

“Ten Anker”

Redactie

Arie Krijgsman
Vijverlaan 101
3319 SN Dordrecht

E-mail
arcon46@kpnmail.nl

Telefoon
Tussen 10.00 en 16.00

078-7507545

b.g.h.
06-25160899

NL98 INGB 0002 4713 68

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



Disclaimer

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

<https://www.tenanker.com>

en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

.....

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

Nummer 49 – 6e jaargang – 8 december 2023



Dagregister 3^e jaargang nr.3 – 1970

Verzetszender “St. Denijs”

Een terugblik in het maritieme verleden (!).

Hr.Ms. de Zeeuw 1951 – 1968 deel XVI

Jachthonden uit de Archipel deel III en IV

Memoires van Bull vervolg

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

Knipsels Marine Nieuws januari 1971

Defensie Duikgroep & Defensie Duikschool (DDG)

Slag bij de Doggerbank 1781

Zeeziekte...

Dagregister

ZIJTGAVE van Hr. Ms. ISAAC SWEERS



Vorige week sprak ik de wens uit, dat we in Bergen mooi weer houden krijgen en het lijkt wél of zo'n wens - geuit in de scheepskrant invloed kan uitoefenen op de stemming van de weergoden, want nadat het donderdag nog droop van de regen, bleek vrijdag dat er een kentering kwam en het weekend was zelfs zo mooi, dat vele Noorsen ons verwendeten, waarschijnlijk om ons te bedanken voor dit stralende weekend.

3^e JAARGANG
zeegang 9 - NR 3
9 augustus 1970



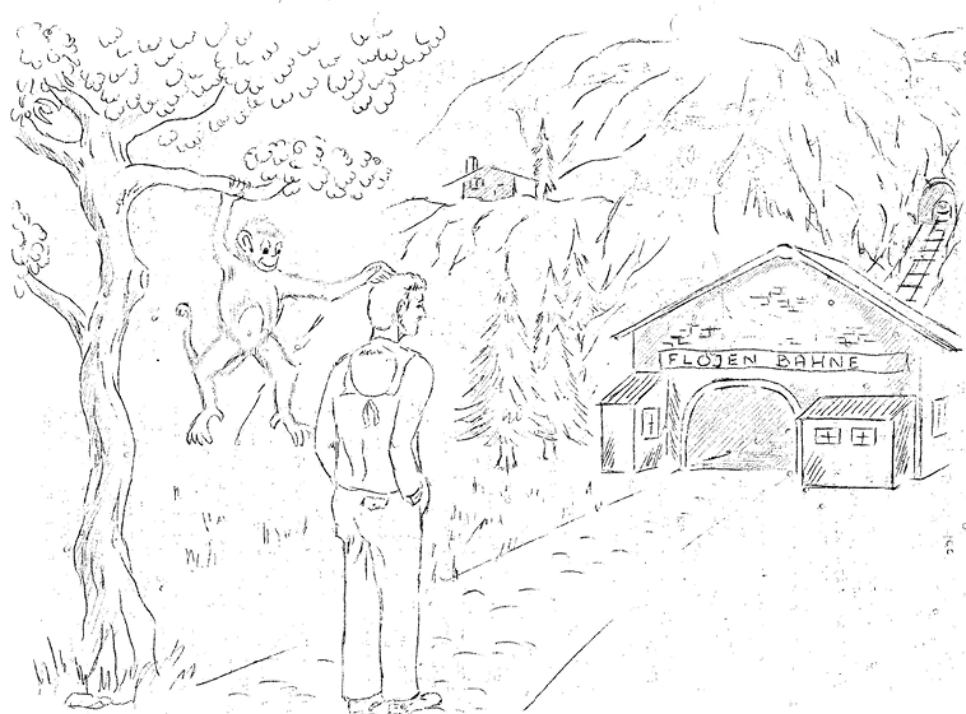
De tocht door de fjorden was geweldig; het was jammer genoeg onmogelijk de eerder geuite wens te vervullen om enige lieden in de helikopter kennis te laten maken met deze fascinerende rotsformaties en waterwegen. Hiervoor is n.1. toestemming nodig, die via verschillende schijven loopt en zeer moeilijk te verkrijgen is. Velen hebben dit gemis echter gecompenseerd door met de kabeltrein de Elöienberg te bestijgen en hier een wandeling te maken, waardoor prachtige vergezichten zich voor hun ogen ontrolden.

Enkelen gingen zelfs met de kabelbaan de Ulriken op en zij zullen zeer zeker genoten hebben van de sensatie in een kuipje tussen hemel en darde te zweven.

De Noorse bevolking bleek erg vriendelijk en omdat de inwoners inderdaad bijna allemaal zeer goed Engels spraken, hadden de meeste opvarenden in het geheel geen moeite contacten te leggen. Deze contacten vonden vooral plaats met het vrouwelijke deel, waarvan opviel dat slechts weinigen in mini-kledij rondliepen. Hun kleding, die veelal bestond uit broek- en tuniepakken is waarschijnlijk praktischer in dit land, waar het - naar ik heb horen vertellen - tussen de 250 en 300 dagen per jaar regent of sneeuwt.

Na een vermoeiend weekend voeren we op maandag ten 9 uur in de morgen weg met nog een laatste weemoedige blik op deze prachtig gelegen hairenstad, om ons te begeven naar het oefengebied met Hr. Ms. "Walrus", een schip dat al sinds 1944 trouw dienst doet zowel boven als onder water.

Maandagavond hadden we echter eerst nog een ontmoeting met een aantal potvissen die zich als haaien hadden vermomd. Na een rustige nacht en ochtend kwam ons speelmakkertje om half twaalf in zicht en kon het Casexen een aanvang nemen. De OB ers waren erg actief, men zag hen tenminste regelmatig naar boven rennen om te kijken in welke richting ze moesten pingen, want zelf hadden ze niet



zoveel contact. Het oefenen ging niet meteen van een leien dakje, omdat het dakje van de Walrus een beetje lekte en 's avonds moest de demonstratie steeds maar weer worden uitgesteld, vanwege de vissers. Zij duiken op de meest ongelegen plaatsen op en sloegen geen acht op de vlaggen die vrolijk hingen te wapperen aan de ra's van ons chip. Het kan ook zijn dat ze juist dichterbij kwamen om te kijken wat er hing. Het gevolg was dat de belangstelling aan dek danig luidde.

Woensdag ging het beter, bevallig draaiend dartelde Isabella om de Walrus heen, die hierdoor het jeugdige vuur weer boven voelde komen en in een overmoedige bui een paar torpedo's afschoot. Nu bleek dat de jaren hem behoorlijk zwaar gingen vallen, want hij had iets te veel van zijn kruit verschoten en een der torpedo's rust nu zachtjes op de bodem van der zee. Hierna was het Continu Aktief Sexen afgelopen er werd de generale koers Zuid

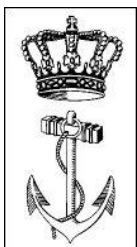
Het vliegen met de helikopter kreeg natuurlijk de nodige aandacht, maar langzaam doch zeker kwamen we aan de bekende kusten. Vrijdag, kon een klas aspirant reserve officieren kennis maken met het schip en gisteren lagen we enkele uren in onze thuishaven om olie te laden.

Het einde van de reis is nu gelukkig in zicht, 'We' hebben een 'leuke' haven aangedaan, maar voor de rest hoefde het voor mij niet.

Ik neem afscheid van TJ tot de volgende trip en wens U een prettige tijd,
De Observer...

a.d. Hr.Ms. Isaac Sweers

+++++



Een terugblik in het maritieme verleden (1)

Shimonoseki

Honderd jaar geleden, op 11 juli 1863, forceerde Zr. Ms. stoomkorvet Medusa de Straat van Shimonoseki. Het schip stond onder commando van kapitein-luitenant ter zee jhr. F. F. de Casembroot.



' Medusa in de Straat van Shimonoseki september 1864

https://en.wikipedia.org/wiki/Medusa-class_corvette

Voor een beter begrip van de achtergronden, welke tot die gebeurtenissen leidden, moet men enige eeuwen in de historie terug gaan. In 1542 waren de eerste westerlingen in Japan geland.

In dat jaar arriveerden namelijk drie Portugezen in een Chinese jonk op Tanegashima, een eiland bezuiden Kyushu. Dat betekende het begin van een handel, welke zich geleidelijk

ontwikkelde, met de andere Portugese nederzettingen, zoals Goa en Macao.

Op 15 augustus 1549 kwam Franciscus Xaverius (1506-1552), een jezuïet, in Japan met 7 volgelingen en begon hij met de prediking van de christelijke leer onder de Japanners.

In 1584 kwamen de Spanjaarden voor het eerst naar Japan en op 19 april 1600 was het eerste Nederlandse schip op de kust van Bungo gekomen. Het was De Liefde, een schip van 300 ton en 18 stukken, dat tot de expeditie van Mahu en Cordes behoorde.

Die expeditie had op 27 juni 1598 het Goereese Gat verlaten en moest via Straat Magelhaes ter kaapvaart gaan. De doodzieke bemanning, die nog uit 24 man bestond, werd gastvrij ontvangen en liefderijk verpleegd en kreeg daarna gelegenheid een nieuw bestaan in Japan op te bouwen.

De Liefde werd in Japanse dienst gesteld. Het schip had vroeger Erasmus geheten en droeg nog het beeld van de humanist op de spiegel, welk beeld door de Japanners werd verwijderd en als nationale schat in Japan werd bewaard. 1)

Toch waren Jacob Quaeckernaeck, kapitein van De Liefde, en zijn manschappen niet de eerste Nederlanders, die in Japan kwamen. Als eerste Nederlander was Japan bezocht door Dirk Gerritsz, bijgenaamd Dirk China. Hij was er in dienst van de Portugezen geweest. De tweede reis naar het land van de rijzende zon maakte hij in 1585, toen hij op 31 juli 1585 met het Portugese schip Santa Cruz in Nagasaki kwam en daar 8 maanden verbleef.

Dat contact leidde echter nog niet tot handelsbetrekkingen tussen Nederland en Japan. De eerste poging tot het aanknopen van die betrekkingen is te vinden in de tweede tocht om de noord in 1595. De instructie van 16 juni 1595 voor de opperstuurman luidde immers: 'de reyse

benoorden Ruslandt, Muscovien en de Tartarien na het Koningryck van China en Japan t' onderzoeken en de te vinden'.

Het handelscontact met de Engelsen dateert uit 1613. Zij vestigden zich eveneens op het eiland Hirado, waar de Portugezen reeds sedert 1550 zaten en de Nederlanders sinds 1609. 2) De eerste posthouder van de Nederlanders en als zodanig één van de voornaamste grondleggers van de handel met Japan was Jacques Specx (ca. 1588—?), die tot 1621 in dat land verbleef. Reeds twintig jaar later, in 1633, verlieten de Engelsen het eiland weer en in 1637 werd aan alle vreemdelingen het verblijf in Japan verboden. Alleen de Nederlanders mochten blijven. In 1641 kregen zij Deshima als verblijfplaats toegewezen.

Deshima was een kunstmatig eilandje in de baai van Nagasaki, waar de Nederlanders handel mochten drijven met door compagnieschepen aangevoerde en uit te voeren goederen. Bij aankomst van de schepen werden het roer, het geschut, de munitie en alle christelijke lectuur tijdelijk ingenomen. Wat waren de redenen voor het sluiten van het land, het zogenaamde Sakoku systeem? Eén van de oorzaken was de handelsnijd, die er tussen de verschillende Europese landen bestond. De Nederlanders waarschuwden de Japanners voor de Spanjaarden en de Engelsen en de Portugezen maakten de Nederlanders weer zwart. De westerlingen begrepen niet, dat de belangen van de verschillende staten één en dezelfde waren. Het gevolg was, dat bijna alle vreemdelingen door de Japanners werden gewantrouwd en dat wantrouwen werd



De Liefde Plaatje uit Wikipedia



Wikipedia. Deshima

versterkt door de verhalen over het optreden van de Spanjaarden in de Philippijnen, van het gedrag van de Engelsen en Fransen in India en van de Nederlanders in Oost-Indië. Bovendien maakte het feit, dat de Europeanen elkaar bestreden tot soms in de wateren van Japan toe, ook niet een al te beste indruk op de inwoners van het eilandrijk. De druppel, die de emmer deed overvloeien, was echter het optreden en de houding van de rooms-katholieke missionarissen. Naarmate de christelijke gemeenschappen zich uitbreidden, waren zij meer en meer geneigd zich aan het gezag van de centrale regering te onttrekken.

De vrees voor de ontwikkeling van een imperium in imperio en het eerder genoemde wantrouwen hebben er tenslotte in de 17e eeuw toe geleid, dat het christendom werd verboden

2) Te Hirado worden nog steeds scheepsmodelletjes met de Nederlandse vlag te koop aangeboden

en dat christenen werden vervolgd. Er werden edicten uitgevaardigd, die het land voor vreemdelingen sloten, behalve voor de Nederlanders en de Chinezen. Het werd Japanners verboden naar het buitenland te gaan en schepen te bouwen, waarmee handel met het buitenland kon worden gedreven.

Toen de Europeanen voor het eerst in Japan verschenen, was het rijk verdeeld door oorlogen tussen de verschillende clans, waarin de Japanners verdeeld waren. Sinds 1603 was de macht echter in handen van de Tokugawa en het waren dus de shoguns van die clan, die Japan van

de buitenwereld afsloten. De shogun was een soort van militair hoofd, 3) die in naam van de keizer regeerde en in Edo, het latere Tokyo, woonde; de keizer en zijn hof resideerden in Kyoto. De macht was in handen van de shoguns en de keizer was geheel uitgesloten van enig aandeel in de administratie van het land. De keizers leefden in een afzondering, die meer op gevangenschap leek.

De Tokugawa stichtten een gecentraliseerde politiestaat; als staatsfilosofie werd het neo-confucianisme aanvaard. Officieel werd de studie aangemoedigd, die het ontstaan van een klasse van geleerden tot gevolg had. De bevolking werd in 4 klassen verdeeld: de samurai of krijgslieden, de boeren, de handwerkslieden en de kooplieden; de grenzen tussen die klassen werden kunstmatig in stand gehouden.

De dienaren van de compagnie hadden alle gelegenheid de Japanse geleerden te interesseren voor de westerse techniek en wetenschappen, in het bijzonder astronomie, wiskunde, medicijnen en botanie, vooral toen in 1720 de shogun Yoshimune (1716-1745) het verbod tot import van westerse boeken enigszins verlichtte, zolang het maar geen christelijke literatuur was. De Japanse geleerden, die zich met de studie van de Nederlandse boeken bezig hielden, waren de ran-gaku-sha en die groep vestigde een traditie, die de voorwaarde is geweest voor de snelle aanpassing van Japan aan het westen in het midden van de 19e eeuw. Via Deshima bereikte Europa de enige juiste kennis omtrent Japan en het waren vooral enige buitenlandse geleerden, zoals Kaempfer (omstreeks 1690), Thunberg (omstreeks 1780), Von Siebold (omstreeks 1825), allen in Nederlandse dienst, die daarover veel mededelingen hebben gedaan. In het algemeen waren de opperhoofden te veel met de handelszaken bezig dan dat zij zich nog aan wetenschappelijk werk konden wijden. Uitzonderingen daarop waren Isaac Titsingh (opperhoofd van 1780 -1784) en Hendrik Doeff (opperhoofd van 1803 - 1817). Naast dat culturele aspect moet ook nog de aandacht worden



Amazon: Japanse samurai

3) Men kan deze functie vergelijken met die van de Frankische hofmeiers uit de 6e en 7e eeuw.

gevestigd op het economische aspect en op de vroege ontwikkeling van een sterk nationalisme, die eveneens van groot belang zijn voor een juist begrip van de gebeurtenissen in de 2e helft van de 19e eeuw. Het interne moderne kapitalisme groeide zonder hulp van het westen en van westerse invloeden. Door de opkomst van de kooplieden maakte de Naturalwirtschaft plaats voor de Geldwirtschaft. Er ontstonden grote concerns zoals onder andere de Mitsubishi.

De opkomst van de middenklasse en de kapitalisten had een uitholling van de samurai klasse ten gevolge. Zij kwam in de schuld te staan bij de middenklasse, de adel verarmde en de middenstandsklasse kreeg grotere invloed.

De daarmee samengaande innerlijke verzwakking van het shogunaat leidde er toe, dat het tenslotte niet langer in staat was weerstand te bieden aan de steeds krachtiger wordende eisen van buitenlandse mogendheden om havens te openen voor het verkeer met het buitenland.

Het Japanse nationalisme ontwikkelde zich reeds in de 13e eeuw. In 1380 werd de aanspraak van China op het universalisme afgewezen. De keizer' werd het ritueel middelpunt van Japan. De oude Japanse rite werd 'de weg der góden' genoemd en stamde van de góden af. Met de herleving van de Japanse studie onder de Tokugawa lag het voor de hand, dat twee gevoelens zouden worden gestimuleerd: het nationalisme en de trouw aan de keizer, die direct van de góden afstamde. In het keizershuis lag het centrum voor de nationale traditie.

