op 4000 meter en de top die op 4560 meter onder ijs en sneeuw verborgen was. De hele operatie duurde 51 dagen.



De groep die de top bereikte bestond uit de geologen Verstappen en Escher, de luitenant ter zee-arts der tweede klasse Tissing, de sergeant der mariniers De Wijn en de cineast Terlaag. (zie foto).

Paul van Geldere



Paul van Geldere was een jongetje van 8 jaar toen de Japanse krijgsmacht Nederlands-Indië binnenviel en bezette. Hij heeft hieraan heldere herinneringen, omdat hij in die tijd met zijn familie in Malang op Java woonde. Hij heeft zijn ervaringen voor de Stichting Oorlogsverhalen opgeschreven.



Paul (foto boven uit 1956) schrijft: "Ik ben op 10 maart 1934 geboren in Malang op Oost-Java. Ik ben een kind van een KNIL militair. Ons gezin bestond uit vader, moeder en mijn broer. In mijn eerste levensjaar werd mijn vader overgeplaatst naar Tjimahi (bij Bandoeng) en daar ging ik naar de Lagere School. Je ging naar school van 's morgens 7 uur tot 's

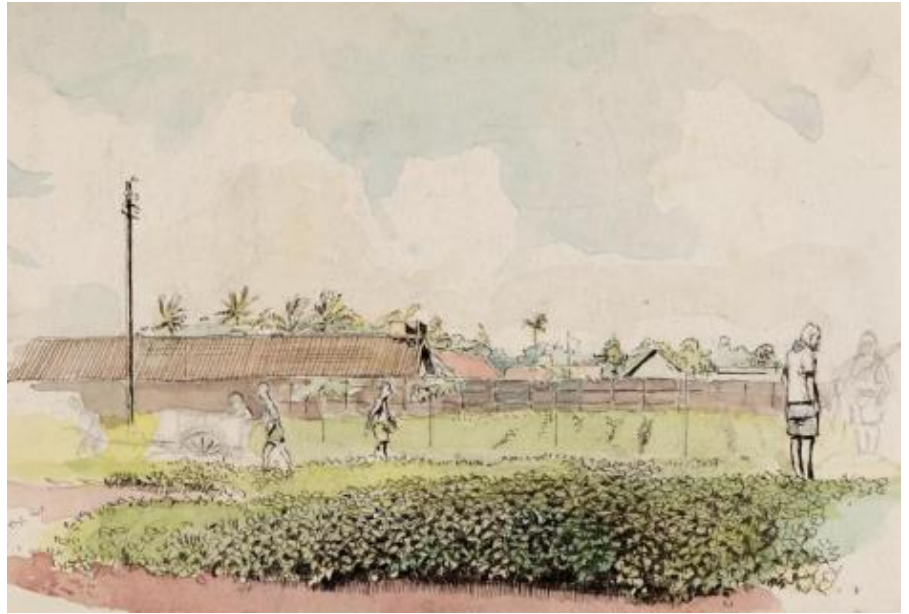
middags 1 uur. Dan moest je- zoals gebruikelijk in de tropen op het heetst van de dag- verplicht rusten. Maar dat deed ik niet. Ik ging naar buiten, want ik was gewend aan de hitte. Ons huis stond net voor de ingang van een kampong. Met de kampongjongens speelde ik dan onder andere verstoppertje in het maisveld".

Oorlog

"Op 8 maart 1942 brak de Tweede Wereldoorlog in Indië uit met de Japanse bezetting. Twee dagen later werd ik 8 jaar. Mijn vader werd door de Japanners krijgsgevangene gemaakt en op transport gesteld naar Singapore. Uiteindelijk moest hij dwangarbeid verrichten bij de bouw van de beruchte Birma spoorweg in Siam (het latere Thailand). Voor mij had de Japanse bezetting ook grote gevolgen: ik mocht geen onderwijs meer volgen en het spelen met de kampong-jongens was ook voorbij".

Baros Kamp

"Om de huizen in onze straat en een paar andere straten werd een omheining gemaakt. Die bestond uit prikkeldraad en een schutting van 'bilik', dat is gevlochten bamboe. Het werd zo een kamp voor de blanken, die er woonden. Het kreeg de naam Baros-kamp (zie tekening rechts). Achter de omheining was een ruimte van zo'n 3 meter, waar de bewakers patrouilleerden. Dat waren voornamelijk 'haiho's' (Indonesische bewakers, vaak nog in opleiding) Er was een voor- en achter poort, die bewaakt werd door Japanse militairen".



Buigen, buigen



"Het eerste wat wij in dit kamp leerden was buigen, buigen en nog eens buigen voor de Japanners en haiho's. Alle nog aanwezige radio's in het kamp, moesten worden ingeleverd bij een bedrijf op de Alun Alun (een open veld vergelijkbaar met een dorpsplein)".

Kamp Tjihapit in Bandoeng

"Na verloop van tijd werden de mensen uit het omheinde Baros-kamp bij elkaar gedreven, dus ook mijn moeder, broer en ik, om verplaats te worden.

We mochten één koffer meenemen, die door mijn moeder werd meegesleept. Wij werden per trein vervoerd naar Bandung. Het was door de brandende zon snikheet in de trein, en er was geen drinken.

In Bandung kwamen we terecht in het kamp Tjihapit. We moesten slapen op een 'tiker', een matje van gevlochten bamboe. Er waren geen bedden.

Mijn moeder werd als blokhoofd aangewezen en werd verantwoordelijk gesteld voor de in dit blok verblijvende mensen".

