

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 47 – 6e jaargang – 23 november 2023



50 jaar SMD Kon. Marine – slot -
Windkracht 12 Hr.Ms. Sbellius
Hr.Ms. de Zeeuw 1951 – 1968 deel XIV
Jachthonden van de Archipel deel I
Cuba Libre
De KM op vredesmissie Gewapend met bier
Ooggetuigenverslag van de intocht van de communisten in Shanghai in mei/juni 1949 (Deel 1)
Verhalen van Vroege (r) mijnen uitkijk dienst
Zonder geluk vaart niemand wel van Jan Vroege
Bloei en ondergang van een Amsterdamse werf
Bebakening vaartuigen 1948
M.O.K. Hilversum het wachtschip van vroeger (1948)
Deze keer geen Praathuis...
Functie wisselingen....

50 jaar Sociaal Medische Dienst Koninklijke Marine (slot)

Sociaal Medische Dienst



Het voordeel van de SMD-organisatie voor een bedrijf als de Koninklijke marine is, dat de (toevallige) grootte een bedrijfsvoering mogelijk maakt zonder al te veel vergaderen, maar ook zonder dat de kennis alleen van één persoon afhankelijk is.

Voor de toekomst zal er echter een professionalisering plaats vinden van de verschillende begeleiders. De kwaliteitseisen, die er ook civiel gesteld worden maken dat nodig:

- de begeleidingsofficier ontwikkelt zich van een 'oudere wijze baksmeester' naar een begeleidende personeelsautoriteit;
- de "herplaatsings activiteiten" (dienst externe bemiddeling) zullen sneller en nauwer aansluiten bij dreigende problemen, in het vervolgen van het oude loopbaanpatroon;
- de artsen zullen op basis van ARBO-regelgeving (en andere wetten, normen en richtlijnen) specifiek advies geven over de mogelijkheden van een militair;
- de fysiotherapeuten zullen zich meer richten op de functie-eisen van de te begeleiden patiënt;
- de dag-activiteiten bij de SMDKM (naast de meer zuiver 'medische/sociale / psychische/personeelstechnische behandeling') zullen beter afgestemd worden op de prognose en arbeidstoekomst van de patiënt (scholing).

Een ander onderdeel van de kwalitatieve ontwikkeling is de aandacht voor getalsmatige en terugkoppelingsgegevens (de mening van de gebruiker). Tendenzen in ziekte-verzuimpatronen of plotselinge epidemiologische ontwikkelingen kunnen dan gesignaleerd worden. Op basis van die gegevens kan de bedrijfsvoering aangepast worden, maar kunnen ook preventieve adviezen gegeven worden naar de operationele eenheden van de Marine.

Hoewel het aantrekkelijk lijkt om de doelgroep te vergroten (burgers van de Marine, gezins-leden, ex-militairen) zou dat op den duur wel eens tot onbestuurbare problemen kunnen leiden, waarbij de vraag over de 'kerntaak' weer actueel wordt. Vooralsnog zal alleen op indicatie (dus individueel bepaald) een dienst aan anderen aangeboden moeten worden, waarbij er een duidelijk voordeel voor (meerdere) betrokkenen is.

Een andere steeds terugkomende vraag is of de SMDKM altijd in een separate kazerne (Marine kazerne Driehuis) gesitueerd moet blijven en of Driehuis daarvoor een geografisch goede plaats is. Ook in die discussie spelen veel factoren een rol. Voor veel patiënten is het goed om een periode buiten de specifieke 'kazerne' druk bij te komen; toch dient de band met het bedrijf nauw te blijven, omdat dat zeker een therapeutisch effect kan hebben. De MK3H hanteert daartoe dezelfde algemene regels als elders in de Marine. Aan de andere kant is het 'opbergen' van alle

minder inzetbaren voor verantwoordelijke commandanten (maar ook voor begeleidende artsen en andere functionarissen) een niet gewenste ontsnappingsmogelijkheid. Elementen als doelmatigheid en reiskosten spelen daar door heen.

Het is voorstelbaar, dat er zodanige ontwikkelingen zijn, dat een verplaatsing naar een andere militaire kazerne onontkoombaar is. Dat betekent, dat er voor een aantal elementen echter een adequate oplossing moet worden gezocht (bijvoorbeeld het toch anoniem toegankelijk zijn van de GGZ-medewerkers).

Conclusie:

Het basis concept van de SMDKM is sterk genoeg om nog jaren te blijven bestaan. Het concept combineert een goede ondersteuning van de operationele eenheden van de Koninklijke marine, doelmatigheid, klant/werknemer vriendelijkheid en centralisatie van informatie over en begeleiding van minder inzetbare militairen. Het kan als expertise instituut voor de gehele KM organisatie gelden, waarbij er aandacht voor de ontwikkeling van de kwaliteit moet blijven.



Het Hoofd, KTZAR M.J.J. Hoejenbos, geflankeerd door een groot deel van de SMDKM-organisatie

COMMANDANTEN SOCIAAL MEDISCHE DIENST

210648	130948	LTZ 1	H.F. BACH ROLLING
130948	110249	KLTZ KMROV	J. LAGAS
110249	050150	KTZ	J.C.D.T. D'ENGELBRONNER
050150	270951	KLTZ	J.A. DE BACK
270951	210256	KLTZ	H.L. NAGTGLAS
210256	191062	LTZ 1	J. MARGADANK
191062	010965	KLTZ	C.A. DE NEEF
010965	150267	KLTZ	H. POLDERMAN
150267	070870	KLTZV	J. LEEFLANG
070870	310872	KLTZ	J. VOETELINK
310872	160273	LTZV 1	H.J. VAN ECK

160273	080374	KLTZ	H. VAN HOEVEN
080374	260576	KLTZ	F.J. VAN STRIEN
260576	100378	KTZ	A.L. VAN DER WILDEN
100378	110180	KLTZ	M.D.A. FORBES WELS
110180	010784	KLTZ	R.G. R.G. VAN RAADSHOOVEN
010784	191286	KLTZ	A. HEILIG
081286	120290	LNTKOLMARNIS	J.A.G. RUIGROK
090290	260393	KLTZ	D. GEERLINGS
260393	050695	KLTZ	J.G. VAN DE BURG
050695	021195	KLTZ	E.J. MILTENBURG

HOOFD VAN DE SOCIAAL MEDISCHE DIENST VAN DE KONINKLIJKE MARINE

VAN TOT

031195 HEDEN KTZ M.J.J. HOEJENBOS

COMMANDANT VAN DE MARINEKAZERNE DRIEHUIS

VAN TOT

031195	171295	LTZ 1	J.M.M. ZICK
171295	030496	KLTZ	E.J. MILTENBURG (WAARNEMEND)
030496	HEDEN	LTZ 1	P.J.M. VAN INGEN

BRONVERMELDING

SMD-archieven van het Centraal Archief Depot van het Ministerie van Defensie
Historisch archief van de Sociaal Medische Dienst

LTZ 3 KMR W.C. Lemaire een artikel in de 'Alle Hens' van februari 1950

Rudie Kagie 'Jantjes van Leiden' (stichting burgerschapskunde,
Nederlands Centrum voor Politieke Vorming)

Drs.'S. Oegema artikel geschreven ter gelegenheid van 30-jarig
bestaan SMD

Mr. J.J.L. de Soeten scriptie over de SMD als voorbeeld van extramurale
zorg (1969)

KLTAR G.W. Damsté scriptie over de arbeidsongeschikte bij de KM

KLTZAR H.J. Cats scriptie over o.a. langdurig ziekteverzuim (1985)

Jaarverslagen Sociaal Medische Dienst Koninklijke Marine 1995 en 1996\

Artikel in Polsslag, tijdschrift van de vereniging van officieren van de geneeskundige troepen, juli
1988 door KLTZAR M.J.J. Hoejenbos

Artikelen over de SMD in 'Alle Hens', 'Trivisier', 'in de peiling'

Krantenartikelen over de SMD uit de IJmuider Courant en het Algemeen Dagblad
Archiefdienst voor Kennemerland te Haarlem
Stadsarchief Leiden
Algemeen Rijksarchief 's Gravenhage
Archief Paters van het Heilig Hart MSC te Tilburg
Audio Visuele Dienst KM te Amsterdam
Instituut voor Maritieme Historie te 's Gravenhage
Archief Paul Steenbakker te Alkmaar
Driehuis, Velsbroek en de Zuiden en Noord Spaarndammerpolder, bebouwingsgeschiedenis en monumentale waarden, door J. van der Aar en M. Lucassen

COLOFON

1998 Sociaal Medische Dienst Koninklijke Marine
Samensteller LTZ 1 P.J.M. van Ingen
Bijzondere opdrachten en ondersteuning archiefonderzoek
AOOLDGD T.C.M. Schutijser
Tekeningen SGTLDV D. Kamstra
Fotografische ondersteuning
SMJRLDGD R.P. Rijling

Tekstuele bijdrages

KTZAR M.J. Hoejenbos
drs. P.C. Dalebout
KLTZAR E.P. Berghaage
LTZA 2 OC I. Prinsen b.c.
VLORA J. Flokstra

The End

Druk: Repro-Zuid

MARINE NIEUWS

I N F O R M A T I E - B L A D voor het personeel der Koninklijke Marine

Spui 32, Den Haag
telefoon : 070-721079

18 november 1970
1e jaargang no.1

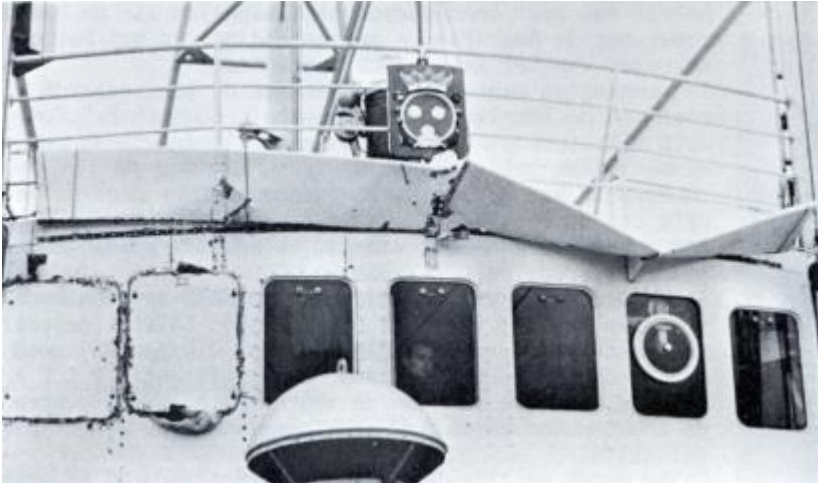
Windkracht 12

HR.MS. SNELLIUS BEVOND ZICH OP 19 OCTOBER IN DE NOORD-ATLANTISCHE OCEAAN IN EEN GEBIED VAN EEN DIEPE DEPRESSIE. VAN 10 LIEP DE WINDKRACHT OP TOT 12 BEAUFORT

Hr.Ms. Snellius rolt en stampt door een gemene zee. De witter dan witte schuimkoppen op de golftoppen worden onmiddellijk door de storm "onthoofd". Iedereen aan boord die niet aan het

werk moet zijn, heeft zich op een "zeevast" plekje opgeschoten. Alles kraakt en kreunt aan boord en als het schip weer eens een paaltje pikt, rammelt alles en iedereen. Het is duidelijk ! Het is beestenweer !

"Eén hand voor jezelf en één voor het schip", gaat soms niet eens meer op, want als ze weer zo'n schuiver maakt, heb je wel degelijk allebei je handen nodig om je vast te grijpen, wil je niet onderuit gaan en dwars door een verblijf worden gekwakt. Het gaat donker worden en op de hoge breedte waar de Snellius zich bevindt is dat al zeer vroeg. Op de schemerig verlichte brug turen een paar mannen naar buiten. Het is kwart over zeven als het gebeurt Een enorme muur van water slaat zich te pletter op het brugcomplex, en wat er dan in een paar seconden gebeurt is enorm



De schuifdeuren van de brug naar buiten worden weggeslagen, 9 millimeter dikke ruiten vliegen te barsten, trappen aan dek worden weggeslagen, een kabelrol wordt uit het dek gerukt en het kompas van stuurboords-brugvleugel wordt aan bakboord teruggevonden Het kan niet anders dan dat het dwars door het stuurhuis is heengevlogen, maar niemand heeft dat zien gebeuren ! Dekplaten worden verbogen en dat is

nog niet alles, want er waren ook nog mensen in dit inferno

De officier van de wacht werd compleet van de brug weggespoeld, maar wist zich gelukkig te redden; de oudste officier kreeg door het springen van de ruiten glasscherven in zijn gezicht. Over de blauwe plekken en kneuzingen die bijna iedereen had opgelopen werd niet eens meer gesproken. Het is allemaal best afgelopen, maar toen Hr. Ms. Snellius op 28 oktober Nieuwediep binnenliep konden buitenstaanders de littekens die het schip had opgelopen aanschouwen Hr.Ms. Gelderland die zich onderweg bevond van Den Helder naar Bergen in Noorwegen, heeft de kracht van dezelfde storm ondervonden, maar dan een dag later

Op de 20ste oktober ontzette een dwars inkomend "zeetje" een gedeelte van het achterdekhuis, daarbij de "inhoud" van een vierpersoons hut in één grote bende veranderend

De vliegende Noordooster belette hen echter niet op tijd

in Bergen aan te komen. Toen Hr.Ms. Gelderland een paar dagen later weer koers naar huis zette, was de storm 180 graden gedraaid en konden ze tegen een nijdige Zuidwester optomen; ditmaal echter zonder verdere stormschade.

Waarmee we weer maar zeggen willen WATER IS KEIHARD

Hr.Ms. de Zeeuw

Vrijdag 9 februari 1962 Aankomst Barcelona.

Te 08.15 uur arriveert het smaldeel voor de havenmond van Barcelona, waarna een nationaal saluut wordt afgegeven, hetgeen door het fort Montjuich wordt beantwoord. De Zeeuw meert af aan de Muelle de Muralla.

In deze haven- en industriestad klopt het schijnbaar onvermoeibare hart van Catalonië. De stad geldt als de meest cosmopolitische van Spanje en heeft zich de laatste jaren ontwikkeld tot een van de belangrijkste culturele centra van het land. Het heeft de grootste haven van Spanje.

De stad heeft een grote oude binnenstad die gevormd wordt door de Barrio Gótico met de brede en lange boulevard Las Ramblas.

Het programma is uitstekend verzorgd. Kosten noch moeite zijn gespaard om het bezoek te doen slagen. Er zijn rondritten en sportwedstrijden georganiseerd en als hoogtepunten moeten worden genoemd het bijwonen van een speciaal voor het smaldeel georganiseerde variété-voorstelling in El Molino, de Moulin Rouge van Barcelona, en een excursie naar Pueblo Espanol, waar oog en oor worden gestreeld door fleurige Spaanse volksdansen in een pittoreske omgeving.

Zoals gebruikelijk staan ook tijdens dit bezoek de bovenwaterschepen op zaterdag- en zondagmiddag open voor bezoek. Vele Catalanen maken van deze gelegenheid gebruik.