De buitenlandse belangstelling voor Japan werd intussen steeds groter. Russische, Britse en Amerikaanse oorlogsschepen verschenen steeds vaker in Japanse wateren.

Gewoonlijk vroegen zij om voorraden; soms, maar niet altijd, werden zij gegeven. Daarna werden zij gedwongen om weer zo spoedig mogelijk te vertrekken. Van 8 oktober 1804 tot 18 april 1805 lag een Russisch schip, de Nadeida, 6 maanden lang voor Nagasaki; de Rus Rezanov, directeur van de Russisch-Amerikaanse compagnie, benevens 'ambassadeur van Zijne majesteyd den keyser van Rusland bij den keyser van Japan', trachtte tevergeefs een verdrag met de Japanners te sluiten. Toen de Russen tenslotte wegvoeren, werd hun verzocht geen schepen meer naar Japan te sturen.

In 1806 werden door Russische oorlogsschepen toen maar Japanse nederzettingen op Sakhalin geplunderd. Het is echter duidelijk, dat, naarmate de kolonisatie van Siberië voortschreed, het voor de Russen tegen het midden van de 19e eeuw belangrijker werd voorraden uit Japan te kunnen betrekken voor het oostelijke deel van Siberië en voor hun kolonie in Alaska.

Voor Engeland was de opening van Japan niet zo'n dringende zaak. Zij hadden meer belang bij de ontwikkeling van de handel met China. De Nederlanders waren niet sterk genoeg om het gebruik van geweld in Japan zelfs maar te overwegen.

Verder was er nog Amerika en er waren 4 factoren, die de Amerikaanse belangstelling voor Japan deden toenemen:

- 1) de ontwikkeling van de handel tussen Amerika en China. De grootcirkelroute van de westkust van Amerika naar China voerde dicht langs de Japanse eilanden en het kwam wel eens voor, dat er een Amerikaans schip op die kusten verging, waarbij de Japanners de schipbreukelingen niet altijd even vriendelijk en zachtzinnig behandelden;
- 2) de groei van de Amerikaanse walvisvaart in de Stille oceaan, waarvoor men een steunpunt voor proviandering wilde hebben;
- 3) de openlegging en ontginning van Californië — men denke aan de Gold Rush van 1849 — met de daarmee samengaande toeneming van het scheepvaartverkeer over de Stille oceaan en
- (4) de vooruitgang van de stoomvaart, waardoor men behoefte kreeg aan stations voor het laden van kolen.

Het leken dus Amerika en Rusland te zijn, die het grootste aandeel in de openlegging van Japan zouden hebben. De Japanners waren van die ontwikkeling in de westelijke landen niet geheel onkundig. In 1844 had de Nederlandse regering het oorlogsschip Zr. Ms. Palembang, onder commando van kapitein ter zee H. H. T. Coops, naar het land van de rijzende zon gestuurd, om de taikun, dat was de titel van de shogun in het buitenlands verkeer, een persoonlijke brief van koning Willem II te overhandigen. De brief werd opgesteld door de japanoloog Philipp Franz von Siebold, oud-geneesheer van de factorij te Deshima. In dat schrijven van 15 februari 1844 werd uiteengezet dat de politieke verhoudingen in het Verre Oosten de isolationistische politiek niet langer wenselijk maakten. De koning waarschuwde tegen de gevaren, aan het strenge stelsel van afzondering verbonden, bij de uitbreiding van de scheepvaart in de Japanse wateren, het verdwijnen van de afstanden door de stoomkracht en de ontwikkeling van handel en nijverheid in Europa. De beste middelen om botsingen te



voorkomen waren vriendschappelijke en handelsbetrekkingen. Tenslotte gaf Willem II de raad de wetten tegen de vreemdelingen te verzachten.

Die voorstellen werden van de hand gewezen, doch het gevolg was, dat Japan de havens en baaien versterkten en dat de kust scherper werd bewaakt. *Wikipedia: kapitein ter zee H.H.T. Coops*

Zo stonden de zaken in 1852. In het komende machtsvertoon van de Europese mogendheden zou de vloot uiteraard een grote rol spelen. In oktober 1852 vertrok een Russisch eskader van 4 schepen uit Europa, onder commando van admiraal Putyatin, naar het Verre Oosten met de opdracht Japan tot de tekening van een handelsverdrag te dwingen. Op 24 november 1852 vertrok commandeur M. C. Perry uit Norfolk, eveneens met 4 schepen, waarvan 2 stoomschepen; 3 juli 1853 zeilde hij Yokohama Baai binnen; hij negeerde alle seinen om te stoppen, totdat hij een geschikte ankerplaats had gevonden nabij het vissersdorp Uruga. Perry overhandigde een brief van de president van de Verenigde Staten van Amerika, M. Fillmore (1850-1852), aan de Japanse autoriteiten en deelde tevens mee, dat hij het volgende jaar weer terug zou komen om het antwoord in ontvangst te nemen. De brief bevatte onder andere de volgende eisen: blijvende bescherming van eventuele Amerikaanse schipbreukelingen op de Japanse kusten, het verkrijgen van de beschikking over aanloop- havens voor het drijven van handel, het verrichten van herstelwerkzaamheden en het laden van kolen.

Kort na het vertrek van het Amerikaanse eskader kwamen de Russen, in augustus 1853, voor Nagasaki.

Na ontvangst van de brief riep de shogun een vergadering van zijn leenmannen, de daimyo, bijeen om het probleem te bespreken. Tenslotte besloot 'men aan de Amerikaanse eisen toe te geven aangezien men wel begreep, dat Japan zonder vloot en zonder een kustverdediging van enige betekenis niet veel te betekenen had tegen de kanons van de westelijke vloot. Er was echter wel een sterke partij, die er voorstander van was om aan de eisen van Amerika het hoofd te bieden.

In februari 1854 keerde Perry weer terug in de Yokohama Baai, nu met 7 schepen. Een maand eerder was Putyatin, met zijn 4 Russische schepen, ook in Japan teruggekeerd, en wel weer in Nagasaki. Op 31 maart 1854 wist Perry in Kanagawa een verdrag met de shogun te tekenen. Dat verdrag bevatte 12 artikelen, onder andere betreffende het onderhouden van vriendschappelijke betrekkingen, de opening van de havens Shimoda en Hakodate, handels- en bewegingsvrijheid in die plaatsen, een meestbegunstigingsclausule, de opening van een consulaat in Shimoda en hulp aan eventuele Amerikaanse schipbreukelingen. De eerste stap tot de opening van Japan was gezet. Weldra volgden nu ook verdragen met Engeland (oktober 1854), Rusland (februari 1855), en Nederland (november 1855 en januari 1856).

In de jaren 1854 en 1855 speelden de Nederlanders weer een rol van betekenis. Zij waren namelijk benaderd door de Japanners om Nederlandse schepen te leveren voor Japans gebruik. Zij waren echter niet voorhanden, aangezien er veel vraag was naar schepen in verband met de Krimoorlog (1853-1856), en men besloot Zr. Ms. raderstoomschip Soembing, commandant kapitein-luitenant ter zee G. Fabius, naar Nagasaki te sturen. Van 21 augustus tot 26 oktober 1854 verbleef hij daar; hij en zijn

officieren instrueerden de Japanners in scheepsbouw, navigatie en artillerie. Het volgende jaar werd Zr. Ms. Soembing door koning Willem III, op 5 oktober, aan de Japanse regering aangeboden en werd het schip herdoopt in Kanko-maru. Het was het eerste stoomschip, dat de Japanners hadden, en de shogun gebruikte het als trainingsschip in de Edo Baai. In hetzelfde jaar, 1855, werd op Deshima de luitenant ter zee der 1e klasse G. C. C. Pels Rijcken met enig marinepersoneel gedetacheerd om het onderwijs voort te zetten. Tevens gaven de Japanners opdracht tot de aanbouw van 3 schroefstoomschepen in Nederland.



Beeldbank NIMH: raderstoomschip
Soembing

Voorts werden er in Japan enige scheepswerven gebouwd, die onder Nederlandse leiding kwamen te staan. In 1857 moest het detachement naar Nederland terugkeren, aangezien het slechts voor 2 jaren was toegestaan. Japan had de diensten echter weten te waarderen en vroeg Nederland een tweede detachement te sturen ter vervanging van het eerste. Het verzocht daaraan toe te voegen een officier van de genie, een officier van de cavalerie, alsmede een officier van gezondheid om onderwijs in de geneeskundige wetenschappen te geven. Het detachement kwam op 21 september 1857 in Nagasaki en stond onder bevel van luitenant ter zee der 1e klasse jhr. W. J. C. ridder Huyssen van Kattendijke. Het tweede detachement was te Rotterdam geëmbaarkeerd aan boord van het stoomschip Japan, één der voor Japanse rekening gebouwde schepen.

Wordt vervolgd...



Maandag 4 maart 1963 Vertrek Toulon.

Het smaldeel vertrekt op de voormiddag naar zee. Het uitgestippelde programma zal worden afgewerkt. Al oefenend wordt koers gezet naar de Spaanse havenplaatsen Valencia en Tarragona.

Op donderdag 7 maart zijn de operaties in dit zeegebied afgelopen, het smaldeel splitst zich in tweeën: De Ruyter, de Utrecht en de Walrus zullen het weekeinde in Valencia gaan doorbrengen, terwijl de Amsterdam, De Zeeuw en de Tijgerhaai een niet-officieel bezoek aan Tarragona gaan brengen.

Vrijdag 8 maart 1963 Aankomst Tarragona.

Ten 08.30 uur lopen de drie schepen de haven van Tarragona binnen en meren af langs de kade.

Tarragona is naast provinciehoofdstad ook de hoofdstad van de Costa Dorado. De Romeinen stichtten deze plaats in 218 voor Christus. Een

amfitheater en een vroeg-christelijke begraafplaats zijn nog te bezichtigen. De kathedraal van Tarragona staat op het hoogste gedeelte van de stad, op de plaats waar vroeger de Romeinen een tempel hadden.

Ofschoon het toeristenseizoen nog niet is begonnen, is het toch vrij gezellig in deze stad. Het zachte klimaat draagt daartoe natuurlijk ook bij. Door de opvarenden van de Nederlandse oorlogsbodems wordt in ieder geval flink gewandeld.

Zowel zaterdag als zondag worden de Amsterdam en De Zeeuw opengesteld voor bezichtiging door het publiek, dat van die gelegenheid gretig gebruik maakt, getuige het respectabele aantal van 5000 personen dat na afloop blijkt te zijn geregistreerd.

Maandag 11 maart 1963 Vertrek Tarragona.

Op de voormiddag verlaten de onderzeebootjager, het fregat en de onderzeeboot de haven om zich in zee in smaldeel verband te verenigen en rechtstreeks te begeven naar het vertrouwde oefengebied bij Gibraltar.

De volgende dag worden de gezamenlijke oefeningen hervat, ditmaal onder heel wat gunstiger weersomstandigheden dan aan het begin van de oefenreis, zodat het programma geheel kan worden afgewerkt.

Vrijdag 15 maart 1963 Aankomst Gibraltar.

Het verband stoomt op de achtermiddag de haven van Gibraltar binnen voor een operatief bezoek.

Het weekeinde onderscheidt zich door fraai zonnig weer, hetwelk velen aanspoort tot sportbeoefening om de door verblijf op zee verstijfde ledematen wat soepeler te kunnen maken. Er wordt dan ook naar hartenlust gezwommen en gevoetbald.

Maandag 18 maart 1963 Vertrek Gibraltar.

Het smaldeel vertrekt op de voormiddag naar zee voor de laatste oefenweek van deze voorjaarsreis in het zeegebied rond Gibraltar.

Op 20 maart krijgt De Zeeuw in zee inspectie van de smaldeelcommandant en zijn staf.

De 22e worden de oefeningen beëindigd waarop De Zeeuw en de Walrus opstomen naar Zuid Engeland. In de Atlantische Oceaan maken alle schepen op de 26e weer rendez-vous en gaan onder gunstige weersomstandigheden gezamenlijk in opmars naar het oefenterrein bij Lyme Bay, ten noordoosten van Tor Bay, welke op de voormiddag wordt bereikt, waarna direct wordt begonnen met gezamenlijke en individuele oefeningen. Op de eerste wacht komt het smaldeel daar ten anker.

Op donderdag 28 maart zijn alle schepen op weg naar hun respectievelijke thuishavens.

Vrijdag 29 maart 1963 Aankomst Den Helder.

Op de voormiddag loopt De Zeeuw de haven van Den Helder binnen en meert af in de Nieuwe Haven. Na ruim twee maanden weg te zijn geweest, verlangt een ieder naar huis.

Gelukkig geeft de douane het schip spoedig vrij en kunnen de gelukkigen met lang weekeinde gaan.

Woensdag 3 april 1963 Commando-overdracht .

LTZ 1 J.H. Weyers neemt, met voorgeschreven ceremonieel, het commando over Hr.Ms. De Zeeuw over van LTZ 1 Van Velthoven.

Tijdens de stilligperiode die aanvangt, wordt het fregat naar de Rijkswerf te Willemsoord versleept. Daar zal incidenteel onderhoud worden gegeven en na deze onderhoudsperiode zal het schip met eigen middelen gereed worden gemaakt voor de volgende oefenreis.



Smaldeel 1 SDLCDT KTZ J.J. Cox.

kruiser	Hr.Ms. De Ruyter.
---------	-------------------

onderzeebootjager	Hr.Ms. Utrecht.
fregat	Hr.Ms. De Zeeuw.
onderzeeboot	Hr.Ms. Tijgerhaai.

Woensdag 1 mei 1963 Vertrek Den Helder.

De Zeeuw vertrekt op de voormiddag naar zee. Op de dagwacht van de volgende dag arriveert het fregat nabij Vlissingen voor demagnetisering. Op de achtermiddag stoomt het schip de Westerschelde uit en maakt op 3 mei ten 08.00 uur nabij het lichtschip Le Havre rendez-vous met de andere schepen van het smaldeel.

Vrijdag 3 mei 1963 Aankomst Le Havre, Normandië.

Nadat de loodsen zijn geëmbarkeerd, stomen de schepen de haven van Le Havre binnen voor een driedaags niet-officieel bezoek.

De Zeeuw meert langs zij de Utrecht die intussen aan de Quai New York is afgemeerd.

Le Havre ligt aan de Seinemonding en is na Marseille de grootste havenstad van Frankrijk. De oude stad, in 1541 ontworpen door de Italiaanse architect Belarmato, werd in de Tweede Wereldoorlog met de grond gelijk gemaakt. Onder leiding van A. Perret verrees na 1945 een moderne stad

Het smaldeelelftal speelt een voetbalwedstrijd tegen een elftal van La Compagnie de Raffinage, welke eindigt (zoals gebruikelijk!) in een gelijkspel: 1 - 1.

Op zaterdagmiddag maken 160 opvarenden van het smaldeel een bustocht naar Caudebec-en-Caux. Deze plaats ligt net stroomafwaarts van de Pont de Betonne, een hangbrug over de Seine. Het Musée de la Marine Seine is gewijd aan de geschiedenis van de riviervaart.

Opmerkelijk is de Elise Notre Dame, opgetrokken in flamboyante gotiek van de 15e eeuw.

Eveneens op zaterdagmiddag worden de bovenwaterschepen opengesteld voor het publiek.

Ter gelegenheid van de dodenherdenking wordt door alle schepen na 18.00 uur halfstok gevlagd en ten 20.00 uur twee minuten stilte in acht genomen.

Op zondag 5 mei wordt ter gelegenheid van de nationale feestdag door alle schepen van top gevlagd.

Maandag 6 mei 1963 Vertrek Le Havre.

Ten 08.00 uur vertrekt het smaldeel uit Le Havre om de oefeningen in Het Kanaal te hervatten. Gedurende de nacht vervolgen de schepen de opmars naar de oefenterreinen bij Tor Bay, Zuid Engeland.

In de loop van de eerste wacht wordt een nachtelijke ontmoetingsoefening gehouden tussen het vlaggenschip enerzijds en de Utrecht en De Zeeuw anderzijds. Door alle schepen van het smaldeel wordt doorgevaren, zodat de oefeningen conform het weekprogramma op dinsdag 7 mei kunnen worden gehouden in de Weymouth Bay.

De volgende dagen vinden de oefeningen volgens programma doorgang. Op donderdag 9 mei wordt De Zeeuw naar Weymouth gedirigeerd voor oefeningen met nettenwerkschip Hr.Ms. Cerberus.

In de loop van de volgende dag wordt het weer steeds slechter en wel zodanig, dat de oefeningen van De Zeeuw met de Cerberus moeten worden afgelast. Het fregat krijgt opdracht naar Falmouth op te stomen.

Vrijdag 10 mei 1963 Aankomst Falmouth, Zuid Engeland.

De Zeeuw arriveert op de platvoet te Falmouth en kiest evenals de Utrecht ligplaats langs de King's Wharf. De overige schepen van het smaldeel liggen hier al.

Het weekeinde wordt in betrekkelijke rust doorgebracht met wandelen en sporten.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog was nabij Falmouth het landhuis "Enys House" ingericht als tijdelijk Koninklijk instituut voor de marine.

Maandag 13 mei 1963 Vertrek Falmouth.