Smokkelen voor eten

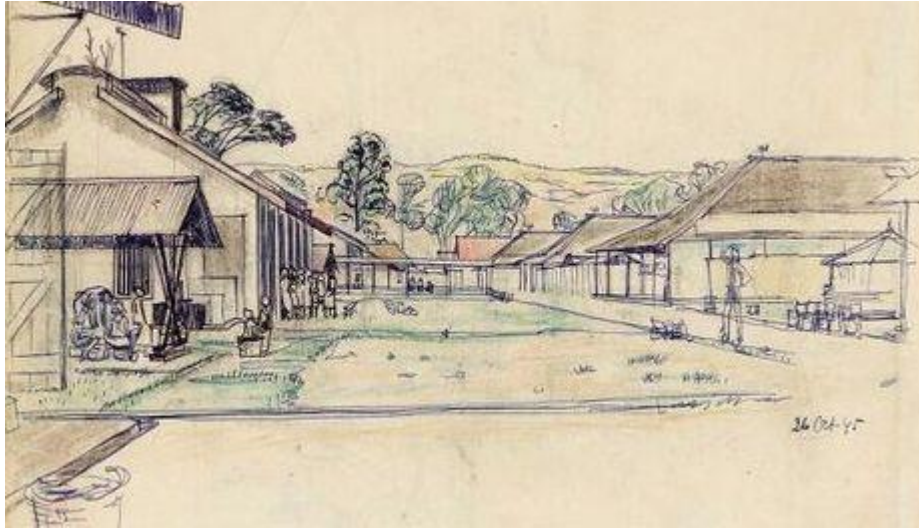
"Om aan eten te komen werd er (zie foto rechts) door de omheining van het kamp heen gesmokkeld (tawarren) met de buiten het kamp wonende Indonesische bevolking. Op een dag zijn er een aantal kampbewoners betrappt bij het smokkelen.



Als straf moest ons hele blok aantreden, waarvan mijn moeder blokhoofd was. Ze werd, terwijl wij allemaal moesten kijken, door de Japanse bewakers in elkaar geslagen door met een houten lat op haar hoofd te beuken. Dit vergeef ik de Jap nooit. Ik was net 9 jaar geworden..."

Op transport naar Semarang

"Na een paar maanden moesten wij weg naar een ander kamp. Maar omdat mijn broer inmiddels 10 jaar was inmiddels moest hij alleen achterblijven in Tjihapit, in het jongenskamp.



Mijn moeder en ik werden per trein op transport gesteld naar Semarang, waar wij in kamp Lampersari terecht kwamen. Ik kan mij nog heel goed herinneren, dat mijn moeder en ik daar in de rij stonden voor de gaarkeuken toen ik een vrouw zag neervallen. Ik schrok en wilde haar helpen. Maar mijn moeder zei tegen me: "Laat maar. Zij is al overleden"..."

Mannenkamp Ambarawa

"Toen ik tien jaar werd op 10

maart 1944, werd ik gescheiden van mijn moeder.

Ik moest naar het mannenkamp van Ambarawa

(tekening rechts). Kleding had ik nauwelijks: alleen nog een hemd en een 'tjawat' (Japanse lendedoek) als onderbroek. Het eten bestond dagelijks uit een beetje 'kandji' (stijfselpap). En heel soms kregen we een hapje 'ikan kring' (gedroogde vis). Dus we hadden altijd honger. En als wij een kikker konden vangen werd deze met een paar stenen dood gemaakt en op een vuurtje gekookt of geroosterd en opgegeten".

Patjollen

"Ik moest in de hitte op het land werken met de patjol (haakse schep met steel).

Wij moesten een paar keer per dag aantreden en op appèl komen en soms lang in de zon staan bij het aftellen. Iedereen had een nummer. Ik was nummer 19 van de eerste rij. Daarom kon ik tot en met 19 in het Japans tellen, want de nummers werden in het Japans afgeroepen. Ik heb als jongetje ruim een jaar in het mannenkamp Ambawara opgesloten gezeten".

Pamfletten

"Op een dag, het was 15 augustus 1945, vlogen er ineens een paar B 45 bommenwerpers (vliegende forten genoemd) laag over het kamp. Er werden pamfletten afgegooid. Daarop stond te lezen dat de Tweede Wereldoorlog over was. We konden niet meteen het kamp uit. Maar de Jappen waren ineens wel vriendelijk naar ons. Ik kon mijn moeder weer



opzoeken en samen konden we al gauw op weg naar Bandoeng. Mijn broer bleef achter, omdat hij met een buikziekte in het ziekenhuis lag".

Terug in Bandoeng

"Wij bleven in Bandoeng, waar mijn moeder net als iereen weer naar de pasar (markt) ging. Maar al gauw werd gezegd er geen vlees meer te kopen. Want een Amerikaanse arts zou hebben geconstateerd dat er ook mensenvlees verkocht zou worden.



Daarmee zijn we aangeland in het begin van de Bersiap-periode, najaar en eind 1945. Alle mensen met een lichte huidskleur moesten uitkijken om niet gekidnapt en daarna vermoord te worden door de pemoeda's (opstandelingen). Wij moesten nu beschermd worden door nog aanwezige Japanse militairen, die zich overgegeven hadden, en inmiddels ook door in Soerabaja gelande Britse militairen".

Naar Holland

"Begin 1946 is het ons gelukt om naar Batavia te gaan en vervolgens per schip naar Holland af te reizen.

Op 17 juni 1946 kwamen wij met het stoomschip Tegelberg (foto rechts) aan in Nederland. Het land was koud, maar de Hollanders waren nog kouder. Daar werden wij herenigd met mijn vader die ook naar Nederland had weten te komen en in Utrecht bij een zuster van mijn moeder onderdak had gekregen. Dat was een complete verrassing, want toen we na de Japanse capitulatie nog in Indië waren, hadden wij van het Rode Kruis een brief gekregen als zou mijn overleden zijn in Birma. Gelukkig bleek dat een vergissing!"

Buitenbeentje

"Ik was inmiddels 12 jaar en moest naar klas 3 van de Lagere School, omdat ik al die jaren in de Jappenkampen niet naar school had gekund. Ik was er een buitenbeentje en werd, omdat ik uit Indië kwam, uitgescholden voor Chinees en Pinda. Dat nam ik



niet en begon er gelijk op te timmeren. Toen ik bij de hoofdonderwijzer op het matje moest komen, ging ik meteen in de houding staan zoals dat er door de Jap bij mij was ingestampt. De onderwijzer vertelde mij, dat je hier op school andere kinderen niet mocht slaan.... Na de Lagere School, die ik niet helemaal heb afgerond, ging ik naar de Ambachtschool".