Tijdens het bezoek aan Barcelona moeten de passagierende opvarenden zich, door tijdnoed, beperken tot een bezoek aan het compacte oude stadsdeel, de havenwijk met zijn typische atmosfeer en de Montjuich, de berg ten zuiden van de stad, met het fort, de kermissen en de musea. Er heen dient van een kabelbaan gebruik worden gemaakt.



Maandag 12 februari 1962 Vertrek Barcelona.

In de vroege ochtend verlaat het smaldeel de gastrijke havenstad om de opmars naar Malta te beginnen. De komende week wordt er druk geoefend. Dinsdag en woensdag is het weer echter zo slecht, dat een gedeelte van de oefeningen moet worden afgelast. Vanaf donderdag verloopt het oefenprogramma weer normaal.

Zaterdag 17 februari 1962 Aankomst La Valletta, Malta.

Na te 08.35 een nationaal saluut te hebben afgegeven, loopt het smaldeel La Valletta binnen. De Zeeuw en De Bitter meren af op de boeien in de Sliema Creek.

De Flag Officer Malta heeft zorggedragen voor een uitgebreid ontspanningsprogramma, waarin vele uitnodigingen zijn opgenomen. Voorts zijn er vele sportontmoetingen tussen Britse, Maltese en Nederlandse teams. Ook zijn er vele bustochten over

dit toch wel interessante eiland.

Gedurende de tweeweekse periode van 17 februari tot 4 maart dat het smaldeel in de Malteser wateren verblijft, blijven de kruiser, de beide onderzeebootjagers en de Walrus de eerste week binnenliggen in verband met onderhouds- en reparatiewerkzaamheden. De Zeeuw, De Bitter en de Zwaardvis oefenen gezamenlijk met vliegtuigen van squadron 320, dat op Malta is gestationeerd.

Tijdens het weekeinde van 24 en 25 februari liggen alle schepen van het smaldeel wederom op hun oorspronkelijke ligplaatsen.

De laatste week week blijven de fregatten binnen liggen, de overige schepen van het smaldeel gaan dit keer gezamenlijk oefenen.

De Jannen van De Zeeuw passagieren over het algemeen in La Valletta. Daar gaan zij heen met motorbarkassen van de Royal Navy of met de eigen motorsloep. Het klimaat is hier redelijk en men kan gezellig stappen door de lange en smalle straten met de vele pubs, winkels, restaurants en bioscopen. Een aantal opvarenden laat zich rondrijden in leuke paardenkoetsjes.

Opvallend zijn de hoge huizen met de vele heiligenbeelden tegen de gevels, het wapperende wasgoed boven de smalle straten, de fraaie muurfonteinen op diverse plaatsen.

Zondag 4 maart 1962 Vertrek La Valletta.

Op de eerste platvoet vertrekt het smaldeel naar zee met bestemming Gibraltar. Onderweg daarheen wordt overdag geoefend, tijdens de donkere wachten wordt de opmars voortgezet.

Vrijdag 9 maart 1962 Aankomst Gibraltar.

Na een saluut te hebben afgegeven, loopt het smaldeel de haven binnen volgens ontvangen orders.

Op de platvoetwacht kiest het smaldeel weer zee om deel te nemen aan de eerste fase van de NAVO-oefening Dawn Breeze 7. Gedurende de veertiendaagse oefenperiode in de Middellandse Zee nabij Gibraltar brengt de Flag Officer Flotillas Home, vice-admiraal Hamilton RN een kort bezoek aan De Zeeuw.

De weekeinden worden in deze oefenperiode binnenliggend in Gibraltar doorgebracht, waar velerlei sportevenementen worden georganiseerd.

Nadat de beide fregatten en de Walrus deel hebben genomen aan de tactische fase van de NAVO-oefening, keren zowel De Zeeuw als De Bitter terug naar Gibraltar.

Dinsdag 27 maart 1962 Vertrek Gibraltar.

Na brandstof te hebben ingenomen, vertrekken beide fregatten en gaan gezamenlijk in opmars naar Nederland.

Woensdag 4 april 1962 Aankomst Vlissingen.

Om 09.30 uur arriveert De Zeeuw op de rede van Vlissingen en neemt een loods aan boord. Met behulp van twee sleepboten wordt geschut door de grote zeesluis en vervolgens afgemeerd in de Tweede Binnenhaven Oost.

Vrijdag de 6e wordt het fregat verhaald naar een dok van de Maatschappij de Schelde. Daar zullen onder de waterlijn diverse werkzaamheden plaats gaan vinden.

Na tien dagen verlaat De Zeeuw het dok en wordt vervolgens met behulp van sleepboten verhaald naar de Tweede Binnenhaven Oost.

Woensdag 18 april 1962 Vertrek Vlissingen.

Op dezelfde wijze als het schip is binnengekomen, verlaat het Vlissingen weer en stoomt op eigen kracht de Westerschelde uit.



Woensdag 18 april 1962 Aankomst Den Helder.

Op de platvoet arriveert De Zeeuw op de rede van Den Helder en wordt vervolgens met behulp van een sleepboot de haven binnen geloodst.

Het fregat zal nu ongeveer anderhalve maand tegen de kant blijven. Deze periode zal benut worden om het schip in optimale staat te brengen. Reparaties en onderhoudswerkzaamheden zullen met eigen middelen worden uitgevoerd. De verstrekking verf wordt behoorlijk aangesproken!

Vrijdag 15 juni 1962 Vertrek Den Helder.

Op de voormiddag verlaat De Zeeuw haar thuishaven en stoomt op naar Kiel om aldaar bij de jaarlijkse zeilregatta, de Kieler Woche, aanwezig te zijn. Via de geveegde route benoorden de Waddeneilanden wordt naar de Elbemonding gevaren. Vervolgens stoomt het fregat via het bijna 100 kilometer lange Nord-Ostsee Kanal, dwars door Sleeswijk Holstein, naar Kiel.

Zaterdag 16 juni 1962 Aankomst Kiel, Bondsrepubliek Duitsland.

Bij het schutten in de sluisen bij Holtenau komt een liaison officier van de Bundesmarine aan boord. Het schip krijgt in Kiel een ligplaats aan de buitenzijde van de nieuwe Tirpitzmole, waar het fraai in het zicht ligt van de duizenden, die dagelijks over de boulevard langs de Kieler Förde passeren. Na zonsondergang is het fregat voorzien van een gedimde contourilluminatie.

De Bundesmarine heeft met medewerking van de consul en de marine-attaché een zeer gevarieerd recreatieprogramma opgesteld voor de acht dagen, die De Zeeuw in Kiel zal verblijven. Ieder lid van de bemanning krijgt een bustrip te maken in de omgeving, waar veel natuurschoon valt te genieten en waarbij ook de grens van de Russische bezettingszone in ogenschouw wordt genomen. Verder zijn er bezoeken aan musea, feestavonden en sportevenementen.

Kiel is een industrie- en havenstad en hoofdstad van de deelstaat Sleeswijk-Holstein, aan de Kieler Förde, een inham van de Kieler Bucht. Het is de grootste Oostzeehaven van de Bondsrepubliek en het werd na de verwoestingen tijdens de Tweede Wereldoorlog ruim en modern herbouwd.

Op zaterdag 23 juni maakt De Zeeuw een vaartocht naar Eckernförder, gelegen in het noorden van Sleeswijk-Holstein. Voor de terugvaart naar Kiel komen de minister van buitenlandse zaken Mr. Luns en enige andere ambtenaren van buitenlandse dienst aan boord. Tijdens deze tocht wordt de *Sail past* van de zeilende schoolschepen, zeven in het getal en geleid door het prachtige volschip Gorch Foch, gadegeslagen.

De ploegen van De Zeeuw behalen een zeer goed resultaat in de kotterszeilwedstrijden.

Maandag 25 juni 1962 Vertrek Kiel.

Op de voormiddag aanvaardt De Zeeuw de thuisreis. De route door het Nord-Ostsee Kanal wordt gevolgd, waarna op de Noordzee oefeningen van verschillende aard worden gehouden.

Vrijdag 29 juni 1962 Aankomst Rotterdam.

Op de voormiddag arriveert De Zeeuw ter hoogte van Hoek van Holland en stoomt vervolgens op loodsaanwijzing de Nieuwe Waterweg in.

Te 10.40 uur meert het fregat af aan de Rotterdamse Parkkade. Van hieruit gaat het merendeel van de bemanning met weekende.

Maandag 2 juli 1962 Vertrek Rotterdam.

Op de voormiddag wordt het schip met behulp van sleepboten verhaald naar de Waalhaven en meert aldaar aan de "kompaspaal". De kompassen worden nu gecompenseerd.

Op de platvoet stoomt De Zeeuw op loodsaanwijzing door de Nieuwe Waterweg naar zee. De volgende dag worden nog enige oefeningen afgewerkt om tenslotte op de tweede platvoet op de rede van Den Helder voor anker te gaan.

Woensdag 4 juli 1962 Aankomst Den Helder.

Op de dagwacht wordt het anker gehieuid en verdwijnt de zware ankerketting ratelend in de kettingbak. Vervolgens stoomt De Zeeuw met behulp van een sleepboot de Nieuwe Haven binnen en meert daar af.



Smaldeel 1 SDLCDT CDR H.M. van den Wall Bake.

kruiser	Hr.Ms. De Ruyter, vlaggenschip.
onderzeebootjager	Hr.Ms. Holland.
fregat	Hr.Ms. De Zeeuw.
onderzeeboot	Hr.Ms. Tijgerhaai.

Maandag 9 juli 1962 Vertrek Den Helder.

Op de voormiddag verlaat het smaldeel de haven van Den Helder. De bovenwaterschepen voeren individuele en gezamenlijke oefeningen uit. Dinsdag worden de oefeningen voortgezet met de Tijgerhaai en ook woensdag wordt het oefenprogramma verder afgewerkt; nu echter heeft de onderzeebootjager Hr.Ms. Rotterdam zich bij het smaldeel gevoegd om ten behoeve van het opwerken nog enige gezamenlijke onderzeebootbestrijdingsoefeningen mee te maken.

Op donderdag wordt geoefend in de nabijheid van de zuidwestkust van Noorwegen. Op de dagwacht van vrijdag de 13e is het smaldeel bij de Bømlafjord aangekomen alwaar een loods aan boord wordt genomen. Hierna volgt een prachtige tocht door de ruim honderd kilometer lange Hardangerfjord. Vele van de bergen aan weerszijden van de fjord zijn nog met sneeuw bedekt en overal ziet men watervallen op de vaak zeer steile hellingen. Vervolgens stomen de schepen aan het einde van de Hardangerfjord de Sør fjord in.

Vrijdag 13 juli 1962 Aankomst Odda, Noorwegen.

Aan het einde van de Sør fjord gaat het smaldeel ten anker bij Odda voor een operatief bezoek. Odda ligt aan de zuidpunt van de Sør fjord, een van de mooiste zijfjorden van de Hardanger-fjord. Op zaterdag zowel als op zondag wordt een bustocht gemaakt naar het wintersportcentrum Solfonn, aangeboden door de burgerij van Odda.

De plaatselijke bioscoop stelt 70 vrijkaartjes beschikbaar voor de zaterdagavondvoorstelling. Zondag wordt een voetbalwedstrijd gespeeld door het smaldeelelftal tegen een elftal van Odda. De wedstrijd eindigt in een gelijkspel!

Maandag 16 juli 1962 Vertrek Odda.

Te 08.00 uur vertrekt het smaldeel in noordelijke richting de Sør fjord uit. Een ieder kan terugzien op een genoegelijk weekeinde in een prachtige omgeving. De terugtocht door de Hardanger-fjord geschiedt door De Ruyter en de Holland wat sneller dan op de heenreis, daar de onderzeebootjager olie moet laden uit het vlaggenschip. Intussen stomen De Zeeuw en de Tijgerhaai gezamenlijk in een kalm gangetje de fjord uit.

Op dinsdag 17 juli brengt de smaldeelcommandant en zijn staf een werkbezoek aan De Zeeuw. Inmiddels oefent het smaldeel, in opmars naar Kopenhagen, in het Skagerrak. De weersomstandigheden zijn over het algemeen goed, zodat het gehele programma kan worden afgewerkt. Gedurende de nacht wordt door het geveegde kanaal in het Kattegat gestoomd. Vrij- dagmorgen te 07.00 uur wordt bij fort Middelgrunden een loods aan boord genomen.

Vrijdag 20 juli 1962 Aankomst Kopenhagen.

Bij het binnenlopen van de haven geeft De Ruyter een nationaal saluut, hetgeen wordt beantwoord door de Sixtus batterij. Omstreeks 09.00 uur zijn alle schepen van het smaldeel gemeerd langs de Langeliniekaaj.

Zowel op de voormiddag als op de achtermiddag wordt een bustocht georganiseerd door de Deense marine; hierbij worden onder meer het Arsenal Museum, de Tuborg- en de Carlsberg-bierbrouwerij bezocht.

Het smaldeelelftal speelt 's middags een voetbalwedstrijd tegen het Deense marine-elftal. De wedstrijd eindigt, tegen de verwachting, in een 5-1 overwinning voor de Nederlanders!

Zaterdag nodigt de burgemeester van Kopenhagen een 100-tal opvarenden van het smaldeel uit om het stadhuis te komen bezichtigen, waarbij tevens verversingen worden aangeboden.

Op zondag worden kerkdiensten voor het smaldeel gehouden aan de wal. Zowel op zaterdag als op zondag worden de bovenwaterschepen opengesteld voor bezoek, in totaal zijn er 3000 belangstellenden.

Maandag 23 juli 1962 Vertrek Kopenhagen.

Tussen 08.00 en 09.00 uur ontmeren de schepen en stomen in verband de Sont uit het Kattegat in waar nog diverse oefeningen worden gehouden. Dinsdagavond voeren De Ruyter en De Zeeuw een schietoefening met lichtraketten en granaten uit.

Na het beëindigen van deze oefeningen gaat het smaldeel in opmars naar Nederland.

Woensdag 25 juli 1962 Aankomst Den Helder.

Gedurende de nacht van woensdag op donderdag meren de bovenwaterschepen in de Nieuwe Haven.

Aan het einde van de week gaat het zomerverlof beginnen!