Op de dagwacht vertrekt het smaldeel naar zee en de oefeningen beginnen weer. In de loop van de week stomen de schepen de Atlantische Oceaan in en koersen vervolgens het Bristol Channel in.

Vrijdag 17 mei 1963 Aankomst Swansea, Wales.

Op de voormiddag loopt het smaldeel de Swansea Bay binnen en komen de loodsen aan boord. Daarna worden de schepen achtereenvolgens geschut door de grote zeesluis. De Zeeuw vindt ligplaats langs de zuidelijke kade van het Prince of Wales Dock.

Het centrum van Swansea is herbouwd volgens een groot nieuw plan, na de verwoestingen door een Duits bombardement in 1941, met het plein The Circus als middelpunt. De stad bezit vele parken waarop, zij terecht trots is. Ook zijn er belangrijke dokken, die ten oosten van de rivier Tawe liggen.

Voor de bemanningen van de Nederlandse schepen staat vanavond het nodige op het programma, te weten een ontvangst door de British Petroleum Refineries Ltd, een dansavond in de Mission to Seamen "The Flying Angel" en, mits in uniform, vrij bioscoopbezoek.

Ook zaterdag brengt een uitgebreid programma, in verband daarmee wordt het de commandanten der schepen vergund vandaag zondagse dienst te houden.

Reeds om 10.00 uur worden 60 bemanningsleden afgehaald voor een rondleiding en lunch bij de eerder genoemde B.P.R. Ltd.

Van 15.00 uur tot 17.00 uur zijn alle bovenwaterschepen opengesteld voor bezoek. De toeloop is enorm en bedraagt circa 5000 personen.

's Avonds worden 100 manschappen ontvangen door het 285 Field Park Squadron. Voorts worden 20 onderofficieren onthaald in de Warrant Officers and Sergeants Messes van de Territorial Army. (Warrant Officer is te vergelijken met de rang van adjudant.)

Zondag wordt door de Mayor of Swansea een bustocht langs de Gower Coast aangeboden. Hieraan nemen 100 opvarenden deel.

Ook vanmiddag zijn de bovenwaterschepen opengesteld voor het publiek, het totale aantal bezoekers over twee dagen bedraagt 11.650! Voorts zijn er vanavond weer twee dansavonden.

Maandag 20 mei 1963 Vertrek Swansea.

Op de voormiddag nemen de schepen van het smaldeel 1 afscheid van Swansea, dat hen op zulk een gulle wijze heeft ontvangen.

De 21e en 22e mei oefenen De Zeeuw, de Utrecht en de Tijgerhaai in de Lyme Bay.

Woensdag 22 mei 1963 Aankomst rede Torquay, Zuid Engeland.

Op de eerste wacht gaan de drie schepen op de rede van Torquay ten anker. De volgende dag, Hemelvaartsdag, wordt gelegenheid gegeven tot passagieren.

Torquay is een chique, prachtig gelegen en levendige badplaats en is vermaard om zijn gelijkmatig klimaat. De vergelijking met de Middellandse Zee mag overdreven zijn, het kan zich beroemen op palmbomen en subtropische tuinen.

Vrijdag 24 mei 1963 Vertrek rede Torquay.

Vroeg in de voormiddag worden de ankers gelicht en vangen de oefeningen in het Lyme Bay gebied weer aan. Na afloop van de oefeningen wordt opgestoomd naar Falmouth.

Vrijdag 24 mei 1963 Aankomst Falmouth.

Aan het einde van de platvoetwacht arriveren de drie schepen in de haven van Falmouth. Deze oude havenplaats heeft een unieke ligging aan de zee, geniet van een zeer gunstig klimaat, waardoor stad en omgeving een oase van bloeiende struiken zijn. De oude stad, met zijn haven, bezit smalle straatjes die naar de havenkaden leiden.

Gedurende het weekeinde worden enige bustochten in de omgeving georganiseerd en vinden er een tweetal voetbalwedstrijden plaats.

Maandag 29 mei 1963 Vertrek Falmouth.

De schepen vertrekken op de dagwacht vanuit Falmouth en stomen naar de Lyme Bay alwaar vandaag en morgen wordt geoefend.

De Zeeuw wordt dinsdag de 28e naar Rotterdam gedirigeerd.

Woensdag 29 mei 1963 Aankomst Rotterdam.

Op de achtermiddag loopt De Zeeuw de Nieuwe Waterweg in en meert op loodsaanwijzing af bij de Rotterdamse Droogdok Maatschappij. In een dok van deze werf wordt de bakboordschroef vervangen. Bij een eerder uitgevoerd duikeronderzoek bleek deze te zijn beschadigd.

Vrijdag 31 mei 1963 Vertrek Rotterdam.

Op de dagwacht stoomt De Zeeuw de Nieuwe Waterweg uit en koerst vervolgens om de noord.

Vrijdag 31 mei 1963 Aankomst Den Helder.

Aan het einde van de achtermiddag stoomt De Zeeuw de Nieuwe Haven binnen. Dezelfde dag nog wordt het fregat onttrokken aan smaldeel 1. Het schip zal de komende veertien dagen in gereedheid worden gebracht voor een bootjesreis (oefenreis voor jongste jaars adelborsten).

Op 17 juni schepen zich 36 jongste jaars adelborsten in, terwijl een ongeveer even groot aantal leden van de vaste bemanning elders wordt gedetacheerd.

Woensdag 19 juni 1963 Vertrek Den Helder.

Op de achtermiddag stoomt De Zeeuw de haven van Den Helder uit en als het Schulpengat is gepasseerd, koerst het fregat om de zuid de Noordzee in. Vervolgens wordt via Het Nauw van Calais opgestoomd naar Het Kanaal.

De eerste dagen worden benut om de jonkers vertrouwd te maken met de door hen te bezetten posten in verband met deelneming aan de oefening Midsummernightsdream.

Op de achtermiddag van de 22e maakt het fregat rendez-vous met smaldeel 1 dat in de Mounts Bay, ter hoogte van Penzance, voor anker ligt. Van 22 tot 29 juni behoort De Zeeuw wederom tot deze vloot eenheid welke deelneemt aan bovengenoemde NAVO-oefening.

Zaterdag de 29e, na afloop van de oefeningen, wordt, ten anker liggend op de rede van Torquay, de aankomst van het opleidingsschip Hr.Ms. Urania afgewacht. Ogehouden door ongunstige weersomstandigheden moet de Urania echter Portland binnenlopen, waarna De Zeeuw moet opstomen naar Portland om aldaar de uitwisseling van adelborsten plaats te laten vinden. Vervolgens zet het fregat koers naar Den Helder om enige herstellingen aan de elektronische apparatuur te kunnen laten uitvoeren.

Zondag 30 juni 1963 Aankomst Den Helder.

Op de voormiddag loopt De Zeeuw Den Helder binnen en direct na het afmeren komt het personeel van het Marine Electronisch Bedrijf aan boord en begint de nodige herstellingen uit te voeren.

WORDT VERVOLGD

Verzetszender 'St. Denijs'

Jan Benink

Mijn vader, P.C. (Piet) Benink, was vlak vóór en in de oorlogsjaren 1940-1945, hoofd van de 2^e Prinseschool. Die school maakte later deel uit van de Openbare Basis School 'Stadweide', die nu 'Prinseschool' wordt genoemd. In 2011 viert de school het 100 jarig bestaan.

Jodenjager

Mijn vader ontmoette op de 2^e Prinseschool in de oorlog zijn toekomstige echtgenote B.J. Spiele.

Zij werkte op deze school als aankomend onderwijzeres. Ze trouwden op 30 juni 1942. Een foto in het trouwalbum laat het moment zien dat mijn ouders de trouwkoets verlaten om het stadhuis in te gaan.

Onder de boog voor de hoofdingang van het stadhuis sinister uitziende agent van korps te zien, met leren een 'hoera—pet' op het hoofd. leerling, die in de oorlog op de 2^e van mijn vader les heeft gehad, dat deze agent Limburg was, bijgenaamd '*Jan met de kappen.*'



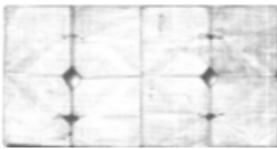
is op deze foto een het Enschedese politie-kappen om de benen en Onlangs vertelde mij een Prinseschool in de zesde klas de beruchte Jodenjager Jan van

Jan van Limburg was destijds zijn buurman in de wijk 'Pathmos'. Op de foto wordt rechts van deze agent het schouwspel gadeslagen door een meisje met een Jodenster op haar jasje. De Jodenster, die nog maar kort geleden in de nabijgelegen stoomweverij De Nijverheid was gedrukt. Toen al niet meer onder de directie van de Joodse fabrikseigenaren Van Helderren. Elke keer als ik deze foto zie vraag ik me af wie dat Joodse meisje was, en of ze de oorlog heeft overleefd.

Schoolschriftje

Op 25 mei 1943 ben ik geboren. Ons gezin woonde in een vrijstaand huis aan de Bolhaarslaan 69. Na de bevrijding heeft mijn vader in het Engels in een schoolschriftje zijn *'herinneringen van een Nederlander'* op papier gezet. Dat schriftje gebruikte mijn vader tijdens lezingen voor geïnteresseerde geallieerde militairen. Uit dit schriftje worden door mij hieronder wat herinneringen naverteld. De herinneringen van mijn vader heb ik aan de hand van historisch onderzoek, waar nodig, van aanvullende tekst voorzien.

Verscheurd papier



Het papiertje met de gaten

Mijn vader was bepaald geen fan van de Nazi's. Zo deelde hij op school het hem 'aangeboden' Duitse- en NSB propagandamateriaal niet uit, en werd als gevolg daarvan beschuldigd van anti-Duits, pro-Engels gedrag. Voorzichtigheid bleef geboden, ook toen hij bezoek kreeg van de hem en mijn moeder al lang als zeer betrouwbaar bekend staande politieagent Bongers. Deze politieagent haalde mijn ouders over om verzetsmensen vanuit ons huis met een geheime zender berichten te laten versturen.

Dat was niet zonder gevaar, want er werd rondgereden met peilapparatuur waarmee door de Sicherheits Dienst (SD) zenders konden worden gepeild om de zendgroep vervolgens op te kunnen rollen. Politieagent Bongers pakte een stukje papier, vouwde het dubbel, knipte er stukjes uit, en deelde het in tweeën. Hij nam van beide delen één deel mee. Het andere stukje gaf hij aan mijn vader. De volgende avond zouden verzetsmensen bij ons aanbellen en zich met het door Bongers meegenomen stukje papier legitimeren. Dat stukje papier vormde immers een exacte kopie van het andere stukje papier dat Bongers aan mijn vader had overhandigd! Aldus geschiedde. Dat stukje papier is nog steeds in mijn bezit.

Mijn ouders accepteerden de risico's en bleken vervolgens in hun huis aan de zender 'St. Denijs' van de Packardgroep van James ter Kuile gastvrijheid te bieden.

Trekt u uit het bovenstaande niet de conclusie dat mijn ouders de enige Bolhaarslaanbewoners waren die daden van verzet pleegden of die daden mogelijk maakten!

Anderen die dat óók deden waren onze buurman 'oom Jan van Veen', en de heren Van der Schaaf en Ledeboer. En in dit kader mag de naam van belastinginspecteur Bosch, die drie deuren verder woonde, niet onvermeld blijven. Door het verraad van de beruchte Vertrauensmann (V- mann) Huschka is belastinginspecteur Bosch vlak voor de bevrijding van Enschede door de SD thuis opgepakt, en daarna door de SD op eerste paasdag 1 april 1945 in de tuin van de Enschedese synagoge naast de 2^e Prinseschool vermoord.

Verraad

Huschka is ook verantwoordelijk voor het liquideren van de top van de landelijke organisatie voor hulp aan onderduikers (LO) Enschede tijdens een op 30 maart 1945 in het huis van Gerrit ter Borg aan de Sumatrastraat 3 door Huschka georganiseerde bijeenkomst, waar Huschka volgens zijn zeggen belangrijke zaken te vertellen had. Onze buurman 'oom Jan van Veen', aan wiens zwager via bemiddeling door Huschka een onderduikadres was verstrekt en waarmee Huschka had getracht het nodige vertrouwen te wekken, zou aan de bijeenkomst óók deelnemen. Maar zijn vrouw had argwaan, en verbood haar man te gaan. Zo ontsnapte onze buurman aan een wisse dood!

V-Mann Huschka heeft op verzoek van de SD ettelijke malen getracht binnen de Packardgroep te infiltreren. Maar net als onze buurvrouw 'tante Frieda van Veen', vertrouwde óók James ter Kuile deze man niet.

Het station 'St. Denijs' beschikte over 2 zenders en zond uit op meerdere adressen in Enschede en Hengelo. Na het oprollen in Hengelo van de eerste zender (waarover hierna meer), is de tweede zender nog een tijd verstopt geweest in de opslag van bouwmaterialen van aannemer en verzetsheld Wieger Mink, die op 31 maart 1945 is geliquideerd door de SD met zijn mede-verzetsstrijders in het huis van Gerit ter Borg aan de Sumatrastraat 3.

Schuilnamen

Het koppel dat in ons huis het zendwerk deed was bij mijn ouders slechts bekend als Juultje van Galen en Ton Zijlstra. In werkelijkheid ging het om Julisca Snijder-Bratu, weduwe van de Nederlandse reserveluitenant ter zee 2^e klasse W.J. Snijder, die sedert 18 juni 1940 met de hele bemanning van de onderzeeboot O 13 tijdens een patrouille vanuit Dundee op de Noordzee wordt vermist. 'Ton Zijlstra' was in werkelijkheid Anton Hendrik Kattouw, stuurman-marconist bij de Stoomvaart Maatschappij Nederland en reserveluitenant ter zee 3e klasse bij de onderzeebootdienst van de Koninklijke Marine te Den Helder. Ze kenden elkaar waarschijnlijk goed vanuit de onderzeebootdienst in Den Helder.



Tante Juultje: "Wat zou de wereld zijn zonder vrienden"

Anton Hendrik Kattouw* woonde in Amsterdam en kwam na de capitulatie in de illegaliteit terecht. Hij werd lid van een inlichtingendienst en districtsleider van de LO afdeling Enkhuizen. Toen hem de grond in Enkhuizen te heet onder de voeten werd vertrok hij naar Amsterdam waar hij de zender 'St. Denijs' van de Packardgroep ging bedienen. Omdat vanuit Londen de wens werd geuit dat met de zender achter terugtrekkende Duitse troepen zou worden uitgezonden, verhuisde de groep met de zender en de zendstaf in september 1944 van Amsterdam naar Hengelo (O). Julisca Snijder-Bratu was de dochter van een Roemeense vader en een Duitse moeder. Ze was een intelligente free-lance journaliste die voor diverse kranten werkte, en ze sprak voortreffelijk Duits en Engels. Anton Hendrik Kattouw bediende de seinsleutel. Julisca Snijder-Bratu was met de codering en decodering belast.

Codeberichten

De zend- en ontvangstapparatuur werd vaak vervoerd in een mand met vuil wasgoed. Er waren bij ons immers enkele wasserijen in de buurt! Op onze zolder werden door 'St. Denijs' berichten in code verzonden. De antenne werd dan vastgemaakt aan een dennenboom die stond op het achter ons huis gelegen erf van boer Jan Witbreuk, die bij ons in de buurt beter bekend stond als 'Toet'n Jaan', of als 'de Toet'.

Ik herinner me nog het verhaal van mijn vader na de oorlog, waarin hij vertelde dat Ton Kattouw met zijn seinsleutel met de aanmelding in code van 'St. Denijs', ettelijke malen langdurig en dus met grote risico's tevergeefs trachtte met Londen contact op te nemen, om na een tijdje het antwoord in code te ontvangen: 'Sorry, just finished our tea'. En bij het vertellen van dit voorval kon mijn vader nóg kwaad worden!

De gecodeerde berichten hadden betrekking op plaatsen vanwaar de 'Vergeltungswaffen' V1 en V2 werden gelanceerd, op troepenconcentraties, munitieopslagplaatsen, over hoeveel vliegtuigen er op 'Fliegerhorst Twenthe' stonden, waar precies een generaal sliep, waar containers met materiaal voor het verzet kon worden gedropt, etc.

Op de avond van de dag waarop 's middags in Enschede een razzia voor de Arbeitseinsatz was gehouden, wist Radio Oranje dat al te melden. "Dat is snel, hoe kunnen ze dat nou weten", vroeg een collega van mijn vader zich af. Natuurlijk veinsde mijn vader dit niet te weten.



Bolhaarslaan 69

'Vuurwerk'

Op een middag in de herfst van 1944 stopte er een grote munitietrein in Hengelo. Dat werd onmiddellijk aan Londen bericht, en dezelfde avond konden mijn vader en mijn moeder vanuit ons huis van een 'vuurwerk' genieten.



Piet Benink voor de klas

Inmiddels ben ik er achter dat deze passage in het schriftje van mijn vader betrekking heeft op het bombardement op het station en het spoorwegemplacement van Hengelo op 7 oktober 1944, omdat het bombardement op de voorafgaande dag geen succes was gebleken. Het gevolg van beide bombardementen was dat een groot gedeelte van de binnenstad van Hengelo met een groot verlies aan mensenlevens werd verwoest. In één van de huizen die in Hengelo door het bombardement werd getroffen, werd een ander lid van de zendgroep 'St. Denijs' onder een omvallende muur bedolven! Het ging hierbij om Pieter Smit, schuilnaam 'Piet Moll'. Bij mijn ouders was hij onder de schuilnaam 'Ben Muller' bekend.

