

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.](http://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.



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.

.....

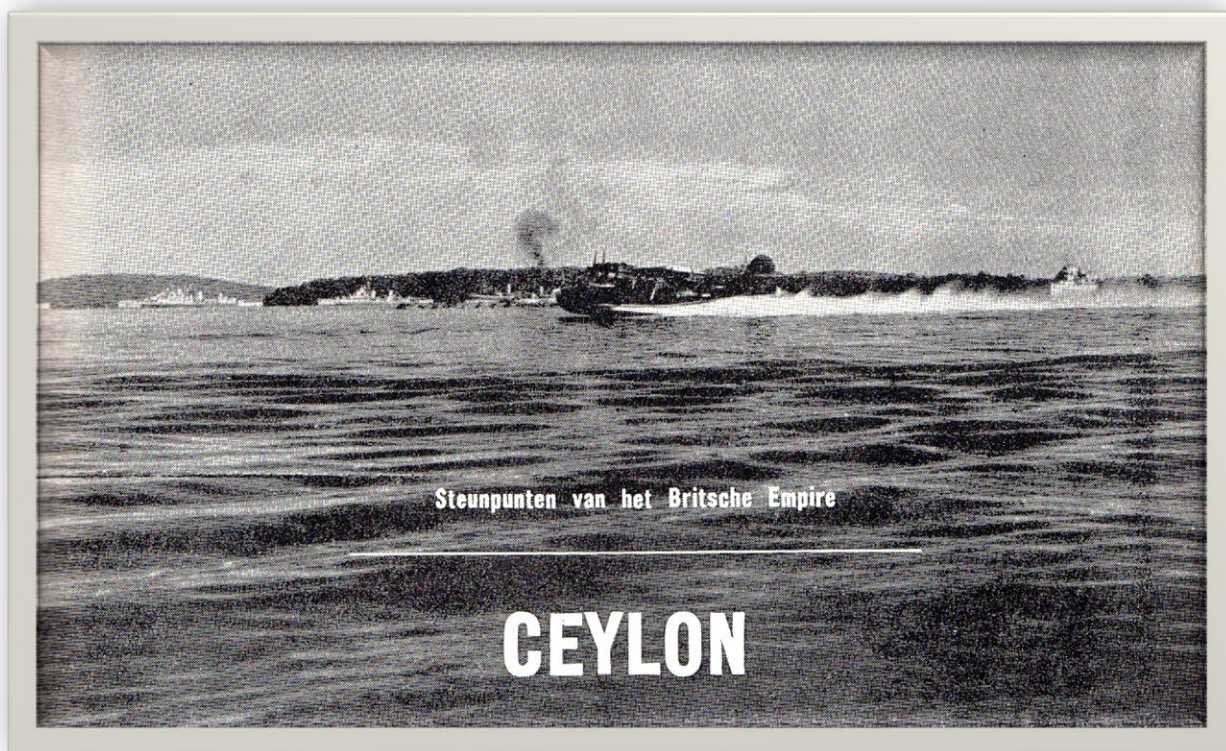
Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik sta niet toe lukraak te kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar schriftelijke toestemming voor te vragen.

Nummer 48 – 6e jaargang – 30 november 2023



Ceylon was gedurende den oorlog een belangrijke marinebasis
Reisverslag Hr.Ms. Overijssel 1960
Verhalen van Jan Vroege (r)
Hr.Ms. de Zeeuw 1951 – 1968 deel XV
Jachthonden van de Archipel deel II
Naar de Oost, uit de memoires van Bull Vreedenberg ~(I)
Ooggetuigenverslag van de intocht van de communisten in Shanghai in mei/juni 1949 (Deel II)
Graag gedaan...
De Wereld waar wij in leven uit Alle Hens 1962
Onze Vloot – Hr.Ms. van Galen
Knipsels Marine Nieuws dec. 1970
Witte Raaf / Zeeland





Ceylon was gedurende den oorlog een belangrijke marinebasis in den strijd tegen de Jappen. De start van een Catalina vliegboot van de R.A.F. voor een verkenningsopdracht.

Uitgave uit "de Uitkijk 1946 "

De geschiedenis van Ceylon kunnen we in vieren verdeelen:

1. de zg. Sinhaleesche periode, welke ongeveer duurt van 500 v.C. tot 1500,
2. de Portugeesche periode van 1500—1600,
3. de Hollandsche periode van 1600—1796 en
4. de komst van de Engelschen van 1798—'96.

Wanneer wij de oudste geschiedenis van 'dit merkwaardige eiland laten rusten, dan zien we, dat de eerste Portugees, die dit eiland ontdekte Francisco de Almedda was, die in 1505 voet aan wal zette. Na een reis dwars door het eiland stelde hij een rapport over zijn bevindingen samen, waaruit bleek, dat dit gebied was onderverdeeld in zeven Vorstendommen, die alle in onmin met elkander leefden. Hierdoor ontbrak de eenheid en kon men zich niet tegen 'buitenlandsche inmenging verzetten. De Portugeezen maakten hiervan een handig gebruik en bouwden een fort in Colomlbo, waar ze een kleine bezetting achterlieten. Vanuit dit fort reisden de kooplieden en de missionarissen naar het binnenland. Met de Portugeezen kwamen echter een hoeveelheid Mooren mee, die buitengewoon wreed optraden en zich zeer gehaat maakten. Toen de Nederlandsche en Engelsche Oostindiëvaarders hun weg door den Indischen Oceaan vonden, werden deze dan ook door de bevolking als bevrijders begroet. In 1602 eindigde de Portugeesche periode formeel, toen de Nederlandsche Admiraal Spilberg op de Oostkust van Ceylon landde en aldaar officieel door den koning van het Vorstendom Kandy werd begroet. Tegen 1658 hadden de Nederlanders de Portugeesche forten laten springen en bezetten zij de geheele kuststrook, waarbij het Vorstendom Kandy zijn integriteit bevestigd zag.

De Nederlandsche kolonisatie onderscheidde zich van de Portugeesche, dat wij met minder (missionarissen en meer kooplieden kwamen en toch niets ralieten, om de toen in ons land geldende wetgeving, aangepast aan de locale verhoudingen in te voeren. Deze wetgeving, in

gemoderniseerden vorm, is ook vandaag den dag nogt duidelijk terug te vinden, aangezien de Engelschen hierin slechts weinig veranderingen aanbrachten. De Nederlanders Heten verschillende openbare werken uitvoeren, waarvan er enkele den tand des tijds tot op het heden hebben weerstaan.

De Nederlanders waren "bereid alle godsdiensten vrij te laten, behalve het Roomsc'h Katholieke geloof, dat door hen werd vervolgd, alhoewel zonder zichtbare resultaten. Ondanks de weinig sympathieke houding van de Portugeezen, hadden de Portugeesche missionarissen bij de bevolking een gul onthaal gevonden* en bekeerden groote aantallen zich tot het Nieuwe Geloof. De Oost-Indische Compagnie en de Hollanders toeschouwden Ceylon als een zuiver wingewest, dat alleen geschapen was om de zakken van de heeren Indiëvaarders te spekken. Zij voerden zware belastingen in en trokken zich voor de rest niets van het wel en wee van de inlandsche bevolking aan, terwijl zij anderzijds geen wreedheden begingen op een schaal, als dit een eeuw eerder door de Portugeezen was gegaan. Toen de Britten het eiland in bezit namen, liet de bevolking deze wijziging in haar bezettingsstatus zonder veel enthousiasme plaats vinden; zij zagen zeer goed in, dat zij er toch alleen maar waren om belastingen voor de Hollanders op te brengen en er hadden zich in de haast twee eeuwen Nederlandsche (heerschappij geen diepgaande betrekkingen tusschen beide volken gevormd. In 1795 ging Ceylon voor Holland verloren.

Inmiddels hadden de Engelschen zich van Britsch Indië meester gemaakt en zag de Engelse marine uit naar verschillende bases, ter (beveiliging van de Baai van Bengalen, aangezien er aan de Oostkust geen haven was, welke zich hiertoe leende.

De Engelschen stuurden allereerst enkele missies om met den Koning van Kandy te onderhandelen, over de oprichting van een Marinebasis op Ceylon, maar gezien de neutrale betrekkingen tusschen den vorst en de Nederlanders kwam men niet tot resultaten. Toen in 1795 Nederland tezamen met Frankrijk oorlog voerde tegen Engeland, namen de Engelschen deze gelegenheid te baat, om Ceylon te veroveren. Een Engelsen smaldeel zeilde vanuit Madras, terwijl gelijktijdig een nieuwe afgezant der Britten het 'hof van Kandy bezocht. Deze besloot, onder de huidige omstandigheden de bakens te verzetten en de Nederlandsche nederzettingen werden door de Engelsdhen veroverd, zonder dat de laatsten daarbij op veel tegenstand stuitten. Zoo ging geheel Ceylon — weer met uitzondering van 'het Vorstendom Kandy — in Brit-scttie handen over in **1796**.

Het leven ging zijn gewone gangetje. De autoriteiten bleven in hun functies gehandhaafd, het privé bezit werd gerespecteerd, terwijl de meeste Nederlanders naar Batavia vertrokken, aangezien zij inzagen, dat de room van de melk voortaan naar Engeland zou gaan. Een uitzondering maakten echter diegenen, van gemengd bloed, die op Ceylon bleven wonen en ook thans nog daar een gemeenschap blijven vormen.

Die Nederlanders, die op Ceylon bleven, werden verder ongemoeid gelaten en zij bleven in de meeste gevallen in hun functies gehandhaafd. Staatkundig kwam Ceylon onder de Regeering van Madras, maar in het jaar 1802, toen 'het verdrag van Amiens werd gesloten en het eiland formeel onder de Britsche Kroon kwam, werd het tot een Kroon Kolonie verklaard en van Madras afgescheiden. Gedurende twaalf jaar lukte het om Kandy in onafhankelijken vorm. te doen voortleven, in 1815 echter ontstond er een opstandige beweging tegen de wreedheden van den Koning en de bevolking zond een delegatie naar Colombo, teneinde den Engelschen te verzoeken hen te helpen den vorst te verdrijven. Zoo kwam in dat jaar geheel Ceylon onder Engelsche heerschappij. Het aspect van dit eiland wordt overheerscht door een vrijwel eenig beeld van verscheidenheid, van oost en west, van de meest uiteenloopende rassen en volken, die daar in kleurrijke verscheidenheid naast elkaar leven. Op honderd mijlen van het cosmopolietische gedoe

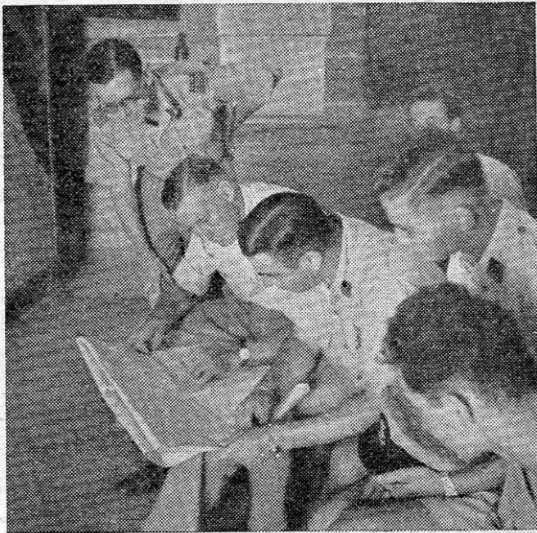
van Colombo met zijn druk verkeer en moderne hotels en industrie, leven de primitiefste stammen hun leventje, zoals hun voorvaders dit duizend jaren geleden gewoon waren. In de bergen van Kandy bewaken de Boeddhistische priesters hun tempels, waar onder begunstiging van het maanlicht in de maand Augustus een prachtige processie met olifanten, cymbalen en tam-tams de goden komt eeren, volgens een traditie, die verre achter het Christendom teruggaat. De meer dan vijf miljoen inwoners hebben de vrijheid van godsdienst als iets heel gewoons aanvaard. Viscount

Milner schreef in 1913 over dit onderwerp:

„The power of incorporating alien races, without trying to disintegrate them or rob them of their individuality, is characteristic of the British Imperial system. It is not what it takes away but by what it gives, not by depriving them of their own character, language, and traditions, but by ensuring them the retention of all these, and at the same time opening new vistas of culture and advancement, that it seeks to win them to itself“.

Wanneer we vervolgens den schijnwerper van de geschiedenis stil laten staan bij het uitbreken van het

conflict in het Verre Oosten, dan spreekt het vanzelf, dat ook Ceylon 'hierin een groote rol heeft gespeeld. Gedurende de eerste twee jaren was dit eiland slechts een vooruitgeschoven post van het Britsche Empire en ver van alle strijdgewoel gelegen. De bevolking heeft zien vanaf 1939 groote moeite gegeven om Engeland zooveel mogelijk te helpen¹, zoo de productie van rubber en vooral thee te vergrooten. De strategische beteekenis van Ceylon was nimmer door de Engelschen onderschat en zij beseften, dat, wanneer het ooit tot een bedreiging van Britsch Indië mocht komen, dit eiland vroeger of later tot oorlogstooneel zou worden. Schreef niet reeds in 1782 de Fransche Commodore Suffren: „De beteekenis van Ceylon is dusdanig, dat, wanneer Engelsche troepen erin slagen dat eiland te veroveren, de herovering ervan belangrijker zou zijn dan alle veroveringen in Britsch Indië zelf“. In den huidige ruimteoorlog werd Colombo al spoedig een belangrijke bunkerhaven voor de Oorlogs- en Handelsmarine, terwijl de vliegvelden vanaf het 'begin groote diensten bewezen voor de militaire en civiele luchtlijnen naar Indië, Singapore, Australië en Nieuw Zeeland. Ceylon werd in korten tijd een sleutelstelling in het wereldverkeer. Dit eiland met zijn groote handelshaven Colombo aan de westkust en de natuurlijke haven Trincomalee aan de oostkust, bestrijkt zoowel den Indischen Oceaan als de Golf van Bengalen en hierdoor beheerscht het niet alleen den zee- en luchtweg naar Indië, maar ook dien naar de Middellandsche Zee en naar de Roode Zee. Kort na het uitbreken van den oorlog in het oude Werelddeel werd de Marinebasis te Trincomalee die sinds 1904 was gesloten, heropend, terwijl de Koloniale Regeering een bedrag van 100.000 Rupees voor den aanleg van enkele militaire vliegvelden ten 'behoefte der Royal Air Force beschikbaar stelde. Behalve de op het eiland aanwezige Imperiale troepen, werden ook kleine lokale verdedigingsafdeelingen georganiseerd en luchtbeschermingsmaatregelen genomen.



Nederlandsche officieren van het 321 squadron van den Marine Luchtvaart Dienst waren eveneens geruimen tijd op Ceylon gestationneerd.

In deze eerste periode waren het vooral de economische gevolgen van den oorlog, die zich in Ceylon deden gevoelen. De Engelsche scheepvaart was niet langer in staat met de oude bekende regelmaat de goederen te vervoeren en zoo moest in nauwe samenwerking met Londen een import- en exportcontrole in het leven worden geroepen, temeer daar er zuinig met buitenlandsche betaalmiddelen omgesprongen moest worden en anderzijds zooveel mogelijk scheepsruimte voor vitale oorlogsbehoefte worden vrijgemaakt. Ook het zakenleven en het particulier initiatief moesten van (het begin af aan, aan banden worden gelegd, terwijl de belastingen werden verhoogd op alle ondernemingen, behalve op den land- en mijnbouw. Hierdoor werd de voedselsituatie op (het eiland er niet beter op, daar Ceylon in normale tijden een groot gedeelte van zijn levensbehoefte importeert. Ofschoon de bodem van dit eiland zeer vruchtbaar is, hangen de oogsten voor het belangrijkste gedeelte af van het welslagen der irrigatie in het noordelijke droge gedeelte, terwijl de doorslaggevende factor de groote bevolkingsdichtheid is, die zich nog elk jaar uitbreidt. In 1939 werd een campagne geopend om van 1 miljoen Rupee meer voedsel op het eiland zelf te verbouwen. Uiteraard viel eerst vanaf December 1941 het volle oorlogsgewicht op dezen buitenpost van het Britsche Empire. De directe bedreiging, die tot nog toe had ontbroken, werd meer en meer zichtbaar. Tot eind 1941 was er geen dienst- en arbeidsplicht op dit eiland, zelfs niet voor Europeanen en geen distributie van levensmiddelen. Na den Japanschen aanval werden talloze Europeanen en inlanders gemobiliseerd, waarvan het grootste gedeelte echter beschikbaar bleef voor de verdediging van het eiland, wanneer het ooit tot een Japansche landing mocht komen. Reeds eerder was een Brigade vrijwilligers gevormd, n.l. de „Planters Rifle Corps", die in Syrië en Libië dienst deden, terwijl later de officieren en manschappen voor opleiding naar Britsch Indië werden gezonden. Het eerste contingent Sinhaleesche dienstplichtigen verliet het eiland in Januari 1942. In Mei 1941 reeds werden de rangen van de R.A.S.C. (Royal Army Service Corps) toegankelijk gesteld voor Sinhaleesche vrijwilligers en in November van dit jaar hadden de eerste groepen met succes hun opleiding voltooid. Ongeveer 2.000 hunner dienden in het Midden Oosten.

Na den val van Hong Kong en Singapore werd Colombo het bastion tusschen Engeland en Australië en Nieuw Zeeland, terwijl de marinebasis van Trincomalee drukker was dan ooit tevoren, aangezien d'it de eenige marinebasis was tusschen Aden en Westelijk Australië. De snelle opmarsch der Japansche strijdkrachten naar Malakka en Nederlandsch Oost-Indië, de Philippijnen en tenslotte Burma, was een directe bedreiging van de veiligheid van Ceylon, dat hierdoor in het oorlogsgebied en binnen de actieradius van de Japansche vloot en vliegtuigdekschepen kwam te liggen. Zee- en luchtaanvallen konden dus met groote waarschijnlijkheid worden tegemoet gezien. Buiten de zware strategische verliezen, die de Geallieerden in dit stadium leden, kwam het verlies aan talloze grondstoffen, welke van zulk een vitaal belang voor de voortgezette oorlogvoering zouden blijken: ijzererts, tin, kinine, thee, rubber, petroleum, enz. Onmiddellijk werd alles in het werk gesteld om de rubberproductie op Ceylon uit te breiden. Het verloren gaan van Burma was een zware slag voor dit eiland, aangezien hier vandaan de rijst kwam, zonder welke de bevolking niet in haar levensbehoefte kon blijven voorzien. Hierdoor voltrokken zich dus ook groote economische verschuivingen welke een diep stempel op de samenleving drukten. Het eiland werd na het uitbreken der vijandelijkheden dan ook tot militair gebied verklaard, een strikte rantsoeneering van de voedseldistributie ingevoerd, terwijl alles in het werk werd gesteld om de rijkdommen van het eiland zooveel mogelijk te exploiteeren ten bate van de algemeene oorlogvoering.