WORDT VERVOLGD

~~~~~

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



## DEEL 1

## 11-05-1948 JACHTHONDEN VAN DE ARCHIPEL Anthony van Kampen op patrouille (Rp 133)

14-05-1948 - De Zaanlander

Naar ons telegrafisch uit Indië wordt bericht, vertrok in de nacht van Dinsdag 11 op woensdag 12 Mei j.l. onze medewerker Anthony van Kampen per vliegtuig van Batavia naar Tandjoeng-pinang in de Riouwarchipel, alwaar hij zich zal inschepen op een der vaartuigen, waarmee in dit gedeelte van Indië door de Koninklijke Marine gepatrouilleerd wordt, tegen de smokkelhandel tussen Sumatra's Oostkust en Malakka. Ongeveer twee weken zal onze medewerker zich aan boord begeven van een R.P.- boot, een klein vaartuig met circa 10-12 koppen bemand, teneinde

persoonlijk dit uiterst belangrijke werk van de zeemacht in Indië gade te slaan. Zo spoedig mogelijk hopen wij in staat te zijn de reportage van deze actie te publiceren.

=====

Zojuist ontvingen wij een serie artikelen van onze medewerker, Anthony van Kampen, die daartoe in staat gesteld door het Departement van Marine in Nederlands-Indië, als eerste Nederlandse auteur de gelegenheid kreeg aan boord van een patrouilleboot de controle op Chinese en andere smokkelaars in de wateren aan Sumatra's Oostkust mee te maken.

Onder uiterst harde omstandigheden wordt daar door de Marine gewerkt en niet alleen harde, doch ook gevaarlijke. In een 9-tal bijdragen vertelt Anthony van Kampen U van zijn belevenissen aan boord van Hr. Ms. HP 133, varend vrijwel pal op de evenaar en in een gebied waar de wapens nogal eens gebruikt moeten worden. In ons nummer van vandaag openen wij de serie schetsen over 't werk van de „Jachthonden der Archipel" met het eerste artikel der reportage: „Batavia—Riouw: per K.L.M.-Catalina".

### **Batavia-Riouw: per K.L.M.-Catalina - De moordende hitte ontvlucht**

De mandoer van de mess in Batavia had beloofd me om 3 uur te wekken, maar ik denk, dat de mandoer slaap had in te halen, want de korporaalhofmeester moest er ten slotte aan te pas komen om me van onder de klamboe vandaan te krijgen.

Met een koffer en een lunchpakket belandde ik in de klaarstaande jeep, die me naar het vliegveld van Batavia bracht. En ik was er niet rouwig om, aan de moordende hitte der regeringsstad te ontsnappen, een hitte zó groot als in geen 60 jaar op Java geregistreerd is.

### **Tandjong Pinang ... dynamiet in de lucht.**

Op het vliegveld staan een stuk of zeven toestellen gereed. Vliegtuigen van de inter-insulaire dienst der K.L.M. Donkerglanzende monsters in het gele maanlicht. In de wachtkamer zitten wat Engelsen, Hollanders, Chinezen en Brits-Indiërs. Conversatie is er niet. Te vroeg en te warm. M'n naam wordt afgeroepen, papieren worden ingevuld, bagage gewogen, foto's afgenomen (strikt verboden om op of bij vliegvelden te fotograferen ...) en dan verdwijn ik in een Catalina, tegelijk met een groepje reizigers, die deels naar Banka, deels naar Tandjong Pinang in de Riouw-archipel moeten.

Na een half uur vliegen komt de zon, de gevreesde en gehate in deze dagen. Mata hari... maar men kan te veel van het goede krijgen. Doch behalve de zon is daar de koelte van 6500 voet hoogte, waarop we vliegen. Door een paar kleine luikjes spuit de koude lucht naar binnen en dat is als balsem op onze gloeiende lichamen.

De PK-CTB vliegt van Batavia naar Banka en dus vliegt ze over zee. Die ligt roerloos en strak, gezien van deze hoogte. Stroomnaden en ondiepten zijn duidelijk zichtbaar. Hier en daar eilanden en eilandjes. Allemaal met boerenkool en spruitjes begroeid. Zo lijkt het tenminste. Maar de boerenkool en de spruitjes zijn het oerwoud.

Groen is ieder eiland in Indië en het moet waar zijn wat een oudemployée van de tinwinning op Banka me vertelde: „Meneer, steek uw wandelstok in de grond en over een jaar heeft U een boom". Dit als demonstratie van vruchtbaarheid.

We dalen na een half uur op het vliegveld van Pankal Pinang, slobberen de fosco-met-ijs haastig op en vervolgen de reis. Ontbijt in het toestel: cake, witte pains de luxe, bananen, pepermint en koffie. De K.L.M. weet, ook hier, wat een mens toekomt. Jammer alleen, dat het bedrijf in plaats van stewardesses op de Inter-insulaire dienst (eilandendienst dus) hofmeesters in dienst heeft.



Maar dit terzijde. Nog anderhalf uur vliegen. Nieuwe lappen zee en steeds andere eilanden. Letterlijk: Het rijk der duizend eilanden. Eilanden met bruine veters er over gestrengeld, maar die veters zijn de wegen. Witte branding op gele stranden. Heel kleine vissersprauwen, nauwelijks zichtbaar op deze hoogte. We stuiven boven de wolken, als we Riouw naderen. Allemaal slagroom, met de punten van de taart er bovenuit. Die taart is dan een vulkaan, dik ingepakt in schuim. En de zee, die weer zichtbaar wordt als de wolken weg zijn, ligt strak en glad als een vel cellofaan daar beneden.

Tandjong Pinang ligt onder ons; honderden inlandse huisjes, gebouwd op palen, midden in het water. Als een lange rij pallisaden staan ze daar naast elkaar. Maar eer je dit alles kunt opnemen klappen de drijvers uit de beide vleugels van de Catalina en wordt de landing-op-zee voorbereid. Men kan zeggen: „Landen op zee is niets bijzonder in de eeuw van het vliegtuig". Ik ben dat niet met U eens. Ik vond het hoogst sensationeel en hield m'n hart vast, dat het toestel niet precies recht op de golfjes terecht zou komen. Maar dat viel wel mee. Met een harde klap, gevolgd door een tiental steeds zwakker wordende plofjes werd het element lucht voor het element water verwisseld en precies naast de ton kwam de Catalina tot rust.

Het postbootje van de wal lag gereed, bemand met inlands personeel en een Hollandse motorist, en post en passagiers werden op de steiger geloodst.

Het doel van mijn reis was niet Tandjong Pinang. Dat doel was Tandjong Oeban, aan de andere kant van het eiland. En omdat er grote haast was om daar te komen, zocht ik naar het marinevaartuig dat me in enkele uren daarheen kon brengen. Er was geen marinevaartuig. Er was er een geweest, vertelde de havenmeester, maar het was net weg. Een uur geleden. Maar dat is niet erg meneer, over 3 dagen komt er wel weer een scheepje. U kunt tot zolang heel goed logeren in de pasang grahan, het hotel voor doortrekkende reizigers. Het is er goed en er zijn geen vlooien. Zal ik er U gelijk even heenrijden? M'n auto staat klaar.

### **Batavia—Riouw per K.L.M.-Catalina.**

Ik heb toen een telegram laten verzenden naar Tandjong Oeban en zette m'n ene koffer in de pasan grahan. Het was niet ongezellig: Een Hollandse loods op jaren, die voortdurend op de politiek zat af te geven, een landrechter, die met de Catalina meegekomen was en de volgende week de laatste 23 Jappen hier moet veroordelen, die oorlogsmisdrijven op hun kerfstok hebben, een kapitein van het K.N.I.L., twee jonge luitenants ter Zee, eveneens op weg naar Tandjong Oeban en nog iemand, die niet vertelde wie hij was, omdat hij blijkbaar vond, dat dit alleen zijn zaak was. We kletsten uren aan één stuk door, omdat we binnen moesten blijven. Het regende namelijk. Regen op de evenaar is andere regen dan in Amsterdam of Groningen of Alkmaar. Als het regent, regent het goed; niet met stralen, maar met schermen. Er kwam een ogenblik, dat het droog was en ik heb dat benut om iets van dat wonderlijke plaatsje te gaan zien. Een wonderlijk oord Hollands gebied met uitsluitend Engels geld. De Straits-dollars, waarop naast de beeltenis van King George de waarde in het Chinees vermeld staat. Zoekt U maar uit. En dit is niet iets van na de oorlog, het was nooit anders. Vanwege de geheel op Malakka gerichte handel. Tandjong Pinang is een vrijhaven: Men kent er geen douane. Ergo: Een tinnetje Capson voor 1 gulden; het oord om voor een koopje aan Amerikaanse polshorloges te komen, plastic riemen en sigarettenaanstekers.

Ik slenterde door een Chinese winkelstraat (de enige van het hele plaatsje) en liep een paar toko's in; welk een genoegelijke ontmoetingen aan het einde van de wereld: Verkade-biscuit, Purol, dozen Droste flikken én Hille's beschuit. En tegen prijzen die zeker niet hoger zijn dan in Holland. Onze industrie schijnt toch wel weer op gang te komen, als je deze dingen ziet.

Een aardig gebouwd stadje; stil, wat Chinezen met kleurige parasols boven de glimmende hoofden (vanwege de regen ditmaal, die parasols) een jongen op een bakfiets. Verder geen verkeer. Er zijn — heb ik mij laten vertellen — 1 jeep en 3 luxe auto's. Mooie witte huizen, Hollands gebouwd. En mooie tuintjes ervoor. Met Indische bloemen, maar die bloemen lijken verdraaid veel op rozen en tulpen, weet U. En zowaar voor de ruiten weer gordijnen! Dat is het bewijs, dat het in de RiouwArchipel goed gaat. En dat gaat het ook. Het is één brok welvaart in Nederlands-Indië, dat zijn weerga niet heeft. Er wordt verdiend en niet zo weinig ook. Eerlijk verdiend .... o ja. Maar ook op een andere manier. In de haven liggen een paar honderd schepen. Prauwen, sampans, jonken en tongkangs ... nieuwe en oude. Naast elkaar. Deels in bevaarbare staat, deels half verrot. Smokkelschepen. Een enorme buit. Want hier, in de lucht van dit stille, vreedzame oord, zit dynamiet. Hier gebeuren dingen in de donkere tropen-nachten, waarvan men in Holland geen idee heeft. Ik zal U in het volgend artikel vertellen wat dat zijn voor dingen.

WORDT VERVOLGD

## Cuba Libre

We moeten naar Matanzas op Cuba, wat op zich al heel bijzonder is. Cuba is getroffen door een Amerikaans handelsembargo, en verwacht van Europese landen dat we dat embargo respecteren.

Maar ja, handel is handel, en daar is Nederland rijk van geworden. We zijn wel benieuwd wat we op Cuba zullen aantreffen, want niemand van ons is daar ooit geweest. Na in de staart van een overtrekkende orkaan gezeten te hebben, en we een ontwijkende koers hebben moeten aansturen, komen we aan in de baai van Matanzas.



Dat hier Nederlandse geschiedenis geschreven is, is minder bekend, maar in de baai van Matanzas veroverde Piet Hein op 7 September 1628 de zilvervloot op de Spanjaarden. De buit bedroeg 177.000 pond zilver en duizend parels, wat in 1628 een 11 à 12 miljoen toenmalige guldens waard was. Nu zou het een slordige 120 miljoen Euro waard zijn. Het geld werd gedeeltelijk als dividend uitgekeerd, maar van het resterende bedrag werd door de West Indische Compagnie gebruikt om zich in het Braziliaanse Pernambuco te vestigen.

**Matanzas** is een klein havenstadje, en het ziet er allemaal een beetje troosteloos uit. We mogen toch de wal op, maar krijgen een aantal instructies mee, dat we het stadje niet uit mogen, en niet verder dan de brug mogen komen. We komen in een bar-restaurant terecht, en komen er achter dat je pas iets mag bestellen als je gezeten bent, of op een barkruk of aan een tafeltje. We vragen om bier, maar dat is op dat moment niet voorradig. Een collega, vraagt om een `Cuba Libre`, maar beseft de politieke betekenis van zijn bestelling niet. Ik leg hem snel uit dat hij dat beter niet kan bestellen, want op de eerste plaats zal je op heel Cuba geen Coca Cola kunnen vinden, en op de tweede plaats betekent "Cuba libre"; een vrij Cuba, wat door de Cubaanse asielzoekers in de US bedacht is als een term om een toast uit te brengen, als een wens voor de toekomst voor een vrij Cuba, welke term later geassocieerd is aan de bekende mix van Cola en Rum. We lopen nog wat door het stadje en proberen nog wat te drinken te krijgen, wat een moeilijke opgave blijkt.



Een van de volgende reizen krijgen we opdracht om een lading naar Havana te brengen. De vreugde stijgt, want we willen de bekende "Tropicana Club" weleens van binnen bekijken. Ook wil ik de bar waar Ernest Hemingway regelmatig kwam, bezoeken en een 'Mojito' drinken. Ook ben ik benieuwd naar de Cubaanse muziek, zoals de Salsa en andere ritmes. Eenmaal in Havana aangekomen, valt ons



de stinkende haven op. Het water is zwaar vervuild door olie en afval. De Cubanen zeggen dat het door de hurricane komt, die schade aan schepen en haven-installaties heeft toegebracht. We krijgen walpasjes en mogen de wal op. We gaan met de bus naar het centrum. De buschauffeur



rijdt door de stad alsof hij een Formule-1 coureur is en we zijn blij dat we eindelijk in het centrum kunnen uitstappen.