Niet zo lang geleden zijn in het kader van de herontwikkeling van de stationsomgeving van Hengelo nog blindgangers van dit bombardement geruimd door het Explosieven Opruimings Commando Koninklijke Landmacht (EOCKL). Deze verwoesting en het verlies van talloze mensenlevens

heeft tot aan het eind van hun leven aan het geweten van mijn ouders geknaagd.

Een droevig einde

Het einde van de zendgroep 'St. Denijs' kwam zeer onverwacht. Op 26-11-1944 werd het huis in Hengelo waaruit op die dag gezonden werd (dus niet het huis van mijn ouders), omringd door

SS en SD. Op afgesproken waarschuwingssignalen (het afzetten van de pet), van iemand die buiten stond en daarmee aangaf dat gevaar dreigde, werd binnen helaas geen acht geslagen. Twee mensen konden ontsnappen, drie niet. Ton Kattouw, Pieter Smit en Julisca Snijder-Bratu werden door de SD gearresteerd. Mijn vader moest onderduiken, want je wist maar nooit wat er onder marteling zou worden losgelaten. Er werden inderdaad 'contacten' opgepakt, maar mijn ouders konden de macabere dans ontspringen. De gearresteerde leden van de zendgroep werden in het huis van bewaring te Zwolle verhoord door SD'er Schreieder, de man die na de oorlog zo bekend zou worden van zijn rol in het beruchte 'Englandspiel'.

Het verzet luistert mee:

Op zondag 14 januari 1945 steeg van de 'Fliegerhorst Twenthe' een aantal FW 190 D 'Langnases' van del./JG 1 van de Luftwaffe op. Enkele *Staffeln* wisten omstreeks 09.00 uur zonder problemen het luchtruim te kiezen. Een dichte mist die daarna opkwam maakte starten voor de overige piloten onmogelijk. Toen de mist optrok werd verder gestart. Tot grote verrassing van de Duitsers werden elf vliegtuigen kort na het opstijgen door de RAF neergeschoten. Men vermoedde verraad en overwoog zelfs de commandant voor een krijgsraad te slepen.

Twee piloten van deze toestellen waren de broers Günther en Werner Sill. Ze waren twee deuren verder bij de heer Yntema op het adres Bolhaarslaan 73 ingekwartierd. Door inname van alcohol wat loslippig geworden gaven ze op 13 januari 1945 luid te kennen dat ze de volgende dag zouden opstijgen om tegen de Iwan aan het Oostfront te gaan vechten. Die informatie kon door de zendgroep 'St. Denijs' niet meer vanuit ons huis aan Londen worden bericht. De zender was immers opgerold. Maar de Packardgroep (een van de drie verzets-/spionagegroepen die vanaf 1942 actief waren) beschikte over een 2^e zender die tijdelijk in de opslag van bouwmaterialen van Wieger Mink was verborgen en nog wel operationeel was. En politieagent Bongers woonde vlakbij en heeft naar vermoeden deze informatie naar de bemanning van de 2^e zender van 'St. Denijs' over kunnen dragen.

Als kinderen is ons na de oorlog altijd verteld dat de informatie naar Londen is doorgeseind. In de RAF gevechtsrapporten is daarover evenwel niets te vinden. Maar dat is niet ongebruikelijk.

Stank voor dank

Günther Sill is door een boven de 'Fliegerhorst Twenthe' rondcirkelende piloot van het Canadese 401 squadron van de RAF afgeschoten. Hij kwam op de tegenover ons huis gelegen es van boer Jan Witbreuk 'Toet'n Jaan' terecht, nadat hij met zijn vliegtuig dwars door het huis aan de Horstlindelaan van een andere familie Witbreuk was gevlogen. Mijn vader zag het gebeuren toen hij zich thuis aan het scheren was. Hij rende met het scheerschuim nog op zijn gezicht door de kniediepe sneeuw op de es van Toet'n Jaan naar het vliegtuigwrak, en probeerde de zwaargewonde Luftwaffepiloot te helpen. Maar Günther Sill stierf in zijn armen. Hij bracht het lichaam van de Luftwaffepiloot naar de ziekenbarak op de 'Fliegerhorst Twenthe', maar kreeg daar alleen maar hevig gevloek als dank. Als mijn vader na de oorlog dat verhaal vertelde, werd hij emotioneel. Mede door zijn toedoen was immers in Londen bekend geworden dat de vliegtuigen van de Luftwaffe op 14 januari 1945 van 'Fliegerhorst Twenthe' op zouden stijgen! En zoals hij dat ook al beseftte bij het bombardement van Hengelo, drong ook bij deze gelegenheid het besef tot hem door dat door zijn toedoen opnieuw een mensenleven verloren ging.

Todeskandidat

Ton Kattouw is met vele anderen, waaronder ook Pieter Smit, na de aanslag op SD-chef Rauter, op 8 maart 1945 als represaille op de Woeste Hoeve bij Apeldoorn gefusilleerd.

Na de oorlog werd me door mijn ouders verteld dat, toen Ton Kattouw vernam dat hij 'Todeskandidat' was en zou worden gefusilleerd, hij op een stukje wc-papier met behulp van een speld een afscheidsbriefje

heeft geprikt en dat vervolgens uit het raam van zijn cel heeft gegooid. Het briefje werd gevonden, maar is helaas niet bewaard

gebleven.

Julisca Snijder-Bratu, voor ons 'tante Juultje', is aan het eind van de oorlog door de geallieerden in kamp Westerbork bevrijd. Zij is voor haar verzetsdaden gedecoreerd. Een ver familielid, met wie ik tijdens mijn onderzoek op miraculeuze wijze in contact ben gekomen, kon me de aard van de decoratie niet vertellen. Wel werd me verteld dat als gevolg van martelingen tijdens de verhoren door SD'er Schreieder in het huis van bewaring te Zwolle, 'tante Juultje' een gedeelte van haar gehoor had verloren. Als compensatie voor dit letsel, dat zij als gevolg van haar verzetsdaden had opgelopen, ontving zij na de oorlog van de Staat der Nederlanden jaarlijks een uitkering. Na de oorlog is ze naar Australië geëmigreerd. Ze heeft ook nog een tijdje in Indonesië gewoond waar haar broer in WO II in een Jappenkamp om het leven is gekomen. Uiteindelijk is ze naar Nederland teruggekeerd, waar ze is gestorven.

Alle foto's komen van Jan Benink

*** Anton Hendrik Kattouw**

Anton was werkzaam als stuurman-marconist bij de Stoomvaart Maatschappij Nederland. Toen de oorlog uitbrak, was hij als reserveluitenant-ter-zee 3e klasse ingedeeld bij de onderzeedienst van de Koninklijke Marine in Den Helder.

Na de capitulatie kreeg hij contacten binnen de illegaliteit en werd hij lid van een inlichtingen-dienst en districtsleider van de LO afdeling Enkhuizen.

Toen hem daar de grond te heet onder de voeten werd, vertrok hij naar Amsterdam, waar hij een zender ging bedienen van Packardgroep St. Denijs.

Op 7 september 1944 vertrok Anton uit Amsterdam om in Hengelo als marconist te gaan werken voor Piet Smit, alias Piet Moll.



Tante Juultje wordt bevrijd in Westerbork. Op de foto in gesprek met prins Bernhard.



A.H. Kattouw
Geb.: 17-2-1915 te Haren
Gehuwd, 2 kinderen
Woonde: Sophiaplein 34 III,
Amsterdam



15-05-1948 JACHTHONDEN VAN DE ARCHIPEL –

Anthony van Kampen op patrouille (Rp 133)

19-06-1948 Provinciale Drentsche en Asser courant

Het werk begint

De eerste tongkang komt langsij

De dag, volgend op het vertrek uit Oeban, koerst Hr. Ms. RP 133 naar de baai van de Siak-rivier, alwaar tevens rendez-vous plaats vindt met het moederschip der in dit gedeelte van de archipel werkende RP-boten, Hr. Ms. korvet „Ambon”. Uur na uur ronkt de 133 voort, constant met 7-mijls vaart, voorbij ontelbare eilanden, lange baaien en kreken, voorbij stranden, waarop slanke klapper- en andere palmen staan te wuiven en te buigen, langs riviermondingen en riffen. Een lange dag en een hete dag. Zo heet, dat ik het voorbeeld volg van de jongens aan boord en de laatste bedekselen, op kort khaki-broekje en slippers na, uitgooi. We varen hier vlak op de evenaar en ik ondervind dat aan den lijve. Na enkele uren voel ik me gebraden en gekookt en alle zonnebrandolie, alle crème en poeder van de wereld staan machteloos om deze letterlijke „vuurproef” te doen ontlopen. Ik ben de enige aan boord die dit heeft te ondergaan: de anderen hebben al maanden en maanden gelooide huiden gekregen, zo hard en zó ingebrand als slangenleer en krokodillenhuid. Hun kleur varieert van chocolade-bruin tot die van een cocosnoot en ze zijn volmaakt ongevoelig voor de felle inwerking der equatoria zon.

Langs oerwouden naar de Siak-monding

We varen, met boven ons, slap hangend, de gespleten oorlogswimpel van de 133 en de natie vlag: rood, wit, blauw. Over de wapens hangen nog de hoezen. Ze zijn nog niet nodig. De RP 133 heeft de route om de Noord aangewezen gekregen. Hier ligt het terrein, waar gecontroleerd zal worden. Gezocht naar smokkelaars. Naar tongkangs, die frauduleus rubber, copra of kinine halen van Sumatra's Oostkust, tegen inruiling van machinegeweren, mortiertjes, pistolen en revolvers, radiotoestellen (zend- en ontvanginstallaties), munitie, enz. Er bestaat een Bestand tussen de Nederlands-Indische regering en de Republiek, waarbij is overeengekomen, dat de smokkelhandel verboden is. Dat is officieel vastgesteld. Maar zo lang er nog 600 dollar(!) voor een zakje copra, gevraagd wordt, zo lang zullen ze proberen, kost wat kost, de handel voort te zetten. Handel met producten, die eigendom zijn van Nederlandse ondernemingen op Sumatra. Deze smokkelhandel is georganiseerd: met informatiediensten, spionnen, radioberichtgeving en andere moderne methoden. Een complete vloot van zeil- en motortongkangs opereert dag en nacht in de wateren tussen Malakka en Sumatra's Oostkust. Engels geld te verdienen. Machtig veel geld. Millioenen dollars, onmetelijke kapitalen. Iedere inzet, alle kosten zijn verantwoord: als men de rubber maar kan inpikken. Er is een Bestand ... zeker ! En officieel verbiedt de Republiek deze smokkelarij. Indië is geen Nederland, het is groter dan Europa en het biedt door zijn ligging ideale kansen voor sluikhandel. Er is een Bestand, zeker, maar er zijn ook posten waar zich afdelingen van het Republikeinse leger en vloot bevinden, die blijkbaar nog niets hoorden van dat Bestand. Hoe anders is het te verklaren, dat de RP 133, aan boord waarvan ik mij thans bevind, in de laatste maanden 24 maal (vier en twintig maal) werd beschoten, waarbij verscheidene malen zeer hevig, met kanonnen en mitrailleurs ? Bij het tekenen van het Bestand werd overeengekomen dat de rivieren als republikeins grondgebied beschouwd zullen worden,

de zee en de baaien staan onder Nederlandse souvereiniteit. Iedere actie der achter de smokkelaars aanzittende Marine-vaartuigen geschiedt of in volle zee, voor de kust, of in de baaien.

Hoe lang nog ?

Ondanks deze regel gaan de beschietingen rustig door, hoort menige RP-bemanning de kogels fluiten en vraagt iedere RP-bemanning zich iedere dag opnieuw af, hoe lang het nog moet duren eer in de praktijk ook dit vuren gestaakt zal worden. De RP 133 ziet er schunnig uit, en dat is geen wonder, omdat er in verscheidene maanden geen druppel verf beschikbaar was. Maar ditmaal is er wèl verf en de gehele bemanning van 9 man tjet (schildert) alsof er geen zon te bekennen is. Iedereen tjet: de korporaal-machinist, de dienstdoende kok, de telegrafist en de commandant. Een kwestie van noodzaak op een oorlogsschip, dat onder zulke speciale omstandigheden vaart, dat zo klein is en zo'n kleine bemanning telt. Als het avond wordt, als eindelijk de zon wegzakt, achter de eilanden, varen we tussen Padang en Bengkalis door. Aan beide zijden strekt zich het oerwoud uit. Ondoordringbaar, donker, geheimzinnig. Tegen 8 uur, als we halverwege de zeestraat zijn, flikkeren er lichtseinen tussen de bomen en van tijd tot tijd klinkt het doffe geklop van tong tong. De RP 133 is waarschijnlijk gesignaleerd en wordt blijkbaar „geschaduwd“. Geen levende ziel vertoont zich, er is geen bootje in het water, en het enige wat hoorbaar is, is 't geluid van de tong tong, het verre ruisen van 't oerwoud, de schelle schreeuw van een aap en het regelmatig ronken van de motor RP 133. De hoezen zijn thans van het kanon en de Lewis-mitrailleur weggenomen. Het zal wel overbodig zijn, maar je kunt niet weten.

Bier!

Later bereiken we de monding van de baai en daar ligt, zich spiegelend in het maanlicht, Hr. Ms. korvet „Ambon“. Het is niet alleen, maar heeft gezelschap van een paar tongkangs bemand met Chinezen. Aangehouden zonder de voorgeschreven vaarvergunning. Morgen zullen ze weggesleept worden naar Pinang. De radar van de Ambon is bezig een derde te volgen. Over een uur hoopt men hem te bereiken voor onderzoek. We komen langs zij van het moederschip. Een hartelijk ontvangst en we krijgen het beste wat er op de wereld denkbaar is: een kouwe pijp bier ! Alle zaligheid ter wereld ligt in dat woord besloten !

Want op de RP 133 zijn geen ijskasten, geen koelkamers, daar is geen bier en daar is nooit koel water. Ja... water is er wel, maar op ieder ogenblik van de dag of nacht heeft het de temperatuur van scheerwater. We roken en drinken en praten en dan zwaaien we van elkaar af. Het moederschip blijft voor anker, wij gaan opnieuw de nacht in.

Ik zoek m'n kooi op, en val in slaap, ondanks de kakkerlakken die me opnieuw belegeren. De motor ronkt naast me, doch ik hoorde die al zo lang, dat ik er geen notitie meer van neem. Dan, ineens, schudt iemand me nogal hardhandig door elkaar.