De meest bekende producten van Ceylon zijn in de eerste plaats zijn fameuze thee, vervolgens rubber, copra en graphiet. Sinds 1942 werd de geheele productie van graphiet door het betreffende Engelsche Ministerie aangekocht voor de vervaardiging van munitie, terwijl in 1943 de geheele productie mica eveneens naar Engeland kon worden vervoerd. Wat de Rubber betreft,

heeft men al het mogelijke gedaan, om de productie hiervan zoo hoog mogelijk op te voeren, teneinde het verlies van de rubber van Malakka zooveel mogelijk te compenseeren. Op dit gebied heeft men wonderbaarlijke resultaten 'bereikt:

Ceylon produceerde evenveel ruwe rubber als alle andere natuurlijke bronnen der geallieerden tezamen.

We willen dit artikel besluiten met iets over het verdedigingssysteem te vertellen en die oorlogshandelingen, die hier plaats vonden. Allereerst memoreeren we, dat ten tweeden male in de geschiedenis van dit eiland een Nederlandsche invasie plaats vond, toen na den val van Nederlandsch Indië onze Marine tijdelijk haar hoofdkwartier naar Colombo verplaatste en onze duikbooten o.m. van Ceylon uit bleven opereeren. Ook het 321 Squadron, bestaande uit personeel van den Marine Luchtvaart Dienst was enkele jaren lang op dit eiland gestationneerd, terwijl ook de NICA en de Nederlandsche militairen op de doorreis naar ons Indië, hier eenigen tijd verbleven.

In April 1942 kwamen de beslissende dagen. Nu de Japansche strijdkrachten in Burma, Malakka en Nederlandsch Oost Indië regelmatig werden versterkt, was het den Engelschen onmogelijk de Andaman eilanden nabij de kust van Burma nog langer bezet te houden en werden zij op 12 Maart in alle stilte naar Ceylon verscheept. Enkele dagen later hadden de Jappen zich van deze eilanden meester gemaakt..... Ceylon lag in de frontlinie Om 8 uur in den morgen van eersten Paaschdag 1942 klonken de sirenes van Colombo, ten teeken, dat er vijandelijke vliegtuigen in aantocht waren. 75 Japansche vliegtuigen, die van vliegdekschepen, gestationneerd bij de Andaman eilanden waren opgestegen, waren op weg om de invasie der Japansche legers op Ceylon voor te bereiden. Maar misschien voor (het eerst in de lange rijen Japansche successen ging er iets niet geheel volgens programma. Reeds op Goeden Vrijdag hadden Britsche verkenningsvliegtuigen deze strijdkracht waargenomen en voortdurend geschaduw. Onmiddellijk kwamen de luchtdoelbatterijen in actie, terwijl Engelsche jagers opstegen om de aanvallers te verdrijven. Deze luchtslag werd een verpletterende nederlaag voor de Jappen: van die 75 aanvallende vliegtuigen werden er 57 met zekerheid door de luchtdoelkanonnen en gevechtsvliegtuigen der Britten vernietigd, terwijl 25 vijandelijke vliegtuigen min of meer zwaar werden 'beschadigd. De Jappen bepaalden zich in de eerste minuten tot enkele duiktbombardementen en machinegeweervuur op de havenwerken en de spoorweginstallaties te Ratmalana, op acht mijlen ten zuiden van Colombo gelegen, -waar eenige schade werd aangericht, die echter niet in verhouding stond tot de Japansche verliezen. Enkele dagen later, op 9 April, deden de Jappen een tweede poging, dit keer gericht tegen de Marinebasis te Trincomalee. De resultaten waren van het standpunt van den vijand bekeken, weinig bemoedigend: de luhtdoelkanonnen en jagers der Engelschen schoten 37 Japansche vliegtuigen neer en beschadigden er 2. Daarna heeft de vijand ingezien, dat de verovering van dit eiland te kostbaar zou zijn en tot 8 Februari 1944 bleef het rustig. Op dien datum vond er een kleine vijandelijke aanval plaats, waarbij echter geen schade werd aangericht. Ceylon hield stand. Ceylon werd één der springplanken, die de Jappen fataal zouden worden: op 16 April 1944 vestigde Admiraal Lord Louis Mountbatten er zijn hoofdkwartier als Opperbevelhebber van het Zuid Oostelijke Pacific gebied.

=====



REISVERSLAG VAN Hr. Ms. OVERIJSSSEL

2—15 augustus

LISSABON

Commandant: kapitein-luitenant ter zee W. P. Jansen

Hr. Ms. Overijssel vertrok op dinsdag 2 augustus uit Den Helder. Langs de normale route via het Engelse kanaal, Ouessant, kaap Finisterre en kaap St. Vincent werd opgestoomd naar de Lagos baai. Het weer hield zich uitstekend en de reis verliep voorspoedig. Onderweg werden nog enige kleinere oefeningen gehouden.

Elke middag ten 16.00 uur werd het schip gestopt en kreeg de bemanning een half uur gelegenheid tot zwemmen, van welke gelegenheid een zeer druk gebruik werd gemaakt. Regelmatig werden ook seinoefeningen gehouden met koopvaardij-schepen van de landen, aangesloten bij de NATO. Ter hoogte van kaap Finisterre werd het motorschip Oranje verkend, waarna Hr. Ms. Overijssel enige tijd dezelfde koers ging sturen tot vermaak van passagiers en bemanningen van beide schepen.

Op de voormiddag van de 6e augustus kwamen wij op de rede van Lagos ten anker in een van te voren opgegeven ankerpositie, die door een klein boeitje was gemarkeerd. In de loop van de voormiddag arriveerden onder het afgeven van saluten de verschillende smaldelen van de naties, die aan de Portugese uitnodiging gehoor hadden gegeven, ter rede en ankerden zij in de voor hen bestemde posities. Toen bijna alle schepen ten anker lagen arriveerde keurig in verband blijvend als laatste het Engelse smaldeel.

Toen waren op de rede van Lagos vertegenwoordigd:

Argentinië met	La Argentina
Brazilië met	El Almirante Barroso
Canada met	HMCS Gatineau, HMCS St. Croix, HMCS Kootenay en HMCS Terranova
Denemarken met	HDMS Aegir
Engeland met	HMS Bermuda, de vlag voerend van vice-admiraal Sir Charles Madden
HMS Lynx en HMS Wakefull	
Frankrijk met	Colbert, voerende de vlag van admiraal R. Barthelemy, Cuepratte en Casablanca
Italië met	Centauro en Cigno
Nederland met	Hr. Ms. Overijssel
Portugal met	Bartholomeus Dias, voerende de vlag van vice-admiraal J. Brito, Diego Comes, Diego Cao, Nuno Tristao, Corte Real en Pero Escubar
Spanje met	Canarias, voerende de vlag van commandeur H. Uggla, J. L. Diez en Ulloa
De Verenigde Staten met	De Moines, voerende de vlag van vice-admiraal C. Anderson, Weels en Waynsworth
West-Duitsland met	Z6, voerende de vlag van schout bij nacht C. Hagner en Hipper
Zuid-Afrika met	De Vrijstaat
Zweden met	Alvs nabben, voerende de vlag van commandeur P. Cerverg

De ankerposities waren zodanig gekozen, dat de schepen, die aan de vlootshow deelnamen, de volgende dag bij kaap Sagres na het ankerlichten dadelijk de goede positie in de beide kiellinies konden innemen. Dit werd in de namiddag op een vergadering aan boord van het

Portugese vlaggeschip onder voorzitterschap van de Portugese vice-admiraal J. Brito nogmaals uiteengezet. Voornoemde vergadering werd bijgewoond door alle commandanten van schepen en hun verbindingsofficieren. Het viel hierbij wel op, dat de enige niet witte uniformen die van de Nederlandse commandant en zijn verbindingsofficier waren.

Voor liefhebbers onder de officieren was er een excursie naar Sagres, de plaats waar Hendrik de Zeevaarder werkte aan zijn plannen en de geleerden en zeelieden verzamelde om hem bij de verwezenlijking van die plannen ter zijde te staan.

's Avonds waren de schepen geïllumineerd. De bemanning kon aan de wal passagieren; volksdansen en een vuurwerk zetten de feestelijkheden enige luister bij. Op zondag ten 07.00 uur gingen alle schepen op sein van de Bartholomeus Dias zoveel mogelijk gelijktijdig anker op. Het was stralend zonnig weer en er stond bijna geen wind en geen stroom. Het viel op, dat buiten Hr. Ms. Overijssel alleen de vier Canadese schepen tijdens het liggen met staagsgewijze ketting zodanig met roer en machines manoeuvreerden, dat ze onmiddellijk na het lichten van het anker reeds op de goede koers lagen om hun positie in de kiellinie in te nemen. De schepen formeerden 2 kiellinies van 16 schepen, op 600 yards naast elkaar varend. De afstand tussen de kruisers was 1000 en tussen de jagers en de fregatten 500 yards.

Alle schepen hadden de loods voor de Taag reeds aan boord. De vaart werd op 10 mijl bepaald, doch zodanig geregeld, dat de voorste schepen van elke linie precies ten 11.30 op 800 yards in koers 290 ten zuiden van Ponta de Sagres zouden passeren. In het begin liet het post houden wel enigszins te wensen over, hetgeen niet te verwonderen was, gezien de bonte mengeling van nationaliteiten, waarvan een deel niet bij de NATO was aangesloten. Waar NATO-schepen in opvolging achter elkander voeren, werd veel gemak ondervonden van de vaartvlaggen.

Op Ponta de Sagres was een met vele vlaggen versierde tribune gebouwd en hier hadden de president van Portugal en de president van Brazilië plaats genomen alsmede vele speciale genodigden. Tijdens het passeren der oorlogsbodems werd paradeerrol gehouden en gaf elk schip dat daartoe in staat was een saluut van 21 schoten. Op de schepen, die geen saluut konden geven, werd door de bemanning gejoeld. Keurig op tijd zeilden op 600 yards ten zuiden van de linies der oorlogsschepen, op het moment dat de voorste kruisers Ponta de Sagres passeerden, 6 grote en 2 kleine volgetuigde zeilopleidingsschepen, eveneens onder het afgeven van een saluut van 21 schoten, op tegenkoers (voor de wind) voorbij. Tevens gierden formaties straalvliegtuigen en onderzeebootbestrijdingsvliegtuigen op geringe hoogte over de schepen heen en hing hier en daar een helicopter in de lucht.

Het was een zeer mooi schouwspel, stijlvol en groots en waarschijnlijk de beste vlootshow sinds jaren. Veel grootser en meer spectaculair dan elke revue van een ten anker liggende vloot. De organisatie klopte uitstekend en de deelneming was voor ieder zeer eenvoudig. Op enige afstand achter haar veel grotere zusters, die het schip niet bij kon houden, volgde dapper zeilend Hr. Ms. Urania als eenzaam klein jachtje. Nederland deed toch nog mee in de zeilopleiding, waarbij zoveel meer dan elders de nadruk wordt gelegd op zeemanschap. Nadat de schepen Ponta de Sagres waren gepasseerd, werd koers gezet naar de Taagmond. In de namiddag passeerde het Portugese passagiersschip Vera Cruz tussen de linies van oorlogsschepen met aan boord de beide voornoemde staatshoofden en vele diplomatieke vertegenwoordigers. Na dit evenement werd de formatie verbroken en kreeg elk smaldeel of alleenvarend schip gelegenheid onder nationaal commando op te stomen naar de baai van Cascais om aldaar voor de nacht ten anker te komen. Wie het eerst zou arriveren zag zich verzekerd van de beste ankerplaats. Reeds de vorige avond in Lagos was er onder de diverse commandanten van schepen en smaldelen iets te bespeuren van een soort wedstrijdgeest. Inderdaad is er een soort wedstrijd geweest, die het Franse smaldeel met een gemiddelde vaart van ± 28 mijl heeft gewonnen.

Hr. Ms. Overijssel, welk schip een zeer goede kans had gemaakt, heeft helaas niet kunnen meedoen, aangezien vóór het verbreken van de formatie een telegram van de Bartholomeus Dias ontvangen werd, vermeldende, dat Hr. Ms. Urania hulp nodig had. Daarom werd besloten met hoge vaart terug te stomen. Het kleine zusje werd ter rede van Lagos teruggevonden. Assistentie werd zo goed mogelijk tijdelijk verleend en daarna werd wederom naar zee vertrokken en gezorgd

op tijd in de Taag op de aangewezen plaats ten anker te komen. Het schip ankerde op loodsaanwijzing op de voormiddag van maandag 8 augustus zo dicht mogelijk bij een aangewezen positie op het nauwste gedeelte van de Taag tegenover het nieuwe monument Infante in 25 m water voor 125 m ketting. Er liep ongeveer 5 mijl ebstroom. Het anker hield goed. Na het ten anker komen kwam de tweede ambassade-secretaris, de heer jhr. mr. Th. Smits van Oyen, aan boord om het schip te verwelkomen. Daarna bracht de commandant een bezoek aan Hr. Ms. ambassadeur te Lissabon, Zijne Excellentie T. Elink Schuurman.

In de namiddag brachten de smaldeelcommandanten, de commandanten en de eerste officieren der deelnemende schepen een bezoek aan de Portugese minister van marine. Bij deze gelegenheid werd aan de bezoekende officieren een ereteken overhandigd van een pas zeer kort geleden gestichte orde van Hendrik de Zeevaarder.

De ambassadeur bracht op het einde van de eerste platvoetwacht een tegenbezoek, waarna wij de Nederlandse kolonie aan boord ontvingen. Om deze ontvangst het karakter te doen dragen van een ontvangst door de gehele bemanning van Hr. Ms. Overijssel, namen hieraan behalve alle officieren 5 onderofficieren en 10 korporaals en manschappen deel. Later op de avond werd een gala-stierengevecht in Portugese stijl aangeboden aan officieren, onderofficieren en manschappen van alle deelnemende schepen. Na zonsondergang waren alle schepen geïllumineerd. Op dinsdag 9 augustus pavoiseerden alle schepen. De Portugese minister van marine bood de smaldeelcommandanten en de commandanten der schepen een lunch aan, waarbij tevens een officiële herinneringsmedaille aan de plechtigheden te Lissabon en een boek, beschrijvende het leven van Hendrik de Zeevaarder, werden aangeboden.

In de namiddag werd het monument Infante onthuld. Deze onthulling werd gezamenlijk door de presidenten van Portugal en Brazilië verricht. Hierbij waren de smaldeelcommandanten aanwezig en van elk deelnemend schip de commandant, een officier, een onderofficier en twee manschappen. Op de ten anker liggende schepen werd paradeerrol gehouden en door de daartoe in staat zijnde schepen tweemaal saluut gegeven. Het eerste saluut was voor de president van Portugal en het tweede ter nagedachtenis van Hendrik de Zeevaarder, waarbij zijn vlag in top werd gehesen. De onthulling aan de wal werd met praal en pracht zeer smaakvol en met stijl ten uitvoer gebracht. Kosten noch moeite waren hiervoor gespaard. Men had dan ook zeven jaar aan de voorbereiding van deze plechtigheden gewerkt. Op de eerste wacht, bij een stroomsterkte van ongeveer 5 mijl, liet het anker plotseling los en krabde het zonder opnieuw greep op de bodem te krijgen. Zo snel mogelijk presenteerden wij een tweede anker, waardoor het schip weer op de stroom zwaaide, maar een lichte aandrijving met het Deense oorlogsschip HDMS Aegir kon niet meer worden voorkomen. Een officier van piket vroeg onmiddellijk verontschuldiging en hield de commandant van de Aegir op de hoogte van de maatregelen van Hr. Ms. Overijssel. Met behulp van 2 sleepboten kwam Hr. Ms. Overijssel los, waarna wij op eigen kracht opnieuw ankerden ten westen van Belém, waar de rivier breder en minder diep en de stroomsterkte veel minder was. De opgelopen schade aan beide schepen was van lichte aard. Op woensdag 10 augustus zond de commandant een officier van piket naar HDMS Aegir om nogmaals verontschuldigingen te vragen en tevens het aanbod te doen om met een technische ploeg van Hr. Ms. Overijssel de lichte schade waar mogelijk voorlopig te herstellen. Hierop reageerde de commandant van de Aegir zeer vriendschappelijk en begrijpend, doch onder dankzegging achtte hij het aanbod niet nodig. Tevens werd een afspraak gemaakt voor een ontmoeting van beide commandanten, waarbij tevens een Portugese agent van Lloyd's aanwezig zou zijn. Voorts nam de officier van piket de lichte schade aan boord van de Aegir in ogenschouw.

Op de voormiddag maakte een grote parade, waaraan alle schepen deelnamen, een eind aan de officiële festiviteiten. De parade werd afgenomen door de presidenten van Portugal en Brazilië. Hr. Ms. Overijssel nam hieraan deel met een contingent van 70 man, het enige contingent in blauwe uniform. Door de wil van de deelnemende officieren, onderofficieren en manschappen om zich zo goed mogelijk te geven, maakte dit contingent een uitstekende indruk. In de namiddag werd de bespreking tussen de commandanten van HDMS Aegir en Hr. Ms. Overijssel gehouden aan boord van eerstgenoemd schip en werden de nodige regelingen getroffen. De bespreking verliep in een rustige sfeer van goede verstandhouding, van begrip en vriendschap. Een zeer korte beschrijving

en een summieere conclusie van het ongeval luiden als volgt. Hr. Ms. Overijssel lag \pm 600 yards bovenstrooms van HDMS Aegir ten anker in 30 m water voor 150 m van stuurboordsketting. Dit was alle beschikbare ketting. De ankerposities lagen in de richting van het vaarwater niet geheel bovenstrooms van elkander. Ook voorbijrijvende voorwerpen duiden aan, dat de stroom niet rechtstreeks van Hr. Ms. Overijssel naar HDMS Aegir trok. Toch trok de stroom niet geheel in de richting van het vaarwater, maar in het nauwe gedeelte trok de stroom tengevolge van een kaatseffect enigszins schuin over. De ankergrond bestond, zoals naderhand bleek, ter plaatse uit vette klei, in tegenstelling met het summieere gegeven, dat in de zeemansgids staat vermeld, n.l. zand en modder. De ketting stond ook bij de grootste stroomsterkte onder een zodanige hoek naar beneden, dat een voldoende bocht op de bodem kon worden verwacht. Ook de hoek tussen de lijn van kiel en steven en de ketting (\pm 25 a 30 graden) was niet ongunstig te noemen.

