

# “Ten Anker”

## Redactie

Arie Krijgsman  
Vijverlaan 101  
3319 SN Dordrecht

E-mail  
[arcon46@kpnmail.nl](mailto:arcon46@kpnmail.nl)

Telefoon  
Tussen 10.00 en 16.00

078-7507545

b.g.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 50 – 6e jaargang – 14 december 2023



Met een omweg naar Rotterdam  
Een terugblik in het maritieme verleden (2) slot.  
Hr.Ms. de Zeeuw 1951 – 1968 deel XVII  
Ooggetuigenverslag van de intocht van de communisten in Shanghai in mei/juni 1949 (laatste deel)  
Kapitein spring naar de wal  
De Schoenenwinkel v.d. Commandant  
Drank smokkelen...  
De gewone Jan  
Een uniek geval van zelf bevordering.  
Bij de TOKM leert mende machinisten tot korporaals.  
Knipsels uit AlleHens – NAVO gaat tekorten aanpakken  
Sprong in het diepe deel 1  
Stormweekend van 31 januari – 1 februari 1953

**Morgen is de redactie voor enkele dagen dicht... De postbus blijft open om uw reacties te ontvangen, maandag a.s. is er dus géén publicatie van het “Publicatiebord / Schrijfhoutje combinatie” !**

# Met een omweg terug naar Rotterdam

**Dit verhaal gaat over een gevolg van één van de vele conflicten in het Midden-Oosten. Het speelt zich af in oktober 1956. De herinneringen in dit verhaal kwamen bij mij boven na de trieste gebeurtenissen met talloze onschuldige slachtoffers in Israël en Palestina als gevolg.**

Na gedegen scholing voor de dekdienskoopvaardij intern aan boord van Opleidingschip De Nederlander, dat toen lag aan de Aelbrechtskade Rotterdam, ben ik in dienst gekomen bij de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd. Als 16-jarige lichtmatroos monsterde ik voor 'onbepaalde tijd' aan op de ss Friesland. De afvaart vanaf de Lloydkade was in het voorjaar 1956. Een toen al, in politiek opzicht onder andere in het Midden-Oosten spannend jaar! Voorbij Hoek van Holland was de zee nogal onrustig. Ik, jongste bemanningslid, kreeg de opdracht wat af te leveren bij de hoofdmachinist beneden in de machinekamer. Zonder gehoorbescherming in het helse lawaai van de stoomturbine de steile metalen trappen af. Weer aan dek gekomen kwam de maag in opstand. Een paar stappen naar de railing en de inhoud ging overboord! Vreemd genoeg bleef vanaf dat moment de zeeziekte bij mij achterwege.

Via de Golf van Biskaje, de Straat van Gibraltar en de Middellandse Zee werd Port Said bereikt, de ingang van het Suez Kanaal. Tijdens de wachttijd vóór de kanaalinvaart, werd aan dek gefotografeerd met een groepje authentieke Arabieren en een op het hoofd gedrukte Arabische muts.



## Opgewonden

Na Suez aan het andere eind van het kanaal ging het door de Rode Zee, de Golf van Aden en de Indische Oceaan naar Indonesië. De thuisvaart verliep anders. De bemanning kreeg al een beetje het 'thuisgevoel'. Maar driekwart in de Rode Zee en met bijna Suez in zicht, kwam nogal opgewonden de marconist op de brug met de mededeling van de rederij dat vanwege de Suezcrisis het Suez Kanaal geblokkeerd was en een alternatieve route gevonden moest worden. Het werd 'iets' meer dan een 'Straatje Om'. De 'Ouwe' (kapitein) gaf direct orders koers te veranderen: terug in de Rode Zee om via Kaap de Goede Hoop de thuishaven Rotterdam te bereiken. Onderweg moest nog Kaapstad aangelopen worden voor proviand en de Walvisbaai voor bunkeren. Door de omweg werd het aanmeren in Rotterdam, inmiddels november, wel een 'latertje'! Samengevat is zeer waarschijnlijk schip en bemanning de dans ontsprongen door niet in het kanaal verzeild te raken. Na deze eerste reis als lichtmatroos op de 'Friesland' kwamen er nog drie bij als matroos OG

(onder de gage), op de ss Utrecht, ss Weltevreden en ss Waterman.

De 'Waterman' was een regeringschip voor emigranten bemand door personeel van de Rotterdamsche Lloyd.

## Emigratie

Na emigranten gebracht te hebben naar Canada en terug afgemeerd in Rotterdam, was ik inmiddels 18 jaar oud en lag er thuis een oproep voor de keuring voor militaire dienst op de mat. Ik werd goedgekeurd en ik zou worden ingelijfd bij het Korps Infanterie in Venlo. Wat nu? Het was de tijd van de Koude Oorlog en de regering moedigde nog steeds landgenoten aan om te emigreren. Want Nederland was VOL...! Ik bezocht een door de regering emigratievoorlichtingsbijeenkomst en het besluit was genomen. De selectie voor emigratie kwam ik goed door en ik kreeg ook de 'onder Voorwaarden' vrijstelling militaire dienst. Kort daarna, in mei 1958, ben ik met hetzelfde schip de Waterman vanaf de Wilhelminakade in Rotterdam vertrokken naar Canada. Nu niet als bemanningslid, maar als emigrant.

## De Oud-Rotterdammer

Joris van Roosmalen

=====



Uit het Jaarboek van de Koninklijke Marine 1963

### Een terugblik in het maritieme verleden (2)

Op 29 juli 1858 werd een volledig verdrag met Amerika gesloten en reeds spoedig daarna met de overige belanghebbende westelijke landen: met Nederland op 18 augustus, met Rusland op 19 augustus, met Engeland op 27 augustus en met Frankrijk op 7 oktober. Bij die verdragen was bedongen: de opening van 5 havens namelijk Kanagawa, Hakodate, Nagasaki, Niigata en Hyoto (Kobe); zes maanden na openstelling van Kanagawa zou de haven van Shimoda worden gesloten; exterritoriale rechtspraak; handels- en geloofsvrijheid voor vreemdelingen; de vestiging van buitenlanders in Edo en Osaka; het heffen van hoogstens 5% ad valorem van in- en uitgevoerde goederen. Met die verdragen was de tweede stap tot de opening van Japan gezet. De Nederlandse commissaris op Deshima mr. J. H. Donker Curtius speelde een belangrijke bemiddelende rol bij de totstandkoming van de verdragen van 1858. De toegeeflijke politiek van het shogunaat droeg echter tevens verder bij tot de uiteindelijke val er van.

Na 1854 ontwikkelde zich in Japan een sterke reactie tegen de vreemdelingen.

Geleidelijk aan verplaatste het politieke zwaartepunt zich van Edo naar Kyoto. De shoguns konden immers alleen de oude keizerlijke dynastie ondergeschikt aan zich maken, indien zij de macht aan hun kant hadden en indien de bestaande toestand door het Japanse nationale gevoel als normaal werd beschouwd. Dat was in 1858 niet meer het geval. De idee, dat het gezag in Japan bij de keizer berustte en dat de shogun te allen tijde kon worden af gezet door de de jure soeverein, won meer en meer veld. De verdragen van 1858 waren getekend zonder machtiging van de keizer. Men moet echter ook niet vergeten, dat de shogun in een bijzonder ongunstige positie verkeerde en dat hij de gebeurtenissen in China, waar van 26 tot 29 juni 1858 de verdragen van Tien-Tsin waren getekend, voor ogen had als voorbeeld van wat er met Japan kon gebeuren, indien niet aan de westelijke eisen werd toegegeven.

Er ontstond een grote verontwaardiging over het feit, dat de verdragen waren getekend zonder de keizerlijke machtiging. Twee partijen vormden zich in Japan, een anti-westerse, pro-keizerlijke partij met Kyoto als centrum en een pro-westerse partij te Edo. De eerstgenoemde partij maakte

van de vreemdelingenhaat onder de bevolking gebruik om het shogunaat politieke moeilijkheden te bezorgen. Economisch gaf de openstelling van Japan ook veel zorgen. Men kon voorlopig namelijk meer invoeren dan uitvoeren met het gevolg dat het geld, waar niet veel van was, het land uitvloeide.

Het resultaat, was, dat de prijzen omhoog gingen en bovendien begon men vreemdelingen te vermoorden.

Onder de leuze, *sonno-joi*, 'verering van de keizer, verdrijving der barbaren', ontstond een verzetsbeweging tegen het sluiten van de verdragen. Het verzet was vooral groot in die kringen, die het meest aan westelijke invloeden hadden blootgestaan. De leiders van de clans van Satsuma en Choshu speelden een zeer belangrijke rol: zij hadden ook een grote invloed aan het hof van Kyoto. Reeds lang waren zij jaloers op de leidende positie van de Tokugawa clan.