We lopen wat rond en zien overal op openbare gebouwen, lof-uitingen aan de revolutie, en

portretten van Fidel en Ché Guevara. Ook zien we mooie oude Amerikaanse sleeën rond rijden, die met kunst en vliegwerk rijdend gehouden worden. De nieuwere auto's zijn Lada's. De staat van onderhoud van de gebouwen en andere infrastructuur is over het algemeen slecht, en er zijn weinig winkels. Op een plein zien we twee grote files, een voor een ijsco karretje, de andere file is ons niet duidelijk waar die voor dient. We besluiten om in de file voor ijs te gaan staan, maar zodra we na lang wachten aan de beurt zijn, komen we er achter



dat we eerst in de andere file bonnetjes voor een ijsje hadden moeten kopen. Nou ja, dan maar geen ijs, want om nu nog een keer in twee lange files te moeten wachten is ons iets teveel van het goede. Ook worden onze plannen getorpedeerd, om naar de Tropicana Club te gaan, want die ligt buiten het centrum, en is die avond niet geopend.

Cuba is nog niet open genoeg om aan onze culturele belangstelling te kunnen voldoen. Op straat komen we jochies tegen, die hun 'zusjes' aanprijzen: "Hey Gringo, you wanna fuck my sister?" We gaan er maar niet op in.



De volgende morgen worden we uitgenodigd om bij een Russische koopvaardersaanboord te gaan, en na een korte rondleiding over het schip, krijgen we wodka en gedroogde haai geserveerd. De Russen zijn geïnteresseerd in onze tijdschriften, en later verzamel ik er een aantal en geef ze aan de Russische officier die me uitgenodigd had. De Russische

Kapitein verteld een anekdote, dat hij in een Arabisch land, ooit in een hachelijke situatie had gezeten. Hij vertelde dat de lokale scheeps-agent nogal verrukt was, van één van de vrouwelijke en zeer blonde stewardessen aan boord van het Russische schip. De Kapitein had als grapje tegen de agent gezegd dat hij ze mocht hebben voor twintig kamelen, en tot zijn grote verrassing de volgende morgen twintig kamelen voor de valreep had staan. Om nu de transactie ongedaan te



maken, hij veel overtuigingskracht nodig had, en dat de agent een financiële schadevergoeding wou hebben, anders zou hij het geval bij de rechtbank aankaarten.

De Cubaanse scheepsagent komt bij ons aan boord, en verteld een beetje over het regime, en over de gebreken van het socialistische systeem. Zo maakt hij duidelijk dat er aan de meest simpele zaken gebrek bestaat, zoals zeep, keukengerei, pannen, papier, pennen e.d. Ik vraag aan hem of hij aan Cubaanse sigaren kan komen, maar hij zegt dat hij er maar een klein aantal kan bemachtigen. Hij geeft ons een lijstje van de meest noodzakelijke items die hij nodig heeft, waaronder een pijp. En hij vraagt mij of ik die bij een volgende reis voor hem kan meebrengen. Ik beloof hem dat, maar helaas we zijn er niet meer terug geweest. Mijn bezoek aan de Tropicana Club zal dan maar tijdens een privé-bezoek moeten gebeuren.



Proost, Cuba Libre !

©2009

Brazilië

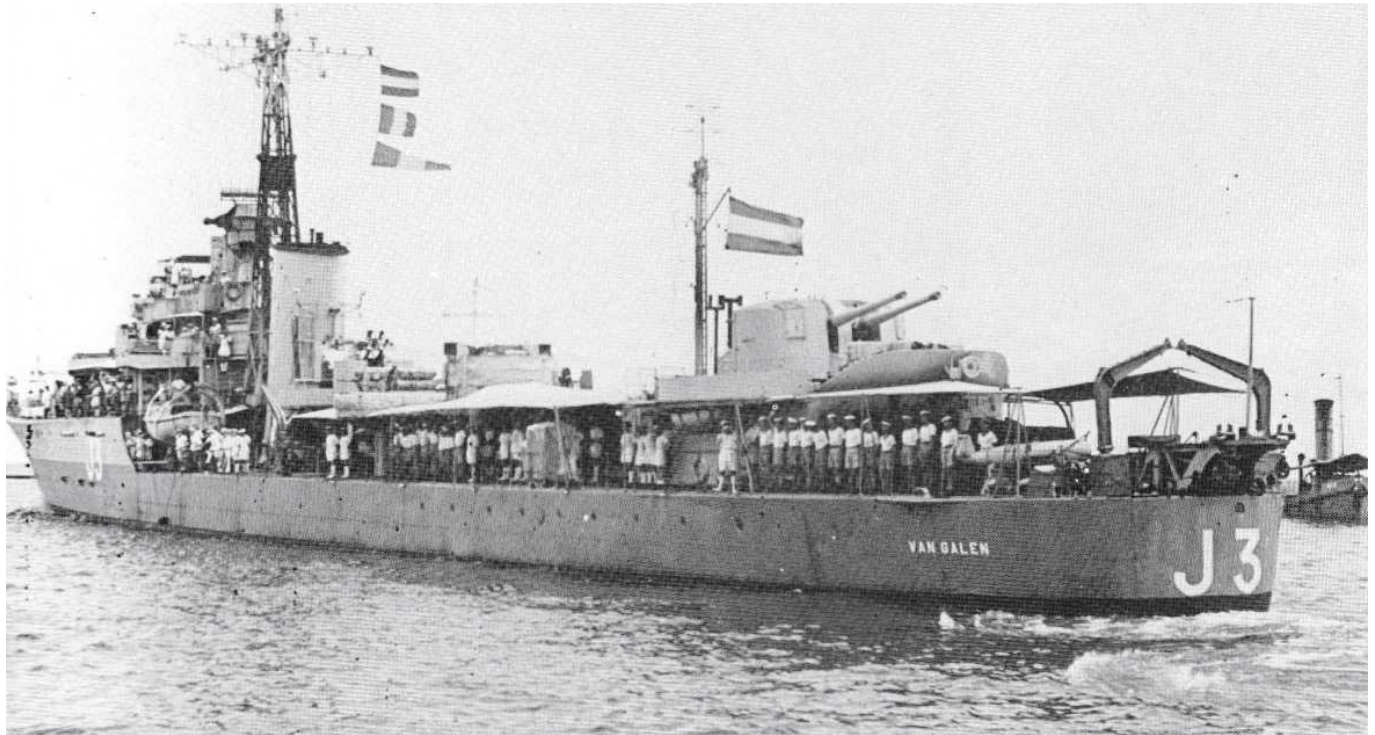
\*\*\*\*\*

## De Koninklijke marine op Vredesmissie, gewapend met... Bier!

Het was in de jaren 1945/1946 dat de Koninklijke marine, na de Japanse capitulatie in de Indonesische wateren teruggekeerd, zich voor een veelheid van taken geplaatst zag, variërend van bevoorrading van de totaal door de Jappen beroofde eiland-bevolking en de repatriatie van de zogenaamde 'romusha's' (Indonesiërs, die door de Jappen als slavenarbeiders waren gebruikt), tot de pacificatie van dat immense eilandenrijk zelve. Voorwaar geen gemakkelijke taak en we hadden er onze handen jarenlang meer dan vol aan!

Onder vele andere patrouille-reizen, die de K.M. door de Indonesische Archipel maakte, staat er mij eentje in het bijzonder voor de geest: dat was de reis van Hr.Ms. 'Jan van Galen' naar Mindanao in de Golf van Gorontalo van het eiland Celebes. De commandant en de état-major van dit schip waren op het hoofdkwartier van de Koninklijke marine te Batavia grondig 'gebriefed' op deze trip, want de situatie ter plaatse werd door de inlichtingendienst als 'uiterst gevoelig' tot op het kritieke af genoemd. Dat betekende voor hen als vredebestichters een netelige opdracht, waartoe alleen een zeer goed voorbereid actieplan enige kans op succes kon bieden. Dus ging de scheeps-staf aan het werk en kwam uiteindelijk met een briljant plan (naar later dan ook bleek) uit de bus: Zo, moet er gepacificeerd worden?

Okee, maar dan ook letterlijk, niet met de wapens in de vuist, doch met een vredesgebaar, waar men absoluut niet omheen kon! Dit gebaar werd gerealiseerd door een grote hoeveelheid bier extra te laden: geloof het of niet, maar het verhaal wil, dat zelfs de torpedobuizen waren afgeladen met dit heerlijke vocht!



*Hr.Ms. 'Van Galen' in tropische wateren. Ook hier vaart deze bodem nog onder het oude naamsein; later werd dit gewijzigd in D 803. Eveneens een van de Royal Navy overgenomen destroyer.*

Bij aankomst in de Golf van Gorontalo ging de 'Van Galen' op de rede van Mindanao voor anker en zond de volgende morgen een compagnie, gerecrueteerd uit de bemanning naar de wal, die een 'Vriendschaps-mars' door de stad maakte; allen waren ongewapend, doch droegen spandoeken mee, waarop te lezen stond, dat de Koninklijke marine het beste voetbalelftal uit de Minahassa uitdaagde voor een vriendschappelijke wedstrijd. Voorts werd op ruime schaal tevoren bier uitgedeeld, hetgeen er meteen al als 'boeboer' (pap) bij de Minahassers in ging!

De volgende dag ging een ieder, die geen wacht aan boord had, de wal op en was getuige van een model uitgevoerde parade, gevolgd door een buitengewoon spannende voetbalwedstrijd, die overigens door ons werd verloren doch dat kwam, gezien de omstandigheden, deze keer prima uit! De commandant van de 'Van Galen' reikte persoonlijk een prijs uit aan het winnende team en dat maakte nog de meeste indruk! Hij kon dan ook die dag met een voldaan gevoel aan het K.M.-hoofdkwartier te Batavia seinen:

'Mission completed succesfully!'

De 'Kompenie' had het weer eens goed 'versierd'!

MARIN(E)ADE

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

illustraties: Gerard Wolf

## **Ooggetuigenverslag van de intocht van de communisten in Shanghai in mei/juni 1949 (Deel 1)**

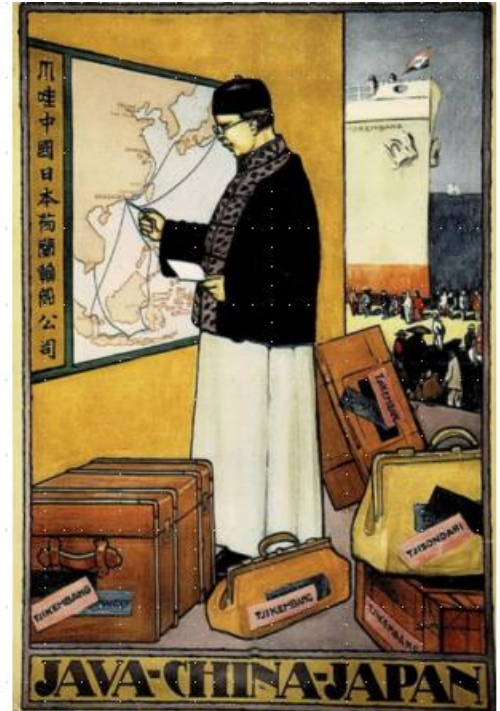
*De heer H.A. Slettenaar, secretaris van de VERENIGING VAN OUD-PERSONEEL DER KONINKLIJKE JAVA-CHINA-PAKETVAART LIJNEN maakte melding van dit bijzondere dagboek van de intocht van de communisten in Shanghai in 1949. De KJCPL heette in die tijd de JAVA-CHINA JAPANLIJN. Na de oorlog is de naam veranderd omdat het bedrijf niet meer met Japan geassocieerd wilde worden. Nog later gaf men de voorkeur aan de naam ROYAL INTEROCEAN LINES, omdat de scheepvaart zich toen niet meer alleen beperkte tot Oost-Azië. Het bedrijf de HOLLAND-CHINA-HANDELS-COMPAGNIE was shipping agent voor de JCJL.*



Frans de Jongh werkte in de jaren 20 voor hen, maar was in 1949 al gerepatriëerd. Het is interessant te lezen hoe deze Old China Hand, die al jaren in Shanghai woonde en werkte, deze weken meer dan 70 jaar geleden beleefd heeft.



**Brunner Mond & Co building, waar een eeuw geleden het kantoor van de Java-China-Japanlijn een kantoor had. Het bestaat nog steeds in Shanghai.**



## Dagboek Shanghai – Mei 1949

(geschreven door J. Carrière, medewerker van de JAVA-CHINA-JAPANLIJN) (uit de nalatenschap van Kees Dirkzwager).

Dagboek van een vredelievend mensch

Ondertitel: Een rammelend verhaal over de Communistische bezetting van Shanghai in mei 1949.

### Inleiding

Op maandag 9 mei, 's morgens om acht uur, vertrok de MARIEKERK naar Hong Kong op weg naar Europa. In de grijze morgenmist zag Dirkzwager het schip af en staarde het na toen het slaags lag en langzaam vooruit de Whampoo afstoomde naar huis. Hij moet gedacht hebben: "Wanneer komt de volgende?", doch hij beweert alleen maar slaap te hebben gehad.

Het Nationalistische en Communistische China waren niet tot overeenstemming gekomen. Na maandenlang praten gebeurde het voor China normale. De sterkste wilde alles hebben. Dit was niets nieuws. Toen Chiang Kai-shek dacht dat hij de sterkste was – dat is heel lang geleden, bijna een jaar – wilde hij alles hebben. En het heeft geen zin overeenstemming trachten te bereiken wanneer geïnsisteerd wordt dat de tegenpartij alles opgeeft. Zo verliepen de dagen in nutteloos gepraat.

De Yangtze – China's Sorrow – was geforceerd. Nanking was gevallen. De communisten rukken op langs de spoorlijn naar Shanghai! Soochow valt! Langs de spoorlijn naar Hangchow. Kashin valt! Ze zitten overal. Langzaam wordt Shanghai ingesloten.

De foreigners (buitenlanders) weten alles van het gordijn. Ietwat verbaasd realiseren ze zich dat straks een bamboegordijn kan vallen, dat henzelf individueel treft. Wat te doen? De Ameri-kanen,

altijd een emotioneel volkje, worden een tikje opgewonden. Er zijn zoveel nieuwelingen bij. Terug naar pop en mom! De ouderen, die hier jarenlang geweest zijn en zich daardoor de meer bezonken filosofie van Europa eigen hebben gemaakt, zijn geestelijk meer verbonden met West-Europa dan met het Midden-Westen.

Ondanks de oude scheidslijn tussen Chinezen en niet-Chinezen ontmoeten deze groepen elkaar in Shanghai waarschijnlijk meer dan ergens anders in China. Velen zijn intieme vrienden. Meer dan in het Zuiden spreken hier foreigners Chinees. Ze gaan gezamenlijk naar diners, cocktailparty's en komen bij elkaar op visite. Wij kennen elkaars kinderen en elkaars huizen. Doch er is één ding, dat vrijwel ongelooflijk en zeker onbegrijpelijk is voor de buitenstaander. Deze miljoenen Chinezen in Shanghai, ondanks de afschaffing van de extraterritoriale rechten, ondanks de opheffing van de concessies (stukjes buitenland in China), kijken dag in dag uit wat de foreigner doet. Verliest de foreigner vertrouwen in zichzelf (met of zonder gunboat protection), wordt hij zenuwachtig, dan lopen de Chinezen prompt te hoop en keren zich gemeenschappelijk tegen hem. In het gunstigste geval houden de allerbeste – enkele uitzon-deringen – , zich afzijdig. Blijft de vreemdeling echter onverschillig, neemt hij de komende dingen in dit eeuwige China kalm en accepteert hij de uiterlijke veranderingen als een begrijpelijk gebeuren, en laat hij door zijn gedrag zien dat alles, ook voor hem, steeds het stempel van het tijdelijke draagt, dan heeft deze handvol buitenlanders in Shanghai op de zes miljoen grote massa een kalmerende invloed, die weinig Chinezen bewust begrijpen en waar-over vele buitenlanders hier zich nog uitermate zouden verbazen, wanneer het uitgelegd werd.

De Chinezen in Shanghai hebben nooit begrepen waarom het Foreign Settlement en de French Concession geruïneerd moesten worden. Zoals het vroeger was, zo was het goed. Want er was geen stad, geen dorp, geen vlek in dit eindeloze China, dat ook maar een vergelijking kon doorstaan met de Concessies (Shanghai, Tientsin, Hankow, Amoy, Canton) en Hong Kong. En ondanks de nationalistische agitatie tegen de concessies en de grote satisfactie die uiterlijk “de restauratie van China's soevereine rechten” bewerkstelligde, werd door de grote massa de stabiliserende invloed van de concessies diep gevoeld. Slechts de buitenlandse gemeenschap bleef over, thans zonder speciale rechten. Doch in de chaos van de naoorlogse jaren bleef de meer bezadigde Chinees het oog houden op het doen en laten van de buitenlander, bij wie hij in het verleden zo dikwijls bescherming gevonden had.

De Yangtze was dan gevallen. Bij deze enorme rivier, waarvan de schoonheid en het geweld alleen begrepen kunnen worden door een dichter of een loods, zag het Nationalistische Leger geen kans de Communisten tegen te houden. Deze drongen steeds verder door en de wereld werd vergast op de tragische kwasterij van een verdediging van Shanghai, tot de laatste man, op een Chinees Stalingrad. Rondom Shanghai werd een houten hek getimmerd, van palen 'gerekwireerd' van E.C.A., waarvan de commanderende generaal een kleinigheid per paal verdiende. Niemand begreep de betekenis, doch de bedoeling was schijnbaar dat de vijand daar stil zou staan. Pillboxes werden bebouwd, loopgraven gedolven, dorpen afgebroken en Hunjao, het Zorgvliet van Shanghai, vernield.