Voorts lag het schip bij de betrekkelijk weinige wind niet ongunstig en het gierde of zwaaide geheel niet achter het anker. De meest voor de hand liggende conclusie van het zo plotselinge krabben is wel, dat door de sterke stroom de klei boven het anker is weggespoeld, het anker is komen bloot te liggen en daardoor plotseling heeft losgelaten. Door de aan de onderkant van de vloeien vastgekleefde klei hebben deze, mede door de zeer sterke stroom, geen kans gekregen om zich snel weer in te graven. Het normale schokkerige gevoel van een krabbend anker heeft geen der opvarenden aan boord gevoeld. Volgens opgave van de loodsen krabden koopvaardijsschepen op deze plaats zelden of nooit. Dit ligt vermoedelijk aan het feit, dat deze schepen nooit zo lang op deze plaats ten anker liggen en een relatief groter en zwaarder grondtakel hebben.

Het beste is dan ook voor oorlogsschepen, wanneer ze op deze plaats enige tijd ten anker moeten liggen bij een zo felle ebstroom (het was springtij), om bij het kenteren van het tij het schip stoomklaar te maken, de officier van de wacht en de roerganger etc. op de brug te houden, alsmede een ankerrol op post. Afhankelijk van de omstandigheden zal de commandant of de eerste officier er goed aan doen om even voor het sterkst van het ebtij anker op te gaan om daarna opnieuw ten anker te komen, zodat het anker elke keer goede gelegenheid krijgt zich opnieuw in te graven. Onder geen omstandigheid kunnen commandant en eerste officier zich gelijktijdig van boord begeven.

In de avond van de 10e augustus gaf de ambassadeur voorafgaande aan een galabal, dat door de Portugese marine aan smaldeelcommandanten, commandanten en deputaties officieren van schepen werd aangeboden, te zijnen huize een diner voor de commandanten van Hr. Ms. Overijssel en Hr. Ms. Urania en de voor het galabal uitgenodigde officieren.

Hr. Ms. Overijssel vertrok op 11 augustus op de voormiddag gelijktijdig met vele andere deelnemende schepen naar zee.

Na een voorspoedige reis zonder bijzondere evenementen arriveerde het schip op maandag 15 augustus te Den Helder.

Bron: Jaarboek Koninklijke Marine 1960

OBSERVATIE, ANALYSE, CLASSIFICATIE.

Er was vorige week een prachtige zomerse dag. Van mij mocht het wel wat minder, maar daar ben ik Nederlander voor, nooit goed. Ik hoorde diverse conclusies van mensen die zij over namen van de weer mannen op de diverse televisie zenders. Sommigen houden hun hart vast. Het klimaat gaat er aan, misschien al met ingang van de zeer nabije toekomst. Omdat wij bij de Marine luchtvaartdienst enige kennis van het weer voor elke vlucht mee



kregen, hadden en hebben wij nog steeds enig inzicht in de ontwikkelingen in de atmosfeer. Dus dat loopt wel los denk ik.

Ik denk soms terug aan mijn operationele tijd. Er waren drie dingen waar je bij het zoeken en volgen van de eventuele vijand onder water, zeker niet van af moest wijken. Observatie, analyse en classificatie.

Ik kom terug op deze dag. “Long Line Zig Zag” (zwerfend van winkel naar winkel) begon ik steeds meer te verlangen naar de uiteindelijke landing in misschien wel voor mij de gezelligste uitbating in Kattuk zee, de “Blauwe Bock”. We wipten echter op het laats nog even binnen bij “Hunkemöller”. Een winkel gespecialiseerd in kleding die dames normaal onder het zichtbare dragen, ook wel lingerie genoemd. Nou voel ik me in zo een shop altijd wat minder op mijn gemak. Ik liep rond met Femke en aanschouwde al die fantastisch gevormde en gekleurde dingen die in mijn vroegere tijd zeker andere afmetingen en vormen hadden. Wanneer een van de aanwezige dames een bepaald product uit het rek haalde en ter keuring omhoog hield, wende ik mijn blik af. Dit om een verkeerde analyse mijnerzijds te voorkomen. Ook het schuiven van de kleedkamer gordijnen deed mij de blik afwenden. Je weet maar nooit, “Me Too”.

Ik besloot om met Femke naar buiten te gaan. Daar sloeg ik het talrijke passerende publiek gade. Dit was niet echt vervelend. Ik kom terug op mijn eerste opmerking. Ik observeerde, analyseerde en classificeerde. Dit samen met Femke die de hondjes voor zijn rekening nam.

Eergisteren maakte ik een plezierige trip door Maastricht met Jolanda. Ondanks de wederom hoge temperatuur, was het er aangenaam verpozen. We dronken en schnabbelden wat.

Jolanda bezocht een paar winkeltjes die in Maastricht een ietwat andere uitstraling hebben dan bij ons in het westen, al wordt dat ook al een beetje minder. Daar hebben ze natuurlijk ook Internet. Vlak voor we de parkeer garage bereikten, schoot Jolanda nog een winkel binnen.

Eenmaal binnen kreeg ik een soort dejavu. Ik stond weer in een zelfde soort winkel waar ik eerder was “ontvlucht”.

Ik begaf me wederom snel naar buiten en nam zoals eerder post als een soort schildwacht bij de deur. Binnen enkele minuten werd ik gevolgd door twee andere heren die het binnen ook niet zagen zitten. Zij bevestigden dat ik gelukkig geen afwijking heb.



Broeders in de onzekerheid

Hr. Ms. De Zeeuw 1962

Vrijdag 5 oktober 1962 Commando-overdracht.

Met gebruikelijk ceremonieel draagt LTZ1 Hartog het commando over Hr.Ms.De Zeeuw over aan LTZ1 A.J.van Velthoven.

Maandag 8 oktober 1962 Vertrek Den Helder.

Te 12.00 uur vertrekken De Ruyter, de Holland, De Zeeuw en de Tijgerhaai uit de haven van Den Helder. Op de honden-wacht van 10 oktober wordt rendez-vous gemaakt met de Doorman. Gedurende de volgende dagen wordt de opmars al oefenende door de bovenwaterschepen voortgezet.

Zaterdag 13 oktober komen alle schepen van het smaldeel ten anker op de rede van Ponte de Pieda ten zuiden van Lagos. Het Portugese fregat Corte Real ligt ter verwelkoming op de rede voor anker.

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

kruiser	Hr.Ms. De Ruyter, vlaggenschip.
vliegkampschip	Hr.Ms. Karel Doorman.
onderzeebootjagers	Hr.Ms. Holland en Rotterdam.
fregat	Hr.Ms. De Zeeuw.
onderzeeboten	Hr.Ms. Zeehond en Tijgerhaai.

's Avonds gaat het smaldeel anker op en wordt vervolgens koers gezet naar het oefenterrein nabij Gibraltar.

Op 15 oktober voegt de Rotterdam zich bij het smaldeel. Tot en met 19 oktober houden alle schepen gezamenlijke en individuele oefeningen.

Vrijdag 19 oktober 1962 Aankomst Gibraltar.

Op de voormiddag lopen alle schepen van het smaldeel de Britse marinehaven binnen. Zowel op zaterdag als op zondag wordt een bustocht georganiseerd voor totaal 400 opvarenden van het smaldeel. De belangrijkste bezienswaardigheden in en om Gibraltar worden hierbij bezocht, zoals de Ape's Den, Governor's Palace, Trafalgar Cemetery en de Charles V Wall. Verder worden, haast vanzelfsprekend, voetbalwedstrijden tussen de schepen onderling gespeeld.

Zondag loopt ook de Tijgerhaai Gibraltar binnen om aan de oefeningen deel te gaan nemen.

Maandag 22 oktober 1962 Vertrek Gibraltar.

Op de voormiddag verlaten de schepen de Britse kroonkolonie en hervatten de oefeningen. Op de platvoet van donderdag 25 oktober splitsen de Doorman en de Rotterdam zich af van het smaldeel voor een bezoek aan Instanboel.

De volgende morgen wordt rendez-vous gemaakt met de Zeehond welke individueel vanuit Nederland is gekomen. Daarna stomen de schepen in verband op naar Marokko.

Vrijdag 26 oktober 1962 Aankomst Casablanca, Marokko.

Om 08.15 uur lopen de schepen in verband de haven van Casablanca binnen. Er wordt saluut afgegeven aan de Marokkaanse vlag, hetgeen correct wordt beantwoord door het Marokkaanse fregat El Lahig.

Gedurende het verblijf in de stoffige "witte stad" worden bustochten georganiseerd naar Rabat en door de stad zelf. Op sportgebied zijn er ontmoetingen tussen teams van het smaldeel en van het leger en marine van Marokko.

Van de zijde van de Nederlandse kolonie worden vele uitnodigingen ontvangen voor auto-tochten, Marokkaanse lunches en bioscoopbezoek. Op zaterdag en zondag worden de bovenwaterschepen opengesteld voor bezoek, circa 1000 inwoners van Casablanca maken daarvan gebruik.

Maandag 29 oktober 1962 Vertrek Casablanca, Marokko.

Op de voormiddag verlaat het smaldeel de Marokkaanse hoofdstad, uitgeleide gedaan door vele leden van de Nederlandse kolonie.

Tijdens de opmars naar de Straat van Gibraltar worden de oefeningen hervat, waarbij de weersomstandigheden gunstig zijn.

Op woensdag 31 oktober brengt de smaldeelcommandant en zijn staf een werkbezoek aan De Zeeuw.



De Zeeuw in volle zee.

Vrijdag 2 november 1962 Aankomst Gibraltar.

Op de achtermiddag stoomt het smaldeel de marinehaven van Gibraltar binnen. Het weekeinde wordt op rustige wijze doorgebracht waarbij de mogelijkheid tot het beoefenen van diverse sporten op de Naval Base aanwezig is.

Gepassagierd wordt er niet veel, enerzijds doordat de financiën daar niet veel ruimte toe bieden anderzijds omdat de recreatiemogelijkheden aan de wal daar evenmin toe uitnodigen.

De meeste opvarenden kennen Gibraltar nu wel....

Maandag 5 november 1962 Vertrek Gibraltar.

Direct na het ochtendbaksgewijs stoomt het smaldeel de haven van Gibraltar uit teneinde de oefeningen te hervatten. Om deel te nemen aan deze oefeningen zijn een Neptune van squadron 5 en twee Trackers van squadron 320 op Gibraltar gestationeerd.

Vrijdag 9 november 1962 Aankomst Gibraltar.

Het smaldeel loopt op de achtermiddag voor de laatste maal deze najaarsreis de haven van Gibraltar binnen.

De gebruikelijke sportactiviteiten vinden plaats.

Maandag 12 november 1961 Vertrek Gibraltar.

Na koffiedrinken verlaat het smaldeel de Britse kroonkolonie om de laatste oefeningen in het gebied van Gibraltar te beginnen. Gedurende de nacht van 14 op 15 november varen de schepen door de Straat van Gibraltar naar de Atlantische Oceaan. Na de oefeningen van die dag wordt koers gezet naar Lissabon.

Vrijdag 16 november 1962 Aankomst Lissabon.

Ten 08.15 geeft het vlaggeschip een nationaal saluut af, hetgeen wordt beantwoord door de batterij van Fort Bom Successo.

Ten 09.15 uur meren de schepen op uiteenliggende plaatsen aan de Taagoever. De Doorman (die zich intussen weer, evenals de Rotterdam, bij het smaldeel heeft gevoegd,) gaat op de rivier voor anker.

Dagelijks worden bustochten gemaakt door Lissabon en omgeving waarvoor grote belangstelling bestaat. Zaterdag nemen 100 opvarenden deel aan een bustocht naar het bedevaartsoord Fatima.

Verdere hoogtepunten uit het programma zijn: een voetbalwedstrijd van het smaldeelelftal tegen een elftal van de Unilever te Lissabon en een uitnodiging van Nederlandse bedrijven voor een maaltijd en folkloristische dansen in het restarant Salvaterra.

Een deputatie van opvarenden van het smaldeel,woont op zondag een dienst bij in de St.George Chapel, daar de Nederlandse gemeente in deze kerk nog historische rechten op zitplaatsen bezit.

Tenslotte wonen ruim 400 bemanningsleden op zondagmiddag een voetbalwedstrijd bij tussen Benfica en F.C.Porto.

Op zaterdag en zondag worden de bovenwaterschepen, uitgezonderd de Doorman, opengesteld voor het publiek; ongeveer 7000 Portugezen maken van deze gelegenheid gebruik.

Maandag 19 november 1962 Vertrek Lissabon.

Op de dagwacht vertrekken alle schepen van het smaldeel uit de Portugese hoofdstad om de laatste oefenweek van de najaarsreis te beginnen. Helaas werkt het weer ditmaal niet meer mee; er staat hoge deining die vooral de onderzeeboten en De Zeeuw in hun opmars vertraagt.

Vrijdag 24 november 1962 Aankomst Den Helder.

In de loop van de voormiddag arriveert De Zeeuw te Den Helder. Voor haar is de najaarsreis ten einde en kan er worden begonnen met het plan onderhoud en het uitvoeren van reparaties. Bovendien breekt de decembermaand spoedig aan en verheugen de opvarenden van het fregat zich al op de komende feestdagen!

Smaldeel 1 SDLCDT CDR A.J. Marcus.

kruiser	Hr.Ms. De Ruyter, vlaggenschip.
onderzeebootjagers	Hr.Ms. Amsterdam en Utrecht.
fregat	Hr.Ms. De Zeeuw.
onderzeeboten	Hr.Ms. Walrus en Tijgerhaai.

Maandag 28 januari 1963 Vertrek Den Helder.



De Zeeuw loopt Nieuwe Diep binnen

Op de voormiddag vertrekken De Ruyter, De Zeeuw en de Walrus uit Den Helder naar zee. Hoewel in de haven veel drijfjts ligt, ondervindt men daarvan weinig of geen hinder. De Amsterdam en de Tijgerhaai vertrekken tegelijkertijd uit Rotterdam. In de Noordzee maken alle schepen rendez-vous.

Op 29 en 30 januari worden gezamenlijke en individuele oefeningen in Het Kanaal gehouden waaraan, mede in verband met de ongunstige weersomstandigheden, niet door vliegtuigen kan worden deelgenomen. De 31e januari worden in de Golf van Biskaje oefeningen gehouden, welke op weg naar Gibraltar worden voortgezet.

Gedurende de week van 4 tot en met 8 februari worden met alle schepen alsmede de vliegtuigen van de MLD oefeningen gehouden in het zeegebied rondom de Britse vlootbasis.

Gedurende deze oefeningen wordt enige malen 's nachts in de kom van de marinehaven Gibraltar geankerd. Op woensdag 6 februari komt De Zeeuw op de eerste wacht ten anker op ankerplaats D4 in genoemde kom. Daarna wordt "verlichte zeewacht" gepraaid.

Donderdag 7 februari ten 02.28 uur constateert de officier van de wacht dat, als gevolg van een plotseling opstekende storm met windstoten van kracht 11, het anker krabt. Onmiddellijk worden de vier hoofddiesels gestart, rood en blauw gesloten en sluittoestand Z bepaald. Het ABCD-personeel wordt volgens alarmrol op post geroepen.

Het schip valt dwars op de wind en even later stoot het met bakboordzijde tegen de westzijde van één van de strekdammen van de havenkom. De commandant laat het anker indraaien en, terwijl het voorschip langs en tegen de strekdam schuurt en stoot, manoeuvreert hij zodanig, dat het achterschip vrij blijft van de strekdam.

Als het anker is ingedraaid, manoeuvreert de commandant het fregat achteruit naar open water. De schade is niet onaanzienlijk; het anker en de ankerketting zijn beschadigd, er bevindt zich een kleine scheur in de scheepshuid en de bakboordscheepshuid boven de waterlijn is over de gehele lengte van het voorschip ingedeukt.

Donderdag 7 februari 1963 Aankomst Gibraltar.

De Zeeuw loopt op de dagwacht de haven van Gibraltar binnen en meert in de Naval Dockyard. Daar zal de schade tijdelijk hersteld worden.

Omdat de herstelwerkzaamheden ongeveer een week in beslag zullen gaan nemen, kunnen de opvarenden, althans diegenen die geen wacht hebben, iedere dag na scheepstijd gaan passagieren of gaan sporten.

Vrijdag 15 februari 1963 Vertrek Gibraltar.

Op de voormiddag verlaat De Zeeuw de Naval Dockyard en voegt zich enige uren later bij het smaldeel. Tijdens de operaties heeft men veel last van hard doorstaande winden, waardoor enkele oefeningen geen doorgang kunnen vinden. Tot en met de 21e februari worden oefeningen in het Middellandse Zeegebied gehouden. Op de eerste wacht van die dag stoomt het smaldeel op naar Toulon.

Vrijdag 22 februari 1963 Aankomst Toulon, Zuid Frankrijk.

Op de dagwacht stoomt het smaldeel de Franse vlootbasis binnen. Bij het passeren van de havenhoofden geeft De Ruyter een nationaal saluut, hetwelk wordt beantwoord door de Ballaguer walbatterij. Hierna meren de bovenwaterschepen aan de Quai Sud des Grands Basins, de onderzeeboten kiezen ligplaats in het basin Missiessy.

's Middags houdt de commandant smaldeel 1 een perconferentie aan boord van het vlaggenschip, naar aanleiding waarvan in de plaatselijke dagbladen de nodige artikelen aan het Nederlands vlagvertoon worden gewijd.

De schepen van het smaldeel zijn na zonsondergang tot 23.00 uur geillumineerd, een hele klus voor het elektrotechnisch personeel!

Zaterdagmiddag is voor 90 opvarenden van het smaldeel door de Franse marine een bustocht georganiseerd naar Le Lavandou, een druk bezochte vissersplaats aan de Côte d'Azur. Het leven in deze plaats speelt zich vooral af langs de jacht- en vissershaven. Daar vindt men ook aantrekkelijke terrasjes en winkeltjes.

Deze tocht wordt de volgende dag herhaald voor 90 andere opvarenden .

Verder staan enige volleybal- en voetbalwedstrijden op het programma tussen teams van het smaldeel en combinaties van de Franse marine, waarbij de Nederlanders op vrijwel alle fronten in de gastheren hun meerderen moeten herkennen. Zouden de Franse Jannen soms meer aan de

wal vertoeven?

Toulon werd na 1945 grotendeels herbouwd. Het is naast de belangrijkste vlootbasis ook een handels- en passagiershaven.