Bij de marine

"Op mijn 17e jaar heb ik mij voor de Koninklijke Marine aangemeld. En hier werd eigenlijk mijn leven gevormd. Bij de Marine zaten heel veel Indische jongens, die net als ik in de kampen hadden gezeten. Wij begrepen elkaar! En ik hoopte dat er nooit meer een wereldoorlog zal uitbreken..."

Nieuw-Guinea

In zijn marine-jaren heeft Paul (*foto rechts*) onder andere gediend in Nederlands Nieuw-Guinea, waar hij in de vijftiger en zestiger jaren van de vorige eeuw werd ingezet om Nieuw-Guinea te verdedigen tegen invasies van het Indonesische leger, dat Nieuw-Guinea wilde veroveren en toevoegen aan de Indonesische Republiek.

Bij deze strijd zijn tussen 1950 en 1962 aan Nederlandse kant ongeveer 30.000 Nederlandse militairen betrokken geweest. Van hen kwamen er 100 om het leven, en raakten naar schatting 300 militairen gewond. Paul bleef ongedeerd.

Onder druk van de Verenigde Staten van Amerika en de VN

(Verenigde Naties)

heeft Nederland op 1 oktober 1962 het gezag over Nieuw-Guinea overgedragen aan de VN, die het gebied tijdelijk zou besturen. Op 1 mei 1963 werd het gebied onder het gezag van Indonesië gebracht, dat het land in 1969 na een omstreden-referendum inlijfde als provincie van de Republiek Indonesië.



Paul van Geldere is nu 88 jaar.

Hij verblijft in een zorginstelling, waar hij zijn vrouw, die aan Alzheimer leed, is verloren.

Bron: P van Gelderen en de Stichting Oorlogsverhalen



IETS OVER DEN RADIODIENST BIJ HET BURGERLUCHTVERKEER.

Een drukke verkeersdienst als het tegenwoordige luchtverkeer eischt een in alle opzichten perfecten communicatiedienst. Het vliegwezen zelf vordert voorts een uitstekenden weerberichtendienst. Het is dus vanzelfsprekend dat de organisatie van den radiodienst ten behoeve van het luchtverkeer gelijken tred heeft gehouden met de ontwikkeling der burgerluchtlijnen.

Men heeft den communicatiedienst van het luchtverkeer gescheiden in een drietal onderdeelen, die elk voor zich een belangrijk deel van de correspondentie voor hun rekening krijgen.

Deze drie onderdeelen zijn:

1°. De weerberichtendienst;

2°. De diensttelegrammen, daaronder te verstaan alle berichten betreffende de aankomst en het vertrek der vliegtuigen, aangaande de passagiers en lading, eventueele tusschenlandingen, enz.;

3°. Het radioverkeer met de vliegtuigen zelf.

Sinds korten tijd is de organisatie ook in Nederland, die tot nu toe voor een deel ecnigszins provisorisch mocht heeten, voltooid, nu de nieuwe radio-installaties op het vliegveld Waalhaven bij Rotterdam in bedrijf zijn gesteld.

Het Hollandsche systeem doet sterk denken aan het in Engeland gevolgde. Het Fransche systeem sluit er zich vrij dicht bij aan, terwijl er wat betreft Duitsland en Denemarken nog min of meer groote afwijkingen voorkomen. Het Engelsche en Hollandsche systeem waarborgt wel een maximum rendement, terwijl de storing door het, waar eenigszins mogelijk, gebruik maken van landlijnen tot een minimum wordt beperkt.

De weerberichten-dienst heeft ten doel de op verschillende waarnemingsplaatsen verkregen gegevens, die voor de luchtvaart van belang zijn, in een verzamel-communiqué uit te zenden, op vastgestelde uren, in verband met de vertrekuren der vliegtuigen. Hier te lande worden de waarnemingen van de stations Schiphol, Waalhaven, Helder, Vlissingen en eenige andere naar Soesterberg geseind, die ze over de lijn doorgeeft aan de Bilt. Binnen zeer korten tijd is het zend-ontvangststation van het K.X.M.I. gereed. Dan kunnen eenige stations hunne gegevens rechtstreeks per radio aan de Bilt seinen, terwijl de waarnemingen van Schiphol, Waalhaven, Soesterberg e.d. per eigen lijntelegraaf worden overgeseind. Is het verzamelbericht opgemaakt, dan geeft thans Soesterberg, binnen af zienbaren tijd de Bilt zelf, dit op een golflengte van 1680 meter in een internationale code, in den regel 5 minuten na ieder vol uur. De andere landen geven hun weerberichten op dezelfde golf op aansluitende tijden. Op deze wijze is men dus in staat voortdurend de weersomstandigheden op de verschillende luchtroutes na te gaan. Op het vliegveld Waalhaven wordt, althans nu, niet op de 1680 meter geluisterd. Dit doet Schiphol, die de gegevens per eigen lijn-telegraaf aan Rotterdam geeft. Via deze zelfde lijn-telegraaf ontvangt Rotterdam van Schiphol alle dienst- telegrammen, d.w.z. die over vertrek en aankomst van vliegtuigen enz. Van Rotterdam uit worden nu alle voor het buitenland bestemde telegrammen uitgeseind en alle meldingen van het buitenland ontvangen. Dit verkeer vindt plaats op een golf van 1400 meter. De dienst op deze 1400 meter is zeer druk, maar hij verloopt uiterst regelmatig. Behalve dit verkeer wordt te Rotterdam afgewikkeld het verkeer met de vliegtuigen zelf. Op de verkeersvliegtuigen is meestal slechts één bestuurder hiervoor beschikbaar. Het spreekt vanzelf dat daarom alleen radiotelefonie in aanmerking komt.

In 1926 wordt het meevoeren van radio-installaties voor vliegtuigen die passagiers vervoeren en over zee vliegen, althans door de landen, die tot de Luchtvaart-Conventie zijn toegetreden, verplicht. Is het aantal passagiers tien of meer, dan moeten zij zelfs een afzonderlijken radio-telegrafist aan boord hebben. Dit laatste komt thans bij een aantal Fransche vliegtuigen reeds voor.