In het begin van de opening van Japan wendden zij al hun invloed bij de keizer aan, dat deze de shogun in zijn hemd zou zetten. Daarom bleef de keizer een voorstander van de afsluiting van Japan: de shogun echter moest onder de druk van de westelijke mogendheden wel tot de opening van het land beslissen.

Heel kort duurde de nu komende fase, die op de Chinese zelfversterking leek. In ongeveer 1860 begon men met de militaire modernisering. Men wilde Japan sterk maken en dan de vreemdelingen eruit gooien. De eerste minister van Japan, die de handelsaccorden van 1858 had afgesloten, *li Naosuke*, werd op 24 maart 1860 vermoord. In Japan werden voor het eerst moderne methoden bij het leger toegepast; onder andere werden er boeren in dienst genomen en werd het gebruik van het kanon geïntroduceerd. De in Nederland bestelde 3 schroefstoomschepen werden in september 1857 en eind 1858 in Japan geleverd onder de namen Japan, Jedo en Nagasaki. Tegen het einde van 1858 bestond de Japanse vloot uit die drie schroefstoomschepen, het raderstoomschip *ex-Soembing*, twee zeil- schoeners en twee kotters.

Intussen was de positie van de shogun met de dag moeilijker geworden. Aan de ene kant beloofde hij de keizer, dat hij de vreemdelingen uit het land zou zetten, zodra de nodige voorbereidingen waren getroffen; aan de andere kant verzekerde hij de vreemdelingen, die sinds 1859 in Edo zaten, dat de verdragen zouden worden nagekomen, zodra de bevolking tot rust was gebracht.

In 1862 had een ernstig incident plaats, toen op 14 september de Engelsman Richardson door de leider van de clan Satsuma werd vermoord. Die leider was met zijn volgers op weg van Yokohama naar zijn woonplaats, toen hij Richardson en 3 metgezellen tegen kwam. Niet op de hoogte van de gewoonten van het land gaf de gezantschapssecretaris geen voorrang aan de daimyo en dat kostte hem zijn leven. De Britse regering eiste genoegdoening van het Japanse gouvernement. De keizer was intussen begonnen orders te geven aan de shogun en in januari 1863 kwam de order dat de 'barbaren' meteen uit het land moesten worden gezet. De shogun had echter geen middelen om die order uit te voeren en de anti-Tokugawa partij maakte hem uit voor verrader en lafaard. Hij werd naar Kyoto ontboden en tenslotte had men hem zover gekregen, dat hij de vertegenwoordigers van de westelijke mogendheden meedeelde, dat Japan het land weer voor vreemdelingen zou sluiten. Op 5 juni stelde de keizer 25 juni voor als de dag, dat de vreemdelingen uit het land zouden worden gezet. De gebeurtenissen volgden elkaar nu snel op. Op 24 juni 1863 betaalde Edo een schadeloosstelling aan de Engelsen voor Richardson en andere Engelsen, die waren vermoord.

De daimyo van Choshu had in de tussentijd maatregelen genomen Straat Shimonoseki af te sluiten voor vreemde schepen door kustbatterijen aan te leggen en oorlogsschepen in die straat te stationeren. Op 25 juni was een Amerikaans koopvaardijchip, de *Pembroke*, het eerste schip, dat door de Japanners onder vuur werd genomen.



In die dagen voer Zr. Ms. Medusa in de Japanse wateren. Het schip was op 15 maart 1863 te Nagasaki gekomen om Zr. Ms. Vice-admiraal Koopman te vervangen. Gezien de gespannen toestand bleef het laatstgenoemde schip voorlopig nog in Japan; in mei vertrok het echter naar Hongkong. Ongehinderd kwam Zr. Ms. Medusa nog door Straat Shimonoseki in juni 1863, toen het schip van Yokohama naar Nagasaki ging om daar de waarnemende consul-generaal D. de Graeff van Polsbroek af te halen, die van Deshima naar Yokohama zou verhuizen.

Op 9 juli 1863 vertrok Zr. Ms. Medusa naar Yokohama, doch nauwelijks buiten de haven van



*De forcering van straat Shimonoseki door Zr. Ms. Medusa op 11 juli 1863 (Nederlands historisch scheepvaartmuseum te Amsterdam)*

Nagasaki gekomen werd het door een Frans schip, de Kien-chan, aangehouden, dat mededeelde, dat enkele zware Japanse batterijen in de Straat van Shimonoseki de vorige dag op het vaartuig hadden gevuurd. Kapitein-luitenant ter zee De Casembroot geloofde echter niet, dat de Japanners op een goed gewapend oorlogsschip zouden durven vuren. Ook de consul-generaal was daarvan overtuigd, vooral omdat er eeuwenlang een goede verstandhouding tussen Japan en Nederland had bestaan. Toch werd het schip op alle eventualiteiten voorbereid, want de commandant was vastbesloten, dat, indien er op Zr. Ms. Medusa zou worden gevuurd, hij in ieder geval voor de eer van de Nederlandse vlag de doortocht zou moeten forceren.

Op 11 juli begon Zr. Ms. Medusa aan de passage door de Straat van Shimonoseki; alles was in gereedheid gebracht voor het gevecht; de Nederlandse vlag was gehesen. Bij het in zicht krijgen van Shimonoseki werden 2 vaartuigen ontwaard; het waren koopvaarders, door Japan aangekocht van Engelse kooplieden en met zwaar geschut bewapend. Toen het Nederlandse oorlogsschip ter hoogte van de stad Shimonoseki was, werd opeens het vuur geopend door een batterij van 8 stukken zwaar geschut tegelijk met de 2 schepen. Het Japanse vuur werd meteen beantwoord, waarbij de 2 Japanse schepen ernstig werden beschadigd. Twee andere batterijen openden nu het vuur op Zr. Ms. Medusa. De eerste batterij bevond zich ten westen van de stad, de 2 laatste batterijen ten oosten van de stad. De westelijke batterij werd door de artillerie van Zr. Ms. Medusa tot zwijgen gebracht. Na ongeveer l'i uur was het schip Straat Shimonoseki gepasseerd; zij had tijdens de passage het vuur van 7 landbatterijen moeten verduren. Vier

Nederlandse matrozen waren gesneuveld en het aantal gewonden bedroeg zeven. Alle gewonden zijn hersteld. Het is een geluk geweest, dat de Japanners niet zeer bedreven waren in het behandelen van het zware geschut; anders was Zr. Ms. Medusa stellig in de grond geboord. Op dezelfde dag werden de 4 gesneuvelden tegen zonsondergang over boord gezet. Voor de actie werd kapitein-luitenant ter zee De Casembroot benoemd tot ridder 4e klasse in de Militaire Willemsorde.

Op 17 juli 1863 kwam Zr. Ms. Medusa te Yokohama aan; vele autoriteiten van de verschillende landen, die in Yokohama waren vertegenwoordigd, kwamen aan boord om hun bewondering te betuigen met de daad van het schip. Op 19 juli kwam het Amerikaanse stoomkorvet Wyoming op de rede. Dat schip was een half uur slaags geweest in de Straat van Shimonoseki, doch het schip was genoodzaakt terug te keren met een verlies van 5 doden en 7 gewonden. Een Japans stoomschip was echter door een schot in de stoomketel tot zinken gebracht. Vijf dagen later arriveerde het Franse schip *Sémiramis* op de rede van Yokohama. De Franse schout-bij-nacht Jaurès had 250 man infanterie, Chasseurs d'Afrique, aan de noordoostzijde van de Straat van Shimonoseki laten landen en was erin geslaagd een batterij van 5 stukken te vernagelen. Op 27 juli werd een conferentie belegd tussen de vertegenwoordigers van Nederland, Engeland, Frankrijk en de Verenigde Staten van Amerika, waarbij werd besloten militaire maatregelen te nemen om Straat Shimonoseki te heropenen. Tevens werd de taikun echter aangeschreven om te vernemen of hij zelf van plan was dat te doen. Op een militaire conferentie werd besloten eerst het antwoord van de taikun af te wachten. Dat betekende, dat het nog wel enige tijd zou duren voordat er van een expeditie tegen Shimonoseki sprake kon zijn.

Op 15 en 16 augustus 1863 bombardeerde een Engels eskader van 8 schepen onder vice-admiraal sir Augustus L. Kuper de hoofdstad van de Satsuma clan, Kagoshima. Dat bombardement had tot gevolg, dat de daimyo van Satsuma eindelijk inzag, dat het niet mogelijk was de vreemdelingen het land uit te zetten en dat hun standpunt ten opzichte van de vreemdelingen veranderde. Deze 'gunboat diplomacy' heeft de basis gelegd voor een wederzijds respect tussen Engeland en Japan, welke uitgroeide tot een vriendschappelijke band tussen de Japanse en de Engelse marines, die jaren heeft geduurd. Bij de opbouw van de Japanse marine heeft Satsuma een grote rol gespeeld net zoals Choshu dat deed bij de opbouw van het leger.