Zoals ook in vorige Franse havens het geval is geweest, blijkt opnieuw de taal een onoverkomelijke handicap te zijn. Met Engels hoef je hier niet aan te komen. Desondanks gaat een deel van de opvarenden van De Zeeuw de stad in en enkelen gaan zelfs met de trein naar Marseille!

Het verblijf in Toulon wordt besloten met een bustocht voor 100 opvarenden naar Sainte-Baume, een groot religieus en cultureel centrum. Het heeft zijn ontstaan aan de Magdalena-legende te danken. De heilige bracht haar tijd van boete in een grot door. Deze grot van de H.Maria Magdalena bevindt zich hier in een steile bergwand.

Gedurende deze Toulon-periode oefenen De Zeeuw en de twee onderzeeboten enige dagen buitengaats; 's avonds liggen zij echter weer in Toulon.

WORDT VERVOLGD



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



DEEL 2

13-05-1948 JACHTHONDEN VAN DE ARCHIPEL
Anthony van Kampen op patrouille (Rp 133)

15-06-1948 Provinciale Drentsche en Asser courant

Hr. Ms. Patrouilleboot RP 133 kiest zee. Nachtelijk vertrek uit Oeban.

Ik vertelde u de vorige maal dat Tandjong Pinang een enigszins vreemde havenplaats is. Er hangt een geur van onraad, van onrust, ondanks de glanzende, glimlachgezichten van de Chinezen,

ondanks mild wiegelende bloemen. Achter al die rust is een haast tastbare onrust verborgen, een nauwelijks verholen atmosfeer van misdaad.

Adieu bewoonde wereld, adieu Singapore !

Ik had het over die honderd prauwen en sampans in de haven, maar het fijne ervan hoorde ik van de politie-inspecteur van Tandjong Pinang. Als mitrailleurvuur spoot hij mij vanachter een rij hagelwitte tanden de informaties toe; deze haven wordt gebruikt als opslagplaats voor in beslag genomen smokkelschepen. Hier komen ze in de publieke verkoop; hier kunnen de Chinezen uit Singapore ze terughalen, als ze durven en niet tegen de zware boeten en hechtenis opzien. Hier ook woont de Officier van Justitie, een ambtenaar, bekend in heel de Archipel om zijn streng, en volkomen billijk optreden. En hier, in deze haven, proberen de Chinezen en hun maats 's nachts de goederen aan land te brengen. Maar dat is niet meer zo eenvoudig, sedert er een KVD bestaat.

De 3 letters KVD verbergen achter hun nuchterheid een wereld van spanning en strijd. De KVD is de „Kleine Vaartuigen Dienst" van de Marine in Indië, bestaande uit een vloot R.P.-boten (Regionale Patrouilleboten). Deze vloot, in samenwerking met de civiele justitie, werkt sedert maanden op volle toeren en de resultaten zijn indrukwekkend.

De inspecteur was niet meer te stuiten, en niet zonder plezier toonde hij me, achter tralies op een binnenplaats, de levende have. Een 30-tal Chinezen en Riouw-Maleiers, die zittende op de grond, bezig waren hun zonden te overdenken. „Dat is maar één partijtje meneer", aldus de inspecteur, en zo gaat het aan de lopende band". En toch zijn dit nog niet eens de ergsten. Dat zijn de grote bazen in Singapore, in hun kastelen van huizen, die deze sloebers er met een rotte prauw of tongkang op uit sturen. Zij lopen het risico en dat is bar groot, vandaag aan de dag. En dan hoor ik heel in de verte, een snel naderend geronk. Zou het een schip uit Oeban zijn ...?

Het is inderdaad een schip uit Oeban, een pittige R.P.-boot, afgezonden om me op te halen. En drie uur later, als de avond al lang gevallen is over de zee en de eilanden, sta ik op een andere steiger en ik moet vele handen drukken.

Tandjong Oeban, waar zich de basis der R.P.-boten in dit gedeelte van de Indische Archipel bevindt, bezit een Oudst Aanwezend Zee-officier, de Luitenant ter Zee der eerste klasse KMR H. J. van der Weyde, met de aan hem toegevoegde officieren en manschappen. Een buitenpost, ver van de bewoonde wereld, een post in de eenzaamheid van Riouw.

Ik ben moe, ik heb slaap en honger en dorst en voor dat alles is hier een oplossing. Een koude pijp bier, brood met vers vlees, ik kan me mandiën, maar van slapen zal niets komen, want ik hoor, dat ik nog dezelfde avond, om 12.00 uur, aan boord van de R.P. 133 zal vertrekken naar het patrouillegebied. Voor twee weken de rimboe in, en de zeestraten op, twee weken afzondering.

„Een mooi reissie"

Ik neem een bad en heb zo het gevoel dat dit voorloopig het laatste wel zal zijn. Ik koop een paar sloffen sigaretten, 20 tinnetjes voor zoiets als 20 gulden totaal, een lading talkpoeder en olie en nog andere kleinigheden voor een reis, pal op de evenaar.

Ik maak dan kennis met de Commandant van de R.P. 133 en dat gezicht van de Luitenant ter Zee der derde klasse H. Dankelman staat me aan. Een paar felle ogen, een donkerbruin gespierde body en gul met raadgevingen aan de Hollander, die het verblijf op Hr. Ms. R.P. 133 voor een paar weken met hem zal delen. Als ik me sta te scheren in de kamer van de heer van der Weyde, loopt een hofmeester binnen. „Gaat U met de 133 mee, meneer?" „Ja, vanavond nog hofmeester, jij ook?" „Nee, meneer, ik blijf hier, maar willen zou ik wel. Een fijn schuitje en gevreesd als de pest door de smokkelaars. U gaat een mooi reisje maken!" Een uur later loop ik, met een deel van de bemanning van de R.P. 133 naar de steiger. In het donker zie ik de omtrekken en ze lijken me

nogal bar klein ... eigenlijk een flinke motorboot, meer niet. Een motorboot, die echter gewapend is.

Er staan wat schaduwen aan de railing en dat zijn matrozen, die afscheid nemen van hun maats aan de kant. Tegelijk wordt voor en achter al losgegooid en zonder enig vertoon van afscheid schiet de R.P. 133 de nacht in. „Selu, Stinkie“, hoor ik schreeuwen van de wal, „hou je haaks en geef ze van katoen als ze in Je vaarwater komen!“ En de met Stinkie aangeroepene brult terug: „Laat ie safe zijn, Joop!“

Het is stil aan boord: ik hoor ergens wat hanen scharrelen, een jongen is bezig blikjes naar beneden te brengen en een paar anderen hijsen de sloep aan boord.

Tandjong Oeban, de bewoonde wereld, bewoond door enkele Nederlanders en veel Chinezen en Maleiers. Oaban het olie-overlaad station waar éénmaal in de week openluchtbioscoop gegeven wordt, waar één winkelstraatje is lijkt ineens een grote wereldstad. Wat een lichten ... een lang tinkelend snoer boven het water.

Ik kruip achteruit, in het verblijfje waarin een bed voor me is ingeruimd. Het is er klein en bedompt. Het eerste wat ik zie zijn 2 kakkerlakken, maar de man die me gebracht heeft zegt: „Och meneer, het zijn heel nette kakkerlakken op de 133, ze worden niet groot en ze bijten nooit.“

Ik slaap de eerste uren als in een verdoving, met ver weg, op de achtergrond van mijn gedachten, het geronk van de motor, die vlak achter de wand staat.

Dan hoor ik iemand lopen en ik ga naar het dek. Ik zie een zee van licht. Groen licht, rood licht en wit licht: Singapore! Op 3 mijl afstand. Singapore, miljoenenstad, vlakbij. En wij op de R.P. 133 in de volle eenzaamheid van de zee op Sumatra's Oostkust.

Als ik terugga, naar beneden, zie ik achter het wiel op de brug de commandant staan. Hij stuurt zelf z'n schip naar het patrouille-terrein, waar we morgen zullen aankomen.

WORDT VERVOLGD

Naar de Oost – 1946

Memnoires van Bull

De 24e november vertrokken we met een DC 2, uitgeleide gedaan door familie, vrienden en kennissen, naar de Oost, met als eerste tussenlanding Rome (Ciampino vliegveld). Van daar op naar Cairo, waar bij het landen de vlammen uit stuurboordsmotor sloegen.

Onderzoek en reparatie namen enige tijd in beslag, doch diezelfde nacht vertrokken we richting Bander Abbas, een landingsbaan in the middle of nowhere omgeven door louter woestijn.

Snoeiheet met een heel summier stations gebouw dat in de oorlog door de Britten gebruikt werd. Direct na het uitstappen voelde we deze warmte die ons als een deken om het lijf sloeg. Snel het stationsgebouw in, in de hoop daar wat verkoeling te vinden.

Ijdele hoop was ons deel. Gelukkig duurde het tanken niet lang, daarvoor waren we geland, en namen we weer plaats in de snoeihete machine wat toen we eenmaal vlogen snel afnam. Koers gezet naar Rangoon, alwaar we werden ondergebracht in een paleis van een Maharadja, wondermooi, dat tijdelijk diende als hotel. Bij het betreden werden wc gewaarschuwd om niet 's avonds door de tuinen die het paleis omgaven te lopen, daar er wel krokodillen konden rondlopen of ander ongedierte. Waar??? Ik denk niet dat iemand er behoefte toe had, we waren blij in de lounge een verfrissend drankje te kunnen drinken want dat hadden we tot nu toe gemist... In ploegen konden we ons opfrissen daar niet elke kamer een badkamer had.

Zo bleef ik met een gezette verpleegster nog van ons heerlijke drankje genieten. Zij echter werd bevangen door de hitte alhoewel het er in vergelijking met wat wij in Bander Abbas hadden meegemaakt heerlijk koel was. En daar zat ik dan... Nu wist ik wel van de EHBO cursus dat dan meteen de boord moest worden los gemaakt en deed dat dan ook, onderwijl om hulp roepende. Van de boord naar het volgende knoepje van de blouse en maar niemand die te hulp kwam... De blouse was tot aan de hoogte van de BH reeds geopend toen een van de verpleegsters gekleed in BH en een onderbroek tot de rescue kwam, ze had gelukkig mijn hulp geroep gehoord, terwijl uitrustend op bed... Blij dat ik een ter zake kunnende trof... Later op de avond, gezellig bij elkaar zittende, werd deze episode nog eens onder grote hilariteit en de diverse opmerkingen opgehaald...

De volgende dag, inmiddels waren we reeds drie dagen onderweg, gingen we de laatste ruk naar Batavia in, waar we veilig en wel op het vliegveld Kemajoran landden. Afscheid genomen van de mede passagiers en plaats genomen in de gereed staande truck die ons naar Batavia bracht. We werden ondergebracht in Hotel Schomper. De volgende dag was het aanmelden geblazen bij het Departement van Marine. Voordat we ons bij de admiraal gingen melden liepen we langs de afdeling personeel die ons verwonderd aankeken en vroegen wat we kwamen doen. Grapje? Wij gaven aan dat we waren uitgezonden daar de Marine kennelijk verlet om ons had. Na het inboeken werden we naar de admiraal geleid die ons hartelijk welkom heette.

Na zijn palaver werden we doorverwezen naar het bureau plaatsingen en zo werd mij verteld dat ik m.i.v. 20 december '46 was geplaatst a/b van Hr.Ms. Batjan, een korvet dat we hadden overgenomen van de Australische Marine met de oorspronkelijke naam 'Lismore'.

Direct na de oorlog namen we van de Amerikanen, Engelsen en Australiërs diverse schepen over daar onze Marine in de oorlogstijd veel verliezen hadden geleden, denk alleen maar eens aan de slag in de Java Zee en niet te vergeten op de Oceanen... Om het weer op een beetje Marine te laten lijken werden diverse schepen van diverse klassen over genomen.

Vandaar de namen achter de door ons gegeven namen.



Op die datum melde ik mij a/b Hr.Ms. Batjan, liggende in Tandjong Priok bij de commandant.

In de kajuit gezeten vroeg deze mij wat ik voor opleidingen had gevolgd. Het resultaat, alhoewel ik de verbindingdienst cursus had gevolgd was dat ik Kas- en Voedingsofficier werd.

Alhoewel ik aangaf dat ik daar totaal geen verstand van had was het antwoord "Dat leer je dan wel". Het gesprek ten einde, moest ik mij bij de oudste melden die mij wel verder wegwijs zou maken. De officier die deze functie tot nu had uit geoefend

zou worden overgeplaatst naar Nederland, ik maakte ook kennis met deze figuur. Bij het overdragen van de functie bleek alras dat van de boekhouding niets klopte en uit het kasboek enkele bladen miste. Nam deze zaak dus niet over, melde dat de aan oudste officier en gedrieën togen we naar de commandant. Deze ging de zaak bestuderen met het hoofd van de administratie

aan de wal. De afgeloste officier verdween uit het gezichtsveld en mijn taak nam een aanvang. Gelukkig was er een goede sergeant bottelier (schakel tussen de Officier van Administratie aan boord en de bemanning die de voedingstoko onder zijn beheer heeft), en heb ik veel van hem op het gebied van voeding en het verstrekken daarvan geleerd. Zo werd het dagelijks menu gewijzigd en opnieuw samengesteld conform voorschrift van de Koninklijke Marine, wat ondermeer inhield dat de daartoe benodigde boekhouding herzien werd. Alles in aanvang een hele klus voor iemand die dit nog nooit had gedaan, maar na een maand gaf de cdt zijn genoegdoening te kennen. Door de Marine intendance waren grote voorraden blikgroenten, aardappelen op sap, dehydrated aardappelen, stampot, enz. van de Aussies overgenomen. Deze werden dan aangevuld met verse groenten en levende have. Het kwam er op neer, drie keer in de week blik en de andere dagen vers. Bij de lange patrouilles hadden we soms op het achterdek kippen, voor de natuurvoeding...

Op een van de blikdagen, als ik mij niet vergis stampot boerenkool, viste de Cdt die als eerste werd bediend, uit de keurig opgemaakte schotel een stuk maandverband. Kennelijk door een Australische in nood daar achter gelaten. Daar de gehele bemanning hetzelfde menu te eten kreeg werd op gezag van de Cdt terstond de gehele maaltijd afgekeurd en moesten de bottelier en ik in een rap tempo een andere maaltijd samenstellen, wat door de koks met snel aangetreden hulpen in een perfecte bamischotel werd omgetoverd. Het restant van de nog aanwezige stampot boerenkool werd met een proces verbaal aan de zee toevertrouwd. Gelukkig waren er toen nog geen Marva-koks in de Marine... en dan te bedenken dat we tegen het middageten door de chef kok van een proef bordje waren voorzien zoals te doen gebruikelijk. De Cdt, de oudste of eerste officier, alsmede de officier van administratie en de schipper waren de gelukkigen die dagelijks van het proef bordje werden voorzien, ter keuring van het aangeboden. Maar dit hadden we niet kunnen voorzien...

In theorie hadden we geleerd met de sextant om te gaan en dit op het 'bokkenveldje' tussen de barakken op Enys eenmaal beoefend. Aan boord van de Batjan hadden we nu de gelegenheid om



het geleerde in de praktijk te beoefenen. In volle zee stonden we met de sextant op de brug om een zonnetje te schieten ten einde de middag breedte te bepalen. Het verliep dan als volgt: de tijdmetre die binnen stond werd afgelezen, daarna werd naar een brugvleugel gelopen, daar je om het hemellichaam te meten, wel buiten moest staan. De zon werd op de kim gebracht en de schaalverdeling op de sextant werd afgelezen, waarna je al seconden tellende naar binnen liep om vervolgens weer de tijdmetre af te lezen. Na wat rekenwerk werd in de logaritme atlas het geheel nader uitgewerkt om vervolgens tot de plaats waar je je bevond uit te komen... eenvoudig uitgedrukt...

Na deze eerste proef bleek dat we er nog geen barst van hadden gemaakt, we kwamen niet midden op zee terecht doch ergens midden op het land. De oudere off. die ons gestuntel hadden

aanschouwd moesten er wel om lachen. Resultaat was dat we 's middags en bij het einde van de schemering een proeve van bekwaamheid moesten afleggen, wat gelukkig na de vele waarnemingen uiteindelijk op een betrouwbaar bestek uitliep. Tot volle tevredenheid van de Cdt... Halverwege de plaatsing kregen we Cdt wisseling. De opvolger was een Ltz 1, die als jong officier bij mijn vader had gediend, wat bij de eerste kennismaking goed duidelijk werd door de woorden door hem aan mij toegevoegd, "Als jij net zoveel op je donder krijgt als ik van je vader heb gehad, heb je nog heel wat te verduren!".

Achteraf bleek dat erg mee te vallen nadat hij mij flink had getest. Zo werd ik Cdt van de landingsdivisie en heb vele malen landingen op de diverse eilanden moeten doen ter controle van het evt. aanwezig zijn van Ploppers (Indonesiërs) voorzien van wapens. Wat ook inhield dat een aanwezig kampong moest worden onderzocht, hetgeen niet altijd zonder gevaar was. In feite waren dat onze vijanden.

Vele prauwen werden aan een onderzoek blootgesteld. Veel geleerd...

Hr.Ms. Batjan keerde terug naar Nederland en hoewel de Cdt mij gaarne had meegenomen op de thuisreis en ook pogingen daartoe heeft gedaan besliste het "Luizenhuis" te Nederland dat ik werd overgeplaatst naar de kleine vaartuigen dienst en het commando kreeg over Hr.Ms. RP 138. Met dit vaartuig heb ik heel wat beleefd. Dit schip was overgenomen van de Australische Marine en werd gebruikt tussen de Salomons eilanden voor het vervoer van lichte lading.

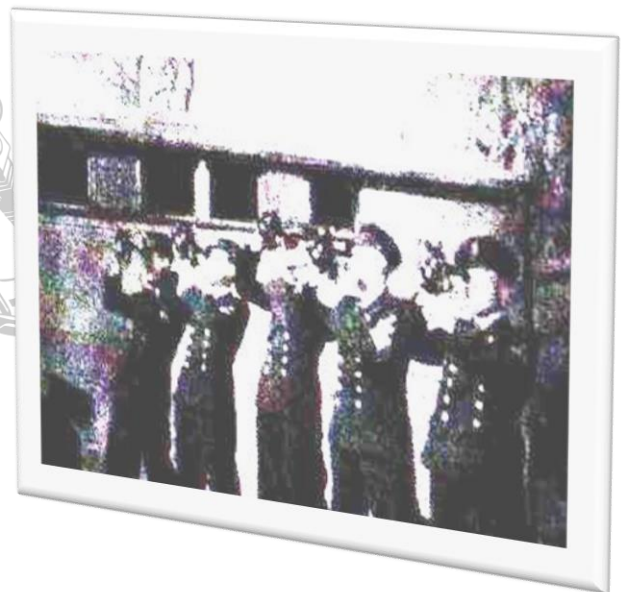
Het ruim werd aangepast en diende nu als de kajuit met twee slaapplekken, te weten voor mij en het hoofd machinekamer (HMK) waarbij tevens ruimte was gemaakt voor een bureau zodat ik en het HMK daar ons administratieve werk konden verrichten.