Op het oogenblik zijn de meeste Engelsche verkeers-vliegtuigen, meerdere Fransche en enkele Belgische en Nederlandsche uitgerust met radio- telefonie. Voor dit verkeer is de 900 meter golf aangewezen. De meeste vliegkampen die met radio-telefoniezenders voor het burgerluchtverkeer zijn uitgerust, hebben voor de ontvangst van de vliegtuigtelefonie een peilinstallatie; vooral in Engeland wordt bij mist en heigheid een druk gebruik gemaakt van de mogelijkheid om per D.T. de positie van de vliegtuigen vast te leggen.

De inrichting van een peilstation vordert een gescheiden opstelling van zender en ontvanger; de installatie moet dan zoo worden uitgevoerd dat de zendinstallatie voor zoover noodig vanuit de ontvangruimte kan worden bediend.

Te Rotterdam heeft men nu thans, ressorteerende onder het Bureau Luchtvaart van het Departement van Waterstaat, een radiostation ingericht dat geheel berekend is op radio-verkeer,

1°. voor de diensttelegrammen,

2°. voor de radio-telefonie en den peildienst met vliegtuigen.

Tot het gebouwcomplex aan de Noordzijde van het vliegveld behoort een radiogebouw, waar zijn opgesteld twee complete zendinstallaties. Zij werken op twee afzonderlijke luchtnetten, die respectievelijk zijn opgehangen tusschen twee 30 meter hoge masten en tusschen een der masten en een op het terrein aanwezigen fabrieksschoorsteen. Voorts bevindt zich in het zendgebouw een ontvanger voor het geval de bediening op afstand mocht uitvallen, benevens een lijn-telegraaf toestel van de lijn Schiphol.

Van de twee zendinstallaties is degene, die op 1400 meter werkt, geleverd door de Mij.

Telefunken. Voor dit toestel zijn in de machinekamer twee geheel gelijke machine-aggregaten opgesteld. Van dezen zender zijn de contacten van den sleutel en die van de zend-ontvangrelais doorverbonden op een kabel die naar het straks te beschrijven ontvangstation loopt. Het toestel kan eventueel gebruikt worden voor telefonie. Zoo noodig kan de chef van het vliegveld vanuit zijn kamer over een apart telefoontoestel den zender bespreken.

De tweede zender die korten tijd geleden door de N. S. F. werd geleverd dient uitsluitend voor het verkeer op 900 meter en wordt derhalve meestal gebruikt voor telefonie. Zoo noodig kan er ook mee worden getelegrafeerd, ongedempt zoowel als met toon. Dit apparaat, dat geheel ingericht is voor bediening op afstand, bevindt zich grootendeels in een kast van traliewerk. De onderdeden van den zender buiten deze kast voeren geen hoogspanning. Zoodra de deur van de kast wordt geopend, worden tegelijk de onderdeden in de kast spanningloos. De zender kan bediend worden ter plaatse, doch ook via een meerpoligen kabel vanuit het ontvangstation. In tegenstelling met de inrichting bij het Telefunkenstation, kan de motor van dezen zender vanuit het ontvangstation worden aangezet en gestopt.

De energie van beide zenders loopt weinig uiteen. Zij leveren beide bijna 1 kw. in de antenne. Op ongeveer 400 meter afstand van de antennemasten van den zender staat het ontvanggebouw. Aan een 20 meter hoge mast is een normale Bellini-Tosi-antenne opgehangen, terwijl op kleine hoogte een enkeldraadsantenne is uitgehaald. In de zeer ruime ontvangkamer zijn drie telegrafisten werkzaam. Bij de eerste zitplaats staat een tikkertoestel met relais en seinsleutel voor de lijnverbinding met Schiphol en de Bilt. Alle diensttelegrammen van Schiphol en bestemd voor het buitenland worden hier ontvangen. Naast dezen beambte bevindt zich de telegrafist die de 1400 meter bedient. Hij heeft voor zich een ontvangtoestel met versterker, dat blijvend is afgestemd op de 1400 meter en is aangesloten op de enkeldraadsantenne, benevens den seinsleutel, tevens zend- ontvangschakelaar van den 1400-meter-zender. Vanaf deze plaats geschiedt dus alle correspondentie betreffende het luchtverkeer met het buitenland, hoofdzakelijk met het Air Ministry, Brussel, Ostende, Parijs, Hannover en Hamburg. Om eventueel te kunnen invallen heeft deze telegrafist ook een seinsleutel voor de verbinding met Schiphol onder zijn onmiddellijk bereik. Een plaats verder aan de tafel dient voor de behandeling van de toestellen van het verkeer met de vliegtuigen. Als ontvanger dient een Marconi-richtingzoeker type 12, aangesloten op de Bellini-Tosi-antenne. Op dit toestel wordt steeds geluisterd, of er soms vliegtuigen het station roepen. Om een geregeld peilverkeer als in Engeland mogelijk te maken, zal er nog een en ander aan de toestellen moeten worden verbeterd. Men is reeds zoover gevorderd, dat het werken van den zender op 1400 meter op slechts 400 meter afstand nagenoeg geen storing veroorzaakt. Moeilijker zal het zijn de vrij sterke inductie weg te werken, veroorzaakt door het telegrafeeren op de landlijn. Natuurlijk is het steeds mogelijk het seinen op de lijn even te stoppen indien het voor het peilen al te hinderlijk is. Ernstiger is de storing die wordt veroorzaakt door het zwaar gedempte station Scheveningen. Met dat al, is de gewone ontvangst van de

vliegtuigen bevredigend. Voor de bediening van den zender heeft de beambte een klein schakelbordje met een aantal wipschakelaars voor zich, waardoor het hem mogelijk is

- 1°. den motor te laten aanloopen;
- 2°. den zender in te schakelen voor telefonie, ongedempt of met toon;
- 3°. den zender te schakelen van zenden op ontvangen en omgekeerd;
- 4°. zijn eigen telefoon en microfoon (die normaal zijn aangesloten respectievelijk op den peilontvanger en op een versterker, die de versterkte microfoon- stroompjes op zijn beurt over den kabel toevoert aan de modulators van den zender) om te schakelen op de lijntelefoon. Door deze inrichting kan door een handbeweging de telegrafist in gesprek komen met verschillende personen van het vliegveld, zelfs met eiken aangeslotene in de stad;
- 5°. de aangeslotene kan de lijn in de plaats stellen van zijn telefoon en microfoon. Op deze wijze zou vanuit de stad naar een vliegtuig kunnen worden getelefoneerd ! De ontwikkeling van de radiotelefonie met vliegtuigen is echter nog niet zoover, dat dit binnen afzienbaren tijd mogelijk zal zijn.