Nu was het wachten op de vijand. Na al het gebrul kwam de vijand, zag en overwon, Ik hield enkele aantekeningen bij met de bedoeling daaruit t.z.t. een officiële brief te distilleren. Ze nog eens doorlezende leek het mij aardiger ze maar te laten zoals ze waren, neergeschreven 's avonds na het eten en voor het naar bed gaan in de kalmerende stilte van de nacht. Op maandag 9 mei dan, na het vertrek van de MARIEKERK, wachtten wij op de dingen die zouden komen.



## **Zaterdag 14 mei**

De Communisten komen steeds maar dichterbij en het Woosung Garrison Command maakt het ons steeds lastiger. Deze H.H. willen nu weer allerlei papieren hebben waarvan je niet weet of je ze los krijgt en zonder welke de schepen niet meer kunnen vertrekken.

Gistermorgen seinde ik de MOLENKERK nog dat hij op kon stomen naar Shanghai, maar gistermiddag heb ik de kapitein maar gemeld niet verder dan Woosung te gaan. Om half twaalf 's ochtends kwam hij daar aan.

't Zag me er echter te riskant uit zodat ik hem maar naar Yokohama heb doorgezonden. De toestand wordt slechter en het ziet er naar uit dat buitenlandse schepen voorlopig niet kunnen komen.

## **Zondag 15 mei**

Rustige dag, geen verdere ontwikkeling. STRAAT SOENDA gaat regelrecht van Japan naar Hong Kong. Wel zo goed.

## **Maandag 16 mei**

Moest vandaag beslissen of de TJIBADAK aanstaande woensdag hier kan komen. Ongeveer vijfhonderd Portugezen hadden gehoopt met het schip te evacueren, maar ik durf het niet aan. In de stad is alles rustig, maar buiten hoor je geregeld schieten.

## **Dinsdag 17 mei.**

Niets bijzonders. De buitenlanders beginnen dineetjes en cocktailparty's af te zeggen. Blijven 's avonds liever thuis. De ramen van kantoor worden dichtgetimmerd. Er rijden opvallend minder auto's.

## **Woensdag 18 mei.**

Telegram van Hong Kong H.O. TJIBADAK komt op verzoek van Britse Marine vermoedelijk hier voor evacuatie. Onbegrijpelijk. Wat hier is wil hier blijven, behalve dan nog enkele Portugezen, waarvan een gedeelte al weg is. De loodsboot is naar binnen gehaald en alle verkeer op de rivier is gestopt, behalve dan Chinese schepen met 'evacuerende' troepen. Evacuatie met een BOAC vliegboot kon niet doorgaan omdat de motorboot niet van de wal naar het vliegtuig mocht. De 'overname' schijnt zeer nabij.

## **Donderdag 19 mei**

Weer een telegram van Hong Kong H.O., dat de TJIBADAK bij de Saddles zal ankeren en gisteravond vertrokken is. Teruggeseind dat ik er niets van snap, dat de Britse Ambassadeur en Consul Generaal er tegen waren en dat ik aannam dat de Britse Marine ervoor betaalde.

De hele dag troepenbewegingen; het is duidelijk dat de Nationalisten wegtrekken. De stad ligt vol met verregende zandzakken. Allerlei nutteloze maatregelen worden bekend gemaakt. Men krijgt de indruk dat de H.H. hun kop kwijt zijn. Central nieuwsbureau berichtte snorkende overwinningen, maar de Communisten zitten al op Gough Island en het vechten komt steeds dichterbij.

## **Vrijdag 20 mei**

Gisteren schijnen er een vierhonderd Communisten van Pootung geïnfiltrerd te zijn naar Nantao; daarom plotseling 's avonds om negen uur avondklok. Men beweert er 170 gevangen genomen te hebben.

De TJIKINI (de KJCPL motorboot in Shanghai), die ook al gerekwireerd was voor het 'vertrek' van de Nationalisten, en daarna – naar men beweerde – met alle verdere river craft gescutteld (tot zinken gebracht) zou worden, heb ik in het dok van Shanghai Dockyards laten zetten. We doen of we aan het repareren zijn. Ondertussen liggen de olieverdelers in de brandkast op kantoor, zodat ze toch niet varen kan. Hoop dat het goed afloopt en er niet geschoten wordt op de machinegun funderingen die op het Shanghai Dock gebouwd zijn.

Bevestiging van Hong Kong H.O. dat de TJIBADAK voor rekening van de Britse Marine vaart. Het Britse Consulaat wil er nog steeds niets mee te maken hebben en volgens Commander Pringle is het alleen bedoeld als standby en zijn er nog in het geheel geen plannen voor een evacuatie. Dure grap. P & O is met de TAIREA in dezelfde positie. Dit schip heeft nog vier-honderd passagiers aan boord! Dus dat kost volgens Larkin £ 900,- per dag plus voeding passagiers. Volgens Larkin: "This man Madden is plain mad". (Madden is de Britse vice-admiraal).

De Bund is vandaag gesloten voor alle verkeer en alleen kantoren met een zij- of achteruitgang, hetwelk de meeste hebben, kunnen werken.

Van alle kanten komen telefonische berichten dat er klaarblijkelijk een aftocht gaande is. Regelde dat de Passage afdeling weer in gebruik wordt genomen om geen ongebruikte kantoorroimte te hebben, wanneer de nieuwe bazen hier zijn. Vernam namelijk dat geoc-cupeerde (in gebruik zijnde) gebouwen in Tientsin niet lastig gevallen worden.

Tallose geruchten doen de ronde. Een feit is dat de soldaten uit de grote flatgebouwen weggetrokken zijn en dat troepenbewegingen voornamelijk in de richting Woosung plaats vinden. Avondklok vanavond om acht uur tot half zes 's morgens. Door het sluiten van de Bund was er wel een congestie in Szechuen en Kiangse Road, maar overigens is alles rustig.

De Club was te bereiken door de achteringang. Drankgebruik en maaltijden normaal. De bevolking houdt zich (nog?) kalm.

### **Zaterdag 21 mei**

Het blijkt dat de avondklok maar in sommige delen van de stad en op de rivier om acht uur is. De rest blijft negen uur.

Gisteravond bericht dat een understanding (overeenkomst) bereikt was. Binnen 48 uur zou de stad worden overgenomen en de politie had voldoende 'gekregen' dat zij dienst zou blijven doen. Het bericht was ongetwijfeld juist. Helaas bleek in de loop van de morgen dat er een hitch in was gekomen. Een Generaal, die in Pootung commandeert, wil toch doorvechten. Aangezien de Communisten op verschillende plaatsen al tegen de Whampoo aanzitten, is het niet duidelijk wat hij wil. Vermoedelijk is zijn deel van de understanding niet groot genoeg. Met dat al is het schieten weer begonnen, wat al direct een naar teken was. Het schijnt dat ook Chang Kai-shek er voor is hier door te vechten.

De Passageafdeling vanmorgen weer in gebruik genomen. Veugelers troont er nu met twee assistenten, benevens stuwadoer Cheng en assistent. Schoonmaken, telefoon verplaatsen en wat kleinigheden zal bij elkaar 175 US \$ kosten. Als het t.z.t. inderdaad bewerkstelligt, dat de nieuwe

Heren, die naar ruimte zoeken, er daardoor uit blijven, is het goed besteed. Het wachten is nu maar op schepen en passagiers. Natuurlijk konden de jongelui het weer niet nalaten een grap uit te halen. Ze hebben Veugelers 'ter gelegenheid van de heropening van zijn departement' met een mand bloemen vereerd. Veugelers was er echter tegenop gewassen en invi-teerde iedereen op kantoor bij hem 'op het departement' de opening te komen 'vieren' met coca cola. De compradore produceerde toen gezwind een fles brandy, waarmee de smaak en de geur van coca cola verbeterd werd. De stemming blijft uitstekend.

Pringle wilde vanmorgen plotseling een lijst met evacuatiegegadigden opmaken. Vroeg of wij soms nog iemand wisten. Hij heeft momenteel maar een enkele liefhebber. Wij hebben er ook nog een paar; mensen die hebben opgebeld n.a.v. het Hong Kong telegram in de kranten, en dan nog wat Portugezen. En natuurlijk een hoop Chinezen. Maar als ik het goed begrijp, wil; de Navy foreigners evacueren. Daar vallen Chinezen niet onder en de Shanghai Portugezen nauwelijks. Maar nu de Admiraliteit, op voorstel van Madden, gecharterd heeft, moet Pringle ook wel iets doen.

De koers van de Gold Yuan t.o.v. de Amerikaanse Dollar was veertig tot vijftig miljoen, maar er vonden ook transacties plaats tegen tachtig miljoen. De koers heeft eigenlijk niets meer te betekenen. 't Is maar wat de gek er voor geeft. Prijzen volgen alleen de benedenwaartse daling van de Yuan, nooit wanneer de Yuan even apprecieert. In Amerikaans geld uitgedrukt zijn de prijzen, hoewel steeds stijgende, vrij stabiel. Alleen rijst deed op 18 augustus vorig jaar, toen de Gold Yuan werd ingevoerd, US \$ 5,- per pic. En vandaag iets meer dan tien. Iedereen probeert op Amerikaanse Dollars te blijven zitten, want voor US \$ 10,- krijg je ongeveer zeven 'Silver Dollars' (Chinees), terwijl in het door de Communisten bezette gebied US \$ 10,- van twintig tot dertig zilveren dollars doen.

Gerucht dat er een tank van de Standard Oil op Gough Island in brand staat. De Bund is nog steeds gesloten. Als er niet veel minder auto's reden dan een maand geleden, dan was de congestie in de stad volkomen hopeloos geweest. Nu valt het eigenlijk nogal mee.



**Wordt vervolgd**



## MIJNEN UITKIJK DIENST

De MUD was een toendertijds dienstvak bij de KM dat meestal uit miliciëns (dienstplichtigen) bestond. Zij hadden de taak om wanneer kwaadwilligen of wij zelf, onze vaarwegen van en naar open zee door het droppen van mijnen gedeeltelijk of geheel wilden af sluiten, dit te registreren en te plotten.

Zij zaten op verschillende posities aan de wal en hielden van daar de zeearmen in de gaten.

Wanneer een mijn uit een vliegtuig in het water wordt gedropt zal dit bij impact een waterzuil(tje) veroorzaken. Dit, en het vliegtuig werden op dat moment gepeild door verschillende van die mannen en d.m.v. een kruispeiling werd de positie van de mijn geplot.

Zo zat het een beetje in elkaar. Misschien hadden ze nog wel meer in hun trukendoos.

Toentertijd werd dit af en toe geoefend door middel van het gooien van betonnen MUD koppen, zijne de koppen van de 3 inch oefenraketten. Deze werden later vervangen door likstenen, eigenlijk bedoeld voor het vee. De betonnen koppen kwamen namelijk vaak in de netten van vissers die daar niet gecharmeerd van waren. Tevens moest soms schade vergoeding worden betaald. De likstenen losten zich zelf en dus ook dit probleem op.

Het was 16 September 1968. (Toen nog met hoofdletter). De Karel Doorman had zijn laatste (hete) adem uitgeblazen. Bij Squadron 4 met de Stoefs ging het werk echter gewoon door.

We gingen met de S-2-A 167 op pad om een gecombineerde IF/MUD\* vlucht uit te voeren. De eerste vlieger en tevens vliegtuigcommandant was LTZ Müller. Hij is later geloof ik bij de KLM verdaagd.

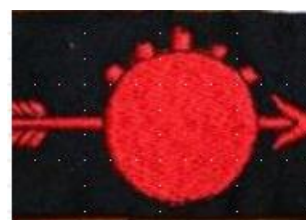
We hadden een soort van plot/kaart waar we moesten droppen. Van hoe het verder in zijn werk ging hadden we eigenlijk geen idee. We kregen verbinding met de mannen aan de wal en wensten elkaar een prettige oefening.

We waren met een bemanning van drie. Twee vliegers en ik. Ik zat rechts achterin op de stoel van de waarnemer en bediende de radar. Ik kreeg het plot en vergeleek dit met het plaatje op de radar. Dit was de AN/APS 38. Deze had een relatief beeld. De bovenkant van het scherm was dus niet het noorden, maar de neus van het vliegtuig. In de meeste tactische operaties niet zo erg belangrijk, maar in dit geval maakte het alles een beetje moeilijker.

Ik had de drop positie op mijn radar en wij gingen in voor de eerste poging. Toen wij deze naderden begon de wal opeens met: "Stand by to drop". Het was blijkbaar de bedoeling dat zij bepaalden/uitmaakten waar wij onze mijnen moesten gooien. Ik had echter al over de intercom geroepen "Drop Now .... Now ... Now !!!" Dus het brok beton of liksteen ging reeds te water. Dit werd gevolgd door een zeer enthousiaste reactie van de wal. "Correct!!, Correct!! exact in position!!!!." Voor de rest van de oefening hebben wij zelf steeds nauwkeurig op dezelfde plek onze brokjes gegooid.



Foto van overblijfsel van het vroegere gebeuren op boek



Uitmonstering op mouw uniform Mijnenwachter.



\* IF/MUD vlucht. IF (oefening instrument vliegen). Dit gingen wij doen na het droppen.(MUD). Bij de IF oefening fungeerde ik als veiligheid uitkijk.

=====

## NO GUTS NO GLORY

( Zonder geluk vaart niemand wel)

Het was januari 1972. We waren met Squadron 320 op trip naar BAN (Base Aeronautic Naval) Lann Bihoué in Frankrijk om precies te zijn Bretagne nabij Lorient.. Vandaar vlogen wij oefeningen op de oceaan met de SP2H. (Neptune)

Ik was VOB 1 (eerste sensor operator) van bemanning Delta. De TACCO (eerste waarnemer) was LTZ1 Tak. We waren voor een nachtelijke oefening gepland.