In september 1863 vond een coup d'état aan het hof te Kyoto plaats, waarbij men erin slaagde zich te ontdoen van de extreme Choshu aanhangers, die in augustus 1864 weer probeerden hun invloed aan het hof te herwinnen, wat echter op een mislukking uitliep. De actie tegen de vreemdelingen ging intussen onverminderd voort en de daimyo van Choshu volhardde in de sluiting van Straat Shimonoseki.



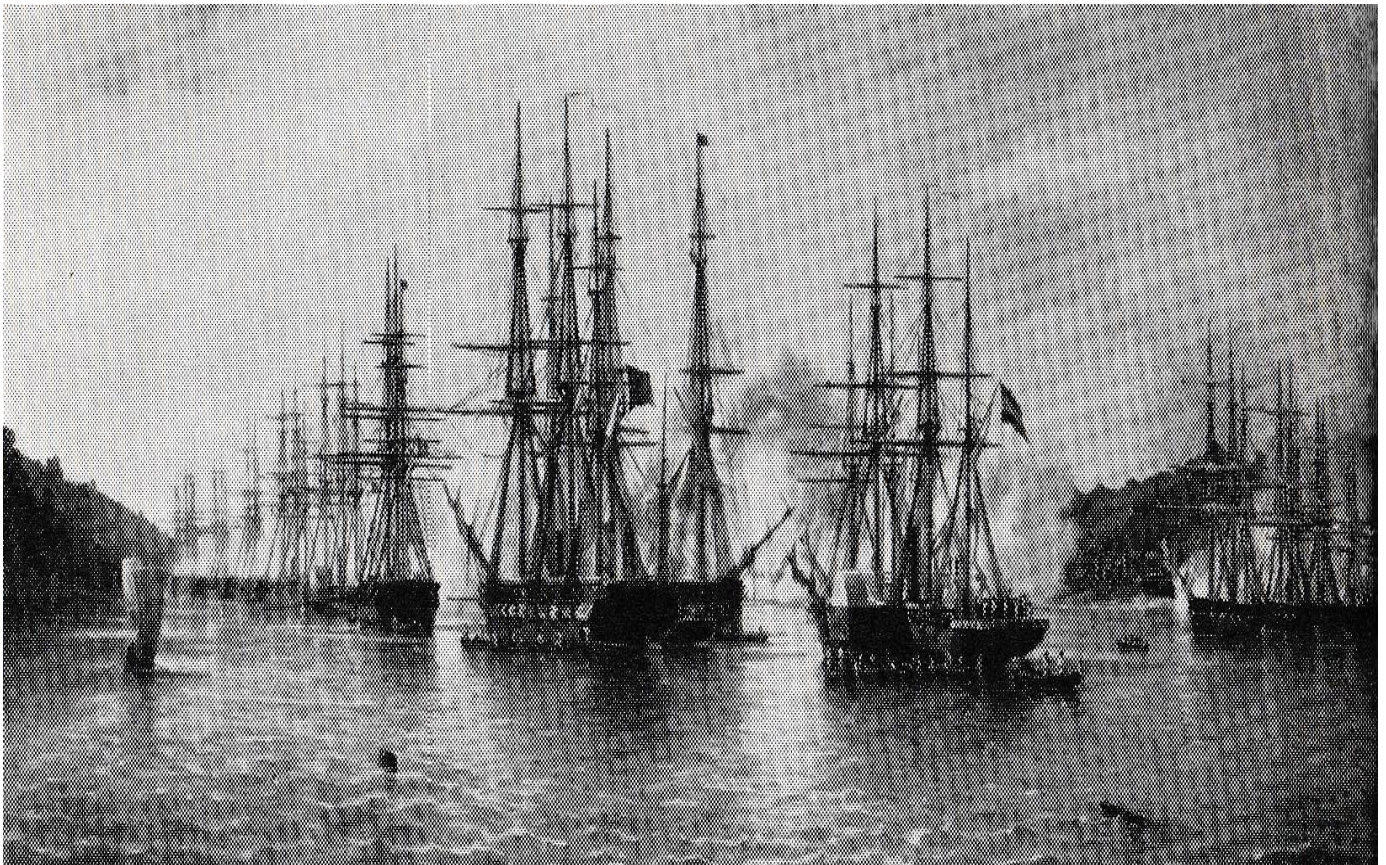
*Wikipedia: bombardement van Shimonoseki*

Op 11 november 1863 had kapitein-luitenant ter zee De Casembroot het stationscommando aan kapitein-luitenant ter zee P. A. van Rees, commandant van Zr. Ms. Djambi, overgegeven. In 1864 arriveerden verscheidene Franse en Engelse oorlogsschepen alsmede op 28 juni Zr. Ms. schroefkorvet *Metalen Kruis*, commandant kapitein-luitenant ter zee J. E. de Man, en op 4 juli Zr. Ms. raderstoomschip *Amsterdam*, commandant kapitein-luitenant ter zee J. P. G. Muller.

Om een eind te maken aan het optreden van de clanleider van Choshu werd na overleg tussen de commandanten van de eskaders het plan gevormd Straat Shimonoseki te openen. Het



Nederlandse eskader van 4 schepen zou onder commando komen van de, kort na zijn aankomst bevorderde, kapitein ter zee De Man. Op 28 augustus verliet de geallieerde vloot onder vice-admiraal sir Augustus L. Kuper de rede van Yokohama; de vloot bestond uit



Nederlandse, Engelse, Franse en Amerikaanse eskaders in de Japanse wateren 1864 (Rijksmuseum te Amsterdam, in bruikleen afgestaan aan het Helders Marine museum)

9 Engelse, 4 Nederlandse en 3 Franse schepen alsmede 1 Amerikaans schip.

Op 5 en 6 september werden de kustbatterijen van Shimonoseki door de verenigde schepen onder vuur genomen en tot zwijgen gebracht. De vloot was verdeeld in 3 eskaders. Het 1e eskader zou als front- of bombardeer- eskader op ongeveer 900 meter vóór de zwaarste vijandelijke batterij ten anker komen. Tot dat eskader behoorden Zr. Ms. Djambi, Zr. Ms. Metalen Kruis, 3 Engelse schepen en 1 Frans schip. Het 2e eskader of flankeskader bestond uit lichtere schepen, welke niet ten anker zouden komen en waartoe behoorden Zr. Ms. Medusa, 1 Frans schip en 4 Britse schepen. Tot het 3e eskader behoorden de overige schepen, waaronder Zr. Ms. Amsterdam, de beide vlaggeschepen, het lineschip HMS Conqueror en het Amerikaanse schip Takiang.

Te 14.15 uur gaf vice-admiraal Kuper het sein dat de verschillende schepen zich in eskaders zouden formeren en naar hun posten zouden begeven. Te 15.40 uur volgde het sein 'engage the enemy' en openden de schepen van het fronteskader gelijktijdig het vuur. Ongeveer een uur later werd het vuur van de Japanners duidelijk minder. Nog vóór de duisternis wisten twee landingsdivisies van het schroefkorvet HMS Perseus en van Zr. Ms. Medusa op één van de Japanse batterijen te landen en 14 kanonnen te vernagelen.

Op 6 september landden te 09.00 uur ongeveer 1300 man en werden de batterijen één voor één ingenomen. Aan het eind van de dag waren 42 kanonnen en mortieren onbruikbaar gemaakt. Bij die actie sneuvelden aan de zijde der verbondenen 12 man en werden 60 man gewond. Op 16 september werd een voorlopig verdrag gesloten met de daimyo van Choshu en was de tegenstand van de beheersers van Straat Shimonoseki gebroken. De Straat Shimonoseki en



daardoor de Japanse Binnenzee werd voor alle naties geopend. Alle schepen, welke behoeften, steenkolen, water of levensmiddelen verlangden, zouden daarvan te Shimonoseki tegen redelijke prijzen worden voorzien. De oevers van de straat mochten niet meer worden versterkt. Voorts werd bepaald, dat een schadeloosstelling zou worden betaald. Bij de latere besprekingen nam het shogunaat de verantwoordelijkheid voor de betaling op zich en op 22 oktober 1864 sloot het te Edo met de vertegenwoordigers van Nederland, Engeland, Frankrijk en de Verenigde Staten de Shimonoseki-conventie, waarbij de schadeloosstelling op \$ 3.000.000.— werd bepaald. Nederland ontving daarvan \$ 767.500.—. Kapitein ter zee J. E. de Man en kapitein-luitenant ter zee jhr. F. de Casembroot werden benoemd tot ridder 3e klasse in de Militaire Willemsorde. Tot ridder 4e klasse in die orde werden benoemd kapitein-luitenant ter zee J. P. G. Muller en kapitein-luitenant ter zee P. A. van Rees, alsmede de eerste officieren van de 4 Nederlandse schepen.