De RP 138 met nog andere boten van de kleine vaartuigen dienst werden ingezet voor patrouilles in straat Zoende, zuid-oostkust Sumatra en in de Banka/Riouw archipel nabij Palembang. Onze thuishaven was Batavia (tandjong priok) waar aan de aanleg steiger van de MLD (Marine Luchtvaart Dienst) kon worden afgemeerd.

Voor groot onderhoud was Soerabaja, het Marine etablissement, de thuishaven, alwaar tevens het commando KLVD (kleine vaartuigen dienst) zetelde.

Van Soerabaja naar Batavia was de afstand ongeveer 600 mijl en van Batavia naar straat Soenda ongeveer 130 mijl, wat met een vaart van ongeveer 10 /12 mijl toch altijd een tijdje varen was voor dat je op patrouille kon gaan. Het patrouille varen bestond uit het aanhouden en onderzoeken van de diverse vaartuigen die zich in het terrein bevonden. Zo waren er LCT's (landingcraft tanks) die door de Chinezen uit Singapore werden gebruikt om contrabande in Sumatra aan land te brengen.

Deze schepen werden meestal gevaren onder het commando van Australische ex-marine reserve officieren, die daarvoor door de Chinezen flink werden beloond, olopende tot wel 100.000 Singapore dollars (koers fl 1.50) als de reis met succes was verlopen. Alles onder het motto van (no euro no pay). Deze commandanten deden het werk geschadwd door de mee varende Chinezen die weer rijkelijk waren voorzien van omkoop materiaal, geld, drank sigaretten en noem maar op... in de hoop dat je ze zouden laten doorvaren. Grappig was dan de houding van de Aussies te zien... Flegmatiek (pity next time better), bij het aanhouden was het boord geschut in



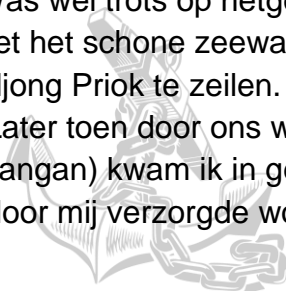
stelling gesteld, je kon immers nooit weten. Bij deze LCT's was het meer de grote die gevaar opleverde, dat was anders bij de prauwen die we aanhielden, daar kon je van alles verwachten van handgranaten tot aan geweren of ander wapentuig, het waren immers de lieden die we bestreden...

De LCT's voeren dicht onder bescherming van de schemering en nacht onder de zuid Sumatraanse kust. Het was voor ons scherp uitkijken geblazen daar ze vaak heel moeilijk te onderscheiden waren.

Waren ze door de uitkijk ontdekt, gingen we er full speed op af, alle 3 high speed diesels die we hadden deden voortreffelijk hun dienst, maar meestal voeren we uit zuinigheid op 2 diesels. Zo troffen we een prauw aan die een grote hoeveelheid geld a/b had, uitbetaling aan de Indonesische ondergrondse strijdkrachten. Het geld werd geconfisqueerd en de prauw naar Batavia opgebracht. Soms gaven we de prauw een opdracht om zich naar Batavia te begeven en werden de andere patrouille schepen ingelicht op dat een controle werd uitgevoerd.

Een andere keer werd een prauw aangehouden met een gewonde a/b die er niet best aan toe was. De man had een flinke diepe wond, vermoedelijk opgelopen door een schot. Nadat we alle voorzorg maatregelen hadden getroffen werd langszij de prauw gemanoevreerd, de man uit het ruim gehaald door de bemanning en a/b gebracht. Door mij werd de wond bekeken en verzorgd. De man had in de wond een geldstuk gedrukt dat behoorlijk tot zweren had aangezet. De wond eerst met sublimaat schoongemaakt nadat het geldstuk was verwijderd, de gewonde gaf geen kik, waarna ik met een naald en draad, uit een glazen kokertje opgevist, de wond dichtnaaide. Keurig met een knoopje aan de binnenkant. Was wel trots op hetgeen ik had verricht. De man kreeg van mij de raad om deze wond geregeld met het schone zeewater te verschonen (zeewater bevat immers jodium) en spoedigst naar tandjong Priok te zeilen.

Onder dankzegging zeilden ze weg... Later toen door ons werd afgemeerd aan de kade bij het marine vliegkamp te Priok (morokrempangan) kwam ik in gesprek met de daar aanwezige arts die mij zijn complimenten maakte met de door mij verzorgde wond behandeling...



WORDT
VERVOLGD

Ooggetuigenverslag van de intocht van de communisten in Shanghai in mei/juni 1949 (Deel 2)

Zondag 22 mei

Vannacht weer de hele nacht vrij zwaar schieten en een allerhevigst onweer. 't Is betreunenswaardig dat zulks gemeenlijk gebeurt gedurende de uren voor de nachtrust bestemd. Het is hoogst onaangenaam. Vernam zulks van de Consul Generaal. Sliep er zelf doorheen.

Kon gisteravond vanaf het dak van Haig Court het schieten duidelijk zien. Het lijkt mij voor de Chinese soldaten niet zo heel erg gevaarlijk, die mikken op elkaar.

Troepenbewegingen vinden nog steeds plaats van Hungjao, via Avenue Haig en Great Western Road naar de Bund en dan door naar Woosung. Al zijn de besprekingen dan even mislukt, toch geloof ik nog steeds niet dat er straatgevechten zullen plaats vinden.

CNAC en CATC vliegen weer. Tussen elven en enen kwamen er van elk twee binnen. Dus morgen zal er wel weer post zijn.

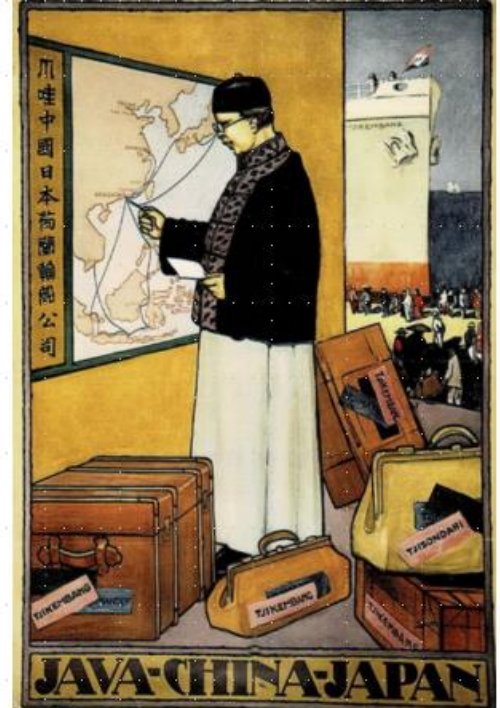
De politieke toestand is vandaag wel erg onduidelijk. De onderhandelingen gaan nog steeds door. Maar 't is erg lastig een iegelijk tevreden te stellen, vooral wanneer er onder Chinezen geld verdeeld moet worden.

Bij Kiangwan is wat ammunitie de lucht in gevlogen, d.w.z. van de hoop, niet uit de lopen van geweren of kanonnen.

Bevestiging dat de Standard Oil tank aan het uitbranden is.



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



Maandag 23 mei

Er kwamen weer vliegtuigen binnen. Op Pootung en achter Lunghwa/Hungjao veel heviger vechten dan tot nu toe. 's Middags een vergadering van het Emergency Committee. Deze besprekingen hebben altijd iets irreëls, behalve dan de mededelingen van de Chiefs van de Amerikaanse en Franse powerstations. Die hebben nog voor een dag of vijftientig olie voor licht en kracht. De politieke besprekingen lijden veel te veel aan 'wishful thinking'. De Chinezen van enige invloed, W.W. Yen en zijn kliek, e.a. durven geen leiding te nemen en gaan zelfs zover dat ze John Keswick vroegen of die geen leiding kon nemen. Die kijkt wel uit!

Ik heb er op gewezen dat, wanneer er werkelijk in de stad gevochten wordt, de vreemdelingen anyhow niets kunnen doen. Wordt er niet gevochten, dan kunnen wij slechts helpen wanneer gedurende de overgangsdagen een Chinese groep de zaak in handen neemt en wij uitdrukkelijk verzocht worden, voor zeer speciaal werk, onze medewerking te verlenen. Verder, dat wij zeer voorzichtig moeten zijn, dat ons geen verantwoordelijkheid opgedrongen wordt, daar deze geheel zonder autoriteit zou zijn en, zo er al autoriteit aan verbonden ware, er toch geen apparaat is om die autoriteit te doen voelen, zodat verantwoordelijkheid uitsluitend tengevolge zou hebben dat de foreigner prompt weer de schuld zou krijgen voor alles wat er misloopt.

's Avonds werd het vechten veel heviger en de hele nacht schoot, naar het schijnt, iedereen in elke richting. Een paar grote branden in Pootung.

Dinsdag 24 mei

De hele nacht is er door geschoten, wat wel voornamelijk een gevolg zal zijn van de omstandigheid dat het niet heeft geregend.

's Morgens een optocht van een vijftigtal vrachtauto's vol met mensen, papieren vlaggetjes en slogans. Omdat de Bund nog gesloten is en de drukste straten (Szechuen – Nanking e.d.) werden gekozen, liep het verkeer grandioos in de war. De hele stad heeft de Kuomintang vlag uithangen. Er wordt een soort overwinningsfeest gevierd. Lijkt ietwat prematuur.

De Amerikaanse \$ vandaag 27 miljoen Gold Yuan. Ook al vanwege de overwinning. Het geheel is fantastisch daar de hele stad weet dat, wanneer de Communisten het bewind morgen niet overnemen, zulks dan toch overmorgen het geval zal zijn. Dergelijke dingen zijn degene die China zo aantrekkelijk maken. Zonder de kans te krijgen om te bekomen, val je van de ene verbazing in de andere. Never a dull moment.

B & S heeft driemaal met Holt's Wharf in Pootung getelefoneerd. De werf is door de Communisten bezet en de Commandant van de troepen heeft zijn opwachting bij Sherwoord, de Wharf Manager, gemaakt. Het was een beleefde man.

Overigens schijnen zij ondanks hun nederlaag toch vrijwel de gehele rechteroever van de Whampoo bezet te hebben, behalve dan misschien het laatste eindje bij Woosung.

Vandaag Empire Day. De Britse leden gaven oudergewoonte free bar aan hun andere clubgenoten. Vooraf werd de gedenkplaat onthuld voor de doden van de laatste oorlog. Daarna in de bar een uitstekende speech van Urquhart, de Consul Generaal. Opgewekte stemming. Het clubbestuur gaf een lunch voor Urquhart en Dean Trivett, die de gedenkplaat dedicated had. Gedurende de lunch kregen verschillende onzer echter telefoon calls, dat de Commies bij de Great Western Road naar binnen kwamen en er werd aangeraden zo snel mogelijk naar huis te gaan, daar het anders mogelijk moeilijk zou zijn de woonhuizen te bereiken. De lunch werd dus enigszins abrupt beëindigd.

Ging eerst nog even naar kantoor, waar Dirkwager de middagdienst had, met wie ik nog een tweetal telegrammen verzond. Sinds enige dagen houden wij kantoor van acht tot één i.v.m. de noodtoestand en om de mensen de kans te geven thuis te eten en bij hun eigendommen te blijven.

Alle ruiten en ramen van kantoor zijn met papierstroken beplakt, doet je aan Londen denken gedurende de oorlog. Noteerde op de rit naar huis belangrijk minder Kuomintang vlaggen dan 's morgens op weg naar kantoor.

Inderdaad waren de Communisten bij de spoorlijn aan het infiltreren, doch bij mijn huis was nog niets bijzonders te constateren. Ook bij van Rhoo, Veugelers en Dirkwager nog rust, bij Dekker is het echter hevig rumoerig. Die zit het verst naar buiten.

Bij hem werd om een uur of één 's middags de goed georganiseerde compound, bestaande uit een twintigtal voornamelijk door foreigners bewoonde huizen, omringd door een bamboe schutting en zwaar gegrendelde houten deuren, waarbij ze om de beurt wacht liepen, verstoord door (Nationalistische) soldaten – naar later bleek officieren – die zich onder het uiten van dreigementen, toegang verschaften en met hun vrouwen, bagage, munitie, rijst, etc. intrek namen bij één van de Chinese inwoners. Een hele truck werd ontladen, het lossen duurde een uur. De Chinees, die het slachtoffer was van dit geval, merkte later terecht op dat deze inkwartiering waarschijnlijk daaraan te danken was dat er zoveel foreigners in de compound waren, bij wie de

militairen zich het veiligst voelden in geval van een ongunstige wending in de vijandelikheden. Gelukkig echter vertrokken deze heren twee uur later in grote haast. Al hun bezittingen, en nog iets meer, hetgeen de gastheer eerst later merkte, werden weer op een auto geladen en binnen tien minuten waren ze weg. Er ging een zucht van verlichting op, speciaal onder de Chinese residents, die natuurlijk bang waren voor hun goudbaartjes.

Een einde verder, in de Columbia Road, kwam een geweldige hoeveelheid munitie uit door militairen bezette tuinen tevoorschijn, welke op trucks werd geladen. Toen het gevalletje weg was voelden ze zich wat veiliger. Als die munitie in de lucht was gegaan, was er geen huis in de compound blijven staan.

De hele middag trokken soldaten in ongeregelde groepjes langs zijn huis, op weg naar de stad. Ze kwamen kennelijk van het Hungjao front, van welke richting hij nog geregeld hoorde schieten. Ze zagen er zeer vermoeid uit, modder tot aan hun knieën, sommigen konden nauwelijks hun geweer dragen. De gewonden werden in pedicabs (fietstaxi's) vervoerd. De terugtocht langs zijn raam deed soms wel tragisch aan. Kort voordat dit begon vonden ze het blijkbaar nodig Columbia Road van publiek schoon te vegen. Een paar stengunkogels vlogen voor zijn huis in de grond. Gelukkig werd niemand geraakt.

Een pedicab koelie, die bezig was de band van zijn omgekeerde riksja te repareren, wist niet hoe gauw hij zich uit de voeten moest maken. Binnen twee seconden had hij de riksja omgekeerd, maar aangezien het voorwiel kapot was, kon hij alleen maar vooruit door van achteren te duwen met het voorwiel in de lucht. Op die manier rende hij de weg af en schoof een Chinese compound in. Sindsdien was er op Columbia Road geen kip meer te zien, uitgezonderd soldaten en gevaarlijk uitzierende pantserauto's, die heen en weer reden.

Iedereen is kalm. Het lijkt wel of niemand deze oorlog helemaal au serieux neemt. Dit is trouwens van oudsher gebruikelijk wanneer Chinezen met elkaar vechten. 's Avonds hevig schieten in het Hungjao district.

Hoewel voor tien gaan slapen, was het toch hoogst onbevredigend om om twee uur 's morgens wakker te worden door hevig vuren, dat wel vlak voor de deur leek. Bij deze oorlog slapen de soldaten overdag terwijl de burgers werken en 's nachts schieten de soldaten en houden ons uit de slaap. Ik vind het altijd vervelend in de slaap gestoord te worden.

De klappen waren hevig en geregeld machinegeweervuur. Het leek wel Chinees Nieuwjaar. Kon voorlopig de slaap niet weer vatten. Ging buiten kijken maar zag van het balkon van mijn ingebouwde huis niets. Hoorde aan de achterkant wat kogels fluiten, hetgeen later bleek bij de hoek van Haig en Foch geweest te zijn.

Om vier uur scheen het ergste voorbij en sliep ik weer in tot een uur of zes, zodat het tekort aan slaap nogal meeviel. Tegen zevenen arriveerde de tuinman, die een kwartiertje lopen van mijn huis woont. Hij was de eerste die mij over het grote militair en politiek gebeuren van de afgelopen nacht kon inlichten.

“What happen outside?” en prompt kwam het antwoord: “Alla same yesterday, other kind soldier”. Toen wist ik dat de Communisten Shanghai hadden overgenomen.

Er kwam geen ochtendblad (NCDN). Later bleek dat de delivery boys, die voornamelijk in Hongkew wonen, niet hadden kunnen komen.

Om half acht belt Veugelers op. Het dringt dan pas tot me door dat de telefoon nog werkt. V. heeft naar de Britse zender geluisterd (ik zelf heb nog steeds geen radio, heb bezwaar dat mensen een

hoge toon in mijn huis voeren terwijl zij gemeenlijk niet aan mij zijn voorgesteld) en Urquhart adviseert van deze woensdag maar een zondag te maken.

Ik probeer de staf aan de telefoon te krijgen, maar dat gaat toch niet zo vlot. Tenslotte verschijnen V. en van Rhoon met echtgenote bij mij thuis. V. heeft Dekker en Dirkzwager aan de telefoon gehad.

Allen zijn O.K.

Het blijkt dat het overal rustig is en inderdaad zijn er 'other kind soldiers'. Het Chinese publiek is weer in volle drommen op de straten. Ze hebben het advies van Urquhart letterlijk opgevolgd en lopen in hun zondagse kleren. Er is een beetje feestelijke stemming. De spanning, hoe het met de overname zou gaan, is voorbij. De kinderen spelen in een paar verlaten Nationalistische tanks op Foch en Rue Bourgeat.

We spreken af in de Franse club te gaan lunchen. Van Swinderen, de Nederlandse C.G., komt ook oplopen en gaat mee. Dekker kan niet, die loopt in de compound nog wacht van twaalf tot vier. De compradore is opgelucht. De hele staf is OK. We spreken er al over of de MOLEN-KERK, die 28 mei uit Fusan kan vertrekken, wellicht toch nog binnen kan komen. Wie weet, misschien... morgen wel 's kijken.

Om kwart voor een lukt het een telegram naar het hoofdkantoor te sturen. Als we een beetje geluk hebben is het vandaag misschien nog in Amsterdam, d.w.z. Amsterdam heeft de kans iedereen gerust te stellen nadat ze thuis de ongetwijfeld waanzinnige telegrammen van vanmorgen in de bladen lezen.