We waren nog bezig met het controleren van de apparatuur, maar taxieden al vast naar de kop van de baan. De TACCO controleerde de navigatie computer ( ASA-13) alsmede het plotbord. Dit liep wel, maar niet in de goede richting met de door hem ingestelde waarden.

Goede raad was duur, zonder plotbord was het zo goed als onmogelijk een goede oefening te draaien. Ik kende echter een truc die ik had geleerd van een radioradar monteur.

Van veel elektronische apparatuur bevonden zich de black boxen (de eigenlijke apparatuur), in de zogenaamde radar well. Een enge ruimte, onder het flight deck waar op de bemanning zich bevond. De apparatuur die zij daar bedienden waren eigenlijk een soort afstand bedieningen van deze boxen. Deze waren door middel van kabelbomen met elkaar verbonden. Zoals ik al zei het was een zeer nauwe ruimte waar naast het lawaai van de apparatuur je ook twee meter van de uitlaat der motoren zat. Dat alleen op je knieën of hurken.

In de SP2H bevond zich ook een groot circuit breaker panel , waarvan de zekeringen automatisch uitsprongen bij een storing. Deze kon je weer resetten, maar als hij dan nog een keer uit sprong was het over en uit.

Op de boxen zelf in de radarwell zaten af en toe ook zekeringen die konden doorbranden.

Daar naast was meestal een spare (reserve) geplaatst, zodat je deze jongens kon vervangen.

Veel van de toenmalige boxen bezaten elektronische buizen (lampen). Zeker de radar, de

AN/APS 20. Wanneer de zekeringen bij een storing goed waren, kon een ferme klap op de

des betreffende boxen soms ook helpen. Wij noemden dat de "Hamer Test".



De luxe zetel van de boordwerktuigkundige (Mecano)

Ook de ASA-13 black box bevond zich in de radarwell. Buiten de zekeringen bezat deze ook twee tellertjes. Wanneer de waarnemer zijn plottafel testte, begonnen deze tellertjes te lopen. Bij de ingestelde wind, 150/150, moesten de tellertjes met dezelfde snelheid af lopen. Het nam een redelijk lange tijd voor dat je het verschil kon zien. Met tandwielletjes kon je ze aan passen en

met ongeveer de zelfde snelheid laten af nemen. Dan liep het plotbord evenredig in de goede richting, als ik me goed herinner koers 135.

Ik vertelde dit tegen de TACCO. Die zei doe je best maar Jan.

Hij stelde zijn computer en plotbord opnieuw in en ik ging naar beneden. Na enige tijd zag ik dat de tellers niet synchroon liepen. Ik regelde het zo goed als mogelijk bij, liet ze nog even lopen, tot ik bijna zeker wist (hoopte) dat ze dit nu wel deden. Te snel of te langzaam wist ik natuurlijk niet.

Ik kroop uit de well en ging in de neustunnel staan. Ik gaf mijn ervaringen door aan de TACCO. Ik stak dus alleen met mijn bovenlijf boven het flight deck uit. Hij, de TACCO, zat achter het plotbord, dus een stuk boven me. Ik voelde mij een beetje als David en Goliath. Hij keek me aan. Door de motoren moest hij zich met luidere stem duidelijk maken. Hij schreeuwde: "Weet je zeker dat het goed is? Als dat niet zo is gaan we terug naar het platform."

Daar stond ik als jong sergeantje. Ik dacht snel na wat de gevolgen van een "nee" zouden zijn. Terug naar het platform om een monteur te laten kijken of

overstappen in een andere kist. We hadden al aardig wat tijd verloren, dus de hele vlucht zou gecancelled kunnen worden. Ook zou ik voortaan misschien minder geloofwaardig zijn.

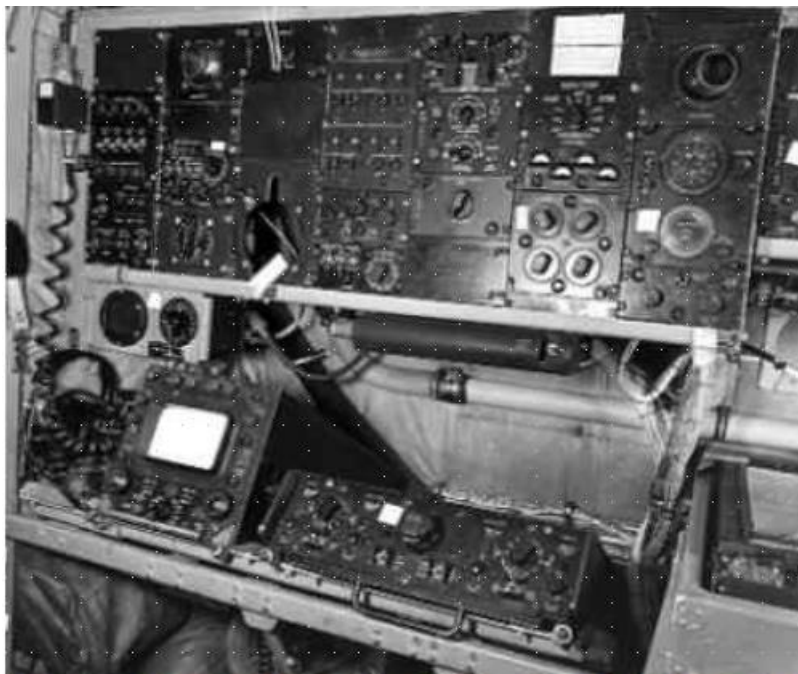
Ik zei "ja" en hoopte dat het inderdaad alleen die tellertjes waren.

De jets werden opgestart, we draaiden de baan op, kregen toestemming om te starten en dat deden wij dan ook.



*Hier het plotbord. Foto bekomen van Rob Calmthout*

zij synchroon afgeregeld en wanneer dat plaatsvond, ontstond een muziek uit onze grote zuiger motoren die ik nooit, maar dan ook nooit zal vergeten. Heb ik al meer gezegd.



*V.l.n.r. De Analyser van de bougies, de AQA-1 Sono groep, de AQA-4 Jezebel groep en uiterst rechts een stukje van het plotbord.*

We maakten vaart, "Rotate" klonk er in de cockpit. De vlieger trok de neus iets op en we kwamen los. "Climbing power" klonk er. De motoren werden door de mecano (boordwerktuig-kundige) op klim vermogen gezet en we klommen naar onze aangewezen hoogte.

Daar aangekomen werden de jets afgezet en de motoren op kruisvermogen afgeregeld.

Ook dat regelde de mecano. Terwijl hij dit deed zag je de vlammen van de uitlaten van oranje naar een betoverend blauw gaan. Ook werden

Ik had plaats genomen achter de radar en checkte deze, hij werkte goed. Ondertussen hield ik met een schuin oog het plotbord in de gaten. Het zag er goed uit. De sfeer op het flight deck veranderde nu in rustige, bijna serene sfeer. De zachte rode verlichting van de apparatuur en bedienings panelen was daar ook zeker debet aan. Aangekomen in ons gebied begonnen wij onze oefening, nog net op tijd. Hier kan ik kort over zijn, hij verliep goed. Het plotbord deed ook wat er van hem/haar werd verwacht. Ik was opgelucht.

Bron: Jan Vroege

=====

## Bloei en ondergang van een Amsterdamse werf

De geschiedenis van de scheepsbouw op Oostenburg begint met glorieus hoofdstukken, haar donkere bladzijden zijn die van stad en land, haar renaissance is die van de negentiger jaren, waarin Nederland en Amsterdam opnieuw ontwaken [Werumeus Buning].

In 1891 werden de scheepsbouwactiviteiten gestaakt, juist toen de vraag naar stalen stoomschepen begon aan te trekken en de zeilvaart aan een eind kwam. Werkloos geworden werknemers van het bedrijf slaagden er in het scheepsbouwbedrijf nieuw leven in te blazen en in 1894 werd op Oostenburg De Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij opgericht. Directeur en geldschieter was Daniël Goedkoop, verschillende rederijen in de regio gaven hun steun aan het project. De vier oude hellingen van de Koninklijke Fabriek (elk met een lengte van 100 m) werden weer in gebruik genomen. Afgemeten aan het aantal gebouwde schepen ontwikkelde de NSM zich tot de grootste Nederlandse scheepswerf. De vraag naar zeeschepen nam toe en de werf moest al gauw uitbreiden, waardoor meer en langere hellingen konden worden gerealiseerd. Een probleem was wel de doorvaart bij de Oosterdoksluis.

### Hindernis

Uit de Leeuwarder Courant (09-10-1906): 'Door de abnormaal hoge waterstand voor het uitlaten door de Oosterdoksluis van de ss Rembrandt, zijn in dertien straten van Amsterdam waterleidingen lek gesprongen... Kelders en onderhuizen liepen onder, en met nat geworden bedden-good moesten vele kleine lieden een goed heenkomen zoeken'. (Dat lekke waterleidingen de oorzaak van de overstroming waren is erg onwaarschijnlijk!). De Vulcanus werd er gebouwd, als eerste tankschip ter wereld met een dieselmotor. De schepen werden steeds groter en de brug over de Oosterdoksluis vormde een hindernis in de toegang tot het IJ. Onder andere bij het mailschip Jan Pieterszoon Coen, met een breedte van 18,46 m, gaf dat problemen.<sup>[1]</sup> Uit het Nieuws van den Dag (01-10-1914): 'De J.P.Coen, dubbelschroefstoomschip, het grootste tot nu toe gebouwde schip in Nederland voor SMN, is met goed gevolg van stapel gelopen... Het is echter zo op te vatten, dat de boot uit eigen beweging een half uur voor de tijd van de helling is gelopen. Velen kwamen te laat'.

### Naar een nieuwe werf

In 1915 besloot de Amsterdamse gemeenteraad toestemming te geven voor de verplaatsing van de werf naar de overkant van het IJ, tegenover de Houthaven.<sup>[2]</sup> Op dit terrein ter grootte van 15 ha werden drie hellingen gebouwd. De hellingen 2 en 3, elk 23,80 m breed, konden gecombineerd gebruikt worden voor de bouw<sup>[3]</sup> van droogdokken. In 1921 werden in de nabije omgeving



woningen gebouwd, een wijk die de naam tuindorp Oostzaan zou krijgen. Door schaarste en



*In 1906 veroorzaakte de tewaterlating van de Rembrandt veel commotie in Amsterdam. Het zusterschip Vondel kwam ook van de NSM, de Grotius kwam van een Rotterdamse werf.*

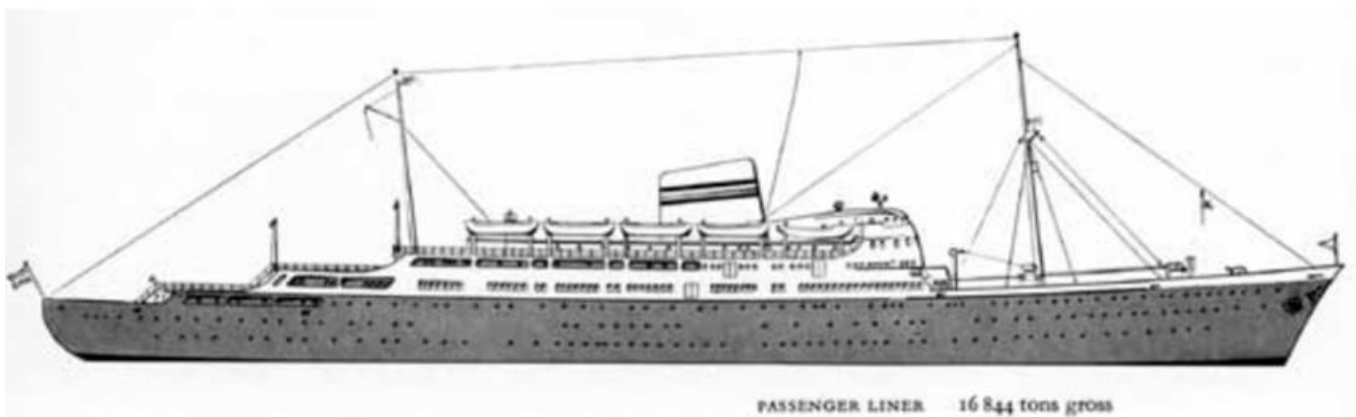
vertraagde levering van materialen als gevolg van WO I en ook nog een brand in een nieuw gebouwde loods, werd de nieuwe werf pas eind 1922 in gebruik genomen, eerst met de bouw van twee drijvende dokken.

Op de werf aan de Conradstraat in Oost liepen in de tussentijd nog heel wat schepen van stapel. De vraag naar schepen steeg sterk door het verlies aan scheepsruimte in de oorlog en de opbloei van de conjunctuur daarna. Nog voordat de nieuwe werf van start ging, zakte de vraag weer in. De bekende varkenscyclus, aan de scheepsbouw eigen, eiste zijn tol. Een arbeidsconflict brak uit op het moment dat er weer enig herstel optrad in 1923. De nageljongens gooiden de nagels erbij neer, een staking van twee maanden was het gevolg. Later dat jaar werd een loonsverlaging van 10% aangekondigd, wat tot een nieuwe staking en ontslagen leidde. tekort aan materialen en prijsstijgingen leidden in 1924 tot de tijdelijke sluiting van de werf. In 1926 werd de werf op Oostenburg definitief gesloten. In de periode van 1927 tot 1931 was de NSM de grootste Nederlandse scheepswerf met 23 gebouwde schepen. De belangrijkste schepen in deze periode: Op ten Noort (1926), Christiaan Huygens (1927), Johan van Oldenbarnevelt (1929) en de Marnix van St. Aldegonde (1930). De beurskrach van 1929 en de daarop volgende crisis werd in 1931 bij de scheepsbouw in den lande merkbaar. In twee jaar tijd daalde het aantal arbeidsplaatsen van 41.000 tot 11.000. Dankzij financiële reserves, het niet uitkeren van dividenden, opdrachten van Rijks-waterstaat (veerponten en bruggen) en later de bouw van een aantal vracht(passagier) schepen hield men het hoofd boven water, tot in 1937 de bouw van het motorschip Oranje voor de SMN kon beginnen. In het vorige nummer van dit blad is daaraan uitvoerig aandacht besteed.



## Tweede wereldoorlog

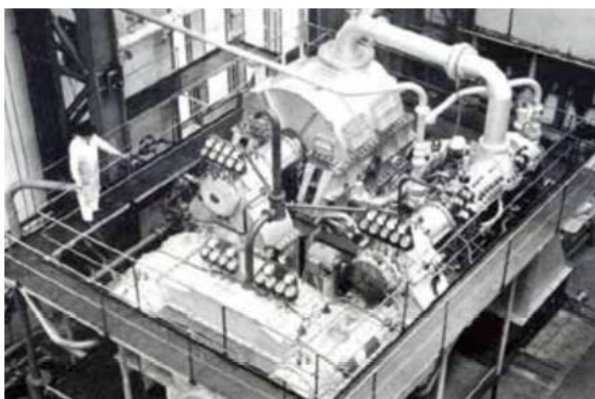
Onder toezicht van de Duitse autoriteiten, werd in de tweede Wereldoorlog doorgewerkt, het laatste grote vrachtpassagiersschip Tjikini ging half 1942 te water en werd meteen geconfisqueerd door de bezetter. De directie koos voor overleving van de werf, bij sluiting zouden de arbeiders op de werven in Duitsland te werk worden gesteld. Onder de bezetting werden diverse schepen gebouwd, waaronder tanklichters, mijnenvegers, vissersschepen, vracht-schepen en twee grote werkplaatsschepen. De laatste werden aan het eind van de oorlog onafgebouwd naar Duitsland versleept. Later bleek de oorlogsproductie een kwart te zijn van die welke vóór de oorlog werd geleverd. De arbeiders vertraagden het werk en probeerden onzichtbaar te saboteren. zo werden bij de tewaterlating van twee mijnenvegers in de winter van 1942 de goten en sleden op de helling de avond tevoren voorzien van waterverdunde groene zeep. De vorst zorgde er voor dat de schepen de ochtend erna muurvast zaten op de helling. Pogingen van de Duitsers veel arbeiders weg te halen voor de Arbeitseinsatz op de Duitse werven strandden op onwil van de directie. Op het terrein van de werf verbleven ook onderduikers. Opvallend was het aantal brandwachten dat 's nachts rondliep. De echte arbeiders lagen dan natuurlijk thuis in hun bed. In september 1944 bliezen de Duitsers het grote Hendrikdok op, gevolgd door de kranen en andere werktuigen. Een hoop verwrongen staal bleef achter.



*De 17.000 tons Oslofjord, lieveling van de NDSM, met Stork dubbelwerkende motoren uitgerust.*

## NDM + NSM wordt NDSM

Ten westen van de NSM was in 1920 de Nederlandsche Dok Maatschappij (NDM) gevestigd. Er waren drie gegraven dokken, ook drie hellingen, een gieterij en een eigen machinefabriek. De nadruk lag vooral op reparatie. In 1946 fuseerden de twee bedrijven tot de NDSM, op een terrein van 90 ha en 2 km IJ-oever nu onderverdeeld als werf West en werf Oost. Aanvankelijk waren alle



*Pametrada turbine installatie voor 18.000 tons (Shell) tankers op de proefstand.*

activiteiten gericht op herstel van de vernielingen door de Duitsers. Daarna was er een periode van arbeidsonrust: eerst tegen invoering van tariefloon (zonder succes), ook een politieke staking tegen de politionele acties in Indië, en in 1947 tegen tariefverlaging voor de lassers. Nadat er vier vrachtschepen voor de KPM waren gebouwd liep in 1947 het vrachtschip Bougainville als eerste onder de vlag van de NDSM van stapel. Noorse nieuwbouworders culmineerden in 1949 tot de oplevering van de fraaie 17.000 tons Oslofjord, 20