Bij Koninklijk besluit van 12 febr. 1865, nummer 1, schonk Koning Willem III aan de vier Nederlandse schepen een vlag, aan Zr. Ms. Metalen Kruis, Zr. Ms. Djambi en Zr. Ms. Amsterdam een van vlaggedoek en aan Zr. Ms. Medusa een van zijde.

Aan de ene zijde werd voor alle schepen in de witte baan het woord Shimonoseki vermeld, aan de andere zijde de datum van het gevecht; voor het laatste schip de data 11 juli 1863 en 5 september 1864. De vlag van Zr. Ms. Medusa was vergezeld van een gouden koker, versierd met het ridderkruis van de Militaire Willemsorde, gedekt door het Koninklijke wapen. De koker bevatte een oorkonde, getekend door Koning Willem III. In tegenwoordigheid van de officieren en de bemanning werd de gouden koker door de gouverneur-generaal persoonlijk aan de commandant van het schip uitgereikt. De Shimonoseki-vlag werd onder een Koninklijk saluut van 101 schoten van alle aanwezige oorlogsschepen aan de grote top gehesen.



Wikipedia: Zr. Ms. Amsterdam

Het was de westelijke landen duidelijk, dat hun positie in Japan zwak zou blijven, zolang de verdragen van 1858 niet door de keizer waren geratificeerd. Alles op alles werd gezet om dat doel te bereiken en onder druk van een geallieerde vloot in de baai van Osaka gelukte het op 23 oktober 1865. En daarmee was de derde stap voor de opening van Japan genomen. Nederlandse schepen hebben aan het optreden in Osaka Baai geen aandeel gehad. Het stationsschip in die dagen was Zr. Ms. Zoutman, commandant kapitein ter zee J. van der Meersch.

Op 25 juni 1866 werden nieuwe overeenkomsten tussen Japan en de verschillende landen getekend. Intussen begon de binnenlandse situatie geleidelijk aan duidelijker te worden. In februari 1867 was de oude keizer overleden en opgevolgd door de 15 jaar oude Mutsuhito. Een half jaar eerder was de oude shogun reeds gestorven en opgevolgd door Keiki, die in november 1867 zijn macht aan de keizer overdroeg, waarmee een eind kwam aan de feodale, militaire regering, die bijna 700 jaren had geduurd. De nederzetting op Deshima had nu geen waarde meer en werd in 1867 dan ook opgeheven.

Op 3 januari 1868 nam de keizer de macht in handen en reeds zeer spoedig werd de anti-vreemdelingenpolitiek overboord gegooid. Met Mutsuhito, beter bekend onder de regeringstitel Meiji (1868-1912), begon de Meiji restauratie, de klassieke tijd in de modernisering. De restanten van de militaire regering en het feodalisme werden opzij gezet; er ontstond een sterk gecentraliseerde, bureaucratische regering naar westers voorbeeld en door veel van het westen te lenen en over te nemen werd Japan een moderne wereldmacht. Ten gevolge van een snelle industrialisatie namen de rijkdom en de bevolking van het land toe.



Bij de openlegging van Japan en in het begin van de daarop volgende snelle groei van het land in een moderne staat heeft Nederland een zeer belangrijke rol gespeeld. Het contact tussen de Nederlanders op Deshima en de ran-gaku-sha heeft de grondslag gelegd voor die snelle opkomst. De Nederlandse zeemacht leverde een grote bijdrage tot de opbouw van de Japanse zeemacht, in de eerste plaats door de levering van 4 stoomschepen, de eerste mechanisch voortbewogen schepen, welke Japan heeft ontvangen; in de tweede plaats gaf marinepersoneel, eerst personeel van Zr. Ms. Soembing, later personeel op Deshima gedetacheerd, onderricht in navigatie, scheepsbouw, scheepsartillerie en aanverwante zaken. Na 1868 werden naast Britten, Amerikanen, Fransen en Duitsers ook Nederlanders door de Japanse regering aangetrokken om leiding te geven op nieuw te bouwen werven en fabrieken, om les te geven op scholen en universiteiten en op te treden als maritieme en militaire adviseurs, om advies te geven op het gebied van landbouw, financiën en wetgeving. De Nederlandse taal was de meest bekende Europese taal in Japan, toen Perry in 1853 met zijn 'black ships' voor Uraga verscheen.

De gebeurtenissen voor Shimonoseki in 1863 en 1864 hebben de laatste stoot gegeven tot de definitieve opening van Japan en ook daar speelde de Nederlandse zeemacht een vooraanstaande rol.

Ondanks dat alles hebben de Nederlanders weinig gebruik gemaakt van hun aanvankelijk gunstige positie. In Nederlands Indië overheerste het cultuurstelsel en zolang dat het geval was, had de Nederlandse handel niet veel belangstelling voor het Verre Oosten. Dat stelsel bracht immers grote financiële voordelen voor Nederland. In de zestiger jaren brokkelde het cultuurstelsel af, doch de activiteit van de Nederlandse ondernemers bleef zich op Indië richten en schonk geen aandacht aan Japan.

Hr. Ms. mijnenlegger Medusa, welke in 1911 te water werd gelaten, is naar Zr. Ms. Medusa genoemd, welk laatste schip zo'n grote rol heeft gespeeld bij de forcering van Straat Shimonoseki.

Geraadpleegde bronnen:

J.J. Backer Dirks: De Nederlandse zeemacht in haar verschillende tijdperken geschetst (2 delen, 's-Gravenhage, 1890)

Dr. I. J. Brugmans: Paardenkracht en mensenmacht ('s-Gravenhage, 1961)

Jhr. F. de Casembroot: De Medusa in de wateren van Japan in 1863 en 1864 ('s-Gravenhage, 1865)

C. S.: Voor vijftig jaar. De 'Medusa' in straat Simonoseki. (Marineblad, 28e jaargang, 1913-1914, bladzijden 215-231)

C. J. O. Dorren: Een historische terugblik op de ontsluiting van Japan na de maritieme strafexpeditie tegen Kagosima en Simonoseki, 1863-1864 (Marineblad, 60e jaargang, 1950, bladzijden 966-992)

Jhr. mr. A. C. D. de Graeff: (samensteller) Van vriend tot vijand (Amsterdam, 1945)

G. F. Hudson: The Far East (Chapter XXVI, The New Cambridge Modern History, volume X, Cambridge, 1960)

Saburo Ienaga en Tasaburo Ito: Japanische Geschiede bis 1868 (Historia Mundi, Achter Band, Bern, 1959)

Mr. E. N. van Kleffens: De internationaalrechtelijke betrekkingen tusschen Nederland en Japan, 1605-heden (uitgaven van de Japansche commissie der vereeniging tot verbreiding van kennis over Nederland in den vreemde, nummer 5, Amsterdam, 1919)

- Dr. J. P. Kleiweg de Zwaan: Oude betrekking tusschen Nederland en Japan (uitgaven van de Japansche commissie der vereeniging tot verbreiding van kennis over Nederland in den vreemde, nummer 2, Amsterdam, 1918)
- J. C. Mollema: De Nederlandse vlag op de Wereldzeeën; op gegist bestek (Amsterdam, z.j.)
- A. van Otterloo: Japan beschreven naar de nieuwste bronnen (Amsterdam, 1860)
- R. R. Palmer: A history of the modern world (New York, 1961)
- M. Paske-Smith: Western Barbarians in Japan and Formosa in Tokugawa days, 1603-1868 (Kobe, z.j.)
- Jhr. J. L. C. Pompe van Meerdervoort: Vijf jaren in Japan, 1857-1863 (2 delen, Leiden, 1868)
- R. P. A. van Rees: Japan-Holland vóór vijftig jaar (Amsterdam, z. j.)
- Pierre Renouvin: L'ouverture du Japon (Chapitre XV, Histoire des relations internationales, tome V, Paris, 1954)
- M. Rochussen: Jhr. W. J. C. ridder Huyssen van Kattendijke (Verhandelingen en berigten betreffende het zeewezen, de zeevaartkunde, de hydrographie, de koloniën en de daarmede in verband staande wetenschappen. Redactie: Jacob Swart, jaargang 1866, 2e afdeling, bladzijden 25-48)
- G. B. Sansom: The Western World and Japan (New York, 1950)
- Richard Storry: A history of modern Japan (Penguin Books, 1961)
- W. A. Veenhoven: Strijd om Deshima, een onderzoek naar de aanslagen van Amerikaanse, Engelse en Russische zijde op het Nederlandse handels- monopolie in Japan gedurende de periode 1800-1817 (Proefschrift aan de rijksuniversiteit te Leiden, 18 oktober 1950)
- Harold M. Vinacke: A history of the Far East in modern times (London, 1962)
- D. G. E. Wolterbeek Muller: De Nederlandsche zeemacht in Japan in 1864 (Oranjenummer van het marineblad, 31 augustus 1898, bladzijden 15-26)

=====

## **Hr. Ms. De Zeeuw 1963**

### **Maandag 1 juli 1963 Vertrek Den Helder.**

Op de voormiddag verlaat De Zeeuw de Nieuwe Haven en stoomt de Noordzee in. Vervolgens wordt koers gezet om de noord naar het Skagerrak. De weersomstandigheden zijn goed, behoudens dat het zicht enigermate beperkt is. Varende in het Skagerrak en de Sont verbetert het zicht gaandeweg; het wolkendek trekt op en maakt plaats voor enige zonneschijn. Eenmaal in de Oostzee is er vrijwel geen sprake meer van wind.