Het telefoneren met vliegtuigen vergt namelijk zeer veel routine van het bedienend personeel en de storing die veelal wordt ondervonden. maakt het voeren van geregelde gesprekken niet wel mogelijk. Voorts bevinden zich nabij den telegrafist voor het 900- meter verkeer nog een aantal bedieningsknoppen en andere inrichtingen, verband houdende met bepaalde schakelingen van den zender en het peiltoestel.

Ook deze beambte heeft een sleutel voor de lijntelegraaf onder zijn direct bereik. Behalve bovengenoemde installaties beschikt het ontvangstation over een telefoonaansluiting op de lijn: binnenkort is er voorts een eigen lijntelefoon naar het zendstation, terwijl van het ontvangstation naar den stationschef van de K. L. M. een z.g. Teletype verbinding te werk zal worden gesteld. De apparaten voor deze verbinding, die ten doel heeft de binnenkomende telegrammen gedrukt voor den stationschef te doen verschijnen, zijn reeds aanwezig. Omgekeerd kan de stationschef de telegrammen, die hij wenscht te verzenden, op zijn bureau op de machine schrijven, waarop ze dan onmiddellijk op het ontvangstation gedrukt worden.

Door het in bedrijf stellen van de hierboven opgesomde inrichtingen, is de radio-dienst bij het burgerluchtverkeer hier te lande ongetwijfeld uitmuntend en op de meest moderne wijze uitgerust; ook voor de beste organisaties in het buitenland behoeft hij niet onder te doen.

L. F. BOÜMAN, Luitenant ter zee 2e kl.

Bron: Marineboek 1924

Klein 'Navigatie-foutje'...

Tandjong Oeban, medio 1947.

In de jaren 1946 tot en met 1949 was de K.V.D. (kleine vaartuigendienst van de Koninklijke marine) uiterst actief met patrouilles in de Indonesische wateren tegen de intensieve wapen- en andere smokkel door allerlei subversieve elementen, om het maar eens voorzichtig uit te drukken. Deze K.V.D. opereerde met zeer kleine, uiterst wendbare scheepjes met een geringe diepgang, zodat ze vrijwel overal konden komen, indien nodig ver de rivieren op. Bovendien hadden deze motorscheepjes een relatief grote actie-radius, die ons in staat stelde het enorm grote gebied van de wateren rond de Indonesische Archipel onder redelijke controle te houden. De bemanning

bestond veelal uit jonge zeemiliciens, een kwartiermeester als chef d'equipage en een korporaal-machinist als HMK (Hoofd machinekamer). Er waren doorgaans slechts twee officieren aan boord, te weten de commandant en de jongste officier, de laatste met de nadruk op jong.

De navigatiemiddelen aan boord waren nogal beperkt; zo had de commandant uit dit verhaal wat dat betreft slechts de beschikking over een 'Overzeiler' (= grote-schaal-zeekaart) van de Indonesische Archipel (hij had bij wijze van spreken ook een 'Bos'-atlas kunnen gebruiken!) Door het veelvuldig gebruik van deze zeekaart, was de koers van en naar de wateren rond Singapore zo vaak uitgezet, dat van het minuscule eilandje, waarop de grote vuurtoren 'Raffles' stond, niet veel meer over bleef dan een gat in de kaart, zo vaak was de passerpunt op dit zeer kenbare navigatiepunt gezet! Het licht van dit belangrijke baken was dan ook tenminste 20 zeemijlen zichtbaar.

Tijdens deze patrouille had de commandant in zijn nachtorders onder meer bepaald, dat het eiland Raffles zou worden gepasseerd en route naar de wateren rond Malakka; voorts had hij de koerslijn voor de zoveelste maal in de kaart gezet, de jongste officier er met nadruk op gewezen, niet van de koerslijn af te wijken en de positie van het schip tenminste ieder halfuur te verifiëren. Daarna ging de 'Ouwe' (Sic, hij had zelf nauwelijks anderhalve streep op zijn mouw!) met een gerust gevoel 'plat', want hij had een vermoeiende patrouille- dag achter de rug. Ongeveer te middernacht werd de commandant met een schok wakker en dat klopte ook nauwkeurig: hij voelde een stevige schok door zijn schip heen gaan!! In minder dan geen tijd was hij op de brug; de ogen nog aan het donker wennend, nam hij niettemin een vreemd lichtschijsel rondom waar en vroeg terstond aan de jongste officier: 'Borst, waar is 'Raffles!?' Met een benepen uitdrukking op diens gezicht wees de jongste officier recht omhoog en... jawel hoor, daar was-ie!! In den vervolge werd dan ook de koerslijn naast het gat in de kaart verlegd, want je hebt nou eenmaal jongste officieren, die de orders wat al te letter uitvoeren!!