„Zeg gauw... geef m'n revolver even, hij ligt daar, naast je hoofd“. Ik wankel slaapdronken overeind, schiet in de slippers en kijk door de patrijspoort boven m'n kooi. Ik sta sprakeloos, want ik zie een rode wimpel, beschenen door de schijnwerper van de 133 en 2 enorme masten met de zeilen er om gewikkeld. Als torens van een kathedraal. En als ik recht voor me zie, staar ik pal in de gezichten van 3 Chinezen, die gebogen over de reling van hun schip hangen. Het is de eerste tongkang, die we aanhouden.

~~~~~



## DE NEGEN MANNEN DER RP 133 - Zorg en ontbering onder de tropenzon

### Onbekende scheepjes en onbekende jongens.

Het is een grote tongkang ('t Chinese woord voor prauw) die langs zij van Hr. Ms. RP 133 ligt en de vier Chinezen, die ik bekijk vanuit de patrijspoort, zitten gehurkt als vier geelbruine beelden. Ze zitten nu precies in de melkwitte bundel licht van de schijnwerper der 133 en ik ben zó dichtbij, dat ik de gouden tanden van twee der brave broeders zie schitteren.

Alles wat nu gebeurt, geschiedt zonder drukte, zonder ophef, zonder ook maar een spoor van nervositeit. Dit werk is lopendebandwerk voor de patrouillevaartuigen der Marine, zo worden er dagelijks tientallen tongkangs aangehouden, ter controle van de papieren.

Ik ga aan dek en zie daar een der jongens gebogen over de railing hangen, hij leunt achter een Lewismitrailleur die vrij nuchter en nogal zakelijk aandoet bij deze sfeer..... De commandant zit al aan boord van de Chinees, bladert in een smerig en beduimeld boekje en vraagt of ik er voor voel erbij te komen. Dan sta ik, na een helse klauterpartij van RP naar tongkang, op het dek en lees in de papieren dat dit de Chye Ann Hin is, varende onder een zekere (onleesbaar) en dat er vergunning is. Allright, even nog een vluchtig onderzoek boven en beneden. Ik daal af in een spelonk, ruik zoete en weeë luchtjes, ontdek nog een lange magere China-man ergens in een hoek, die me met starende nietszeggende ogen aankijkt, glij uit over een plank met rottende vis, en dan zie ik dat ik boven kom en frisse lucht krijg. Vijf minuten later zwaaien we af. De Lewis wordt opgeborgen en de commandant roept: „Jongens...”, we gaan plat, het kan wel toe voor vandaag!“ „Safe, commandant!“... wordt er geroepen, “we gaan plat ... pé, el, a, té!!”

Alleen de wacht blijft aan dek, en hij zal nu urenleng het rode lichtje zien op de hoog-opgehouden campagne van de Chye Ann Hin, die het geluk had papieren te bezitten.

De andere dag houden we verscheidene grote motor- en zeilprauwen aan. Eén ervan kan zich niet legitimeren en er gaat een radiobericht naar de Ambon.

Over 4 uur zal hij de overtreder ophalen, en tegelijk een minutieus onderzoek instellen naar de lading. De RP 133 blijft die tijd in de buurt om daarna op te stomen naar de baai, die op de kruising ligt van Straat Pandjang en Straat Asem. Die avond staan we, als de zon achter de palmen op de kust is weggezakt, uit te blazen op het achterschip van de 133. Daar staan ze, bruin en jong en in het bezit van een ongelooflijke hoeveelheid praktische levenservaring: Guus Weimar, bijgenaamd de Bolle, 19 jaar en matroos 3e klas. En „Stinkie“ officieel bekend als Maarten van Rijn, Henk Kragten, matroos 1e klas, de korporaal machinist Joop Willemsen, de telegrafist 1e klas Iem Ruige, bijgenaamd de Tik, de matroos der 2e klasse Wim Vink, bijgenaamd de krijtstreep (vanwege z'n opvallende slankheid ...!) De matroos der 3e klasse Kees Eisma, en de adelborst der 3e klas Charles Huysman. Later strompelt commandant H. Dankelman naar boven, en in dit uur kun je een prachtige studie maken van het karakter van de Nederlandse marineman, werkend op 'n buitenpost. Ze steken hun oordeel niet onder stoelen of banken, ze nemen geen blad voor hun mond waar het de voeding betreft, ze zijn fel kritisch, bij

het lastige af, ze kankeren en foeteren op allerlei administratieve maatregelen, waarvan ze de zin niet begrijpen.

Deze jonge kerels hebben het niet gemakkelijk, ze leven en werken in een bloedheet klimaat, ze missen iedere vorm van huiselijkheid en gezelligheid, ze zwalken 23 dagen van de maand van baai tot baai, van eiland tot eiland, drinken 23 dagen water waarvan in Holland de damp zou afslaan, ze hebben 3 dagen brood, verse aardappelen en voor de rest rijst en pannenkoeken, zo lang en zó voortdurend, dat je er wee en beroerd van wordt.

Zo leven deze 9 mannen op de RP 133 en zo leven er vele malen 9 mannen op de Kleine Vaartuigen Dienst der Marine, 'n pracht vloot, die een stoottroep vormt, die zwoegt en sjouwt en ploetert tegen linke Chinese en andere smokkelaars, die vaak beschoten wordt vanaf de wal, die iedere keer opnieuw onder kritieke omstandigheden de Nederlandse vlag moet handhaven. Ik zal nog gelegenheid hebben u daarover te vertellen.

Dit zijn jonge knapen, beroeps en oorlogsvrijwilligers. Samen vormen ze een ploeg, onder leiding van de commandant, die precies weet wat hij van hen verlangen kan. Het is niet alles zo heel leuk op RP.-boten. Er zijn jongens, die ergens een meisje hebben zitten, in Soerabaja, in Batavia of waar dan ook in deze onmetelijke grote archipel. Andere corresponderen met een vriendinnetje ergens in Holland.

*Foto: En dit zijn de 9 mannen van de RP 133, de commandant, de adelborst 1e klasse en de kwartiermeester inclus. In hun dagelijks tenue, zittend en hangend op het kanon poseren zij voor deze foto. Luitenant ter zee Dankelman, Stinkie, de Bolle, de Jonker, Tik, de Krijtstreep en hoe zij ook mogen heten. Negen dappere mannen, die ver van huis, ver van hun vrouw of meisje hun plicht doen aan Sumatra's Oostkust. Moge Nederland kerels van dit formaat in ere houden. Bron foto: NIMH*



Maar de jongens zijn te ver weg en ze komen te weinig aan de wal. Dat vindt het meisje niet plezierig. En op een kwaje dag krijgt matroos der derde klasse die-en die op RP Nummer zoveel een briefje, waarin het meisje schrijft dat ze zich maar met een ander verloofd heeft. En dan heeft matroos die-en-die zwaar de pest in en hij spuugt z'n gal en venijn uit over alles en iedereen die niet vaart, maar lekker aan de wal zit en de beste kansen pikt. Matroos die-en-die heeft een beroerde avond, verliest het vertrouwen in meisjes aan de wal en kettert tegen RP.-boten die 'm dat aandoen. En tenslotte smijt hij het bosje brieven en de foto ergens in de baai, om daarna te gaan pitten, na een moorddadige opruiming onder de kakkerlakken gehouden te hebben, die het moeten bezuren.

Zoiets overkomt de matroos, zoiets overkomt de stoker en zoiets overkomt de commandant. En dat alles komt ook op de schaderekening van de RP.-boten !

Ik heb deze ploeg van 9 mannen meegemaakt. Ik maakte ze mee onder allerlei omstandigheden, prettige en ... heel veel beroerde omstandigheden. Gedurende deze laatste heb ik opnieuw geleerd dat het een raar volk is, dat Nederlandse volk. Maar dit volk bezit karaktertrekken die eerst goed aan de dag treden in situaties, als het er opaankomt. Als van iedere man, iedere stoker, iedere matroos, maar één ding dat verwacht wordt. ... Dat hij iets zijn plicht doet. En zo mogelijk meer!

Ik geloof niet, dat er veel Nederlanders zijn die weten wat nu eigenlijk die „Kleine Vaartuigen Dienst" der Koninklijke Marine is, die weten wat een RP.-boot is en die ook maar enig idee hebben van datgene, wat er gebeurt op en met deze kleine bootjes, die vóór en bij het republikeinse gebied opereren ter bescherming van de belangen van de Nederlandse handel. Het is beschamend vast te stellen dat men zó weinig weet van zóveel harde arbeid, zóveel moeite, zóveel opoffering van jonge kerels, die de spits afbijten onder de brandende zonnehitte boven de evenaar.

*Foto: Onze speciale verslaggever, Anthony van Kampen, verlaat de R.P. 133, uitgeleide gedaan door de commandant. Onder de tropenhelm wemelt het van indrukken, de schrijfmachine houdt hij krampachtig in de hand. Straks zal hij zich achter zijn portable zetten om in zijn reportage „Jachthonden der Archipel" te vertellen van het zware leven aan boord van de Nederlandse patrouilleboten.*

Bron foto: NIMH



**WORDT VERVOLGD IN WEEK 51**

~~~~~

MEMOIRES VAN BULL,

VERVOLG

Op een van onze tochten gingen we ten anker bij het eiland Sebockoc ketjil (het eiland waar het wrak van de in de slag op de Java zee kapot geschoten Hr.Ms. Evertsen aan de grond was gezet) We wisten dat daar wilde varkens rond liepen en gezien we schoon genoeg hadden van de blikvoeding, werd besloten op jacht te gaan. Het kleine sloepje gestreken waar net vier man in konden en dan nog stil zitten anders kwam het water over de rand. Ik had dat nu wel toegestaan maar drukte de leider wel op het hart voorzichtig te zijn. En er rekening mee te houden dat het wilde zwijnen waren!!! Eerder waren we wel eens aan de wal geweest en was de vegetatie bekend. Ze zouden zich in de bomen verschuilen. Toen ze al geruime tijd aan de wal waren en wij a/b niets vernamen, werd ik toch wel wat ongerust after all, Ik was wel verantwoordelijk om deze mannen weer gezond en wel thuis af te leveren. Zag de lieden al in de bomen zitten met het geweer in de aanslag en in het heetst van het schieten geen rekening met elkaar houdend, op dat moment klonk er geweervuur een geknal van jewelste en daarna

doodse stilte... De schrik van de a/b aanwezigen sloeg ons om het hart. Een vreugde kreet op het strand en daar stonden de jagers met een aan een stok hangend zwijn.

Opluchting en geschreeuw over en weer! Nu kwam het moeilijkste, vier man met het zwijn aan de wal en de terugkeer moest nog plaats vinden. Oplossing, één man met het aangeschoten zwijn in de sloep en daarna nog een keer heen en weer. De david aan boord waar de sloep aan hing werd gereed gemaakt om het zwijn a/b te hijsen zonder dat het in zee zou verdwijnen of dat de roeier overboord zou vallen. Het was gelukt! Het zwijn hing aan de david en verspreide een walgelijke lucht daar ook de ingewanden waren kapot geschoten... maar we waren trots met onze buit!

De sloep was inmiddels teruggekeerd en een ieder was er zonder enig letsel afgekomen en stond weer a/b. Nu moest het nog uitgebeend worden en dat was een heel karwei daar niemand ooit zo iets bij de hand had gehad en de stank ondraaglijk was.

Maar niet getreurd, de TIK had van zijn verloofde in Nederland en grote fles 4711 toegezonden gekregen. Die ras opgehaald, zakdoeken tevoorschijn gehaald en een ieder die aan het uitbenen deelnam werd van een zakdoek met een scheut eau de cologne voorzien op het moment dat hij aan het uitbenen begon. Uiteraard onder aanmoedigingen en onder grote hilariteit, zo werd het "varkentje" gewassen.

Afval ging meteen overboord en de rest werd met zeewater schoon gewassen. We hebben daarna met een van de collega's die met zijn RP langzij was gekomen nog een feestelijke en heerlijke maaltijd gehad. Zo maak je nog eens wat mee...

We patrouilleerden in Straat Soenda en zo ook in de omgeving van Anjer, een nest waar veel anti Nederlanders zaten, door ons (Peloppors) genoemd. Wanneer we daar in de buurt waren was het gevechtswacht op post. De bemanning wilde graag zo een salvo op die stelling afgeven en trachtte dit te bewerken door te roepen "Commandant er wordt geschoten". Ik had zelf nog niets gehoord dus was het nog steeds 'vastvuren'. Het bleek dan ook loos alarm te zijn.

Buiten Tandjong Priok (Batavia) lag het eilandje Etam waar we een enkele keer met gasten uit Batavia waar we gezelligheid van ondervonden naar toe voeren om wat terug te doen Voorzien van een de nodige spiritualiën en een heerlijke rijsthap brachten we dan op Etam de dag door. Een gezellige en heerlijke dag was het resultaat, wat bleek uit de verzoeken van de genodigden om zo'n dag nog eens te houden.

Gedurende de tijd dat ik Cdt. was van de RP 138 maakten we ook reizen van Tandjong Priok, haven van Batavia, naar de Hr.Ms. "Renville", een K3 vrachtschip. Tijdens de oorlog in de USA gebouwd op de Kaiser werf, vandaar de letter K wat later een algemene letter voor dit soort vrachtschepen werd die ingezet werden voor het vervoer van troepen, wapens, tanks en wapencarriers, enz. De RP werd ingezet voor het personen vervoer naar de Renville die een commissie gingen vormen voor het in elkaar zetten van de soevereiniteitsoverdracht Nieuw Guinea Indonesië.

Dit schip lag buiten de 12 mijls zone om de onafhankelijkheid te benadrukken en er ongestoord kon worden vergaderd. Te land heerste nog immer een gespannen toestand en waren er nogal wat wapen incidenten. Aan boord was het daardoor wel veiliger...

In Soerabaja hadden wij Marine officieren, vanwege deze toestand, een soort van bewakingsdienst voor de gezinnen van de op zee bevindende officieren opgezet. Wat inhield dat we 's nachts, huis en gezinnen bewaakten zolang er maar een man thuis was werd er niet ingebroken of gemolesteerd. Zo kwam ik bij een van mijn jaargenoten door omstandigheden pas later op het te bewaken adres. Wilde niet aankloppen noch "spada" roepen en settelde mij

in een van de stoelen die op het platje (terras) stond. Niet bepaald geriefelijk maar afspraak is afspraak... Toen zij om 0600 de deuren naar het terras open deed en mij daar in mijn verkreukelde jas toetoe zag zitten volgde duizenden excuses, terwijl het eigenlijk mijn schuld was. Snel een kop koffie aangemaakt voordat de Marine bus mij en andere bewakende collega's kwam ophalen. Later en zeker bij de reünies van mijn jaar worden deze feiten nog aangehaald en wordt er nog hartelijk om gelachen.

Een van de andere keren dat ik wacht zou lopen hadden we afgesproken dat ik eerder zou komen om gezamenlijk wat te gaan eten. Daartoe werd een Betje, driewieler met een voor instapplaats de bestuurder met het voortbeweging mechanisme zat dus achter en was ditmaal een heel schriek manneke. Toen we instapten vloog het manneke met een boog over ons heen onder de kreet "Wahhdoeü!" en belandde naast ons... wij waren inmiddels van de zitbank afgedegen op straat. Lachen geblazen, zo ook de bestuurder. Wederom instappen doch nu heel voorzichtig... en dat gelukte. Hij bracht ons keurig waar we wezen wilden en met een flinke fooi voor de schrik vervolgden wij onze en hij zijn weg...

Vakanties werden meestal doorgebracht in een van de vakantie resorts in de bergen in de nabijheid van Soerabaja Bridgen of het nog hoger in de bergen gelegen Tosarie. We reden dan met een jeep er naar toe, deze voorzien van een stuk vertikaal op gesteld (zeg maar rail ijzer) om zodoende het onthoofden te voorkomen. Wat deden de peloppers, zij spanden een ijzerdraad op nek hoogte over de weg en wel zodat de jeep er met neergeslagen voorruit onder door kon rijden met als gevolg dat bestuurder en rijder werden onthoofd. Dit was snel bekend met als gevolg het plaatsen van deze stang...

Het was nagenoeg het einde van mijn term toen mij het bericht bereikte dat Flo alsnog van plan was om naar de Oost te komen, wat slechts een verlenging van een jaar betekende. Ik zag dat niet zo zitten o.a. door de toestand te lande en de daarop volgende problemen zoals huis zoeken en het aanpassende gezin en dat voor een klein jaar, waarbij nog de promotie ook telde. Waarbij wel in het oog moest worden gehouden dat ik een varende plaatsing had. Er werd dus vanaf gezien.

Bij het na een patrouille terugvaren naar Soerabaja (de thuishaven) in het Westgat, raakte RP 138 een onderwater voorwerp en raakte daardoor lek. Het Marine etablissement werd gehaald en daar werd de schade vastgesteld. Gezien haar algemene vaarleeftijd alsmede het afstoten van enkele schepen van de Kleine vaartuigendienst werd ook zij tot sloop aangewezen.

Ik wist mij te voorzien van het stuur en dit hangt nu na bewerking door mijn zwager, voorzien van elektrische bedrading en lamphouders boven de huiskamer tafel.

Frames voor kapjes en de stoffering daarvan werden door Beertje (vanaf 1950 mijn echtgenote) en mij van uitgerafeld touw voorzien.

Thuisvaren

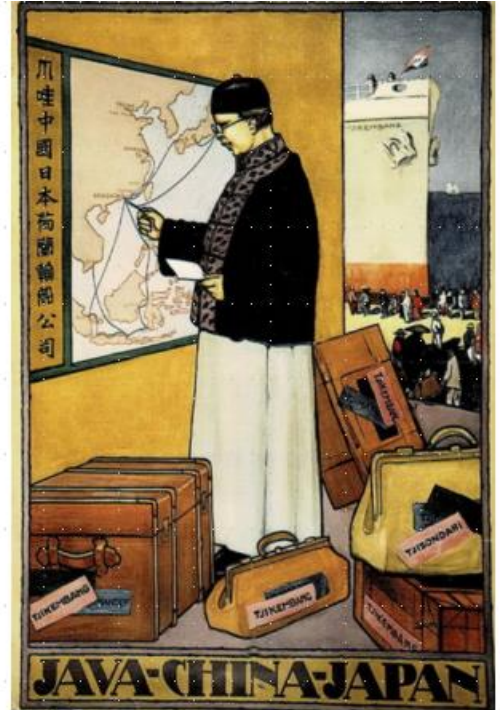
13 december 1948 was het thuisvaren geblazen en vertrok ik uitgeleide door diverse opgedane kennissen per ss Grote Beer naar Nederland. Onderweg melden we ons bij de gezagvoerder om op de brug dienst te doen wat volgaarne werd geaccepteerd. A/b van het schip bevond zich een groot contingent zieken en gewonden, alsmede herstellenden die gerepatrieerd werden. Voor mij de vijfde keer door het Suez kanaal, ook bij nacht een fascinerende belevenis. Kerst, Oud en Nieuw aan boord gevierd en januari '49 arriveerden we in Rotterdam.

Was getekend, Hermannus Sieds Vreedenberg
Bron: Memoires van Bull †

Ooggetuigenverslag van de intocht van de communisten in Shanghai in mei/juni 1949 (Deel 3)



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



Laat ik door gaan met de “bevrijding” van vandaag.

Op de Franse club was alles normaal. Om vijf uur a.m. was de stad door de Communisten veroverd en om zeven uur begonnen de gebruikelijke leden te tennissen. Het is volkomen Shanghai en uitermate correct zich niet door een eenvoudige verandering van bewindhebbers in de war te laten brengen.