Met het zusterschip Hr.Ms. Van Zijll, eveneens zich bevindend in de Oostzee op weg naar Stockholm, wordt op 3 juli visueel contact gemaakt. Beide fregatten blijven daarna in elkaars nabijheid voor het houden van gezamenlijke oefeningen. Op de eerste wacht van 4 juli laten de schepen elkaar los en stomen individueel op naar hun bestemming.

### **Vrijdag 5 juli 1963 Aankomst Helsinki (Helsingfors) Finland (Suomi).**



Op de voormiddag bevindt De Zeeuw zich ter hoogte van het Harmajalicht waar de loods aan boord wordt genomen. Als het schip vanuit de Finse Golf Helsinki nadert, krijgen de, zich niet-benedendeks bevindende, bemanningsleden een prachtig zicht op deze witte stad.

Doordat de verschillende publiciteitsmedia reeds aandacht aan het bezoek van De Zeeuw hebben geschonken, is er bij aankomst in de Etalasetana (Zuidhaven) zeer veel publieke belangstelling. De Zeeuw meert af tegenover het Palace Hotel. Een korte persconferentie aan boord wordt bijgewoond door een aantal dagbladjournalisten, met als gevolg, dat over De Zeeuw vrij uitgebreide artikelen met vele foto's verschijnen in de plaatselijke couranten.

Helsinki noemt zich de dochter van de Baltische Zee. Het is een van energie bruisende stad en dankzij de tot in het centrum reikende zee, is zij geworden wat ze is: De belangrijkste toegangspoort tot Finland!

Gedurende het verblijf in de Finse hoofdstad wordt door het gemeentebestuur een zodanig aantal bustochten georganiseerd, dat iedereen in ruime mate in de gelegenheid is om stad en omgeving te leren kennen.

De Linnanmaki, een groot amusementspark, is voor de opvarenden gratis toegankelijk; transport erheen is beschikbaar!

Zaterdag legt, tijdens een korte plechtigheid, de commandant van De Zeeuw een krans bij het oorlogsmonument en graf van maarschalk Mannerheim. De ceremonie wordt luister bijgezet door een Finse militaire kapel en een gewapende wacht van Nederlandse adelborsten.

Zaterdag en zondag is het schip opengesteld voor het publiek.

### **Maandag 8 juli 1963 Vertrek Helsinki.**

Om 11.00 uur plaatselijke tijd ontmeert De Zeeuw waarmede het bijzonder geslaagde bezoek aan Helsinki is beeindigd. Als het fregat de Finse Golf bereikt debarkeert de loods en stoomt het schip op naar de Oostzee.

Ter hoogte van het lichtschip Almagrundet maakt De Zeeuw rendezvous met de Van Zijll.

Gezamenlijk oefenend wordt via de Sont en het Kattegat opgestoomd naar het Skagerrak.

Donderdag en vrijdag worden door de Van Zijll schietoefeningen gehouden met de hoofdbatterij; als doel fungeert de spatschijf van De Zeeuw.

Beide fregatten komen het weekeinde van 13 en 14 juli ten anker in de Tannis Bocht. Daar de weersomstandigheden vrij gunstig zijn, kan gelegenheid worden gegeven tot zeilen, vissen en zwemmen.

Maandag de 15e vaart De Zeeuw op eigen gelegenheid naar de rede van Kopenhagen om aldaar wederom een groep adelborsten uit te wisselen met de Urania. Vervolgens maakt het schip op de achtermiddag weer rendez-vous met de Van Zijll en samen stomen de fregatten het Skagerrak uit, de Noordzee in. Gezamenlijk oefenend wordt twee dagen later het eiland Holmengraa, aan de Noorse kust, aangelopen.

Vandaaruit zullen de twee schepen tezamen, op loodsaanwijzingen, een fjordentocht ondernemen.

Opgestoomd wordt door Fedjefjord, langs de stad Bergen, door Krossfjord, Langenuen en Bomlafjord, door Karmsund, langs het plaatsje Kopervik en vervolgens bij Skudeneshavn weer naar open zee.

Door regenbuien en laaghangende bewolking wordt echter veel van het panorama om de fjorden aan het gezicht onttrokken.

Op de eerste wacht van donderdag 18 juli stomen beide fregatten om de zuid, om op de dagwacht van vrijdag 19 juli het Skagerrak in te stomen. De Van Zijll gaat een bezoek brengen aan

Kristiansand, terwijl De Zeeuw doorstoomt naar de Oslofjord. Ten 12.00 uur wordt de ingang van de Drammerfjord bereikt, alwaar een loods aan boord wordt genomen.

### **Vrijdag 19 juli 1963 Aankomst Drammen, Noorwegen.**



Op de achtermiddag meert De Zeeuw af langs een kade in Drammen. Tijdens het weekeinde wordt een aantal bustochten georganiseerd alsmede een dansfeest voor de gehele bemanning.

Bovendien staat een voetbalwedstrijd tegen een Noors marine-elftal op het programma. Ongeveer 250 Noren bezichtigen het schip tijdens de perioden van openstelling en de plaatselijke pers besteedt enige aandacht aan het bezoek, getuige de korte, met foto's geïllustreerde, artikelen, welke in de dagbladen verschijnen.

Drammen is de vijfde grote stad van Noorwegen. Het is een industrieën havenstad en bezit talrijke oude huizen en andere bezienswaardigheden.

### **Maandag 22 juli 1963 Vertrek Drammen.**

Op de voormiddag ontmoet De Zeeuw en stoomt op loodsaanwijzing de Drammenfjord uit. Vervolgens wordt op de achtermiddag het Skagerrak bereikt. Op de eerste wacht wordt rendez-vous gemaakt met de Van Zijll

en stomen beide schepen op naar Den Helder, waar op de dagwacht van de 24e juli op de rede wordt geankerd. Op de voormiddag wordt wederom anker op gegaan en opgestoomd naar het oefenterrein. Op de achtermiddag worden richtoefeningen gehouden en op de eerste wacht wordt een nachtelijke ontmoetingsoefening gehouden met de Van Zijll, waarbij lichtgranaten worden afgeschoten. Na afloop van deze oefeningen wordt op de 25e opgestoomd naar Den Helder.

### **Donderdag 25 juli 1963 Aankomst Den Helder.**

Ten 10.00 uur maakt De Zeeuw vast in de Nieuwe Haven. De bemanning gaat in twee ploegen met zomerverlof terwijl de adelborsten teruggaan naar het KIM.

Na het zomerverlof krijgt De Zeeuw tijdens haar stilligperiode in Den Helder incidenteel onderhoud van betrekkelijk grote omvang. Daartoe wordt het schip naar de Rijkswerf versleept.

### **Vrijdag 24 januari 1964 Commando-overdracht.**

Met voorgeschreven ceremonieel, neemt LTZ 1 F.F. Brinkman het commando over Hr.Ms. De Zeeuw over van LTZ 1 Weyers. Mijnheer Brinkman zal de laatste commandant van dit fregat zijn!





## **Smaldeel 1 SDLCDT CDR R.W. baron Van Lynden.**

kruiser	Hr.Ms. De Ruyter, vlaggenschip.
onderzeebootjagers	Hr.Ms. Holland en Rotterdam.
fregat	Hr.Ms. De Zeeuw
onderzeeboot	Hr.Ms. Zeeleeuw.

## **Donderdag 30 januari 1964 Vertrek Den Helder.**

Het vlaggenschip, De Zeeuw en de Zeeleeuw vertrekken op de voormiddag naar zee. De overige schepen van het smaldeel zijn al eerder buitengaats gegaan.

De Zeeuw begeeft zich individueel op weg voor een rendez-vous met de andere bovenwaterschepen nabij Gibraltar. Op de platvoet van maandag 3 februari maakt De Zeeuw visueel contact met deze schepen en wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt de, in Gibraltar ontvangen, "Hollandpost" over te geven. Hierna zetten de vier schepen de opmars naar Napels gezamenlijk voort, waarbij gezamenlijke en individuele oefeningen worden uitgevoerd.