Het is een van de dingen die mij steeds zo irriteren. Door een ongelukkige samenloop van omstandigheden zijn de persagentschappen A.P. en U.P. zo'n beetje de vooraanstaande berichtgevers geworden voor de gehele wereldpers. De kranten zijn er op geabonneerd en drukken alles af wat ze ontvangen, zo iets op de manier van wanneer je eet in een restaurant en na afloop de gastheer nog 's nauwkeurig over de tafel kijkt en zegt "Hebben we alles opgegeten wat ik betaald heb?" Geen kritiek op kwaliteit of waarheid. Ik betaal voor het telegram, dus druk ik het. Dat het alles waanzin is wat het stel geëmployeerde schooljongens van A.P. en U.P. doorzonden, laat de pers koud. Zij gaan daarbij uit van de gedachte dat, aangezien het van A.P. of U.P. komt, de redacteur feitelijk geen verantwoordelijkheid heeft. Deze persbureaus brengen bovendien geen nieuws, maar meningen van volkomen onbekende individuen, die er zelfs in slagen hun nooit gehoorde namen boven de berichten te laten plaatsen; meningen waarin niemand geïnteresseerd is. Ik bedoel dit, iemand die verslaggever is moet zeggen: "Er is een moord gebeurd, op dat en dat nummer in die en die straat. Het was een vrouw." Dat is alles. Maar dergelijke H.H. vermelden het motief en zeuren door over alle omstandigheden die er misschien wel en misschien niet mee te maken hebben en die zij bovendien niet kunnen beoordelen. Nu is in geval van een moord de zaak nogal eenvoudig. Er vinden in Amerika zoveel moorden plaats, dat ze toch allemaal door iedereen vergeten worden en ze op ons eigen leven geen invloed hebben.

Maar nu in de politiek!

Na de volkomen mislukking van de Amerikaanse politiek in Japan, China en de Filippijnen zijn er enkele gebieden waar de USA nog niet de kans had de situatie geheel en al in de grond te werken. Het zijn Hong Kong, de Straits en Nederlands Indië. Ze zijn er dichtbij dat het hun lukt. Maar A.P. en U.P. doen dan ook hun uiterste best om het volkomen te doen slagen. Na de felle, door en door oneerlijke campagne tegen Nederlands Indië, een gevolg van verregaande algemene onwetendheid, na vijftig jaar lang door domheid gevoede agitatie om het Britse keizerrijk te ondermijnen, na zelfs nu nog de felle aanval van de Communisten op de Straits te

steunen, beginnen zij zelfs, zonder enige noodzaak, de wereld rond te bazuinen dat Hong Kong niet Brits blijven kan, gaan zelfs nu nog, nu China van noord tot zuid bewezen heeft dat het alleen maar rijp is voor kolonisatie door het westen (en anders probeert Rusland het), gaan zij zelfs nu nog door het Hong Kong Gouvernement en Londen te dwingen maatregelen te nemen, die totaal overbodig zouden zijn geweest wanneer A.P. en U.P. niet dagelijks in hun telegram-men te kennen gaven dat de Chinezen zonder moeite Hong Kong zouden kunnen nemen. Iets waar een verstandige Communistische Chinees niet aan zou denken, wanneer deze Amerikanen het niet zo voorstelden, dat door het niet te doen, hij 'gezicht' verliest. Want Hong Kong is straks de enige schuilplaats voor de Chinezen sinds het krankzinnige verdrag van 1943, in Washington uitbroed, door mensen die niet wisten waar China lag, die niet wisten wat extraterritorialiteit en concessies betekenden.

De vrouw, die voornamelijk verantwoordelijk is voor de kwajongensbewoordingen van dat verdrag, die drie jaar political economy had gestudeerd aan het een of andere Amerikaanse schooltje en die door mij, in een vergadering van het Foreign Settlement Liquidation Committee, ondervraagd werd, gaf volmondig toe dat niemand in Washington begreep waar het over ging. Mijn Britse, Zwitserse en Amerikaanse collega's waren het overigens met mij eens dat dit een goed excuus was.



Wordt vervolgd

Het zeebetonningsvaartuig "Delfshaven"

De "Delfshaven" werd in 1959 in de vaart gebracht en vernoemd naar de wijk van Rotterdam, waar het scheepvaartverkeer centraal stond. Sporen van die tijd zijn nog duidelijk zichtbaar, zoals het huis van Piet Hein nabij de Oude Kerk (het Kolkje) en zijn standbeeld daar vlakbij. Ze herinneren ons aan die dagen van weleer. Het in 1959 gebouwde zeebetonningsvaartuig verving het in 1902 gebouwde stoomschip "Rotterdam" (ex "Zeemeeuw"). De "Delfshaven" was een zusterschip van de al in de vaart gekomen "Zaandam" (1953), de "Terneuzen" (1953) en de "Frans van Naerebout" (1955). Het is 40.60 meter lang en 7.96 meter breed en is uitgerust met een Bolnes dieselmotor van 400 PK. De bemanning (10-12 personen) had benedendeks een gezamenlijke ruimte, met uitzondering van de kapitein en de hoofdmachinist, die bovendeks hun

hut hadden. Het schip werd ook ingezet als directievaartuig en maakte inspectietochten met functionarissen van de Marine, waarvoor bovendeks een 'lounge' met slaapvertrek was ingericht.



Vaarwegen markeren

Elke dinsdag voer de "Delfshaven" naar het lichtschip "Goeree" om voedsel en vers water te brengen en om de drie weken de vaste bemanning af te lossen. In oktober 1971 kwam daar een einde aan, toen de "Goeree" vervangen werd door een onbemand lichteiland. De belangrijkste taak van de "Delfshaven" was de markering van de vaarwegen (Nieuwe Rotterdamse Waterweg, Oude Maas en de in aanleg zijnde Eurogeul) en ten dienste zijn van het 4e en 5e district van het Rijks-Loodswezen. De "Delfshaven" had een mechanische boeienlier en een houten werkdek, om boeien voor onderhoud aan boord te hijsen (zeegasboeien wegen zo'n 7500 kg). Grotere boeien werden op sleeptouw genomen en in Hellevoetsluis afgeleverd.

Rem-eiland

Het schip maakte ook bijzondere tochten. Zo sloot de Marine op 17 december 1964 het REM-Eiland en daar werd de "Delfshaven" voor ingezet. Dit 'eiland' stond ongeveer zes kilometer uit de kust ter hoogte van Noordwijk. Het had een enorme zendmast en was pas zeven maanden illegaal in de ether. Rijkswaterstaat nam het REM-eiland over en verbouwde het tot meetstation voor de Noordzee. In 1982 werd de "Delfshaven" in Scheveningen grondig verbouwd. Na ruim twintig jaren werd dit schip aangepast aan de eisen van de tijd en de bemanningsverblijven werden grondig gerenoveerd. Ook de 'kolonelshut' verdween, want het Loodswezen was geen onderdeel van Defensie meer, dus Marinetaken vervielen.

Opleidingsschip

Op 24 september 1982 maakte het vernieuwde vaartuig haar proefvaart. De ingrijpendste verbouwing was de vervanging van het hijsgerei, dat geheel werd vervangen door een hydraulische lier, waarvoor hulpmotoren in het schip werden geplaatst. Het houten werkdek werd voorzien van een deklaag teerepoxy, waardoor het slijtvaster werd. In de jaren werd het betonningsvaartuig in dienst gesteld van de Nederlandse Loodsen Corporatie als opleidingsschip van "stodel" (Stichting Opleiding en Deskundigheidsbevordering Register Loodsen). De "Delfshaven" werd in 1986 vervangen door een nieuw betonningsvaartuig, de "Rotterdam" en als reserveschip in de vaart gehouden. Later werd de "Delfshaven" aangepast als instructievaartuig. De 'zware spier' werd verwijderd en vervangen door een veel kleinere mast. Tevens werd er een kopschroef in geplaatst. Veel loodsen behielden hun loodsenbrevet op dit bijzondere vaartuig. Inmiddels is het schip verkocht aan het Scheepvaart en Transport College nabij de Jobshaven en vaart nog steeds als opleidingsschip.

Bron: De Oud Rotterdammer december 2005 v.d. Maarten Bezuijen

Graag gedaan !

Boven de ingang hangt in rode neonletters de naam van de bar. Een onleesbaar bord, omdat de meeste letters kapot zijn en de nog brandende onregelmatig aan- en uitflitsen. De portier ziet er uit als een wandelende kerstboom. Van boven tot onder heeft hij zich behangen met medailles, glimmende sterren, speldjes en nog tal van onderscheidingen. Op zijn hoofd plakt een te grote pet waarop twee kleine lichtpuntjes om en om aan- en uitgaan, net als de neonletters boven zijn hoofd, maar dan regelmatig.

'Aaah, Amsterdam!', schreeuwt hij lachend als ik hem heb verteld waar ik vandaan kom. Heel even wordt mij een blik gegund in zijn mondholte, waar nog een paar afgebrokkelde tanden zich geel en bruin van schaamte hebben teruggetrokken in het donkerrode tandvlees.

'Kroif, Goellit, lekker noiken!'

Binnen is het koel.

Ik ga op een kruk aan de bar zitten en bestel een flesje bier, dat me wordt voorgezet door een propperige oude vrouw, wier bloemenjurk haar beslist had gesierd als hij vier maten groter was geweest. Eén van haar borsten maakt zodanig aanstalten om zijn weg naar buiten te vinden dat hij er bijna uitvalt. Als ze ziet dat ik ernaar kijk, trekt ze nonchalant de rand van haar jurk omhoog.

De zaak is half gevuld. Achterin, waar het zo goed als donker is, staat een oude jukebox waaruit krakend 'We are the world' brult. Op de banken in de zithoek zitten mannen en jonge meisjes die elkaar innig vasthouden en kussen en strelen en tussen de bedrijven door drinken. Eén van de jongens - Arnold Dil, die ik had gehoopt vanavond te ontlopen - heeft mij gezien en roept hard mijn naam. Of ik erbij kom zitten. Ik maak een vriendelijk wegwerpgebaar.



Even later komen er twee meisjes uit de zithoek naar mij toe en gaan aan weerszijden op de krukken naast me zitten. Ze vragen opvallend verlegen of ik iets te drinken voor hen wil bestellen. Ik stem toe en plotseling is de verlegenheid verdwenen; ze omhelzen me en kussen me tegelijk op beide wangen.

Terwijl de barvrouw twee glazen limonadesiroop voor hen inschenkt, blijven de dunne armen van de meisjes om me heen en wrijven haast teder over mijn buik, rug en benen. Ik schat hen niet ouder dan 14 jaar. Om beurten kussen ze me op mijn wangen en oren en zoeken met hun tong een weg naar de mijne. Pas nadat ik hen drie keer heb afgewezen trekken ze zich geïrriteerd terug. Ze kijken me kwaad aan en zeggen iets tegen elkaar in het Spaans; een lange onverstanebare, ratelende woordenwisseling, waaruit ik opmaak dat ze denken dat ik homo-seksueel ben. Als de portier nieuwe gasten binnenloodst, is hun ergernis weer verdwenen. Ze pakken hun glazen limonade en omhelzen de zojuist binnengekomen mannen, die wat onzeker in het halfduister staan te kijken waar ze heen moeten. De meisjes weten het en even later zitten ze weer in de banken.

De jukebox valt stil. Vanuit het donkere gat komt Dil tevoorschijn. Hij slaat me hard op mijn schouder en vraagt met luide stem waarom ik er niet bij kom zitten. Hij is dronken en kan nauwelijks meer op zijn benen staan.

'Ze zuigen je leeg, man!', lalt hij. 'Geile teven!'

Ik laat twee volle flesjes voor ons neerzetten en vraag hem of hij weet hoe laat het is. Na enig zoeken blijkt zijn horloge te zijn verdwenen. Het enige bewijs is een witte streep om zijn linkerpols. Hij kijkt me wezenloos aan en begint dan te lachen. 'Wat kan het mij verdomme schelen hoe laat het is!'

Om de sfeer niet te bederven besluit ik even met Dil mee te gaan naar de zithoek. De meisjes vertellen elkaar snel wat er volgens hen met mij aan de hand is en beginnen te lachen. Toch maken ze een plaatsje voor me vrij. Tussen twee heupen glij ik omlaag en zak diep weg in de kussens. Het meisje links van mij is druk doende haar partner krankzinnig te maken door hem aanhoudend hard in zijn gulp te knijpen. Telkens als ze knijpt, hoor ik hem kreunen. Onderwijl bestuurt ze luid snuivend met haar tong de zijne. Het meisje aan mijn rechterkant is vrij en kijkt me vertwijfeld aan. Ze heeft gehoord wat er zojuist over mij is gezegd en aarzelt. Voorzichtig legt ze haar hand op mijn knie en begint me zachtjes te aaien. Als ik werkelijk de ziekte heb die zij denken dat ik heb, zal zij mij genezen - tot het vervullen van die opdracht schijnt ze te hebben besloten.

Liefdevol slaat ze haar armen om mijn nek en begint me te kussen. Haar kleine zachte lippen tasten als blinde vliegen over mijn gezicht. Telkens duwt ze het puntje van haar tong naar buiten en geeft me kleine likjes. Na een paar minuten landen haar lippen stil op mijn mond en laat ik lijdzaam haar tong naar binnen glijden.

Ineens staat er een man met een grote fruitmand voor ons. Het is een haast onwezenlijk magere man, die zijn handel blijkbaar binnenskamers komt voortzetten. Even is er een pauze. De meisjes laten hun prooi los en praten met de fruitman, die ze goed kennen. Zijn fruit ziet er goed uit. Ondanks het schamele licht zie ik dat de perziken, sinaasappels, pruimen, kersen en bananen vers zijn. Maar niemand taalt naar fruit. Alleen de meisjes kopen wat. De venter legt de gekochte vruchten op tafel tussen de flessen en glazen en vertrekt. Eén van de meisjes schiet overeind en rent hem na. Ze is iets vergeten. Even later is ze terug met een banaan, die ze als een goochelaar in zijn act aan iedereen laat zien, speciaal aan mij! Ze pelt hem tergend langzaam, zoals een stripmeid zich van haar kleren ontdoet. De andere meisjes kijken naar mij en giechelen als kleine kinderen. Pas nu zijn ze zoals ze op hun leeftijd behoren te zijn. Ze lachen en hebben plezier, zoals ze zouden moeten hebben in de bus tijdens het jaarlijkse schoolreisje. In tegenstelling tot het meisje met de banaan schuilt er in geen van hen iets kwaads. Ze lachen spontaan en onbevangen, bijna aanstekelijk.

De banaan is gestript en het meisje steekt hem, onder luid gejoel van iedereen, in haar mond. Ze laat hem naar binnen glijden en trekt hem weer naar buiten, twee keer, drie keer. Telkens kijkt ze naar mij en draait met haar heupen alsof ze nodig naar de WC moet. Steeds dichterbij komt ze naar me toe, tot ze vlak voor me staat en zich op haar knieën laat zakken. Ze haalt de banaan op een klein stukje na uit haar mond en draait er met haar tanden een rand aan, twee centimeter boven de top. Als een trofee laat ze hem aan iedereen zien. Ze steekt hem opnieuw in haar mond en kijkt me opeens vuil aan. Iedereen wordt stil en kijkt gespannen toe wat er gaat gebeuren. Ze tovert de banaan weer te voorschijn, likt er met haar tong een paar keer langs en beweegt hem vervolgens in de richting van mijn mond. Als ze er vlak bij is pak ik haar pols vast.

Ze kijkt me nog vijandiger aan en wil doorduwen, maar ik verstevig mijn greep. Als ze haar andere arm omhoogzwaait om mij te slaan, vang ik ook die op en kom overeind. Ik trek haar mee omhoog en til haar aan haar beide polsen van de grond. Ze schreeuwt en spartelt als een hysterische kleuter die voor de eerste maal in de badkuip moet. Ze trapt hard tegen mijn schenen en ik laat haar los. Op dat moment springen er vier of vijf onbekende mannen op mij af. Ik kan moeilijk zien wie of wat ze zijn, maar mijn collega's zijn het in ieder geval niet en veel vriendelijker zijn ze ook niet van plan. Zonder na te denken sla ik de dichtstbijzijnde tegen de grond en kijk of de weg naar buiten vrij is. Ergens in de verte zie ik licht, een rood flikkerend schijnsel. Ik ontvang een venijnige klap op mijn wang en een tweede op mijn borst. Ik word door een overmacht aan vuisten naar de grond gedwongen... Ik krijg trappen tegen mijn ribben, armen, benen - en dan is het plotseling voorbij. Dat wat ik al eerder had verwacht is uiteindelijk dan toch gebeurd. Mijn fijne collega's hebben na rijp beraad ten langen leste toch maar besloten mij niet te laten plattrappen door een horde gorilla's. De vechtpartij duurt precies tot het moment waarop het licht komt. Grote TL-lampen aan het plafond floepen aan, waardoor ieder-een een paar tellen met zijn ogen staat te knipperen. Als we ons goed en wel kunnen oriënteren, zien we dat er een leger politie-agenten met knuppels en geweren om ons heen staat. Ze drijven ons hardhandig uit elkaar. Snel trek ik mijn legitimatiebewijs uit mijn achterzak en toon het één van de mannen. Hij grist het uit mijn hand en geeft het zijn chef, een ranzige man die me doet denken aan de sadistische Turkse gevangenisbaas uit de film 'Midnight express'. Hij bekijkt teleurgesteld het stukje plastic, gooit het

als een vod naar me toe en gebaart dat we snel de tent moeten verlaten. Zoals de Rode Zee voor Mozes wijkt het kordon agenten voor ons uiteen - de weg naar buiten is vrij.

Eenmaal op straat voel ik aan mijn pijnlijke plekken en dep met een zakdoek mijn bloedende lip. 'Bedankt!', zeg ik tegen Dil, die naast me loopt en vraagt hoe het met me gaat.

'Nee, jij bedankt!', antwoordt hij cynisch.

'Graag gedaan!', zeg ik verontschuldigend.

=====



Het scherpe onderscheid tussen oorlog en vrede is in onze eeuw aanzienlijk vervaagd, vooral sedert 1945. Men kan oorlogvoeren zonder dat er een schot gelost wordt, een „koude” oorlog dus, zoals er nu al jaren een aan de gang is tussen oost en west. Af gezien van gevechten van min of meer beperkte

omvang in de randgebieden, waar gewoonlijk geen strijdkrachten van de grote tegenstanders rechtstreeks aan deelnemen, komen er tot nog toe geen wapens aan te pas. Er worden andere middelen gebruikt, meestal samengevat in drie groepen, die worden aangeduid als de economische, de psychologische en de ondergrondse oorlogvoering. De doeleinden daarvan zijn dezelfde: het zaaien van tweedracht, het uithollen van het maatschappelijk bestel en het ondermijnen van het weerstandsvermogen van de tegenstanders, zodat zij ten slotte rijp zullen zijn voor overweldiging van binnenuit of om met een geringe krachtsinspanning onder de voet te worden gelopen. De communisten, die deze vormen van oorlogvoering jarenlang bestudeerd en toegepast hebben en bovendien alle takken van het maatschappelijk leven binnen hun machtsgebied volledig beheersen, hebben in dit opzicht een voorsprong op het westen, waar particuliere bedrijvigheid de samenbundeling van krachten en het doelbewuste gebruik daarvan in de weg staat. Het is onmogelijk, in kort bestek hier diep op in te gaan. Daarom zal moeten worden volstaan met een globaal overzicht en het aanstippen van enkele belangrijke punten.