De gebakken kabeljauw en de nieuwe aardappelen waren bepaald niet goed. Ik vrees dat de kok van de omstandigheden gebruik meende te moeten maken om enkele slechte voorraden, minderwaardige olie en mislukte aardappelen kwijt te raken. De markt was gesloten. Dit was natuurlijk niet waar, want elke cook van elke huishouding kwam met de boodschap van de markt dat er alles was, tegen ongeveer dezelfde prijzen als de vorige dag. Maar de Chinese Seigneur, die de keuken van de Franse club runt, ‘gets away with it’. Wat hij natuurlijk wel weet. Het was niet vol; en niet leeg. Voor een woensdag goed bezet. Voor een ‘zondag’ vrij stil.

Semmelink kwam binnenlopen. Voor de Cathay Mansions – waar hij woont – was ’s morgens een handgranaat gevonden. Men had er een tikkie bevreesd naar gekeken. Doch een van de boys kwam met een emmer water aangelopen en stopt het ding erin. “These things always leak” zei hij. “I know all about it, me have been Captain Nationalist army”. Dus dit werd ook al weer bevredigend opgelost.

Verder verliep alles rustig, de Bund is nog niet veilig.

Tegen vijven kwamen Dekker en zijn vrouw aan. Zij hadden het vechten vlak voor de deur gehad. Een soort ringseat. Volgens mevrouw Dekker was het lawaai shocking geweest. Hij liep vannacht in zijn compound de hondenwacht met een andere Europeaan, een Duitser.

Even voor middernacht, toen het schieten in de buurt – meest mitrailleurs – heviger werd, hoorden ze vlakbij een ontploffing en zagen in de richting van de Great Western Road een blauwe steekvlam. Later bleek dat een transformator van de Power Company getroffen was, mogelijk met opzet. Columbia Circle en Great Western Road zaten prompt zonder electriciteit. Tussen een en twee uur van zijn wacht werd op de hoek van Columbia Road en Great Western Road hard geschoten met zware mitrailleurs. Ze schoten van dat punt ook de Columbia Road in. De kogels vlogen langs zijn huis en één scheen tegen de muur af te ketsen. Hij zoekt nog steeds naar het gat. Overigens was er niemand op straat en het schieten scheen volkomen doelloos. Een soldaat stond voor de poort een beetje met een stengun te paffen, blijkbaar trigger-happy. Om twee uur 's morgens was het schieten, althans in zijn buurt, afgelopen. Tegen half drie hoorde hij vaag lopen op de Great Western Road, ongeveer twee honderd meter van zijn huis. Hij kon echter in het donker niets zien. Later hoorde hij van de B & S mess, die op het bewuste kruispunt wonen, dat van half drie af Communistische soldaten in twee rijen, aan weerszijden van de straat, de Great Western Road afliepen in de richting van de stad. Er waren er honderden.

Het is wel merkwaardig dat de vijand een half uur nadat de Nationalisten de straat beschoten, zonder moeilijkheden de stad konden binnenwandelen. Van house to house fighting was geen sprake.

Iets verder, op Avenue Foch, is nog wel even gevochten; speciaal vuren vanuit terugtrekkende Nationalistische pantserauto's. Hierbij schijnen ook nog doden gevallen te zijn.

Tegen negen uur kwam een jachtvliegtuig, dat boven hen had gecirkeld, naar beneden duiken en gaf een paar bursts met de mitrailleur op de grond, niet ver van Columbia Road. Binnen drie minuten was de hele Columbia Road, waar toch zeker een honderd mensen stonden, schoon. Hoe ze zo gauw weg waren is een raadsel. Dekker had nog nooit pedicab coolies zo hard zien fietsen.

Vroeg naar bed.

Donderdag 26 mei

Gewone tijd naar kantoor. Op Edward VII hangen de rode vlaggen uit. Ze zijn nogal klein omdat ze 's nachts zijn gemaakt door van de Kuomintang vlag de witte ster op het blauwe veld af te knippen, zodat er niet veel rood vlaggenhoek overbleef. Het is een praktische oplossing, daar de Kuomintang vlaggen, die eergisteren wapperden ter gelegenheid van de Victory parade, nu toch niet meer gebruikt kunnen worden.

Slaagde er niet in te weten te komen wie momenteel de hoogste autoriteit is, zodat ik vrees dat de 30ste te dichtbij is om de MOLENKERK nog binnen te laten komen.

Op het Custom House een grote vergadering. De leider van de Communistische cel is momenteel in charge, doch aangezien hij tot heden een vrij ondergeschikte positie had, durft hij niets te doen. In de oude tijd hadden wij hier één Commissioner of Customs. Later kwam er een Jap en nog later een Italiaan bij. Na de oorlog waren er één Engelse en acht Chinese Commissioners. Deze laatsten wisten nimmer precies waar het over ging. De Engelse Commissioner – Rouse – is gisteren en vandaag binnen gekomen, de acht Chinezen zijn echter zoek. Als ze niet terug

komen en Rouse Commissioner blijft, is er dus een kans dat het werk in de toekomst beter en vlugger verloopt.

Bij Soochow Creek, Peking Road, Broadway Mansions en Garden Bridge werd van morgen nog gevochten. Hongkew is nog niet bevrijd. Vechten is eigenlijk het woord niet, er werd hier en daar geschoten. In Nanking Road trouwens ook nog. De Bund is nog steeds verboden; om acht uur kwam er een kogel door de eetzaal van de Shanghai Club.

De stad heeft nog steeds een zondags aanzien. Om één uur naar huis gaande, hingen in Foochow Road allemaal Kuomintang vlaggen uit om Mao Tse-tung te verwelkomen. Deze straat heeft de betekenis van de vlag, naar het schijnt, nooit helemaal door gehad. Op Edward VII kermisdrukte. Overal grote cirkels mensen die bewonderend staren naar acrobaten, waarzeggers, goochelaars, rarekieken en poppenkasten. De artiesten duikelden dat het een lust was.

Van de communistische soldaten, die voor Chinezen vrij goed gekleed zijn en zich behoorlijk gedragen, nam het publiek weinig notitie. Er zijn optochten met rode vlaggen en jongens en meisjes dragen rode sterren, die ze aan het publiek voor een zilveren dollar trachten te verkopen. Daar zit wel enige verdienste in. Had helaas geen zilveren dollar bij me.

De kranten verschijnen nog gewoon, doch in een kleiner formaat van vier pagina's. De China Press – H.H. Kung's mouthpiece – van vanmorgen heeft een dot van een hoofdartikel dat eindigt met:

“Let the March forward, under the liberation, be towards a new era of hope and promise!”

Kung marcheert niet mee. Hij wandelt momenteel op Fifth Avenue in New York.

De openbare diensten functioneren alle normaal, behalve de trams, die stop liggen en maar een enkele bus of trolleycar.

Op kantoor was iedereen binnen. Alleen Pino, de expediteur, kwam een uur of twee te laat. Hij woont in Hongkew en moet een Soochow-creek brug over, waar nog steeds gevochten wordt en het gevaarlijk is. Waarom hij überhaupt kwam is niet duidelijk want er valt voorlopig niets te expediëren. Hij is er natuurlijk net zo heilig van overtuigd, net als de rest van de Hollandse en Chinese staf inclusief mezelf, dat wanneer je er zelf niet bij bent de zaak eenvoudig niet meer loopt. Mag dat wel.

Verschillende optochten van schooljongens en meisjes met rode vlaggen en spreekkoren. Ze zijn even enthousiast als eergisteren.

Op de club was het stil. De meeste kantoren hebben van deze donderdag ook maar een zondag gemaakt. Anderen gaan voor de lunch rechtstreeks naar huis en komen dan 's middags niet meer terug.

Telegrammen van gisteren en vandaag vanmorgen normaal ontvangen. Uitgaande telegrammen geen moeilijkheden. Postkantoor accepteert nog uitgaande luchtpost. De rest van de wereld is dus nog niet van Shanghai afgesloten. De Gold-yuan wordt nog gebruikt ofschoon de zwarte markt vrijwel stilstaat. Op straat doet de zilveren dollar veertig tot vijftig miljoen Gold-yuan. De laatste notering van de Amerikaanse dollar was ongeveer zeven tot acht zilveren voor tien Amerikaanse. In Kanton schijnt de Gold-yuan vandaag 245 miljoen te doen voor een U.S. dollar. Rare boel; men schijnt dus hier nog meer vertrouwen te hebben in de Gold-yuan dan in Kanton. Wanneer er tenminste nog van vertrouwen gesproken mag worden. Vandaag of morgen zal de People's money wel verschijnen. Ze noemen het Jenminpiao.

Op het ogenblik lijkt het mij dat Woosung het hoogstens nog twee of drie dagen kan uithouden. Als de Nationalisten dan van de mond van de Yangtsze verdwenen zijn is er eigenlijk geen enkel bezwaar om buitenlandse schepen te laten binnenkomen. We moeten alleen nog uitvinden of de H.H. bijzondere documenten e.d. wensen en hoe het staat met het vaarwater bij Woosung. De loodsen zijn klaar om weer naar buiten te gaan. Over twee of drie weken moet de zaak toch weer kunnen draaien. Hoop dat de wens niet de vader van de gedachte is.

Dr. W.W. Yen – de leider van de laatste delegatie die vredes-onderhandelingen voerde met de Communisten – opgebeld. Zijn secretaris gesproken, dr. Yen was ziek. Ofschoon hij al geruime tijd lijdende is, zal hij zijn ongesteldheid wel uitbreiden tot een politieke ziekte. Sprak af hem morgen een briefje te schrijven, waarbij ik zijn bemiddeling inroep om in contact te komen met een of meer verantwoordelijke mensen, teneinde tot een spoedige hervatng van de scheepvaart te komen.

De Argentijnse ambassadeur gaf gisteravond een cocktailparty voor 120 invité's ter gelegenheid van Argentinië's onafhankelijkheid. Er kwamen negen gasten opdruiven. Hoogst merkwaardig voor Shanghai waar een iegelijk gaarne gratis eet en drinkt.

Vrijdag 27 mei

Hadden gedurende de bevrijdingsdagen prachtig weer, wat de algemene feestvreugde bevorderde. Chinezen houden nu eenmaal niet van regen, 't is niet gezond. Vandaag een druilerige dag met van tijd tot tijd stortregens. Het bekoelt het enthousiasme. Jammer. Ik houd van enthousiaste mensen ook al weten ze niet waarom ze enthousiast zijn. Er zit zo iets begeesterends in – zoals in die laatste borrel die je beter niet had kunnen nemen.

De stad draait weer normaal. Vannacht hebben de Nationalisten het ook in Hongkew opgegeven. Toen de Communisten gisteravond het Noorderstation bezet hadden, was het noodzake-lijkerwijze bij de Garden Bridge afgelopen. De hele dag gaat het gerucht al dat het tot en met Woosung bekeken is. Kan echter geen bevestiging krijgen.

Onze motorboot, de TJKINI, is er goed doorheen gekomen (zie 20 mei). Zij staat nog veilig in het dok en vandaag of morgen halen we hem eruit. Die grap heeft dus vermoedelijk gewerkt.

Bij de hoek van Szechuen en Foochow Road, vijftig meter van kantoor, is een luidspreker opgesteld. De Chinese Internationale en dergelijke liederen klinken een tikje vreemd, maar om het goed te maken gaven ze vlak daarop het jongenskoor van Carmen, waarna een toespraak van een dame die, naar mij leek, een soort valse fluit in haar keel had. Overigens hinderde dit niet; niemand luisterde. Chinezen zijn zo gewend aan en vertrouwd met gewoon en ongewoon lawaai dat het niet de minste aandacht trekt.

De brief aan dr. W.W. Yen geschreven. Nog steeds weet niemand met wie van de nieuwe H.H. je moet praten. Het kan nog wel een week duren voor een verantwoordelijke autoriteit hier is. Het is misschien logisch maar je zou zo graag haast achter de zaak zetten.

De Chinese chauffeur van van Swinderen, een meneer die bij voorkeur Frans spreekt, gaf zijn opinie vanmorgen als volgt: "La même chose comme le Kuomintang, au commencement très gentil – apres très mal".¹⁾ Er is geen twijfel aan dat de meerderheid van de Chinezen er zo overdenkt.

¹⁾ "Hetzelfde als de Kwomintang, in het begin heel mooi – daarna heel slecht."

Geen enkele ziet de Nationalisten met droefenis gaan, geen enkele ziet de Communisten met vreugde komen. Ze zijn allemaal wary (voorzichtig), ze hadden geen vertrouwen en ze hebben geen vertrouwen. Hoe triest en arm moet het leven niet zijn voor die miljoenen, met geen geluk in het verleden en geen hoop voor de toekomst. Voor hen is de dag van gisteren gelijk aan de dag van morgen; vechten voor het dagelijks brood.

De Bund is weer open, doch de rivier is nog akelig stil. Komt wel voor elkaar.

De People's Money is verschenen. Koersen zijn nog niet bekend. Zelfs Chinezen aarzelen. Wat algemeen verwacht werd is echter al een feit. De zilveren dollar is gevallen als een baksteen en vanmiddag werd al beweerd twintig zilveren dollars voor tien Amerikaanse! Dat is stellig overdreven, kon deze koers zelf tenminste niet krijgen.

Lang gesprek met Peyton Griffin, editor van de North China. Die zit nog steeds met een gebroken enkel thuis. In de club van de trap gevallen, doch de grappen terzake hebben geen grond van waarheid.

Vandaag lijkt ons de situatie als volgt:

De overname of bevrijding is perfect geweest. Beter dan iemand had durven hopen. Shanghai is onbeschadigd. Geen enkele buitenlander is omgekomen. Het gedrag van de Communistische troepen is voorbeeldig. De Nationalisten hebben alleen op zeer kleine schaal kunnen plunderen waar de overname iets langer duurde dan de bedoeling was. In het algemeen is de situatie volkomen onder controle.

Dit is de short view. De long view? Waarschijnlijk precies dat wat de chauffeur van v. Swinderen zei. Maar als de Communisten de verleiding kunnen weerstaan. Als er deze ene maal, voor de eerste keer in China's historie, eens geen corruptie mocht zijn, dan zitten we hier in less than no time in een 'boom' periode, waarvan de magnitude niet te overzien valt. De mogelijkheden en de kansen liggen voor het grijpen, het geld ligt op straat, mits er een streng, niet corrupt bestuur komt. Er wordt al gesproken dat de Shanghai-Nanking spoorlijn binnenkort weer open zal zijn.

Dat Shanghai, met een gezond bestuur, weer zijn oude positie kan terugkrijgen en Hong Kong overvleugelen. Ik gok er op.

Maar de Chinezen kennende.....

Op alle huizen en vehikels werden vandaag slogans geplakt. Ook op privé auto's. Ze zijn daarvan later weer afgewassen. Maar wij reden met op de ene kant: "Atlantic Pact no more wanchee" en op de andere kant: "American help no more wanchee".

Bron:
R.J.Bersma



Wordt vervolgd



Hieronder knipsels uit Marine Nieuws januari 1971

BIJ DE VOORPLAAT



Een plaatje van de schepen aan de Parkkade zat er Zondag vanwege de mist niet in. Het werd dan ook een "alternatieve" foto vdn 10 representanten van de Force. Het zijn: van HnoNS TRONDHEIN Jan Johansen en Helge Tunheim van HfooNs NARVIK Tore Nadsen en Frode Svendsen, van HNS Lowestoft Peter Nye en John Hearne, van USS BIGELOW Larry Reynolds en Frederic Fischer, van Hr.Ms. Isaac Sweers Gerrit Bos en Wim van der Pol. De fotograaf van de voorplaat was KPLSDCFJ N. Debets.



GOMMANDO-OVERDRACHT BIJ STANAVFORLANT

Het bevel over het permanente Navo-smaldeel - de STANAVFORLANT - werd op dinsdag 19 januari door de Canadese Commodore D.S. Boyle overgedragen aan Captain R.W. Allen van de United States Navy. Deze plechtigheid, waarbij tal van autoriteiten aanwezig waren en die werd opgeluisterd door het Marinierskapel, vond plaats in de Van Ghentkazerne te Rotterdam. Het smaldeel was daartoe op zondag 17 januari Rotterdam binnengelopen en had ligplaats gekozen aan de Parkkade, waar Hr.Ms. Isaac Sweers - als aflosser van Hr.Ms. Amsterdam in de force - reeds afgemeerd lag. De Standing Naval Force Atlantic bestaat momenteel uit : twee

Noorse fregatten, HNONS Narvik en HNONS Trondheim; een Brits fregat, HNS Lowestoft; een Amerikaanse jager, USS Bigelow en Hr.Ms. Isaac Sweers.

HULPVERLENING IN DE BURGERSECTOR

Hulpverlening in de burgersector, voor een groot deel gebonden aan de zeer specifieke taken van de KM (OSRD, mijnenopruiming e.d.) komt bijna dagelijks voor.