Op de platvoet van 6 februari wordt rendez-vous gemaakt met de Zeeleeuw en wordt post aan dit schip overgegeven, waarna het de opmars naar Napels alleen voortzet.

## **Vrijdag 7 februari 1964 Aankomst Napels.**

Alle schepen zijn op de dagwacht in het rendez-vous-gebied ten zuiden van Ischia, zodat de laatste mijlen van de opmars naar Napels gezamenlijk kunnen worden afgelegd.

Vóór het binnenlopen van deze prachtige haven geeft het vlaggenschip een saluut aan de Italiaanse vlag af, dat wordt beantwoord door de saluutbatterij San Vincenzo. Vervolgens stomen de schepen de haven in en meren aan de Molo Angioiono.

Hierna neemt het officiële deel van het programma voor het bezoek aan Napels een aanvang. In de namiddag bezoeken ongeveer 200 opvarenden van het smaldeel de ruïnes van Pompeji, hiertoe in staat gesteld door bustransport.

Op zaterdag 8 februari speelt het smaldeelelftal een voetbalwedstrijd tegen een elftal van de Italiaanse marine. De uitslag kan beter onvermeld blijven!

Zondag 9 februari wordt een bustocht georganiseerd naar de krater van de Visuvius waaraan door 150 bemanningsleden wordt deelgenomen.

In de loop van zondagmiddag wordt er door alle schepen van het smaldeel "van top gevlagd" in verband met de verloving van prinses Irene.

## **Maandag 10 februari 1964 Vertrek Napels.**

Ten 09.00 uur komt er een einde aan het bezoek aan Napels, een bezoek waarbij met de Italiaanse marine een hartelijke verstandhouding bestond, en waarbij het overgrote deel van de opvarenden van het smaldeel van de geboden gelegenheid gebruik maakte om enige wereldberoemde historische bezienswaardigheden te bezoeken.

Het smaldeel vertrekt door de Boca Piccola naar het oefenterrein bezuiden het eiland Capri. Hier wordt gedurende de rest van de dag geoefend. Aan het einde der oefeningen wordt opgestoomd naar een oefenterrein aan de oostkust van Sicilië. De opmars voert het smaldeel langs de vulkaan Stromboli en door de Straat van Messina.

Op 11 februari gaat het smaldeel ten zuiden van Syracuse onder de Siciliaanse kust ten anker. Op de achtermiddag worden de eerste acht wedstrijden van de smaldeel B-2 sloeproei-wedstrijden

gehouden, 's Zondags daarna worden na afloop van de kerkdiensten en de inspecties de sloeproeiwedstrijden afgewerkt.

Maandag 17 februari gaat het smaldeel op de dagwacht weer anker op en vervolgens in opmars naar de oefenterreinen ten zuiden van Malta.

Gedurende de verdere dagen van deze week blijft het smaldeel oefeningen uitvoeren op het gebied van onderzeebootbestrijding, artillerie, gevechtsinformatie en verbindingen. Maar ook scheepsbeveiligingsoefeningen worden vrijwel voortdurend aan de praktijk getoetst. Ook op de donkere nachten blijven de schepen doorvaren. Donderdag doorstaat er een harde wind die flinke deining en zee veroorzaakt, die speciaal voor De Zeeuw onaangenaam is. Het fregat wordt daarom naar één van de baaien van Malta gedirigeerd om daar gedurende de nacht lij te zoeken.

### **Vrijdag 21 februari 1964 Aankomst Marsaxlokk Bay, Malta.**

Op de dagwacht licht De Zeeuw haar anker en stoomt naar de Marsaxlokk Bay ten zuiden van La Valletta. Daar meert zij langs een oliesteiger af. De andere schepen van het smaldeel lopen de Grand Harbour, de haven van de hoofdstad, binnen en meren op de boeien.

Door de Royal Navy wordt gezorgd voor vervoer van de Marsaxlokk Bay naar Valletta zodat er gepassagierd kan worden. Verder vindt er een aantal sportwedstrijden plaats.

Onderhoud en eventuele reparaties worden met eigen middelen uitgevoerd.

### **Maandag 24 februari 1964 Vertrek Marsaxlokk Bay.**

Op de voormiddag stoomt De Zeeuw de baai uit en voegt zich bij de overige schepen van het smaldeel die eveneens zee hebben gekozen. Het smaldeel koerst naar een oefenterrein ten westen van Malta, in de nabijheid van Isola di Linosa, waar op 25 en 26 februari wordt geoefend. 's Avonds de 26e keren de schepen het oefenterrein de rug toe en begeven zich op weg naar een oefenterrein even ten zuiden van de Straat van Messina.

Bij de aanvang van de oefeningen op 27 februari is de wind bijkans geheel gaan liggen, zodat nog slechts wat deining aanwezig is en een onbewolkte hemel het verblijf op zee veraange-naamd, evenals de aanblik van de met sneeuw bedekte top van de Etna, die op grote afstand zichtbaar is.

Op de platvoet begeven alle schepen zich op weg naar Taranto, alwaar het smaldeel het weekeinde van 28 februari tot 2 maart zal gaan doorbrengen.

### **Vrijdag 28 februari 1964 Aankomst Taranto, Italië.**

Op de voormiddag stoomt het smaldeel de prachtige haven van Taranto, de Mar Grande, binnen. Allereerst wordt door De Ruyter een nationaal saluut afgegeven, dat beantwoord wordt door de batterij van Castel San Angelo.

Daarna meren de schepen af op de boeien in de Mar Grande en liggen gemiddeld 2 à 3 kilometer van de stad verwijderd, doch dankzij assistentie van de Italiaanse marine met een aantal landingsvaartuigen ondervindt het passagieren geen noemenswaardige hinder.

In de ochtenduren van zaterdag 29 februari wordt een bustocht georganiseerd voor circa 400 opvarenden van het smaldeel naar de Castellana grotten en het gebied nabij Trulli. De volgende dag wordt deze bustocht herhaald, dit maal voor circa 300 man.

### **Maandag 2 maart 1964 Vertrek Taranto.**

Op de voormiddag vertrekt het smaldeel weer naar zee. Vandaag wordt er geoefend in de Golf van Taranto. Na afloop der oefeningen gaan de schepen in opmars naar een oefenterrein aan de zuidkust van Calabrie, in de Ionische Zee nabij de punt van de laars, waar op 3 maart de oefeningen worden voorgezet.



Na afloop van deze oefeningen stoomt het smaldeel op naar een oefenterrein ten zuiden van Malta, waar de resterende dagen geoefend zal worden.

Op 4 maart worden de oefeningen ten zeerste bemoeilijkt door een plotseling opstekende Gregale, een lokale storm, welke in deze tijd van het jaar veelvuldig voorkomt. Een hoge oostelijke deining doet het verblijf op zee minder aangenaam worden.

Donderdag 5 maart brengt gelukkig beter weer zodat de smaldeelcommandant op De Zeeuw kan worden overgezet voor een varende inspectie. De commandeur en zijn staf keerden 's avonds terug aan boord van het vlaggenschip, dat de volgende dag in alle vroegte voor anker gaat in Grand Harbour te La Valletta.

### **Vrijdag 6 maart 1964 Aankomst La Valletta, Malta.**

De overige schepen van het smaldeel lopen op de achtermiddag de Sliema Creek bij La Valletta binnen en meren daar af op de boeien. De volgende dag vindt er een bustocht over het eiland plaats, waaraan 60 opvarenden van het smaldeel deelnemen. Tevens vindt een min of meer gebruikelijke voetbalwedstrijd plaats tussen een team van het smaldeel en een team van de Royal Air Force.

Zondag 8 maart brengt rust voor de opvarenden van het smaldeel. Na afloop van de kerkdiensten en zondagse inspecties vertrekken wederom 90 bemanningsleden op een excursie over Malta.

### **Maandag 9 maart 1964 Vertrek La Valletta.**

In de prille ochtend komt er een einde aan het bezoek aan Malta. Op de dagwacht vertrekken de schepen naar zee, met uitzondering van De Zeeuw welke enige uren later volgt, na de post voor thuis te hebben afgegeven.

De volgende dag wordt met zeer fraai weer geoefend in een gebied tussen Sardinië en de Afrikaanse kust, de oefeningen worden voor de laatste keer uitgevoerd in samenwerking met een, op Malta gestationeerd, vliegtuig van de MLD.

Na afloop van de oefeningen gaat het smaldeel in opmars naar het volgend oefenterrein, dat westelijker is gelegen, ongeveer tussen de Balearen en de Afrikaanse kust. In dit gebied wordt op 11 maart geoefend. Na afloop begeeft het smaldeel zich in opmars naar de Straat van Gibraltar. Op 12 maart is het weer inmiddels omgeslagen, zodat de oefeningen hinder ondervinden. De Zeeuw wordt aan het einde van de voormiddag naar Gibraltar gezonden. Na brandstof te hebben geladen zet het fregat samen met de Holland koers naar Cadiz waar het vlaggenschip en de onderzeeboot al liggen afgemeerd.