De term „economische oorlogvoering” spreekt eigenlijk voor zichzelf. Het is de strijd op het gebied van handel en bedrijf, van invoer, uitvoer en transport, met het doel de tegenstander in moeilijkheden te brengen en zo zijn

positie te verzwakken met de bijkomende mogelijkheid — hoewel dat geen voorwaarde is — er zelf voordeel uit te trekken. Er zijn verscheidene fronten, waarop deze strijd gevoerd kan worden. Eén daarvan is de hulp aan de onderontwikkelde gebieden, die meestal niet zuiver economisch is, maar van communistische zijde altijd het nevendoeel heeft, vaste voet in het betrokken land te krijgen en door middel van groepen „technici” de politieke invloed uit te breiden. Een voorbeeld daarvan is Egypte, waar de Russen helpen bij de bouw van de stuwdam in de Nijl bij Assoean (na het intrekken van een Amerikaans aanbod). Maar ook in vele andere „neutralistische” landen zijn Russische en Chinese handelsmissies bedrijvig in de weer om zo veel mogelijk banden aan te knopen en het westen zo veel mogelijk in de wielen te rijden. De westelijke landen laten zich echter ook niet onbetuigd.

De hulp aan onderontwikkelde gebieden is een onderwerp van voortdurende zorg en overleg. Miljoenen zijn en worden geïnvesteerd in bevordering van de landbouw en de industrialisering, in

de aanleg van wegen en havens en de opbouw van het transport. Nog niet zo lang geleden heeft president Kennedy de stoot gegeven tot de oprichting van het „verbond voor de vooruitgang”, dat ten doel heeft de Zuidamerikaanse staten economisch te paard te helpen, omdat de huidige sociale toestanden daar een vruchtbare voedingsbodem voor het communisme vormen.

Economische wapens moeten echter wel met overleg en behoedzaamheid worden gehanteerd. Het lijdt geen twijfel, dat Cuba gedeeltelijk uit nood zijn toevlucht heeft gezocht bij het Sovjetblok, dat zich al heel gemakkelijk op het westelijk halfrond heeft kunnen nestelen door de suiker, die Cuba's voornaamste middel van bestaan vormt, te ruilen tegen Russische goederen, nadat de invoer door Amerika was stopgezet. Cuba heeft dus partij gekozen en nu het zo ver is, is er weinig reden, de duimschroeven niet wat steviger aan te zetten. Dat is dan ook gebeurd. De Verenigde Staten zullen niets meer invoer uit Cuba. Tal van landen voelen echter niets meer invoeren uit Cuba. Tal van landen voelen echter positie, die hen in staat stelt door handig manoeuvreren het onderste uit de kan te halen.

De wereldmarkt vormt een ander terrein voor de economische oorlogvoering. Tot nog toe beperkt zich de ondermijnende communistische activiteit daar in hoofdzaak tot de olie- industrie.

Rusland levert ruwe olie beneden de prijs van de grote westelijke maatschappijen — wat men onder de verguisde kapitalisten „dumping” noemt — en omdat het uit de lengte of uit de breedte moet komen, betalen de bevriende Oostbloklanden dus aanzienlijk meer. De geleverde hoeveelheden zijn in verhouding tot het totale verbruik nog niet bijzonder groot, maar toch wordt deze activiteit met enige bezorgdheid gadeslagen. Een ernstige crisis in de olie-industrie zou op vele gebieden zijn weerslag hebben en die kans is er onmiskenbaar.

Bovendien gaat het bij deze handel niet alleen om olie. De Russen verkopen gewoonlijk niet voor geld, maar eisen goederen in ruil. Zo levert het Italiaanse staatliefbedrijf (!) ENI, een van de grootste afnemers, stalen buizen en synthetische rubber als betaling voor Sovjet-olie; die buizen worden dan weer gebruikt om de pijpleidingen uit het oosten door te trekken naar midden-Europa. Op zijn zachtst gezegd is dat een merkwaardige manier van doen voor een lid van een bondgenootschap, dat voortdurend wordt belaagd door de olieleveranciers. Niet alleen Italië maakt zich echter schuldig aan dergelijke praktijken. Allerwegen worden zaken gedaan met de communisten, die toch bepaald niet uit zijn op het welzijn van het westen. Weliswaar hebben de westelijke landen uitvoerbeperkingen op z.g. strategische goederen en grondstoffen, maar die zijn, gezien het Italiaanse voorbeeld, niet al te streng. En natuurlijk accepteren de Russen slechts wat in hun straatje te pas komt. Voor zover de goederen niet rechtstreeks ten goede komen aan de opbouw van hun industrie, vormen zij toch altijd een steun door versterking van de economie als geheel. Daarom zou het stopzetten van alle handelsverkeer met de communisten de positie van het westen sterker maken, zelfs al zou dat ten koste gaan van een — waarschijnlijk geringe — verlaging van de welvaart. Het is eenvoudig de keuze tussen voordeel op korte en op lange termijn. Tegenover een systeem, dat op onze ondergang uit is, dat — zoals Chroesjtsjov letterlijk heeft gezegd — ons allemaal zal begraven, past maar één handelwijze: afsnijden van alle betrekkingen, die dat streven kunnen bevorderen.

Moet dat ook gelden voor graanzendingen naar het hongerende China ? Aan de ene kant is dat een kwestie van menselijkheid, aan de andere kant van steun aan een land, dat een beslissende oorlog met het westen onvermijdelijk acht. Natuurlijk zijn die leveringen niet gratis en het is een voordeel, als men wat scheepsladingen graan uit de enorme overtollige voorraden verkopen kan. Maar in de gedachtengang van een communist is ieder, die zijn tegenstander op de been houdt, een dwaas. Moeten wij zulke dwazen zijn ? In het algemeen gezegd: moeten wij christelijke naastenliefde betrachten tegenover een land, dat — onder andere — de uitroeiing van het christendom nastreeft?

Nog een andere, moderne vorm van economische oorlogvoering is het naasten of nationaliseren van bedrijven, die in handen van buitenlanders zijn. Soms gaat dat alleen om economische belangen, zoals bij de olie-industrie in Perzië, maar meestal zijn er ook politieke overwegingen in het geding. Voor ons is dat wel duidelijk aan de dag getreden in Indonesië. Ook Egypte heeft al meer dan eens naasting toegepast als een eenvoudig middel, dat politieke druk paart aan goedkope toeëigening van de vruchten van andermans werk. Zo snijdt het mes van twee kanten. Ronduit gezegd komt dit laatste soort nationalisaties neer op van staatswege georganiseerde diefstal. Dat kan natuurlijk werken als een boemerang, omdat de benadeelden zich wel zullen wachten voor — broodnodige — nieuwe investeringen in zulke roof- riddernaties. Dat is waarschijnlijk de reden, waarom vele ontvoogde gebieden wel begerig kijken, maar (nog) niets doen. Weliswaar staan er bij de huidige wereldsituatie altijd wel ergens helpers klaar, maar er begint toch enig begrip te komen voor het feit, dat men de wipplanktactiek niet al te ver moet drijven.

De psychologische oorlogvoering, gericht op de beïnvloeding van de geest met als voornaamste doel ondergraving van de wil tot verzet, komt in zoveel en zo uiteenlopende vormen voor, dat een opsomming onbegonnen werk is. Zij variëren van simpele verdraaiingen en vervalsing van feiten en toestanden tot het organiseren van vredesbetogingen onder dreigend gerommel van atoombommen. Hoe men de waarheid kan verdraaien en krompraten wat recht is, wordt dagelijks gedemonstreerd door het lijfblad van de Nederlandse communisten, dat dan ook „De Waarheid” heet (dat is de Nederlandse vertaling van „pravda”). Nieuws en commentaar zijn nooit bedoeld als voorlichting, maar als propagandamateriaal. Kort geleden voerde dit blad een — al of niet bestaande — ontevreden én ongenoemde marinier ten tonele met een eindeloos verhaal over de barbaarse wantoestanden in Nieuw-Guinea.

De indrukwekkendste passage behelsde een verslag van de mishandeling van tien Papoea's uit een aangehouden prauw die, met de voet van een officier in de nek, met hun gezicht tegen het dek getrapt zouden zijn en vervolgens bewerkt met geweerkolven, zodat verscheidenen gebroken kaakbeenderen opliepen. De bemanning van Hr. Ms. „Amsterdam”, die in haar geheel hierbij aanwezig geweest zou zijn, kan hierover oordelen.

Dit soort berichtgeving behoort tot de grofste vormen van psychologische oorlogvoering, hoewel men de invloed op de vaste lezers niet moet onderschatten. Het is de methode, die in Rusland zelf wordt gebruikt om het volk de ideeën en opvattingen in te pompen, die in de kraam van „de partij” te pas komen. Nog grover is het openlijke dreigen met geweld, waaraan beurtelings de kleinere NATO-landen worden onderworpen. Nederland is zo bewerkt vanwege het opslaan van atoomwapens, „die atoomwapens aantrekken”; pok Denemarken en Noorwegen — het laatste land grenst in het hoge noorden aan de Sovjet-Unie — hebben al herhaaldelijk onder communistisch propagandavuur gelegen met het kennelijk doel, hen uit het Atlantisch bondgenootschap los te weken. Het is tot nog toe niet gelukt, de NATO op deze manier te splijten, maar wel hebben de Scandinavische landen steeds geweigerd atoomwapens en raketbases op hun gebied toe te laten. Alsof dat helpt. Alsof men inbraak bestrijdt door de politie te ontwapenen of zelfs naar huis te sturen. Zoals men dieven met dieven moet vangen, moet men een vijand met zijn eigen wapens in bedwang houden.

Onder de vele wapens in de psychologische oorlogvoering nemen radio en televisie een belangrijke plaats in. Zij staan in dienst van de nooit aflatende propaganda, het voortdurend hameren op hetzelfde aambeeld, tot de murw gebeukte kijkers en luisteraars zelfs het laatste restje onderscheidingsvermogen hebben verloren. Niet voor niets zijn televisietoestellen achter het ijzeren gordijn betrekkelijk goedkoop, niet voor niets wordt langs de grens tussen Rusland en Noorwegen een reeks TV-zenders gebouwd, niet voor niets staan beoosten de Elbe enkele honderden stoorzenders en zijn in Oost-Berlijn, na het bouwen van „de muur”, de naar het westen gerichte TV-antennes door geüniformeerde nozems vernield. De aanwezigheid van die

stoorzenders en het afbreken van de antennes bewijzen, welke betekenis de communisten aan deze middelen hechten; ze zijn er bang voor. Wie in Nederland naar een zender achter het ijzeren gordijn wil luisteren, ontmoet geen enkel bezwaar; in Oost-Europa wordt dat luisteren naar westelijke uitzendingen onmogelijk gemaakt en wie het toch probeert, is rijp voor het concentratiekamp. Duidelijker kan het verschil niet worden aangetoond.

Er zijn listiger manieren van beïnvloeding dan het bombarderen met leuzen en leugens. Een van de voordeligste, een in de schoot geworpen gift voor de communisten, vormen de ijverig



aangewakkerde „vredesbewegingen”, georganiseerd door lieden, die angst verwarren met redelijkheid en naastenliefde. De communisten zijn niet uit op vrede, zoals wij die opvatten, maar op een vrede naar hun ideeën, de vrede van de knoet. Zelf hebben ze duidelijk gemaakt, wat hun gebral heeft te betekenen.

„Herhaal vaak genoeg de woorden „vrede” en „communisme” alsof ze bij elkaar horen en iedereen zal ten slotte de vrede en het communisme vereenzelvigen.” „Mir miroe”, vrede voor de wereld — de leus schijnt gemaakt te zijn voor spreekkoren van volgzaame zielen, die waarschijnlijk van mening zijn, dat ze met hun kreten een goed werk doen. Maar wie in het westen meezingt in zo’n koor, laat zich voor de communistische kar spannen en sleept de stenen aan voor zijn eigen gevangenis. Want al die vrede-roepers, derde-weg-illusionisten en atoomtwijfelaars met hun laffe leus van „liever rood dan dood” vergeten, dat die leus een ongerechtvaardigde beperking inhoudt. Een andere mogelijkheid is rood en tóch dood. Daarom is er van koele redelijkheid geen sprake, zolang het communisme zijn beginsel van wereld-overheersing handhaaft en voortdurend streeft naar het bereiken daarvan. Wie op dit moment de communisten in de kaart speelt, graaft niet alleen zijn eigen graf — wat iedereen zelf moet weten —, maar ook dat van zijn vrije landgenoten, wat ontoelaatbaar is. Loze woorden over „vreedzaam naast elkaar leven” horen bij de afwisseling van glimlach en dreigement, een vertoning, die langzamerhand te versleten raakt om nog veel uitwerking te hebben. Maar het blijft noodzakelijk, de listen en lagen van de psychologische oorlogvoering te onderkennen om de valse ondertoon in het zoete gefluit te kunnen onderscheiden.

Wie liever goedgelovig zou zijn, zou enige wijsheid kunnen putten uit de kennis van de ondergrondse of geheime oorlogvoering. Daarin vertoont zich het ware gezicht van het communisme en vandaar dus de geheimhouding. Deze vorm van oorlog houdt zich namelijk bezig met spionage en sabotage, het organiseren van „cellen” en geheime groeperingen, wier ondermijnd gewroet gericht is op het verstoren van de arbeidsvrede en het uitlokken van stakingen en muiterij in de vrije landen om deze rijp te maken voor overweldiging van binnen uit, tot en met het uit de weg ruimen van tegenstanders. Ook mantelorganisaties horen daarbij, zoals eerder genoemde vredesbewegingen (waarbij twee vormen van oorlogvoering elkaar dus overlappen), huisvrouwen- en jeugdverenigingen e.d., organisaties dus, wier onschuldige vlag een gevaarlijke lading dekt. Intriges, vervalsingen, chantage, terreur en verraad vormen de wapens in de geheime strijd, die vroeger werd geleid door een overkoepelende organisatie, de KOMINTERN (kommunistische internationale). Deze werd in 1943 ontbonden, maar ook dat was slechts een schijnmanoeuvre, want de ondergrondse activiteiten werden onverminderd voortgezet.

Het zou te ver voeren, in details te treden. Daar kunnen trouwens boekdelen mee worden gevuld. De kans, rechtstreeks bij de geheime oorlogvoering betrokken te worden, is niet zo groot, behalve op één gebied: dat van de inlichtingendienst, al gebeurt dat dan misschien onwetend. Altijd en overal bestaat de mogelijkheid, dat losse praatjes oren bereiken, waarvoor ze niet bestemd zijn. Wie zijn mond voorbij praat, helpt mee aan het voltooien van de legpuzzel, waaruit stukje bij beetje een volledig beeld kan worden verkregen. Een gewaarschuwd man geldt voor twee — spreek niet over dienstzaken buiten schip of inrichting.



Bron: **nummer 8 – 15^e jaargang maart 1962**

ONZE MARINE



Hr. Ms. Van Galen

De torpedobootjagers hebben op hun boeg twee grote witgeschilderde letters waardoor zij op grooten afstand te herkennen zijn. De „Van Ghenst” voert GT, de „Van Nes” VN, de „Banckert” BK, de „Kortenaar” KN, de „Evertsen” EV, de „Piet Hein” PH en de „Van Galen” en „Witte de With”, die samen één groep vormden resp. VG en WW. De marinehumor las van beide laatste schepen: Veel Geschreeuw en Weinig Wol”. De

marineman is vindingrijk genoeg om t.z.t. aan deze afkortingen een glorierijker slagzin te verbinden ter herinnering aan de „Van Galen”, die in den Mei-oorlog 1940 nabij Rotterdam in den strijd gezonken is. De „Van Galen” is genoemd naar den 17en eeuwschen vlootvoogd Jan van Galen, geboren in 1604 te Essen en overleden 22 Maart 1653 na den slag bij Livorno. Onze marine heeft nog een schip gehad, dat den naam „Van Galen” droeg, n.l. een schroefstoomschip 1e klas, dat in 1872 te Amsterdam te water gelaten werd, gedurende vele jaren in de 20ste eeuw als logementsschip te Hellevoetsluis heeft dienst gedaan en tijdens den wereldoorlog 1914 —1918, mede ter voorziening van brandstof aan particulieren, voor sloop werd verkocht. Deze „Van Galen” was n.l. het laatste houten schip, dat voor onze marine gebouwd was. De torpedojager „Van Galen” werd in 1927 bij „Fyenoord” te Rotterdam op stapel gezet, in 1928 te water ge laten en op 22 Oct. 1929 in dienst gesteld. Op 18 Jan. 1930 vertrok het schip naar West-Indië en ging vandaar op 21 Febr. 1930 via Kaap de Goede Hoop naar Oost-Indië. Van Maart — April 1932 maakte deze jager een reis naar Sjanghai en in Febr. 1934 naar Singapore. Tijdens de onlusten in China vertrok de „Van Galen” in Oct. 1937 overhaast van Soerabaia naar Sjanghai ter bescherming van de Nederlandsche belangen. Op 7 Mei 1940 kwam de „Van Galen” uit Oost-Indië in Nederland terug en in den nachtelijken morgen van den eersten dag der Mei-oorlog 1940, trok de „Van Galen” van Den Helder uit langs de kust om eventueel verdedigend op te treden. Op het Marsdiep werd het vuur geopend op de mijnen-werpande vliegtuigen en daarna op vliegtuigen bij Ter Heide op afstanden van 10.000 tot

13.000 m uit de kust, waarbij het eerste salvo duidelijk waarneembaar in een transportvliegtuig viel. Nabij Hoek van Holland, 5000 m uit den wal, opende het schip met eenige salvo's het vuur op bij den Hoek neerstrijkende vliegtuigen. In den Nieuwen Waterweg werd de „Van Galen" door bommenwerpers aangevallen, waartegen het schip zich krachtadig verdedigde met de beschikbare 40 mm en 12.7 mm mitrailleurs en het 7.5 cm antiluchtgeschut. Gedurende plm, 3 kwartier werd de „Van Galen" onafgebroken onder hevige vliegtuigaanvallen en vliegtuigmitrailleurvuur gehouden. Het schip stoomde rustig de Waterweg op en kreeg 39 vliegtuigaanvallen te verduren.