jaar lang de lieveling van de NDSM. In de jaren '50 ontwikkelde het bedrijf zich tot een moderne



*De nieuwe Jan Pieterszoon Coen wordt in mei 1915 achteruit door het ondiepe Oosterdok gemaneuvreerd. De doorgang door de Oosterdoksuis en brug leverde veel moeilijkheden op.*

werf, er werd veel geïnvesteerd en hoogwaardig personeel aangetrokken. De orderportefeuille bestond voornamelijk uit vrachtschepen en tankers. Op werf West werd in 1955 een vierde gegraven dok gerealiseerd, 265 meter lang en geschikt voor de grote tankers van die tijd.

Voor na de sluiting van het Suezkanaal in 1956 was er veel behoefte aan tank-schepen. De Shell was een grote opdracht-gever. Er ontstond een gebrek aan personeel, waarbij voorrang werd gegeven aan nieuwbouw boven reparatie. De machinefabriek bouwde en assembleerde onder andere Stork, Götaverken en Doxford dieselmotoren. Daarnaast ook Babcock & Wilcox stoomketels en onder meer Parsons, Pametrada en General Electric stoomturbines. Ook werden onderdelen voor sluizen in de Deltawerken gemaakt en er kwamen bestellingen voor raffinaderijen in de Botlek binnen. Pijpen, drukvaten, gasafsluiters en condensoren werden ook steeds belangrijker. In 1963 dreigden er stakingen voor loonsverhoging. De arbeiders van de scheepswerven in Noord waren behoorlijk strijdbaar, zoals vaker in de zware industrie. Op de helling lag de Zweedse motortanker Danaland klaar voor tewaterlating. Vlak voor het feestelijk moment legden de werfarbeiders het werk neer. De directie besloot om de hulp van kantoorpersoneel in te roepen. Daaronder waren genoeg medewerkers die als stakingsbreker wilden optreden. Mede hierdoor bleef de onrust op de werf voortbestaan. In 1964 volgde er uiteindelijk een loonexplosie

### **Roerige jaren zestig**

In het begin van de jaren zestig werden door een te lage arbeidsproductiviteit grote verliezen in de nieuwbouw geleden. Helaas kon de reparatieafdeling de verliezen op de te laag begrote schepen niet compenseren. De directie aanvaardde de verliezen om de know how te behouden en besloot zich te concentreren op tankers in de klasse van 65.000 tot 110.000 ton. Japan werd een sterke concurrent door de lagere lonen daar. In 1963 hadden zij de helft van alle nieuwbouwoorders naar zich toe getrokken. In Nederland onderzocht de Commissie Keyzer de situatie in de Nederlandse scheepsbouw. Aanbevelingen waren: betere samenwerking tussen de grote werven, specialisatie, seriebouw, verbeterde opleidingen en afschaffing van het tariefstelsel. In

1965 reageerde de NDSM met een reorganisatie: scheepsnieuwbouw alleen nog in de scheepsbouw- en lasloods, helling 5 en afbouwpijler. Helling 1 en 4 sluiten en op 2 en 3 boor-eilanden en botels bouwen want die brachten meer op. Na de sluiting van het Suezkanaal in 1967 (tijdens de zesdaagse oorlog) ging men zich richten op de bouw van mammoettankers, omdat daar in Europa weinig hellingen voor waren. De Diloma, Dione en Neverita werden in 1967 en 1968 voor de Shell gebouwd, jaren waarin de verliezen resp. 10 en 40 miljoen gulden beliepen. In die tijd werden onder andere ook drie Van Speijk-(Leander-)klasse fregatten voor de Koninklijke Marine gebouwd. Shell besteedde in 1967 22 stuks M-klasse 200.000 tonners aan, het merendeel in Japan. Uiteindelijk kreeg ook de NDSM een drietal orders toebedeeld. De Melania (1968-1990) werd de eerste. Dit soort tankers waren te lang voor de bestaande hellingen en werden daarom op de samengetrokken helling 2-3 in twee delen gebouwd onder een reusachtige portaal-kraan. Geheel nieuw was het richten (met laserapparatuur) en koppelen van de twee helften, terwijl die in het water lagen. Dit gebeurde met een tunnel die bij de scheiding tussen voor- en achterschip onder water werd aangebracht langs huid en vlak. Na leegpompen konden lassers zich onder de nauwkeurig voorbereikte lasnaad begeven. Het passeren van de Hembrug verliep de eerste keer niet geheel schadevrij. Ook bij de sluis in IJmuiden was de ruimte tussen schip en sluiswand minder dan een meter. Uiteindelijk zijn er tot 1978 veertien van deze mammoets gebouwd.



*De Melania loopt augustus 1968 van stapel op de nieuwe helling 2-3 op werf Oost.*

### **Samenwerking met andere werven**

Reeds sinds 1955 waren er besprekingen over samenwerking tussen de NDSM (nieuwbouw plus reparatie), De Schelde (machinebouw) en Verolme (nieuwe werf in de Botlek). Tussen Goedkoop en Verolme klikte het niet. De nieuwkomer Verolme vond de andere werven maar passief, ze hadden te weinig durf. In november 1967 werd een project gepresenteerd onder de naam 'De

Combinatie'. Hierin zouden Rijn Schelde (De Schelde, RDM en machinefabriek Thomassen), Wilton Fijenoord en de NDSM gaan samenwerken. Op de Maasvlakte zou een reparatiewerf met een groot droogdok voor nieuwbouw moeten komen. Verolme was hier niet blij mee. Hij en ook de werven in de Combinatie wilden niet samen een groot dok delen. In 1968 wilde de overheid krediet verstrekken voor een dok in het Nieuwe Waterweggebied als NDSM en Verolme



*De laatste mammoet Schelderix nadert in februari 1978 de Hembrug.*

samen zouden gaan. De verliezen van de NDSM leken aanvaardbaar voor Verolme, die toestemde in een overname van de NDSM voor nog geen 20 miljoen gulden. Goedkoop zei daar in 1984 over: "Verolme had dat dok niet nodig, hij bouwde al een helling gelijktijdig met de Esso Cambria. Het ging hem er om de NDSM uit te schakelen als concurrent op het gebied van



Mammoet tankers.” Zowel de verliezen op de tankers bij de NDSM als bij Verolme vielen tegen, evenals de bouwkosten van het dok. In 1971 klopte Verolme daarom aan bij de overheid, wat het mogelijk maakte de aanbevelingen van de commissie Keyzer te verwezenlijken: het ontstaan van het Rijn-Schelde-Verolme-concern (RSV). Door de stijgende oliebehoefte en -prijs werd op de tankerbouw na 1970 winst gemaakt totdat in 1973 de oliecrisis uitbrak en de tankermarkt in 1974 instortte. De laatste tanker, bouwnummer 884 Schelderix werd in 1978 geannuleerd en voor eigen rekening afgebouwd. De 30 miljoen die uitgekeerd werd voor de annulering ging naar RSV. Van dezelfde helling volgden nog twee vóórhelften voor de containerschepen Nedlloyd Houtman en Hoorn.



De 325 meter lange Melania, op de foto in december 1968 in IJmuiden, werd 22 jaar later gesloopt.

### RSV perikelen

In 1976 werd door RSV opnieuw bij de overheid om steun gevraagd. De beleidscommissie Scheepsbouw, waarin ook de vakbonden vertegenwoordigd waren, kwam met een plan voor herstructurering. De NDSM profileerde zich met zijn uitstekende uitrusting en korte helling met de bouw van middelgrote schepen. De regering wees daarvoor echter Van der Giessen-de Noord in Krimpen aan den

IJssel aan en maakte 100 miljoen gulden vrij om de outillage daar te verbeteren (die bij de NDSM aanwezig was!). In 1977 begon de scheepsbouw overal in de wereld te krimpen. De regering besloot in 1978 RSV te blijven steunen, maar onder de voorwaarde dat de verliesgevende onderdelen zouden worden afgestoten. Voor de NDSM betekende dat stoppen met de nieuwbouw, apparatenbouw en de gieterij. De reparatieafdeling moest samengaan met ADM. De werknemers, vakbonden, politieke partijen en veel andere maatschappelijke organisaties kwamen in actie om de werf te behouden. Het mocht niet baten.

Met overheidssteun werden nog twee containerschepen voor Incotrans gebouwd. De Incotrans Speed liep als laatste schip in 1979 van de helling.



Containerschepen Incotrans Spirit en Incotrans Speed (1979), laatste bouwnummers van de NDSM.



## Een nieuwe NSM

400 van de circa 1.400 werknemers van de opgeheven NDSM konden bij de in 1979 nieuw opgerichte NSM blijven werken. Het management kwam bij ADM te liggen, die de reparatieactiviteiten voortzette op werf West. Voor de nieuwbouw was dit een soort sterfhuisconstructie. Een tweede kans kreeg de werf van het kabinet na hevige acties van het personeel, nu onder een eigen directie.<sup>[SEP]</sup> Opdrachten voor verschillende typen vaartuigen werden aanvaard, waaronder het hefschip Ibis voor Ballast Nedam.<sup>[SEP]</sup> Van de opleving van de scheepsnieuwbouw in 1982/83 kon geen gebruik worden gemaakt omdat een order voor de verlenging van acht koelschepen door de minister niet passend werd gevonden voor een nieuwbouwwerf. Dit betekende het einde voor de NSM.

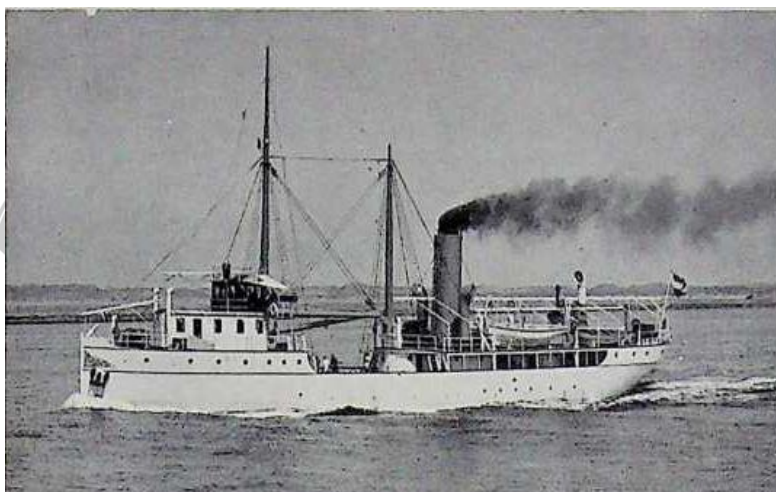
Dit artikel is geschreven door Simon Broerse en is al eerder (december 2018) gepubliceerd in het tijdschrift Navigare. Dit blad wordt uitgegeven door :

[VOSMOGA](#) (Vereniging Oud-Studenten Maritieme Opleidingen Groot Amsterdam) en bestaat meestal uit 56 of 64 bladzijden met verenigingsnieuws en algemene maritieme berichten, maar ook nieuwe ontwikkelingen en nostalgische verhalen.



## Bebakenings vaartuigen

De bebakening, kustverlichting en het loodswezen ressorteert in Oost-Indië onder den dienst van de scheepvaart en deze is weer ondergebracht onder het departement van marine, evenals de gouvernements-marine. In Oost-Indië is geen departement van defensie, doch een afzonderlijk departement van marine, waarvan de



commandant zeemacht het hoofd is. Doch omdat deze schepen der gouvernementsmarine in tijd van oorlog tot oorlogsschip getransformeerd kunnen worden, is ook dit deel van de schepen en vaartuigen in Oost-Indië, hier opgenomen. Er zijn drie vaartuigen voor de bebakening en de kustverlichting. n.l. de „Hoofdinspecteur Zeeman”, de „Castor” en de „Pollux”. De „Castor” werd op de marinewerf te Soerabaia gebouwd in 1915, de „Pollux” werd in Amsterdam gebouwd in 1922 en de „Hoofdinspecteur Zeeman”, waarvan hierboven een afbeelding gegeven wordt, is gebouwd bij de Nederlandsche Scheepsbouw Mij. te Amsterdam. De kiellegging had plaats op 15 December 1908, tewaterlating 13 Mei 1909; de proeftocht werd gehouden op 5 Juli 1909. Het schip is 50 m lang, 8,98 m breed, diepgang 4,29 m. waterverplaatsing 755 ton, machinevermogen 800 ipk, snelheid ruim 10 zeemijl. Het schip is niet bewapend en heeft een bemanning van 8 Europeanen en 39 inheemsche schepelingen. Van den omvang der verrichtingen zijn geen bijzonderheden bekend; wel van de bebakening en kustverlichting, doch daarover beschikken wij momenteel slechts over de gegevens van 1931. Het aantal licht bakens was toen 106, het aantal te water liggende lichtboeien bedroeg 93. Het aantal te water liggende tonnen was 328 en het aantal bakens 505. Voorts zijn er 9 loodslichtschepen en 1 onbewaakt lichtschip. Het aantal bewaakte kustlichten bedroeg 152; bovendien waren er op onderscheidene reeden nog 184 kleine

havenlichten. Het totaal aantal kustlichten in 1931 was dus 571. Het spreekt vanzelf, dat alle lichtbakens, alle betonningen en alle havenlichten in tijd van oorlog gedoofd en weggenomen worden. Loodsdiensten zijn te Tandjong Priok, Soerabaia, Tjilatjap, Emmahaven (Padang), Palembang, Belawan-Deli, Aroebaai, Sambo, Tandjoeng goeban (Riouw), Balik Papan, Samainda, Tarakan en te Makassar.



### M.O.K. Hilversum, het „Wachtschip” van vroeger

*Weinig had men tien jaar geleden kunnen bevroeden dat de toekomstige opleidingen voor matroos bij de Marine in een bos zouden plaats vinden.*

*Afgezien van de oorzaken, die tot het vestigen van deze opleiding nu, op de hei hebben geleid, is het misschien nuttig de lezer buiten het kamp, wat meer over de scholing aldaar te vertellen.*

*Het Opleidingskamp is gelegen in de bosrijke omgeving tussen Hilversum en Utrecht in. De dichtstbijzijnde verbinding met de buitenwereld is het station Hollandse Rading, dat een half uur lopen van het kamp is verwijderd, het nieuwe „wachtschip” is dus een eind uit de wal neergelegd.*



Door de Duitsers aanvankelijk opgericht, bestond het kamp uit een aantal barakken voor legering van de, aan het er naast gelegen vliegveld verbonden, manschappen. De oppervlakte van het kamp beslaat 35 hectare en 36 gebouwen staan op dit terrein onder de bomen verspreid. De grote uitgestrektheid maakt het toezicht niet eenvoudig en dit met de voor een zeeman ongewone omgeving, is wel een groot verschil met het leven a.b. van onze vroegere wachtschepen. De barakken zijn ieder onderverdeeld in 6 kamers, in iedere kamer zijn 20 jongens gelegerd, (de normale sterkte van een bak bedraagt 25 man), en de schepelingen slapen in bedden boven elkaar