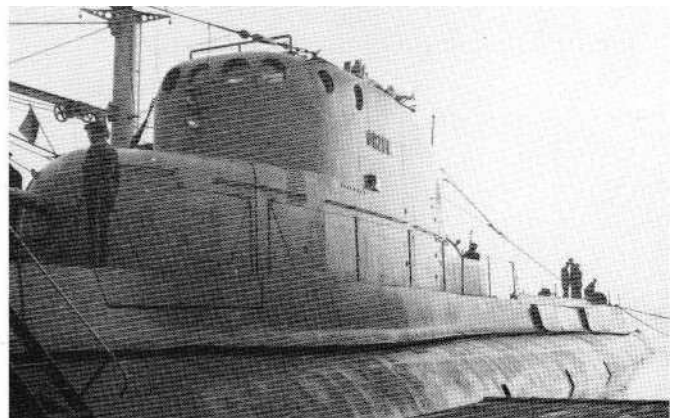
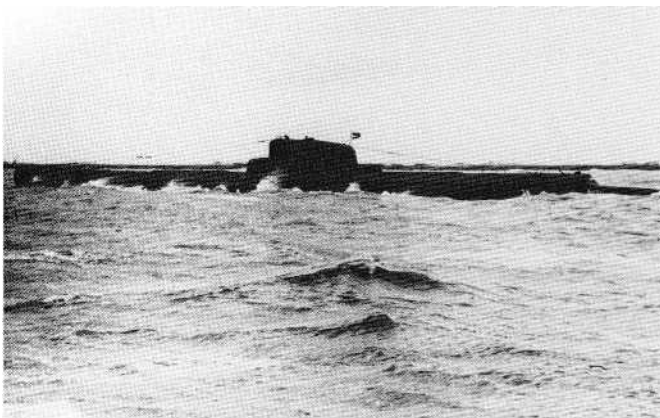
Verder was het die dag 'tjetten buiten boord', want om vlot te komen moest tóch op hoog water worden gewacht.

MARIN(E)ADE

Dick H. Wentholt - kapitein ter zee b.d.

illustraties: Gerard Wolf

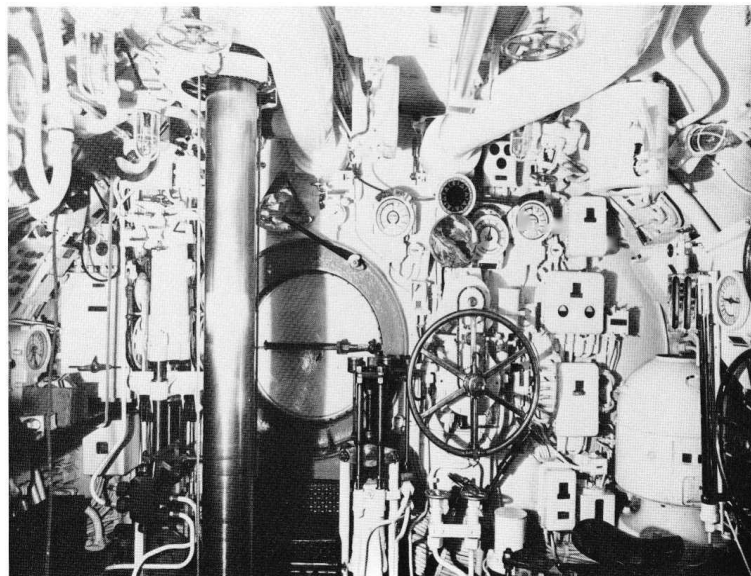
Een wel zéér lepe (Noorse) Onderzeeboot-commandant!



Boven: Noorse Ms. 'Orzel', onderzeeboot; klein meer zeer wendbaar.

Tijdens een der vele J.A.S.S.-courses (JASS - Joint Anti Submarinewarfare School) deden wij mee aan de bekende driedaagse oefening, waarbij oppervlakte-eenheden en vliegtuigen het moeten opnemen tegen aanvallende onderzeeboten. De betrokken onderzeeboten kregen daarbij de handicap van tot 50% geladen batterijen, die ze dus gedurende de nacht moesten zien op te laden. Bij de debriefing bleek vooral een Noorse onderzeeboot daarin zeer succesvol te zijn

geweest, want het laadschema dat hij toonde, liet gedurende elke nacht een piek van 100% zien, iets waar niemand van de andere boten aan kon tippen! Toen wij de betrokken commandant vroegen, hoe hij dat toch voor elkaar gekregen had, antwoordde hij in zijn beste Engels: Well, gentlemen, at 18.00 I proceeded to the lightvessel and at 19.00 I moored alongside the



Lightvessel, surfaced and started recharging my batteries. And I couldn't understand why the aircraft could not find me because I was illuminated twice every 30 seconds!' Wie lust er nog peultjes!??

De foto hiernaast laat het interieur van zo'n boot zien; als je geen insider bent, kun je die foto eigenlijk nét zo goed op zijn kop houden, zó barsstensvol apparatuur, meters en tandwielen zit het daar; alléén het trapje naar de waterdichte deur wijst de weg.