*WORDT VERVOLGD*

\*\*\*\*\*

## **Ooggetuigenverslag van de intocht van de communisten in Shanghai in mei/juni 1949 (laatste deel)**

### **Zaterdag 28 mei**

De eerste trein van Nanking is gisteren aangekomen en de eerste trein naar Nanking vertrekt vanavond om tien uur.

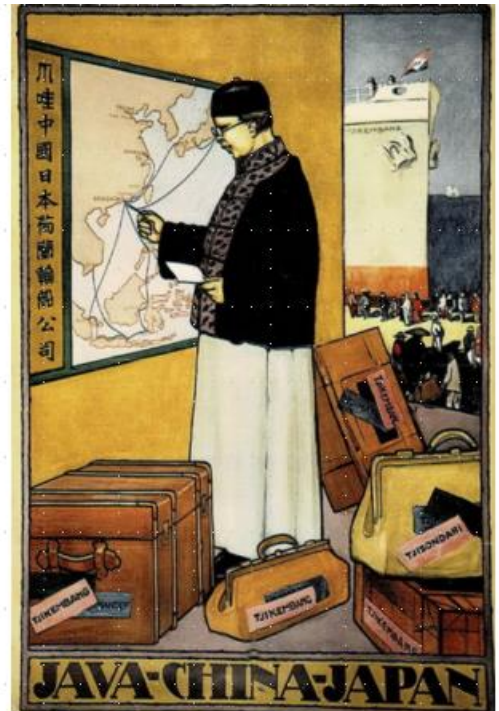
In Woosung is het inderdaad ook afgelopen. Er worden hier en daar nog wat Nationalistische soldaten opgepakt, terwijl er een heel stel op het laatste ogenblik nog burgerkleden stalen om op die manier te ontkomen. Maar van verzet is geen sprake meer. Binnen drie dagen hebben de Communisten het Nationalistische rommelzootje opgeruimd. Hoe gek het ook klinkt, en hoewel we een beetje ironisch van bevrijding spreken, het valt niet te ontkennen dat de meer-derheid van

het publiek de hemel dankt dat dit Nationalistische leger weggevaagd werd. Of het over drie weken, drie maanden of drie jaren dat ook nog zal doen is natuurlijk een andere vraag. Maar op het ogenblik voelt het als een bevrijding.

Het Custom House gaat maandag weer open voor business. Zo ook het Bureau of Navigation. Het laatste is, naar het schijnt, voorlopig gevestigd in het Pacific Hotel, vlak bij het Park Hotel, terwijl het vroeger in het kantoor was van de China Merchants (hoek Canton Road/ Bund, het oude OSK kantoor). Heb vermoedelijk maandag een bespreking met die Heren. Het schijnt wel dat nogal wat mensen van de Nationalistische garde over gaan in Communistische dienst. Die zullen hun oude gewoonten wel mee nemen en dan heeft het nieuwe bewind er straks een hoop ellende van.



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



Kan nog steeds geen uitsluitsel krijgen aan welke condities moet worden voldaan om een schip Shanghai te laten aanlopen. Heb de kwestie nu anders gesteld en Rouse – de Commissioner of Customs – gezegd dat ik van plan ben de MOLENKERK woensdag hier te laten komen en eventueel de TJITJALENGKA, met de vraag welke bezwaren daartegen bestonden. Rouse zei dat hij officieel van geen bezwaren wist, maar het zou uitzoeken. Hij is er de hele middag mee bezig geweest, maar het schijnt momenteel nog onmogelijk te zijn iemand, die verantwoordelijkheid kan en durft te nemen, te pakken te krijgen.

Avondklok is afgeschaft. We kunnen de hele nacht weer op stap. Volgens de Commie's is avondklok tegen de people's liberty. Kan ik inkomen. Maar de meeste mensen zijn nu zo gewend om vroeg naar bed te gaan, dat het idee nog wat onwennig is om na negenen nog op straat te zijn. Wat leer je onder dwang toch een brave gewoonten.

## **Maandag 30 mei**

Gistermiddag een telefoontje van Rouse dat we het Trade Bureau in de Central Trust moeten benaderen voor permits (toestemming) om schepen hier te laten komen. Ging er vanmorgen naar toe met Larkin als vertegenwoordiger van Lloyds. Ontvangen door een zekere heer Woo.

Deze liep in een vrij armoedig uniform rond doch sprak goed Engels en ontving ons bepaald tegemoetkomend. Volgens hem geen bezwaar dat schepen binnenkomen. Moeten een applicatie indienen vrijwel op dezelfde manier zoals het vroeger gebeurde. Hij zei definitief dat het aanlopen goedgekeurd zal worden. Heb nog geen bericht van Fusan, dat de MOLENKERK vertrokken is, doch calculeer dat dit hedenmorgen of op z'n vroegst gisteravond was.

Diende 's middags applicatie in voor de MOLENKERK. Ook de TJKINI krijgt vermoedelijk zonder moeite een permit om weer te gaan varen. Tot nu toe verloopt alles veel vlotter dan ik had durven hopen.

De China Press en de Daily Tribune, beide Chinees eigendom, mogen niet meer verschijnen. De Communisten willen de March Forward dus liever zonder de China Press doen. Vermoed dat er een paar andere heren redacteur zullen moeten worden. De North China en Evening Post hebben (nog?) geen last.

De Goldyuan wordt per 5 juni afgeschaft, doch niemand behoeft het voor die datum meer te accepteren. Daarmee is dit zwendelartikel dan op roemloze wijze geliquideerd. Nieuwe postzegels vandaag in omloop.

Van de Communistische soldaten merk je niets. Er staan er een paar met een geweer op sommige straathoeken. De meeste lopen ongewapend rond en schijnen zich volkomen thuis te gevoelen. Van enige wrijving tussen hen en de bevolking valt niets te merken.

Ben benieuwd hoe het met de permit van de MOLENKERK zal gaan.

## Dinsdag 31 mei

De dag begon goed, een telegram van vrouw en dochter in Rome, in antwoord op een NLT telegram van mij van zaterdag, dat ze het uitstekend maken. De telegrammen komen dus nog steeds normaal door.

Verder dat de MOLENKERK kon binnenkomen. Iemand van het Trade Bureau had het, naar het schijnt, gisteravond al uitgegeven, zodat het vanmorgen in de Chinese kranten stond.

We maakten de nodige telegrammen voor de gezagvoerder, Seoul en Hong Kong. Deze waren nauwelijks de deur uit of we kregen een telegram van Hong Kong dat het schip al de 29e uit Fusan was vertrokken. Calculeerde dat het dan al in het Formosa Channel zou zitten. Onder die omstandigheden had het geen zin het voor een 400 ton inkomende lading naar Shanghai te laten terugkomen. Vlak daarop een telegram van Seoul dat het schip morgenmiddag al in Hong Kong kan zijn. Ik had niet gedacht me ooit zo te zullen ergeren dat een schip te vroeg is. Met een beetje geluk had ik, een week na de bevrijding, als eerste een Hollands schip binnen gebracht. Wat een pech. Konden de telegrammen aan de gezagvoerder en Hong Kong nog stoppen.

Werd wat onrustig dat ik nog geen antwoord had van Hong Kong over de TJITJALENGKA n.a.v. mijn telegrammen van zondag en gisteren. Liet de zaak op het telegraafkantoor uitzoeken en toen bleek eindelijk dat er de laatste dagen in de telegrafische verbinding met Hong Kong congestie was geweest en mijn telegrammen eerst gisteravond laat verzonden waren. Met de rest van de wereld is de verbinding steeds normaal gebleven en nu moet het net met Hong Kong zo'n beetje vastlopen. Ben bang dat het voor de TJITJALENGKA nu wel te laat zal zijn.

Wat ik al vreesde is klaarblijkelijk gebeurd. De H.H. verslaggevers schijnen weer 'hot stories' de wereld rond geseind te hebben. Via Hong Kong een – vertraagd – telegram van Rotterdam, dat volgens Londen de eerste tijd geen schepen Shanghai zouden kunnen aanlopen en dat, volgens



de Nederlandse kranten de pakhuizen op de werven zwaar beschadigd zouden zijn. Er is niets van aan. Zelfs de meest verstandige mens gaat dan wel eens twijfelen of de vrijheid van drukpers onder alle omstandigheden wel zo'n zegen is!

Het Bureau of Navigation is weer gevestigd in de China Merchants. De permit voor de TJKINI, die dat bureau moet afgeven, schijnt ook in orde te zijn.