De achtermast was afgebroken, de schoorsteenen waren doorzeefd van zware mitrailleurkogels; het 7.5 cm antiluchtgeschut sloeg onbruikbaar, zware bomontploffingen hadden aan stuurboord huidplaten losgerukt: het schip maakte ter hoogte van de longroom water en kreeg slagzij. In zinkenden toestand kon de commandant het schip de Merwedehaven in varen, langs de kade meeren, en alle bruikbare deelen aan wal brengen. Door den druk van het zinkende schip brak de mast, waarvan de top met de vlag boven water bleef uitsteken. Van de bemanning was slechts een man gedood n.l. de stoker-olieman G. v. d. Brink. Alle opvarenden stelden zich beschikbaar om aan den wal de verdediging voort te zetten. Van hen sneuvelden in den strijd rond Rotterdam nog de mariniers 1e klas A. Knotter en Th. A. J. Feuth. In December 1941 werd het schip gelicht, waarover geen nadere bijzonderheden te melden zijn.



Luchtfoto van de „ Van Galen" in O.-Indië



Knipsels..... *Marine Nieuws december 1970*

ZEEAREND BLIJFT ZEEAREND

De in aanbouw zijnde onderzeebootbestrijdingsschool te Den Helder zal de naam van haar voorgangster "erven". Het reeds bestaande scheepsembleem van Hr.Ms. Zearend zal eveneens aan de nieuwe school worden toegekend.

VERVANGINGSPLAN ONDERZEEBOOTJAGERS EN FREGATTEN VAN DE ROOFDIER-KLASSE

In het kader van de bestaande intensieve samenwerking tussen de Nederlandse en Britse marine, vonden er gedurende de laatste twee jaar besprekingen plaats, om te komen tot het ontwerp van een gezamenlijk fregat. Dit fregat, gerealiseerd, zou dan voor ons de vervanger worden van de jagers van de "Friesland"-klasse, die in de periode na 1975 aan vervanging toe zijn.

Hoewel de eisen, die van Britse en Nederlandse kant, ten aanzien van een dergelijk fregat, werden gesteld, gelijksoortig waren, kon men bij het concretiseren van die eisen helaas niet tot overeenstemming komen. Hierbij speelden uiteraard nationale industriële belangen een rol; het

voornaamste punt evenwel, dat men niet tot overeenstemming kon komen, was gelegen in de grootte van een dergelijk schip. De wensen van de Britten gingen uit naar een aanmerkelijk groter schip, dan onze marineleiding noodzakelijk achtte. Nu geen gezamenlijk Brits-Nederlands ontwerp tot stand kan komen, zal de KM een eigen ontwerp maken voor de fregatten, welke de "Friesland"-klasse jagers

De "Holland"-klasse jagers zullen worden vervangen door een viertal aangepaste "Van Speijk"-type fregatten. Hiervoor werd vorig jaar op de begroting reeds een eerste termijn "opgebracht". Deze fregatten zullen circa 3.100 ton groot worden. Hun bewapening zal zijn afgestemd op de taken die deze schepen zullen moeten kunnen verrichten, t.w. de onderzeebootbestrijding en de crisisbeheersing. Zij zullen daartoe worden uitgerust met middelbare afstand en onderwater gesleepte sonars, wapendragende helicopters, doelzoekende torpedo's, geleide wapens tegen zeedoelen, geleide wapens met een antilucht geleid wapensysteem, alsmede met een kanon. De bemanning zal bestaan uit rond 230 koppen; de voortstuwing zal geschieden d.m.v. stoomturbines.

Het ligt in de bedoeling, dat het eerste schip van deze groep, in de loop van 1976 aan de vloot zal worden toegevoegd.

Ten aanzien van de vervanging van de "Friesland"-klasse jagers wordt gedacht aan fregatten, die qua sensoren en wapens zijn gestandaardiseerd met de vervangers van de "Holland"-klasse. Voor wat betreft de voortstuwing, zal er naar worden gestreefd de moderne ontwikkelingen op dit gebied te volgen. De gelden voor de fregatten, welke de "Friesland"-klasse jagers zullen moeten vervangen, moeten nog worden gevoteerd. Wel is een klein bedrag opgenomen voor voorbereidende werkzaamheden.

De noodzaak tot de vervanging van de jagers van de "Holland"- en "Friesland"-klasse door fregatten, zoals hierboven - thans wat uitvoeriger - beschreven, werd in de defensienota 1968 aangekondigd.

In diezelfde defensienota wordt over de fregatten van de "Roofdier"-klasse gesteld: "dat, naar verwacht wordt, deze schepen tot het eind van de zeventiger jaren deel kunnen blijven uitmaken van de vloot". Hoewel over hun vervanging niet wordt gesproken, is het aantrekkelijk om t.z.t. bij vervanging daarvoor eenzelfde type te kiezen als voor de "Friesland"-klasse jagers. Hierdoor wordt een standaardisatie ten aanzien van het bewapeningspakket verkregen.

Bij de behandeling van de defensiebegroting 1971 de vorige week in de Tweede Kamer, wilde de staatssecretaris zich niet uitspreken over het aantal fregatten, dat als vervangers van de "Roofdier"-fregatten moet worden gebouwd. Deze vervanging, eerst op het eind van de zeventiger jaren, ligt daarvoor te ver in de toekomst verscholen. Er kunnen zich dan tevens vele veranderingen in de internationale omstandigheden, zowel in gunstige als ongunstige zin, hebben voorgedaan.



VLIEGENDE SCHIJVEN

Op 9 april 1954 ging voor de eerste maal het grammofoonplatenprogramma "Vliegende Schijven" de aether in. Van meet af aan werd het programma samengesteld door majoor J. Chr. van der Putten van de KL. Gemiddeld om de zes weken wordt een programma bestemd voor het marine-personeel. Op de foto ziet U omroepster Anne van Egmond en presentator majoor van der Putten druk doende met het inspreken van de teksten. Op 9 januari is het

personeel van de mijnendienst aan de beurt. Het programma wordt uitgezonden via Hilversum 2 van 13 tot 14 uur en is het 479e in successie.

KIJK EENS OP ZOLDER

Het bureau maritieme historie, dat - zoals de naam reeds zegt - zich beweegt op het terrein van de maritieme geschiedenis, is zeer geïnteresseerd in foto's en ander documentatiemateriaal, dat vele Ouderen onder ons, in de vorm van albums, plakboeken, kranten knipsels, enz. enz. in hun bezit hebben. Genoemd bureau zou dit, voor de recente geschiedenis uiterste belangrijke materiaal, van U in bruikleen willen ontvangen. De op deze wijze beschikbaar gestelde zaken, worden door de zorg van dit bureau gefotografeerd c.q. gefotokopieerd en wederom aan de eigenaar teruggezonden. Geïnteresseerd is MARHIST b.v. in : de vooroorlogse periode; de tweede wereldoorlog; de periode direct na WO 2 in Nederland, Indonesië en de West; Korea, enz. Snuffelt U nog eens op zolder in Uw album's e.d. en neemt dan contact op met : Het bureau maritieme historie, Bazerstraat 17-19 te Den Haag.

WITTE RAAF 5

Een amfibische oefening in het Zeeuws-Vlaamse land

Cadzand, 3 juni 1971, 03.30 uur. in de uiterste zuidwesthoek van ons land, aan de rand van het zwin, staan we die vroege zomerochtend op een duintop te turen naar zee. achter onze ruggen vangen hoge wolken het eerste licht van de nieuwe dag voor ons echter is de zee nog pikdonker. Alleen de branding is als een vuilwitte lijn zo nu en dan zichtbaar, voor de rest lopen zee en lucht geheel in elkaar over.

Dit onwerkelijke licht, vlak voor het aanbreken van de dag, is het meest ideale moment om een landingsoperatie uit te voeren. dat hebben de Duitsers op 6 juni 1944 eveneens ervaren, toen honderden geallieerde schepen bij het aanbreken van de dageraad ongezien de Normandische kust



konden naderen en de invasie, die tot onze bevrijding leidde, een feit werd.

Ook daar op die hoge Normandische kust stonden mensen op de uitkijk, maar zij zagen, evenals wij nu, niets dat op een op handen zijnde landingsoperatie leek. nu horen we alleen de branding

~~~~~

## DE LANDING

Toch verwacht men iets! De inlichtingendienst van de verdedigende troepen heeft bij geruchte vernomen, dat er de vorige nacht kikvorsmannen aan land zijn gekomen.

Uitgebreide speuracties naar deze infiltranten hebben echter geen resultaat opgeleverd. Ze zijn en blijven onvindbaar. De verdedigers weten, dat de aanwezigheid van kikvorsmannen een landing voorspelt. Deze geluidloos opererende mannen hebben onder meer tot taak om het landingsgebied van onderwaterobstakels te zuiveren en om - vlak voor de landing - het door hen geklaarde gebied met lichten, die afgeschermd zijn in de richting van de kust, af te bakenen.

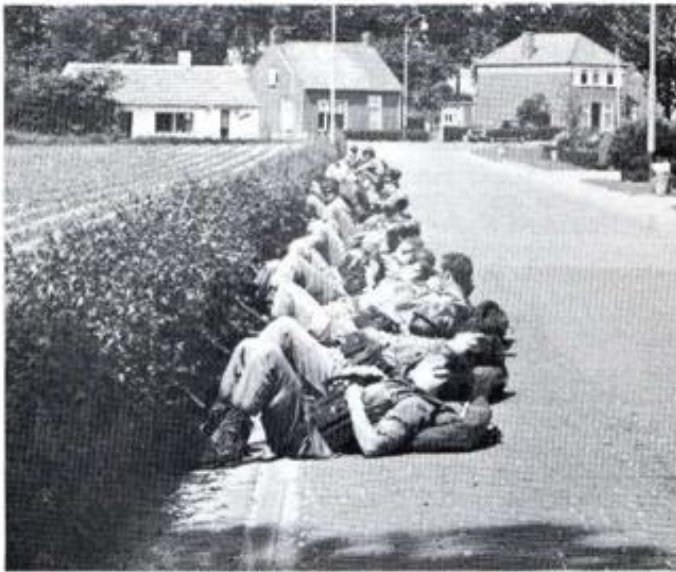
Dan ineens is het zover! Men ontdekt de boeggolven van de aanstormende landingsboten en hier en daar in de duinen achter ons, hoort men de droge klik van het ontzekerende van wapenen.

Voor de verdedigers goed en wel zekerheid hebben, dat de vijand de kust nadert, fluiten de granaten van de schepen van de landingsmacht over hun hoofden. De voor de kust liggende schepen geven een spervuur af, om de verdedigers te dwingen "koppen weg" te houden, terwijl hun eigen mensen het strand bestormen

Het eerste irreële van de oefening dient zich aan! Het geschetste ondersteuningsvuur van de oorlogsschepen staat (natuurlijk) alléén op papier.

Als we de gelande boten tegemoet lopen en de mariniers links en rechts langs ons heen naar de duinvoet rennen, moeten we> wel degelijk het "papierene dekkingsvuur" incalculeren, aangezien ze anders een te gemakkelijk doel voor de verdedigers zouden vormen.

Er zullen zich trouwens in de loop van de oefening nog wel meer onwerkelijk lijkende zaken afspelen.



*... zo nu en dan een uiltje knappen ...*

aanvoer van versterkingen, afvoer van gewonden, enz. Het is dit beraad en de daaruit voortvloeiende beslissingen, die de diverse fasen van de strijd vertragen, hetgeen aanvallers en verdedigers zo nu en dan de gelegenheid geeft zo nu en dan eens een uiltje te knappen. Uiteindelijk zijn ze al ruim 30 uur achtereenvolgend in touw ...

## DE OPMARS

De scheidsrechters hebben gesproken! De landing is geslaagd en het bruggehoofd zeker gesteld! De volgende fase, de opmars en de vernietiging van de vijand, komt nu aan de orde.

De verdedigers worden teruggeworpen over het kanaal dat achter de duinenrij loopt. Gebruikmakend van de demoralisatie van de verdedigers, wordt - ondanks (op papier) opgeblazen bruggen - het kanaal op diverse plaatsen overgestoken en zit er voor de verdedigers niets anders op dan snel verder terug te trekken.

## HET BRUGGEHOOFD

Een landing is een van seconde tot seconde getimede zaak. Het dekkingsvuur van de schepen moet ophouden op het moment, dat de eigen troepen de duinvoet hebben bereikt en er zich een man-tegen-man gevecht ontwikkelt met de verdedigers. Het droge gerikketik van de losse flodders wijst erop, dat deze nieuwe fase is ingetreden. De scheidsrechters, die nu in actie komen, hebben de moeilijke taak winnaars en verliezers aan te wijzen.

Juist zij moeten zaken incalculeren, die in een echte strijd beslist gebruikt zouden worden, zoals mortier barrages, hinderlagen, mijnevelden, opgeblazen bruggen, demoralisatie van troepen door grote verliezen,



*..... big de opmars zijn verbindingen onontbeerlijk.*

Luchtverkenningen wijzen uit, dat de teruggeworpen troepen zich bij het dorp Retranchement reorganiseren.

## RETRANCHEMENT

Retranchement, het vriendelijke Zeeuws-Vlaamse dorp met de toepasselijke Franse naam, koestert zich in de ochtend zon als de verdedigers er aankomen en stellingen bezetten op de eeuwenoude wallen, waaraan het dorp haar naam te danken heeft. Het is zes uur in de ochtend; 2 uur na de landing. Inderhaast worden patrouilles uitgezonden om er achter te komen wat de tegenpartij van zin is. De alomtegenwoordige scheidsrechters "pendelen" tussen beide partijen.



*Retranchement*

het landingsterrein beveiligd tegen eventuele acties van de verdedigers. Door beide partijen wordt

nu intensief gepatrouilleerd. Korte schermutselingen vinden plaats. Men tast elkaars krachten af. Langzaam maar zeker worden de verdedigers teruggeworpen op de wallen van Retranchement.

Ze zijn omsingeld! .

Een(papieren) bombardement volgt en op het moment dat het ophoudt bestormen de aanvallers de wallen en rollen stelling na stelling op. De "overlevenden" worden gevangengenomen. Weer is een steunpunt genomen. Reorganisatie! De "vijand" komt vrij en verdwijnt in het achterland, als zogenaamde versterking voor de verdediging.



*... snelle troepenverplaatsing ..*

## ANALYSE

En zo gaat WITTE RAAF door. Met zet en tegenzet. De beslissingen van de scheidsrechters worden soms morrend geaccepteerd, want .... hun hinderlaag .... hun inderhaast aangelegd mijnenveld hun mortiervuur .... hun neergeschoten helikopters .... hun noem maar op, was niet door de vijand onderkend

Ruim 300 mariniers, helikopterbemanningen van VSQ 7, verbindingsmensen, enz. enz. zijn tijdens Witte Raaf Vijf dagen in touw geweest.



Vergeten we ook de scheidsrechters niet, die van hot naar haar moesten sjouwen en beslissingen moesten nemen. Zij zullen, terug in Doorn, nog lang bezig zijn met het analyseren van de oefening en het is best mogelijk, dat de gedoodverfde verliezers straks op papier tóch nog hebben gewonnen



*.. big de scheidsrechters ligt de beslissing ..*



30 juni 1971.

*Red: Uw redacteur was hier bij....  
14 dagen uit en thuis en genoten van deze  
dagen...*

*We vertrokken vanuit Texel .... Doorschutten in Den Helder bij de sluizen en voeren door het Noordhollandskanaal .....Alkmaar .... Amsterdam, via het Amsterdam Rijnkanaal afzakken naar het zuiden, afslaan naar de Lek, alwaar we hebben overnacht.*

*De andere morgen doorgestoten naar Dordrecht alwaar we hebben gebunkerd en opgetobd om door te varen naar Willemstad via de Volkeraksluizen richting Zierikzee..... Burghsluis maar vanwege het slechte weer terug naar binnen en overnacht.*

*Nadat het weer wat was opgeklaard zijn we daags daarna naar onze eindbestemming gevaren  
..... **Burghsluis!***

*In die tijd een haventje van 2 x niets, maar we lagen beschut en konden daarvandaan de oefening Witter Raaf ondersteuning bieden.*

*Op een van de dagen moesten we s 'nachts verduisterd varen om Belgische commando's af te zetten op het strand, nou ik kan u vertellen dat varen op de Schelde in het pikkedonker echt pikkedonker is, je vaart dan letterlijk op de lichten van de betonningen, maar je raad het al Arie was even de draad kwijt daar er een zandschip mijn zicht op een boei wegnam... voor mijn gevoel heb ik toen een rondje voor Jan doedel gevaren want je oriëntatie ben je snel kwijt...*

### **Na twee weken...**

*Op de terugweg naar Texel meerden we in Alkmaar naast de spoorbrug af, daar stond n.l. in 1971 een frietkraam met overheerlijke friet, dus was het weer tijd de inwendige mens aan te sterken...bij vertrek voor de laatste ruk door het kanaal startte ik de motor doch dit bracht een ontploffing te weeg in de machinekamer.. Hierbij kwam mijn machinist groggy uit de machine kamer gekropen daar het deksel van de luchtdichte accukist werd gelanceerd doordat er gassen waren ontstaan. Het smeltplaatje voor het opladen van de accu voldeed blijkbaar niet meer. (ik ben geen techneut, dus kan ik het niet beter omschrijven).*

*Na van schrik te zijn bekomen en gelukkig had mijn machinist geen verdere gevolgen ondervonden van de klap, zoals hij zelf aangaf, konden we de reis na een kleine noodreparatie voortzetten.*

### **Accommodatie aan boord van een LCA ?...**

*Slapen deden we in een slaapzak op de vloer van de machine kamer in het looppad van c.a. 60 à 70 cm. Mijn matroos aan SB mijn machinist aan de achterzijde en mijn persoontje aan SB zijde om de motor heen. Was wel luxe hoor want niet iedereen sliep in die tijd naast een Rolls Royce .*

*We hadden geen eet en kookgelegenheid behoudens een klein campinggasstelletje op een gasbusje.*

*Toilet was op de emmer en hups buitenboord, als we mazzel hadden werd er eten opgevoerd, anders een blik noodrantsoen opentrekken die we hadden geritseld bij de bottelier.. of we aten eigen gevangen vis, mosselen enz. maar ach het was net kramperen...*

*Al met al waren deze 2 weken een leuke en boeiende ervaring...*

## Deel uw verhaal en/of uw mening

**Mail of schrijf dit naar de reactie van deze  
krant o.v.v. "de postbus"**

*De redactie behoudt zich het recht te redigeren, in te korten  
of het niet te plaatsen.*