De dienst in het kamp gaat conform die aan boord van een schip en zoveel mogelijk wordt getracht de jongens in de marine-sfeer te brengen door scheepstermen te bezigen waar dit mogelijk is. Enige fantasie is vaak nodig, zo verzamelen op het signaal „er gaat weer een sloep naar de wal”, de passagiers zich voor inspectie. De uitvoering betekent echter een uur lopen naar Hilversum.

Binnenkort komt zelfs een schip gereed, voorlopig nog het „betonnen schip” geheten, dat in een keurig grasveld model ligt afgemeerd.

A. b. van dit „schip” kunnen oefeningen worden verricht, als het uitbrengen van de bakspier, het sloepstrijken, sturen, dekspoelen, meren en ont-meren, het brengen van eerbewijzen, etc.

Na aankomst van nieuw personeel uit Voorschoten, waar keuring en psychotechnische selectering voor de verschillende dienstvakken heeft plaats gehad, worden

de jongens toegesproken door hun toekomstige divisie-chef, die hen van het een en ander op de hoogte brengt.

De capaciteit van de Eerste Militaire Vorming is 100 man per week, dit dus af gezien van de vak\* en kaderopleidingen. De kaderopleiding levert per 4 weken 20 man af, de vakopleidingen na zes weken 72 man, de opleiding voor korporaal schrijver eens per half jaar 25 man.

Vrijwilligers tekenen voor 6 jaar met 1 jaar proeftijd. Drie maanden na indiensttreding

De E.M.V., die voor de jongens nu aanvangt duurt voor miliciens twee maanden, voor beroepspersoneel drie maanden. Hierna blijven de matrozen, seiners, botteliers, koks, hofmeesters en schrijvers na, voor een verdere opleiding van ca 6 weken. Deze vakopleiding is voor miliciens en beroepspersoneel gelijk, meestal zijn de bakken echter niet gemengd, doch gescheiden. De opleidingstijd is onderverdeeld in „weken” en iedere week heeft een eigen lesrooster. Het volgen van ieder lesuur is essentieel voor de korte duur der opleiding, want uiteraard is de tijd van twee maanden zeer gering. Theoretisch wordt de jongens voldoende bijgebracht, doch vaak wordt gevoeld dat de militaire samenleving en sfeer niet meer dan als een laag vernis is aangebracht.

Gestrengheid inzake diens topvatting en ook in uiterlijk voorkomen behoren na de opleiding te blijven worden aangekweekt, opdat anders de nog jeugdige schepelingen naar hun burgerlijke leven en gewoonten zullen terugzakken. dus na afloop van de E.M.V. kan ontslag door de schepeling worden aangevraagd. Gedurende de volgende 9 maanden kan de Marine de schepelingen echter wegens het blijf geven van ongeschiktheid, alsnog ontslaan.

Het kamp is voorzien van vermoedelijk de mooiste sportvelden, waarop enige Marine-opleiding in Europa kan bogen. Voetbal- en hockeyvelden, tennisbanen, sintel- en hindemisbanen springbakken etc. zijn ter beschikking voor sportvermaak en instructie.

Baksgewijs wordt gehouden op een groot exercitieplein dat ruimte biedt voor 2.000 man. Naast het terrein bevindt zich een in aanbouw zijnde loods van gigantische afmetingen, die bestemd is om als exercitie-gebouw bij regenachtig weer dienst te doen. Iedere Donderdag wordt het ochtend-baksgewijs besloten met een défilé op dit terrein voor de commandant, waaraan alle bakken deelnemen.

Een uur lopen van het kamp verwijderd, bevindt zich de Marine-sloepen- loods aan de Loosdrechtse Plassen. Instructie wordt hier gegeven in roeien, zeilen, loden en motorsloepvaren.

Zeewater en golven ontbreken vanzelfsprekend en alleen eerste vorming en theorie kunnen grondig worden onderwezen.



Geweerschietinstructie wordt gegeven op de banen van de Landmacht te Laren.

O. S. & O. is een florerend bedrijf. De grote gymnastiekzaal, waarover het kamp beschikt, kan worden ingericht in een cantine en bioscoopzaal. Eenmaal in de week wordt hiér cabaret gegeven en driemaal per week een filmvoorstelling.

Het personeel in opleiding krijgt beperkte gelegenheid tot passagieren. De eerste tien dagen wordt dit n.l. niet toegestaan, daarna iedere derde dag. Het kamp bezit eveneens een kerk. Alle schepelingen in opleiding staan voortdurend onder het geestelijk toezicht van een



vlootalmoezenier of dominé, die benevens het geven van kerkelijk onderricht en godsdienstoefeningen, in het lesprogramma met nog enige lessen toespraken zijn belast.

## Geen Praathuis

***Ik heb er lang over nagedacht; steeds gewikt en gewogen. Zou ik het wel doen en wordt het mij door lezers kwalijk genomen? Ach, alles is al zó lang geleden.....***

Het jaartal ben ik even kwijt, maar het was in de tijd dat wij als dienders van de Gemeentepolitie Amsterdam nog in ons oude vertrouwde zwarte uniform liepen met bewapening van een FN-pistool, gummistok én sabel.

Op een zekere dag werden plm 100 agenten, waaronder ik, tijdelijk ondergebracht in de toenmalige PTT centrale, nabij het Koninklijk Paleis op de Dam in Amsterdam. Onze taak was orde en rust bewaren rondom het Paleis, waar Koningin Juliana zou overnachten. Vanaf plm 10.00 uur tot plm.08.00 uur mochten er geen trams, auto's voetgangers en overig verkeer het Paleis passeren. Hr.Ms. de Koningin wilde ongestoord slapen! Op alle denkbare hoeken op straten en stegen werden wij, dienders, neergezet en zo nu en dan voor een paar uurtjes afgelost door een collega.

Ver na middernacht hoorde ik kort nabij mijn "vaste post" luid geschreeuw en gevloek en ik zag een oude man, zwaaiend met een epistel, toegang eisen tot het Paleis en de Koningin spreken. De man schreeuwde zó luid dat de Koningin het gehoord moet hebben. Wat bleek? In het epistel stond een groot bedrag vermeld als lening en ondertekend door de in 1934 overleden Prins Hendrik, de toenmalige echtgenoot van Wilhelmina, moeder van Koningin Juliana. Volgens de oude man had Prins Hendrik de lening nooit terug betaald en ondanks zijn vele brieven, had hij nimmer enig bericht van het Koningshuis ontvangen. Uit het niets kwamen een viertal "beveiligers" aangerend en namen de protesterende arme man mee. Waarheen....geen idee! Hoe het met hem afgelopen is... geen idee! Vast staat wél dat de pers niet op de hoogte was van het incident, want er stond niets in de kranten, dat zou "Hot News" zijn.

In loop der tijd ben ik mij gaan verdiepen wie de echtgenoot van de toenmalige Koningin Wilhelmina eigenlijk was.

Heinrich van Mecklenburg-Schwerin werd destijds bij Koninklijk Besluit benoemd tot Prins Hendrik, Prins van Oranje Nassau. De koningin betaalde haar echtgenote uit eigen zak 100.000,- gulden per jaar, maar hij had een voortdurend geldgebrek en leende bij velen aanzienlijke geldbedragen, die hij alleen terug kon betalen door nieuwe leningen aan te gaan. Hij tekende met gemak een schuldbekentenis wetende, dat hij daardoor dieper in de schulden kwam. Schandalen over zijn buitenechtelijke escapades waren er in overvloed aan zijn talrijke bezoeken aan prostituees. Het schijnt dat de Prins ook een aantal kinderen bij andere dames had verwekt. Van dit alles was de Koningin niet of onvoldoende op de hoogte.







Wellicht wilde Koningin Wilhelmina dat niet weten want het huwelijk stelde niets voor. Ieder had haar/zijn eigen slaapvertrek. Prins Hendrik overleed door reuma en hartinfarct op 28 jun 1934.

E.e.a. is dus te verklaren waarom het incident midden in de nacht op de Dam plaats vond.

*Foto met Juliana*

**Wim Degen**

---

## Functie wisselingen.

Mijn schoondochter, ook de jongste niet meer, ging intern bij een groot administratie bedrijf van baan wisselen. Al een jaar of twintig werkte ze bij dit bedrijf. Een enkele keer had ze in haar vertrouwde omgeving al een andere stoel bezet maar nu werd het toch even wat anders. Nu kreeg ze een mooie baan aangeboden in dit bedrijf waar ze vol over was. Maar wel in een andere stad zo vertelde ze me. 'Dit maakt me zenuwachtig.'

Als jonge meid had ze de Havo gedaan. In het bedrijf had ze ook steeds de nodige cursussen gevolgd. Maar nu, nadat ze een HBO studie in haar eigen tijd had volbracht, (applaus voor haar doorzettingsvermogen) kreeg ze een daarbij passende baan aangeboden. Maar wel in een andere stad! 'Ik ben nu toch echt wel zenuwachtig hoor' herhaalde ze. 'Een enkeling ken ik daar wel, maar toch.' Een wat ongemakkelijke glimlach verscheen daarbij op haar gezicht. Maar ik feliciteerde haar natuurlijk uitgebreid en sprak haar bemoedigend toe.

Dit alles, die functie wisseling liet me toch niet los. Het bleef een beetje in mijn hoofd rond spoken. Een andere baan in een andere stad? Hoe vaak had ik dat niet bij de baas (KM) meegemaakt? Een andere baan, en in een compleet andere omgeving. Toch ook vaak? Mijn schoondochter werkt bij een groot Nederlands bedrijf. Niet vergelijkbaar met de Koninklijke Marine natuurlijk, maar toch wel in een organisatie met vele kantoren in Nederland en samenwerkend met de regering.

Hoe vaak ben ik wel niet van functie gewisseld dacht ik? Gemiddeld zo ongeveer om de drie jaar toch wel. Vaak ook kwam ik in een voor mij vreemde omgeving terecht. Ik heb het geluk gehad om bij de baas op alle typen schepen gevaren te hebben. Van onderzeeboot tot vliegekampschip. Vier B-jagers, twee Amerikaanse fregatten, twee verschillende type mijnenvegers. Een GW-fregat en twee S-fregatten plus nog wat klein spul. En steeds was het weer opnieuw in rouleren. Nieuwe collega's en chefs leren kennen. Aanpassen aan de nieuwe scheepsregels, want elk bootje heeft toch zijn eigen regeltjes.

Oh, ga jij daar naar toe? Kijk maar uit werd er vaak gezegd. En dan volgende dikwijls een negatief verhaal omdat die en die persoon niet deugde. Maar vaak ook werd je gefeliciteerd met de woorden; 'een mooie boot met een goeie bemanning en met goede sfeer daar.'

Als je daar zo op terug kijkt hebben we ons zelf toch heel wat moeten aanpassen door de jaren heen. Gewoonte rechten speelden daarbij een grote rol. 'Niet op die stoel gaan zitten want daar zit 'hij' altijd. En dat kun 'jij' wel vinden maar dat doen wij hier zo' werd er ook gezegd.



In de jaren zestig dat ik nog manschap was en later korporaal begon je na een dag of wat min of meer al je eigen territorium ongemerkt te markeren.

Daar kwamen je (werk) schoenen te staan Die andere ondertussen wat verplaatsend. Zo ook moet dat haakje, jouw haakje worden als het effe kan om je kleding op te hangen. Dat alles in een overvolle slaapruijnte, soms gedeeld met meer dan veertig man.

(En dan denk ik maar niet aan de lucht welke in dat verblijf hing als je van de hondewacht af kwam om nog even een paar uurtjes te slapen).

Maar ook later in het Goudenbal en Longroom speelden zich min of meer hetzelfde spel van gewoonte rechten af. Ook hier was je steeds de baroe, de nieuweling die aan boord stapte. Wel met een plunjezak vol ervaringen nu.

En natuurlijk had je later in je hut wat meer bed en kastruijnte gekregen. Maar ondanks dat, ook daar kwamen die kleine territorium dingetjes voor. En natuurlijk, ook hier moest je op die nieuwe werkplek gaan samen werken met je nieuwe collega`s en chefs, die allemaal hun eigenaardigheden hebben. Net als jij zelf trouwens.

Samenwerken met collega`s waar je wel goed mee op kon schieten en met een enkeling niet. Maar ook, met wie ga je de wal op in het buitenland en wie vertrouwt jouw zijn privé zaken toe. Lief en leed aangelegenheden werden, indien het nodig was om 'stoom' af te blazen, onderling gedeeld nadat de post in het buitenland aan boord was gekomen.

Bij walplaatsingen was dat veelal niet zo`n probleem. Alleen in scheepstijd (werkuren) zat je daar mee opgescheept en had je de tijd om je daar druk om te maken.

Het werd vanzelf wel vastwerken waarna je op huis aan kon. Maar aan boord zit je letterlijk vierentwintig uur met elkaar op / ingescheept. Gelukkig heb ik over het algemeen fijne schepen, met fijne collega`s gehad en maakte ik deel uit van een goede bemanning.

Raar toch dat dit soort herinneringen boven komen drijven omdat je schoondochter van baan is gewisseld. Maar ook zij zal het ook wel redden, net als wij het allemaal gedaan hebben bij onze vele overplaatsingen. Buiten dat werken ze tegenwoordig meer dagen thuis dan op kantoor in vele gevallen hoorde ik.

Nee, dat thuis werken zou toch niets voor mij zijn. Dan maar wat irritaties van collega's en chefs voor lief nemen.

Bart Nijeburght.