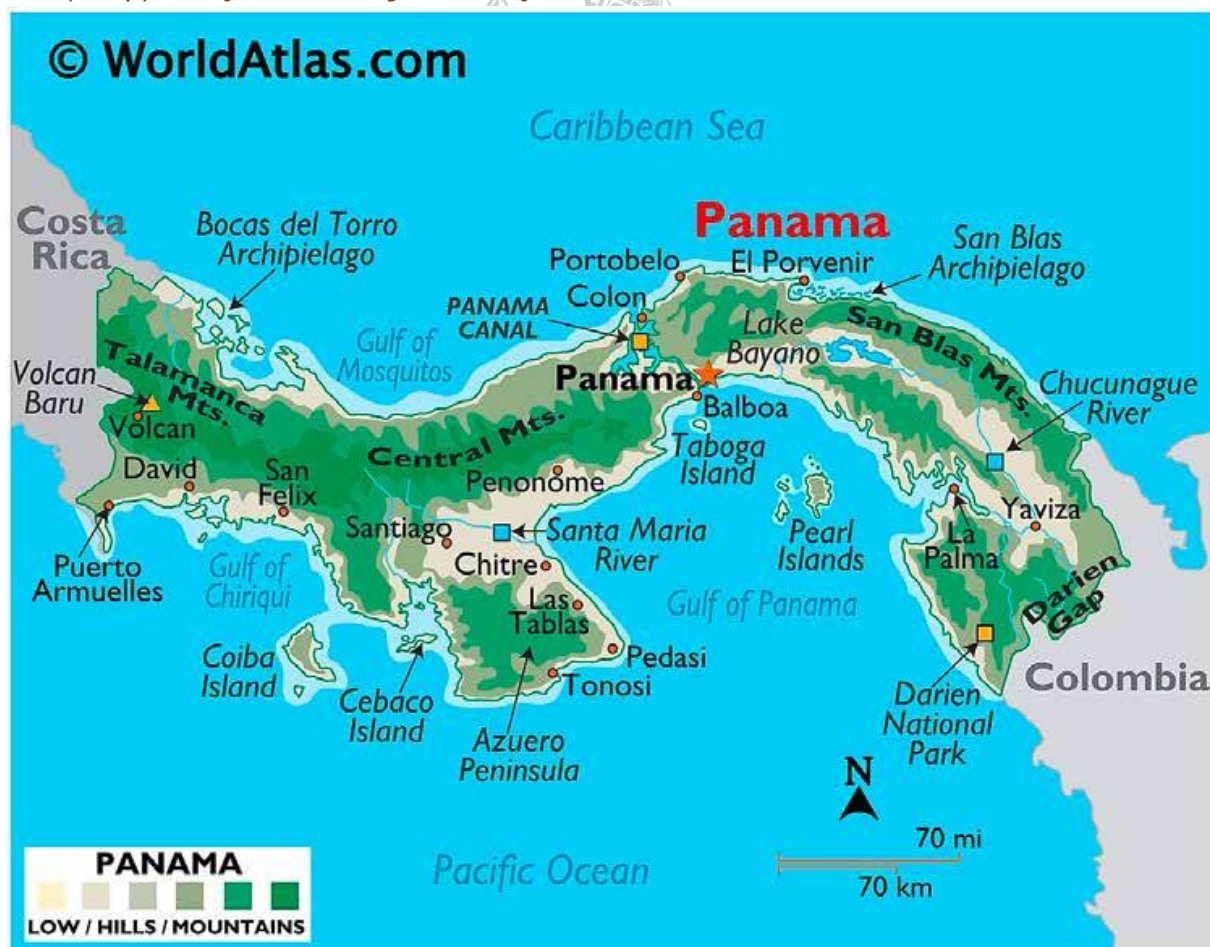
MARINE/ADE

Dick H. Wentholt - kapitein ter zee b.d.

illustraties: Gerard Wolf

Scheepvaart restricties in het Panamakanaal

Door J.M. (Joop) Kooijman, Curaçao dd. 4 juni 2023



Samen met het Suez kanaal, behoort het Panamakanaal tot de voornaamste kanalen in de wereld. Deze kanalen hebben de internationale scheepvaart routes enorm bekort. Zo is de scheepvaartroute onder Kaap Hoorn 13.000 kilometer langer.

Onder leiding van de Franse ingenieur Ferdinand de Lesseps kon in 1876 het Suezkanaal worden geopend door in Egypte de landengte naast de rivier de Nijl te doorgraven, hetgeen goed lukte, omdat het zandgrond was en er geen niveau verschil was tussen de Middellandse- en de Rode zee.

DE BOUW VAN HET ZEVENDE WERELDWONDER

De hoofdingenieur van het Suez kanaal, wijdde daarna zijn aandacht aan Panama. Het hele Amerikaanse continent was een gesloten geheel en enorm van omvang. Om van de Oostkust naar de Westkust te varen, moesten schepen zeer zuidelijk langs



De eerste doorvaart op 15 augustus 1914 van het Amerikaanse SS. Ancon.

Vuurland en Kaap Hoorn, berucht om zijn zware stormen en hoge golven, waarin menig schip in ten onder ging.

De doorgraving van de Panama land- engte , die in het jaar 1891 begon, bleek uitermate moeilijk: oerwoud, rotsgrond, enorme hitte en tropische ziekte veroorzakers, zoals muskieten.

Twintig duizend contractarbeiders stierven aan tropische ziekten. De Franse maatschappij stopte er in 1889 mee. In 1909 namen de Amerikanen het over. De enige manier om een kanaal aan te leggen, was het kanaal niveau middels grote sluizen 26 meter te verhogen en dan waren er nog grote obstakels, zoals de Culebra pas.

Speciale machines kwamen er om het gigantische grondverzet te bewerkstelligen. Ondanks de sterk verbeterde werkomstandigheden, waar- onder muskieten bestrijding en een eigen ziekenhuis, werkten gedurende de hoogtijperiode 40.000 werknemers aan het kanaal, maar toch vielen er onder hen nog 5.609 slachtoffers !

De bouw was een staaltje van menselijk kunnen en wordt door velen het 'Zevende Wereldwonder' genoemd.

Op 15 augustus 1914 werd het 82 kilo- meter lange kanaal officieel in gebruik genomen met de doorvaart van het Amerikaanse stoomschip 'Ancon'.

Aan beide zijden van het Panama- kanaal werden grote sluizen gebouwd. Aan de zijde van het Caribische gebied de Gatun locks, waarbij schepen in drie delen trapsgewijs 26 meter omhoog gingen en aan de Stille Oceaan de Miraflores en Pedro Miguel sluizen, waarbij de schepen trapsgewijs naar beneden gingen. Om het kanaal van voldoende water te voorzien werd de Chagres rivier geleid naar een gebied, dat nu het Gatun meer heet met een oppervlakte van 425 km. Het grootste zoetwater meer van Zuid- en Midden Amerika.



De Miraflores sluizen, bestaande uit 4 sluiskolken, parallel naast elkaar, waardoor er twee grote schepen tegelijk kunnen worden geschut. Waterniveau overbrugging ca. 17,3 meter. Dicht bij deze sluizen bevinden zich de Pedro Miguel sluizen.