Alhoewel nog niet alle rapporten over het 4e kwartaal zijn binnengekomen, volgen hieronder reeds de voorlopige cijfers van de hulpverlening in 1970 :

- * 192 mijnmeldingen c.q. meldingen van gevonden explosieven waarop door de bom- en mijndemonteerploegen actie werd genomen.
- * 39- opsporings- en reddingsvluchten door vliegtuigen van de MLD (de zogenaamde OSRD-acties);
- * 21 nier- en bloedplasma-vluchten door vliegtuigen van de MLD
- * 2 bijzondere vluchten van en naar ziekenhuizen door vliegtuigen van de MLD (accute ziektegevallen);
- * 17 gevallen van hulpverlening op gebied van de scheepvaart en waterwerken (schroefonderzoek, verwijdering obstakels e.d.);
- * 15 gevallen van hulpverlening buiten de scheepvaart (berging van te water geraakte auto's e.d.);

BRITS - NEDERLANDS AKOESTISCH ONDERZOEK

Reeds gedurende enkele jaren wordt HMS Penelope, een fregat van de Leander-klasse, ingeschakeld bij het uitvoeren van een uitgebreide reeks akoestische metingen. Zo werden in de periode van 24 november tot 6 december 1970 in Loch Fyne metingen gedaan om te onderzoeken hoe bepaalde scheepsgeluiden [bijvoorbeeld werktuiglijke installaties] zich voortplanten onder water. Een deel van deze metingen is in opdracht van de KM, daartoe uitgenodigd door de Royal Navy, uitgevoerd door de Technisch Fysische Dienst TNO-TH te Delft.

Het meetprogramma had onder meer tot doel een meetmethode, die door de Technisch Fysische Dienst was ontwikkeld, te demonstreren.



"STILTE AAN DEK ..."

Voor een groot deel van de metingen was vereist, dat aan boord van het schip uiterste stilte in acht werd genomen. Dit betekende dat HMS Penelope, gemeerd op boeien in Loch Fyne, door een generator aan de wal werd gevoed en dat gedurende de meetperioden vrijwel alle werktuigen en apparaten aan boord werden stilgezet. Zelfs was bij een aantal metingen lopen aan dek zó storend, dat het voor korte perioden zelfs verboden moest worden ! Aangezien de

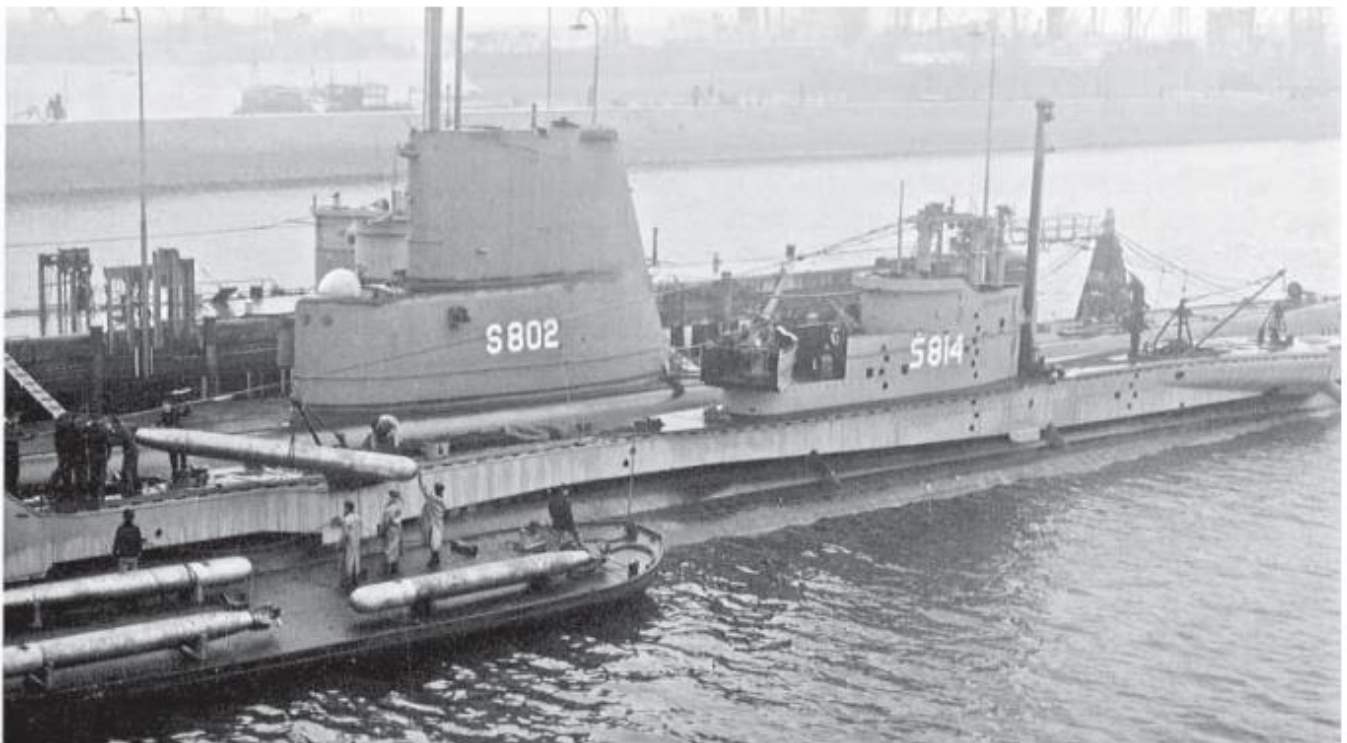
bemanning in de afgelopen Jaren reeds vele malen met dit bijltje had gehakt, kon men in de "stille periodes" letterlijk een speld horen vallen. Deze medewerking, inspanning en het accepteren van tijdelijke ongemakken, heeft er toe geleid, dat het gehele meetprogramma

binnen de gestelde tijd kon worden voltooid.

vlnr : LTZ 1 Ir. J.C.M. de Keijser, CDR S. Idiens 10 KM GELUIDSBAND Ir. F. ten Molde (TPD) en H.F. Steenhoek (TPD)

Ter illustratie van de omvang van het meetprogramma, kan worden genoemd, dat alleen al door de Nederlandse meetploeg een totale lengte van meer dan 10 kilometer geluidsband met zeer waardevolle meetgegevens werd opgenomen. De laatste dag werd aan boord van HMS Penelope nog een gezellige bijeenkomst belegd, waarbij door Ir. M. Vertregt van bureau scheepsbouw, namens de KM dank werd betuigd voor de verleende gastvrijheid en de bijzondere samenwerking. Namens de leden van de meetploeg werd een speciaal voor deze gelegenheid vervaardigd gedenkbord in Delfts Blauw aan de commandant van HMS Penelope, Commander S. Idiens, aangeboden

Onderzeeboten in Waalhaven



- De onderzeeboten Walrus en Zwaardvis in 1957 in de Waalhaven met op de achtergrond Pier 3. Foto collectie uitgeverij Aprilis -

Op 17 april 1953 arriveerde Hr. Ms. Walrus, onderzeeboot in bruikleen van de Amerikaanse marine, bij de Onderzeedienst Waalhaven. Prins Bernhard was daar getuige van in zijn functie van inspecteur-generaal van de Koninklijke Marine. Op 11 mei van dat jaar kwam de onderzeeboot Hr. Ms. Zeeleeuw als tweede naar de Waalhaven. Bij het 50-jarig bestaan van de Onderzeedienst der Koninklijke Marine werden op 31 mei 1957 kransen gelegd bij het monument bij de basis aan de Waalhaven. Op dit monument, dat is meegenomen naar Den Helder, zijn de namen van verloren schepen en de daarbij gesneuvelden gebeiteld. Maandagmiddag 4 september 1961 hield Rotterdam op een marinestad te zijn. Op dat moment voer de Walrus weg voor een oefentocht van twee weken, die eindigde in Den Helder bij de nieuwe onderzeebootbasis. Tal van middenstanders en caféhouders van Charlois, en zeker die

aan de kop van de Wolphaertsbocht, Zuidhoek, Katendrechtse Lagedijk en Boergoensestraat betreurden de verhuizing van de marine en de schepen. Hun vertrek gaf een behoorlijke daling aan de inkomsten.

Symbolisch geschenk



- Het marinepersoneel woonde en werkte op kamp Waalhaven in stenen barakken en nissenhutten. Foto collectie Rein Wolters -

De commandant van de onderzeedienst, kapitein ter zee J.L. Drencher, maakte van het vertrek van de Walrus geen officiële plechtigheid. Wel gaf hij de commandant van de onderzeeboot, luitenant ter zee K.H.L. Gerritse, een afscheidsgeschenk mee. Dat was een brok beton van de enorme bunker, waarin de onderzeedienst gehuisvest

was geweest. Het was een symbolisch geschenk, dat enkele minuten eerder van de bunker was losgeslagen. Het was ook het startsein voor de afbraak van het kolossaal dikke bouwwerk. Op 4 januari 1962 besloot het gemeentebestuur tot aankoop van het voormalige marinecomplex en het te bestemmen voor huisvesting van buitenlandse arbeiders. Het eerste contingent Spaanse arbeiders arriveerde 2 februari 1962. Zij werden te werk gesteld bij bouwbedrijven. Deze gegevens kwamen boven bij het lezen van het recent bij uitgeverij Aprilis te Zaltbommel verschenen boek 'Klaar voor onderwater – Honderd jaar Nederlandse onderzeeboten'. Het is een fraai boek met unieke foto's.

Defensie Duikgroep & Defensie Duikschool (DDG)

Commandant: kltz B.A. Visser

De DDG onderging afgelopen decennia een behoorlijke gedaanteverandering. Van een relatief kleine afdeling binnen de Mijndienst werd de DDG een zelfstandige eenheid, inclusief een eigen opleidingsinstelling. Qua duiken is de DDG dé kennisadviseur van de Commandant der Strijdkrachten geworden, maar ook Single Service Manager, het Expertisecentrum en leverancier van zowel opleidingsproducten als van operationele teams. Teams die nationaal en wereldwijd snel en gegarandeerd inzetbaar zijn om dreiging in en vanuit (onder)water te bestrijden. De komst van geavanceerde en kapitale zoekmiddelen, veranderingen in de Arbeidsomstandighedenregelgeving betreffende duiken en een verviervoudiging van goed opgeleid, professioneel en gecertificeerd duikpersoneel vergezelden de eerstgenoemde veranderingen.

Al met al zijn het veranderingen die hoge eisen stelden aan de bedrijfsvoering. Op eigen kracht werd invulling gegeven aan de veranderingen die nodig waren in de bedrijfsvoering. Op verschillende manieren is de afgelopen tijd gewerkt en gesleuteld aan een deugdelijk kwaliteitsmanagementsysteem.



Een oefening reparatiewerkzaamheden onder water.

Meerdere private normen passeerden, niet onverdienselijk, de revue. In de huidige situatie voldoen we met onze opleidingen aan de private norm ISO 9001 en wordt het personeel ISO 17024 gecertificeerd op aanwijzing van de minister van Defensie.

De DDG is gepositioneerd onder twee afzonderlijke directies binnen CZSK, levert defensiebrede producten en heeft daarnaast klanten afkomstig van zowel niet-militaire publieke organisaties als van private organisaties. De taakstelling van DDG is ondermeer een doorvertaling van doelstellingen vanuit de afzonderlijke directies.

Commanders Intent

Het Commanders Intent van DDG draagt de titel "geborgde slagkracht". De DDG is snel, wereldwijd en gegarandeerd inzetbaar voor militaire duiktaken waaronder VSW, havenbescherming en salvage om veiligheidsbelangen van Nederland te dienen. Ze is voor Defensie de leverancier van de *toolboxen* voor de mijnenbestrijding (MCM) duikteams, maritieme rampenbestrijding en 'blauwe' maritieme *advanced search*. Als specialist in *high end Mine Warfare*, in combinatie met focus op de integratie met de MCM *community*, toont zij binnen drie jaar de logische leverancier te zijn voor de te vormen MCM-*toolbox*.

De DDG is een gestroomlijnde organisatie die intensief samenwerkt met onderdelen van de vier Operationele Commando's, de Belgische krijgsmacht, het Duitse Seebatallion, de politie, douane, brandweer en verschillende ministeries. Zij treedt op als functiegroep-oudste Duiken voor CZSK en als kennisadviseur naar het Ministerie van Defensie.

Realisatie in 2016

Het was operationeel een interessant jaar voor de duikcompagnie van de DDG. De duik-teams namen deel aan grote internationale oefeningen zoals *IMCMEX* in de Perzische Golf, *RIMPAC* in de Stille Oceaan en *Northern Coasts* in de Oostzee. Eén *Very Shallow Water*-duikteam stond gereed voor de *NATO Response Force* en de diverse teams werden negentienmaal, soms voor langere duur, ingezet ter ondersteuning van de politie en justitie.

Ook werd regelmatig samengewerkt met de marineduikers van de Maritieme EOD compagnie. Met de ondertekening op 4 februari van een 'Letter of Intent' van de Defensie-minister Hennis-Plasschaert en haar Duitse collega Ursula von der Leyen, over samenwerking met het Duitse Seebatallion werd een intensievere samenwerking tussen de marineduiker en de 'Minentaucher' een feit. Duikers van de DDG gingen onder andere in mei naar het Noorse Eckernfjärde voor een gezamenlijke training met de Duitse collega's.



Op 4 februari ondertekenen minister van Defensie Jeanine Hennis-Plasschaert en haar Duitse collega Ursula von der Leyen te Amsterdam een Memoranda of Understanding (MOU) op

Zr.Ms. Karel Doorman.

Opleidingsinstelling Defensie Duikschool

De Opleidingsinstelling Defensie Duikschool bestaat uit de opleidingseenheden Duiken, Onderwaterwapens en Explosieven, Specialistische Operaties en Medisch en uit het bureau Opleiden & Trainen. Naast de uitvoer van de reguliere opleidingskalender, waarbij duikers, duikleiders en duikmedisch personeel werden opgeleid of bijgeschoold voor de vier Operationele Commando's (CZSK, CLAS, CLSK en KMar), hebben ook de externe partners, waaronder de politie, de douane, het Ministerie van Onderwijs Cultuur & Wetenschap (OCW) en de civiele sector, weer gebruik kunnen maken van de beschikbare restcapaciteit in de opleidingen.

De tweede helft van 2016 stond ook in het teken van het weer operationaliseren van het ISMix-duikstelsel (speciaal ontworpen om veilig te kunnen duiken bij mijnenbestrijding).

De opleidingseenheden en bureau Opwerken & Trainen begonnen daarom andermaal met het geven van bijscholingsopleidingen. Naar aanleiding van een noodlottig ongeval met het duikstelsel in november 2015 werd namelijk tijdelijk een duikverbod ingesteld op het gebruik van dit stelsel in verband met het nog lopende onderzoek binnen CZSK.

Certificerende Instelling Kennis & Kwaliteit Defensie Duikschool

Op het gebied van persoonscertificering was 2016 een druk jaar. Naast de 310 individuen, vanuit Defensie, politie, douane, brandweer en het Ministerie van OCW, die gecertificeerd werden, werd er ook bijstand geleverd aan het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW) voor de persoonscertificering van de gehele civiele sector op het werkveld 'werken onder overdruk'.

Dit bleek nodig omdat er in de periode oktober 2015 tot april 2016 geen civiele certificerende instelling binnen Nederland hiervoor aanwezig was. Deze taak werd naar volle tevredenheid van de beide ministers (Defensie en SZW) uitgevoerd.

Het kenniscentrum was betrokken bij diverse lopende en nieuwe projecten op het technische gebied van 'werken onder overdruk'. Ook werden verschillende duiktechnische onderzoeken uitgevoerd voor zowel Defensie als voor het Openbaar Ministerie. Daarnaast leverde zij, namens het Maritime Warfare Centre, een bijdrage aan het opstellen en actualiseren van NAVO-publicaties en schreef zij de working paper "Attack the Network: Technische Exploitatie in het maritieme domein".

Bron: Jaarboek Koninklijke Marine 2016



SLAG BIJ DE DOGGERSBANK (1781)

door Joes en Marjanne Wanders



Na bijna twee en een halve eeuw in beeld gebracht door de maritieme schilder Joes Wanders in zijn atelier te Szentendre (Hongarije). Olieverf op canvas 2x1 meter.

Samenvatting

In december 1780 verklaarde Groot-Brittannië de Republiek der zeven Nederlandse gewesten officieel de oorlog, met als gevolg een blokkade van de Hollandse kust. De koopvaardij schepen van de Republiek moesten nu beschermd worden, echter in de eerste maanden van 1781 waren er te weinig oorlogsschepen in Nederland om konvooi te kunnen verlenen. Uiteindelijk, op 4 juli 1781, kreeg schout-bij-nacht Johan Arnold Zoutman het bevel over een voor de Oostzee bestemd eskader om een koopvaardijvloot te escorteren op een tocht naar de Oostzee. Op de vroege ochtend van 5 augustus 1781 leidde dit tot een treffen met een Engels eskader o.l.v. Hyde Parker. De Slag bij de Doggersbank, hoewel feitelijk onbeslist, betekende de genadeklap voor de Oostzeehandel.