ONTWIKKELINGEN IN DE SCHEEPVAART EN DE GEVOLGEN DAARVAN

Toen in 1914 het kanaal werd geopend, waren de vrachtschepen niet zo groot. Aangenomen mag worden, dat de belangen van de Amerikaanse Marine in ogenschouw werden genomen, want de Amerikaanse overheid speelde een grote rol in het tot stand komen van het kanaal. In die jaren waren slagschepen de grootste oorlogsbodems en voor de landsverdediging moesten dezen op korte termijn van de Atlantische oceaan naar de Stille oceaan v.v. kunnen varen.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog gingen ook vele marineschepen door dit kanaal.

Pedro Miguel sluisen ,bestaande uit naast elkaar gelegen 2 sluiscolken, water-niveau verandering 8,7 meter. Ook hier kunnen twee grote schepen tegelijk worden geschut. Deze sluis ligt het dichtst aan de zijde van de Stille Oceaan.



Gedurende de 21ste eeuw zag

de wereld de opkomst van steeds grotere (container)schepen. Hoe meer containers er op een schip kunnen worden geladen, hoe economischer wordt het transport. De kanaal maatschappij besloot om het kanaal te verbreden, te verdiepen en grotere sluisen te bouwen, waardoor er schepen beladen met 13.000 twintig voets containers konden passeren. In 2016 werden twee enorme nieuwe sluisen in gebruik genomen, te weten de Aqua Clara locks aan de Caribische zijde van het kanaal en de Cocoli locks aan de zijde van de Stille Oceaan. Ten behoeve van deze sluisen, moesten apart toeleidingskanalen worden gegraven. In aangehecht kader staan de bijzonderheden van het gehele sluisencomplex vermeld.



De Gatun sluisen, gelegen aan de Caribische kant van het kanaal zijn de grootste van het oorspronkelijke sluisenstelsel uit 1914 met twee rijen van drie sluiscolken, waarmede een waterniveau van 26 meter kan worden overbrugd. Deze meer dan 100 jaar oude sluisen verkeren technisch in een uitstekend staat!

=====

In het jaar 2016 werden de nieuwste sluisen in gebruik genomen, waardoor grote containerschepen nu het kanaal kunnen passeren. Bijgaande foto is genomen door fotograaf Mario Roberto Durán Cruz van de Aqua Clara sluis.



Het Panamakanaal wordt overspannen met drie enorme bruggen. Een vierde is aanbouw. Bijgaande foto toont de Centennial bridge, die deel uitmaakt van de 30.000 kilometer lange PanAmerican Highway, die van Alaska naar Chile en Argentinië loopt.

VERANDERING VAN HET KLIMAAT

De verandering van het klimaat is nu dagelijks nieuws en houdt de wereld bevolking en beleidsmakers zeer bezig. Men ziet wereldwijd veranderingen in de weerpatronen met grote hitte, droogte en overvloedige regenval in gebieden, waar dit voorheen niet voorkwam. Het Panamakanaal wordt nu ook getroffen.



De beruchte Gal- laid cut met op de achtergrond de Centennial bridge.

De tijd van overvloedige regen, die zorgde voor voldoende water is voorbij en nu valt er maar de helft van de benodigde hoeveelheid regen. Al dit zoetwater is nodig om de sluisen te vullen bij het stijgen van het desbetreffende zeeschip naar het 26 meter hoger gelegen Panama kanaal, terwijl bij het verlaten van het kanaal, het desbetreffende schip in drie fasen kan zakken, door het

water naar zee weg te laten stromen. Per doorvaart is 200 miljoen liter water nodig. Per jaar passeren zeker 14.000 zeeschepen, dus het waterverbruik is enorm, 2800 miljoen ton per jaar!

Bovenaanzicht van de Pedro Miguel sluisen.

Het gevolg is, dat door de verminderde regenval, de waterstand in het Gatun meer en de rest van het Panamakanaal lager wordt en de schepen minder diep kunnen worden beladen. Dit betekent minder lading



meenemen en sommige rederijen rekenen nu al een toeslag van US\$ 500.- per ingescheepte container.

Op dit moment is de waterstand bijna 2 meter lager dan normaal en de kanaal beheerder geeft periodiek veranderingen door de oorspronkelijke maximum diepgang van 15,24 meter aan te passen aan het waterniveau van het Gatun meer en aanverwante kanalen. Op 30 mei jl. werd de maximum diepte bepaald op 13,40 meter.

Het Panamasluzen Complex		
Naam sluis	Afmetingen van een sluiscolk	Aantal sluis kolken.
Gatun	294 meter lang, 32 meter breed, 12 m. diep	Twee naast elkaar, drie achter elkaar
Miraflores	294 meter lang, 32 meter breed, 12 m. diep	Twee naast elkaar, twee achter elkaar
Pedro Miguel	294 meter lang, 32 meter breed, 12 m. diep	Twee naast elkaar, een sluiscolk lang
Aqua Clara	366 meter lang, 49 meter breed, 15 m. diep	Een serie sluisen, drie achter elkaar
Cocoli	366 meter lang, 49 meter breed, 15 m. diep	Een serie sluisen, drie achter elkaar
In totaal vijf sluiscomplexen met in totaal 18 sluiscolken		

VOORUITZICHTEN VOOR DE TOEKOMST

Men zoekt al naar oplossingen, zoals het terugpompen van het gebruikte water, wat grote investeringen in pompinstallaties zal vergen, maar hoe lang duurt dit, voordat deze nieuwe waterbesparende installaties zullen zijn geïnstalleerd bij de vele sluisen?

In tussentijd, zal de waterstand van het kanaal blijven dalen en vermoedelijk kunnen dan geen grote schepen meer worden toegelaten. Men kan voor een relatief klein gedeelte tbv. het container vervoer, gebruik maken van de spoorweg en snelweg tussen Balboa en Colon. Dit is een vrij kostbare oplossing. Hoe dan ook, als het Panamese weerklimaat te weinig regen blijft brengen, dan komt het voortbestaan van het Panama kanaal in groot gevaar.

Een containerschip op weg naar de Stille oceaan, wachtende voor het schutten in de Cocoli sluis. De diverse sluisdeuren zijn goed te zien.



Bron:



Toegezonden door de auteur:

J.M. (Joop) Kooijman, Curaçao dd. 4 juni 2023