Voorafgaand aan deze Vierde Engels-Nederlandse Oorlog belichten we een viertal gebeurtenissen: 1. het Doria incident in 1776, 2 de inneming van Saratoga in 1777, 3 de 'Laurens papers' in 1780 en 4. het Verbond van Gewapende Neutraliteit in 1780. Vooral het

Doria incident op St. Eustatius is toonaangevend geweest voor de oorlogsverklaring van de Engelsen aan de Republiek.

Voorgeschiedenis

1. Het Doria incident

St. Eustatius was ten tijde van de Amerikaanse vrijheidsstrijd, een winstgevende en drukke vrijhaven en het centrum van de handel. Via Sint-Eustatius leverde de Republiek wapens aan de Amerikaanse opstandelingen, dit tot groot ongenoegen van de Engelsen. Op 16 november 1776 gaf de gezaghebber van Sint-Eustatius, Johannes de Graaff, opdracht het saluut van een tot oorlogsschip gepromoveerd koopvaardijship, *Andrew Doria* te beantwoorden (the first salute), en daarmee erkende de Nederlandse Republiek Amerika als onafhankelijke staat. Dit leidde tot felle protesten van Groot-Brittannië. Zij beschouwden de rebellerende Noord-Amerikaanse staten nog steeds als een kolonie. In het contrasaluut zagen zij een impliciete erkenning van de nieuwe Verenigde Staten van Amerika door de Republiek. De gouverneur verdedigde deze actie door te stellen dat het contrasaluut 2 schoten minder was geweest dan het saluut van de *Doria*. Daarmee zou de fort-commandant hebben willen aangeven dat hij de *Doria* als koopvaarder begroette, ongeacht haar vlag.

De Engelsen reageerden door steeds meer Nederlandse koopvaarders aan te houden, te visiteren en onwelgevallige goederen in beslag te nemen. Als gevolg hiervan drongen de Nederlandse kooplieden er bij de Prins en de Staten-Generaal op aan onbeperkt konvooi te verlenen. Deze werd verleend maar alleen aan schepen zonder contrabande.

2. De inneming van Saratoga in 1778

De slag bij Saratoga (New York) wordt beschouwd als het keerpunt in de Amerikaanse revolutie en overtuigde Frankrijk ervan het continentale leger te hulp te komen en eveneens de Verenigde Staten te erkennen. Na de oorlogsverklaring van Frankrijk aan Engeland werd ook onze handel met Frankrijk door de Engelsen nauwlettend in de gaten gehouden. De Republiek stond voor een moeilijke keuze: wel of geen konvooi verlenen aan de scheepvaart met Frankrijk. De binnenlandse tegenstellingen tussen de prinsgezinden en de patriotten maakten deze keuze er niet gemakkelijker op. De prinsgezinden stonden aan de kant van de Engelsen, terwijl de patriotten hun steun voor Frankrijk betuigden.

3. De 'Laurens papers', september 1780

Ondanks het 'Mare liberum', (de zee is van iedereen, 'vrij schip, vrij goed') het beroemde principe van Hugo de Groot, hielden de Britten honderden schepen aan op verdenking van smokkel. Op 3 september 1780 werd het vrachtschip *Mercury*, met aan boord de Amerikaanse diplomaat Henry Laurens die onderweg was naar zijn post in de Nederlanden, voor Newfoundland aangevallen door het Britse fregat *Vestal*. De Britten vonden bij hem het geheime Verdrag van Aix-la-Chapelle. Dit was een verdrag tussen Amsterdamse handelaren en de Amerikaanse rebellenstaten. De 'Laurens Papers' waren voor de Britse regering reden om de Republiek met oorlog te dreigen.

4. Het 'Verbond van Gewapende Neutraliteit'

Niet alleen de schepen van de Royal Navy maar ook de Britse kapers brachten zware verliezen toe aan de koopvaardij. Daarom besloot de Republiek in november 1780 om met Denemarken, Rusland en Zweden een verbond aan te gaan. Dit verbond garandeerde onderlinge bescherming van de neutrale handel, ook op alle oorlogvoerenden. Hierop verklaarde Groot-Brittannië de Republiek officieel de oorlog.

De slag op de Doggersbank

Op 4 juli 1781 krijgt schout-bij-nacht Johan Arnold Zoutman uiteindelijk het bevel over een voor de Oostzee bestemd eskader van zeven lineschepen: *Erfprins*, *Admiraal Generaal*, *Argo*, *Batavier*, *Admiraal de Ruijter* (vlaggenschip, Zoutman) *Admiraal Piet Hein en Holland*) Deze schepen moesten de koopvaardijvloot van 71 schepen, die toen al ruim een jaar had liggen wachten, escorteren naar de Oostzee. Bij de Doggersbank stuitte de vloot op een Engels vlooteskader onder leiding van admiraal Hyde Parker. eveneens met zeven lineschepen: *Berwick*, *Dolphin*, *Buffalo*, *Fortitude* (vlaggenschip Parker) *Princess Amelia*, *Preston* en *Bienfaisant*. Beide eskaders, met in hun kielzog een aantal fregatten en kleinere boten, zonden zich van de koopvaardijvloot af. Ze kwamen in elkaars zicht in de vroege morgen van 5 augustus 1781 op het noordelijke puntje van de Doggersbank.

Hyde Parker hijst de rode bloedvlag op zijn vlaggenschip, *Ferguson* en Johan Zoutman een dubbele prinsenvlag, waarna de strijd begint. Zoutman geeft zijn schepen het bevel in dubbele linie te gaan liggen terwijl de Engelsen voor de wind vanuit het noorden op de Nederlanders afzeilen. Op 'snaphaanshot-afstand' (=130m) wendden de Engelse schepen hun steven, zodat ze tegenover hun vijand eveneens in dubbele linie kwamen te liggen. Op het vlaggenschip *de Ruyter* breekt tot 3 keer toe brand uit. De voor *de Ruyter* zeilende *Batavier*, met als commandant kapitein Bentinck wordt kapot geschoten. Bentinck zelf wordt door een kogel getroffen in zijn schouder. Zijn eerste officier Jean Louis Bosch, neemt, hoewel hij zelf door splinters aan het rechterbeen is getroffen, het bevel over en zet het gevecht zittend voort. De *Holland*, een schip onder bevel van Salomon Dedel, wordt op tal van plaatsen onder de waterlijn geraakt en stroomt vol. Tijdens de strijd ontvlammen een aantal kardoezen waardoor de bemanning in paniek raakt. Dat zelfde gebeurt ook op de *Argo*."

De aanval wordt afgeslagen, maar beide partijen raken zwaar gehavend. Na een gevecht van ongeveer drie en een half uur gaan ze uit elkaar; de Engelsen varen naar de Downs, de Nederlanders zetten koers naar Tessel. Doorvaren naar de Oostzee is geen optie. Daarvoor is de vloot te zwaar gehavend. Op de terugweg moet de *Holland*, 's nachts en onder zwaar onweer, door de bemanning worden verlaten hetgeen met 50 gewonden beslist geen sinecure is. Van een overwinnende partij kon eigenlijk nauwelijks gesproken worden. De Nederlanders verloren 140 man, de Engelsen 108, terwijl aan beide zijden zo'n 350 gewonden vielen. Maar over het geheel genomen was de Slag bij de Doggersbank een strategische overwinning voor de Britten, omdat hierna een einde kwam aan de zeer lucratieve Nederlandse Oostzeehandel. Deze handel in graan, hout, vis en luxeproducten was ooit door raadpensionaris Johan de Witt (1625-1672) aangeduid als 'moedernegotie': de belangrijkste handel voor de Republiek.



Het gevecht op het doek

Het schilderij van Joes Wanders toont de strijd als deze enkele uren aan de gang is en aan beide zijden reeds zware verliezen zijn geleden. Parker is van de dan al zwaar beschadigde *de Ruyter* weggezeild met de bedoeling zijn eigen voorhoede hulp te bieden. Vooral *de Berwick* heeft het zwaar te verduren gehad.

Donkere wolken, hier en daar omrand door een beetje licht, voorspellen een niet zo rooskleurige afloop. "Tijdens het lezen van de twee artikelen van drs. J.A.v.der Kooy in *Alle Hens*" (zie kader), zo vertelt Joes, "werd ik als het ware meegesleept in de strijd en ontvouwde het schouwspel zich voor mijn ogen. Het ene moment nam ik het gevecht waar vanuit een veilige positie hoog in de wolken; dan weer laveerde ik, in het kielzog van Willem v.d. Velde in mijn galjoot met schildersezels tussen de fregatten. Van links deden de 'eerlijke' kogels van de Hollanders mijn oren suisen terwijl de Engelsen hun rivaal bekogelden met glas, porselein, zwavel, smeerbollen, messen, bajonetten en geld.



Ik had nog een groot doek staan van 2 x 1 meter en ging aan de slag. Een slag die voor mij bijna een jaar duurde want menigmaal liet ik mijn penseel de schepen van positie veranderen, de masten weer oprichten, de aan flarden geschoten zeilen repareren en sloepen aanvoeren om de aan weerszijden in nood verkerende drenkelingen te redden. Het was alsof mijn penselen de grens tussen heden en verleden vervaagden. Op enig moment wilde ik zelf deel uitmaken van het gevecht en de spanning aan den lijve ondervinden. Het vierde schip in de linie, *de Batavier*, trok mijn aandacht. Door mijn kijkraampje nam ik waar hoe alle Engelse schepen die achter *de Buffalo* hadden gelegen, dit schip voorbij zeilden om de voorhoede en vooral *de Admiraal-Generaal* (commandant Kinsbergen) aan te vallen. Ik kroop in de huid van kapitein Bosch, net op het moment dat het schip de volle laag kreeg. Een hagelbui van

kogels vloog over me heen, al het lopend touwwerk, wand, stagen werd aan flarden geschoten, de fokkers viel op het schip neer, ook de ra. Een blok hout schampte mijn rug en pas tweehonderd jaar later werd ik me bewust van de pijn die ik toen gevoeld moet hebben. Op 6 augustus 1981 werd ik met een acute hernia opgenomen in het ziekenhuis. Ik was toen 36, even oud als kapitein Bosch destijds."

De blik van de toeschouwer beweegt zich tussen het vlaggenschip van Zoutman, *de Admiraal de Ruyter* en het schip van Parker, *Ferguson*. Beide schepen zijn in een dikke rookwolk gehuld. De romp van *de Admiraal de Ruyter* is door een groot aantal kogels doorboord, de masten zijn doorschoten en dreigen overboord te vallen. Zwaargewonde matrozen springen in paniek overboord. De andere schepen met aan flarden geschoten zeilen tonen een zelfde beeld en ondertussen wacht de schilder in zijn galjoot rustig af wie als overwinnaar uit de strijd komt en een bom duiten voor zijn schilderij neertelt terwijl hij van boven af het strijdgewoel weer veilig in de gaten kan houden door zijn kijkraampje.

Kader

Joos Wanders was tussen 1970 en 1990 aangesteld als illustrator-zeeschilder bij de Afdeling Maritieme Historie van de marinestaf aan de Jan van Nassastraat in Den Haag (thans het instituut voor militaire historie) en heeft met zijn imposante schilderijen van beroemde zeeslagen een belangrijke bijdrage geleverd aan het culturele erfgoed van de Koninklijke Marine. Veelal ontleende hij zijn inspiratie aan bijzondere persoonlijke getuigenissen en interviews met marine historici. In het voorjaar van 1980 benaderde drs. J.A.v.der Kooy, (wetenschappelijke medewerker verbonden aan de afdeling en beoogd opvolger van de toenmalige directeur, overste F.C. van Oosten), Joos met het verzoek om de Slag bij de Doggersbank in beeld te brengen. Om meerdere redenen werd dit plan niet gerealiseerd. Drs. J.A.v.der.Kooy bezweek tijdens zijn vakantie in Canada aan een hartaanval (46), Er werd een andere directeur benoemd en Joos emigreerde naar Canada. Recent stuitte Joos tijdens het doorbladeren van het marinetijdschrift ALLE HENS (juli/aug. 1981) op de laatste bijdrage van drs. J.A.v.der.Kooy, *Gevecht op de Doggersbank* en in maart 2023 besloot Joos het gevecht met het doek alsnog aan te gaan in zijn huidige atelier in Szentendre (Hongarije). Joos heeft gedurende zijn loopbaan bij de AMH diverse zeeslagen in beeld gezet waaronder de vierdaagse zeeslag en de slag in de Javazee. Beide schilderijen zijn opgenomen in zijn boek *Geen zee te hoog* ISBN 978-94-6406-672-2 te bestellen d.m.v. email joeswanders@gmail.com

Bordspel

Tijdens onze spoortocht naar bronnen over de slag bij de Doggersbank ontdekten we in de Atlas van Stolk een bordspel naar aanleiding van de zeeslag bij de Doggersbank, dat tussen 1781 en 1785 gemaakt werd door een zekere Bouwens, A.

Catalogusreferentie: FMH 4456-(variant) Atlas van Stolk 4394 Atlas van Stolk 4419, Dit was uiteraard een uitdaging voor Joos om dit spel in een nieuw jasje te steken.

Op het spelbord staan de 14 linesschepen die betrokken waren bij de slag.

De zeven Nederlandse schepen (*Erfprins, Admiraal Generaal, Argo, Batavier, Admiraal de Ruijter (Vlaggenschip, Zoutman) Admiraal Piet Hein, Holland*) en de zeven Britse schepen (*Berwick Dolphin, Buffalo, Fortitude (vlaggenschip Parker) Princess Amelia, Preston en Bienfaisant*).

Het boek *Geen zee te hoog* en het bordspel *de Doggersbank* kunnen besteld worden door middel van een email; joeswanders@gmail.com

Op Curaçao is het boek te koop bij Mensing en Bruna.

Voor meer informatie, zie www.noseatoohigh.nl

Bronnen;

J.A.v.der.Kooy, *Het gevecht op de Doggersbank in Alle Hens, 34e Jaargang, no.7 en no 9, juli/augustus en september.*

Tuchman, Barbara W. *The First Salute: A view of the American Revolution.*

Instituut voor Maritieme historie (Den Haag).

J.C.H.Jansen, *Zeeslag bij de Doggersbank in Vesting Voorne, Hellevoetsluis, 2016.*

Mooi Kerstcadeau ?...



Prijs: Voor lezers van ten Anker € 35,00 voor zowel het boek (2^e druk) + het bordspel

Normale prijs € 35,00 + € 10,00

Geef in uw mail bij uw bestelling aan dat u abonnee van "ten Anker" bent....



Zeeziekte

Velen verzwijgen het en marinemensen hebben het er liever niet over: **zeeziekte**.

En toch is het een heel normale reactie van ons lichaam. Hopelijk kun je met deze tips de duizelingwekkende kwaal voorkomen of minder laten worden.

Bij mensen die zeeziek worden kloppen de bewegingen van het evenwichtsorgaan vaak niet met wat de ogen zien. Het evenwichtsorgaan registreert dat het schip op en neer deint, maar je ogen nemen iets anders waar. Hierdoor raken je hersenen als het ware in de war. De verschijnselen die bij zeeziekte horen zijn onder andere apathie, duizeligheid, hoofdpijn, bleek worden, overmatig transpireren, misselijkheid en braken.

Antihistaminica

Het meest gebruikte middel tegen zeeziekte is antihistamine, een stof die een groot deel van de gevoeligheid van je lijf vermindert. De middelen cinnarizine, cyclizine en meclozine zijn gewoon bij de drogist verkrijgbaar en als je je aan de bijsluiter houdt, zijn deze middelen voor de meeste mensen voldoende. Antihistaminica hebben daarentegen ook bijwerkingen zoals slaperigheid, trillingen en een droge mond. Wellicht kun je voor je naar dit middel grijpt nog de onderstaande tips uitproberen.

1. Slapen met één been uit bed
2. Gember, als thee of rauw eten
3. Bananen eten
4. Zeeziektepillen
5. Zeeziektepleister achter het oor
6. Reisziekte armbandjes
7. Zeeziekte kauwgom
8. Veel water drinken
9. Vettig eten
10. Snel plat liggen als je naar binnen gaat
11. Droge koekjes eten
12. Noodles eten
13. Geen boeken lezen of films kijken
14. Geen melkproducten eten of drinken
15. Probeer zoveel mogelijk bezig te blijven en dingen te doen

16. Water met een halve lepel bakpoeder
17. Cola drinken, maar dan wel de prik eruit roeren
18. Rustig en diep ademhalen
19. Overgeven werkt
20. Chocolade eten
21. Veel slapen
22. Geen drank met prik drinken
23. De vier basisfactoren controleren: vermoeidheid, honger, koude en angst.
24. Begin uitgerust aan je reis;
25. Eet geen zuur fruit of zware maaltijden;
26. Doe een watje in je oor. (Ben je rechtshandig? Doe het watje dan in het linkeroor. En andersom);

Vermijd eten wat de zeeziekte verergerd

Er wordt een verband tussen zeeziekte en histamine gelegd. Histamine speelt een rol als signaalstof in het lichaam en zit ook in grote hoeveelheden in bepaalde voedingsmiddelen, bijvoorbeeld in **oude kaas, salami, zuurkool, tonijn en wijn**. Het kan daarom zinvol zijn voor mensen met zeeziekte om deze voedingsmiddelen voor en tijdens een zeereis te vermijden.

J. K. K.

Jan Kaauw