Nog geen officiële koersen voor de Jenminpao, behalve dan Goldyuan 100.000 voor 1 Jenminpao. Verwacht wordt dat men dezer dagen de Jenminpao zal trachten te stabiliseren. Ik heb dat meer gehoord, maar voor de Jenminpao bestaat geen dekking en Shanghai heeft teveel ervaring met 'gemanaged' papiergeld. Ben bang dat het dezelfde kant opgaat als de Goldyuan.

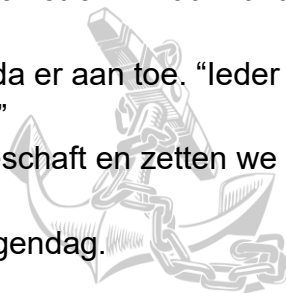
Import en export regulaties blijven voorlopig hetzelfde. Beweerd wordt dat binnen een week de nieuwe voorschriften zullen komen, die vermoedelijk niet veel zullen verschillen van de oude. De Communistische radio-omroep van Peking vertelde eergisteravond het volgende verhaaltje:

*Een boy werd door zijn master opgedragen de kamer schoon te maken en thee te zetten. De boy had er niet veel zin in en zei "Kijk eens hier, we zijn nu in de Communistische staat en allemaal gelijk, dus doe het zelf maar". De master dacht even na en antwoordde: "Goed, ik zal het zelf doen, maar ga jij dan naar kantoor mijn werk doen, want iemand moet daar toch het geld verdienen!" "Maar dat kan ik niet, master" zie de boy. "Precies," was het antwoord, "Daarom is het maar beter dat jij de kamer doet en thee zet en ik naar kantoor ga."*

"En zo hoort het" voegde de propaganda er aan toe. "Ieder moet het werk doen en blijven doen, dat hij kent en waarvoor hij geschikt is."

Vannacht wordt de zomertijd weer afgeschaft en zetten we de klokken een uur achteruit. Dat is Peking Standard Time.

Een teleurstellende, nare, druilerige regendag.



## Woensdag 1 juni

Op kantoor komende allemaal lachende gezichten. Zo juist was een laconiek telegram van Hong Kong H.O. ontvangen: "TJIBADAK due yours Friday"!! Dus toch! Iedereen was opgetogen.

Onmiddellijk begonnen wij met de inklaring. Tussen het Trade Bureau en het Customs House botert het niet erg. Er zijn nog veel te veel kleine halfgodjes van het oude bewind in dienst, die hun gewoonten van afschuiven, ophouden, moeilijkheden maken en gewichtig doen, wel nooit zullen afleren. Dirkzwager rent met David Chien van de een naar de ander. De Customs moeten plotseling een geschreven permit hebben, waarvan het Trade Bureau beweert dat die totaal overbodig is. De agent van de United States Lines komt met het nieuws dat de applicaties in vijfvoud moeten zijn met een schrijfmachine en, aangezien alles in het Chinees moet gebeuren, vraag ik me af – als het waar is – hoe of dat nu opgelost moet worden. Niemand weet een Chinese schrijfmachine te koop en, hadden we er een, vindt dan maar eens onmiddellijk een man of een juffrouw die met zo'n ding kan omspringen.

Tenslotte belooft het Trade Bureau dat de vereiste schriftelijke toestemming absoluut zeker om twee uur bij de Customs zal zijn. Om half drie is daar nog niets ontvangen. Weer naar het Trade Bureau. Het blijkt ergens onderweg te zijn. Rouse windt zich op en is razend: "Op deze manier komen we er nooit".

Ondertussen is het vandaag Dragon Boat Festival. Alles is in een holiday stemming.

Ik wordt van alle kanten de hele dag opgebeld “of het waar is”. Ik zeg maar: “ja, ja”, maar denk inmiddels aan dat papiertje dat ik nog niet heb. Wel blijkt dat het schrijfmachineverhaal niet juist is.

Passagiers beginnen te informeren. Maar Veugelers kan er nog niet achter komen of hij ze kan boeken en, zo ja, wat de voorschriften zijn. Afschepers vragen hoe ze exporteren moeten. Weet ik het? Het zijn allemaal details. De TJIBADAK moet binnenkomen, dat is het voornaamste. De rest is van later zorg. Maar tien dagen na de Communistische overname moet de scheepvaart van Shanghai hersteld zijn – en het eerste schip moet een Hollander zijn.

Wij geven advertenties op aan de kranten. Geen grootsprekerij – tenslotte moet je in een dergelijk geval een hoop geluk hebben. Ik besluit tot de gewone Interocean vlag en daaronder:

“Royal Interocean Lines”- announce the resumption of the Java China Service – Regular fast fortnightly service to Java-Ports and Makassar via Hong Kong – S/S “TJIBADAK” LEAVING ON OR ABOUT JUNE 4TH” en daaronder de gebruikelijke mededelingen.

Ik wacht nog op die inklaring.

Om half vijf een telefoontje. Het is voor elkaar. Oef – ik slaak een zucht van verlichting. Die TJIBADAK kwam als maar dichterbij.

Het Dragon Boat Festival wordt op de gewone manier gevierd. Iedereen verwacht cumshaw (fooi). Iedereen eet de gestoomde rijstkoekjes in lotusbladeren gewikkeld. De Kuomintang schafte het feest af. Niemand nam notitie. Toen noemden ze het in Nanking maar het Spring Festival en iedereen vierde het zoals dat een paar duizend jaar de gewoonte was. En nu is er een nieuwe tijd / met een nieuwe regering van een week oud / het verleden is vergeten / weggevaagd / alles is veranderd, alles zal beter worden en zes miljoen Chinezen in Shanghai vieren het Dragon Boat Festival, houden boatraces, eten hun rijst in lotusbladeren, zoals ontelbare generaties dat voor hen deden. En zoals ontelbare generaties het zullen blijven doen.

De planken zijn voor de ramen van het kantoor weggenomen en de papieren stroken van de ruiten gewassen.

Weer een druilerige dag. Doch om de een of andere reden niet zo triest en naar als gisteravond.

## **Donderdag 2 juni**

Gisteravond een telegram van kapitein Moens, dat hij morgen om negen uur bij de loodsboot kan zijn. Dat betekent dus om een uur of een à twee langs de kant. Captain Everest, de Assistent Coast Inspector, heeft definitieve inlichtingen dat het vaarwater van zee tot Shanghai geheel vrij en veilig is. De loodsboot is vanmorgen naar buiten gegaan.

Om half elf bericht dat we Chinese passagiers voor Hong Kong kunnen boeken. Zijn er onmiddellijk mee begonnen. Voor twaalfen stonden er al rijen mensen in de Passage Afdeling. Over de regeling t.a.v. niet-Chinese passagiers wordt nog vergaderd. Vrees dat een beslissing te laat voor de TJIBADAK zal komen. B & S wisten te vertellen dat buitenlanders niet zouden mogen vertrekken of binnenkomen totdat het betreffende land de nieuwe regering erkend zou hebben. Lijkt me niet erg waarschijnlijk, want het zou een hengelen naar erkenning zijn, iets wat ze net verklaard hebben niet van plan zijn te doen.

Verder vernomen dat voor inklaring van een schip de manifesten in zesvoud moeten worden opgemaakt in de Chinese taal. Als dat zo is dan kan dat met een beetje flinke partij lading een eindeloos oponthoud geven. Ik vermoed echter dat dit ook wel weer los zal lopen.

Afschepers zijn druk bezig op het Custom House. Er schijnt toch nog een kansje te zijn dat we nog wat lading krijgen.

Zoal ik al vermoedde loopt het met de tonnage dues (havengeld) waarschijnlijk ook wel los. In ieder geval wordt de Jenminpao koers niet 600 doch hooguit 390. Verder zal een bestaand geldig certificaat vermoedelijk erkend worden. De TJIBADAK heeft er een, dus dat is eventueel een meevaller.

De eerste call van de TJIBADAK is een geweldige reclame. Alle kranten schrijven erover en de naam Royal Interocean Lines is daardoor ook met een slag in.

Morgen is de grote dag,

## **Zaterdag 4 juni**

B & S krijgen de SHENKING met een paar honderd passagiers. Er is nog niet bekend of ze de wal op mogen en er zijn een paar vreemdelingen bij. Wel schijnen ze alle in het bezit te zijn van een Shanghai resident certificate. Ik vermoed dat het wel zal loslopen en dat er niet teveel moeilijkheden zullen worden gemaakt. In ieder geval was het juist wat B & S deed. Je moet al dergelijke dingen proberen om uit te vinden wat de reactie zal zijn. Is die goed, dan heb je meteen een precedent en valt het tegen dan kun je altijd nog praten.

Uitgaande lading wordt door de Customs gepasseerd; we zullen dus een tweehonderd ton krijgen. Valt ook al weer mee. Ik reken op een 250 passagiers. Het postkantoor heeft ongeveer 160 zakken mail.

Vanmorgen reeds bericht dat de tonnage dues met 50% verlaagd zijn.

Een telegram van de gezagvoerder dat hij om vijf uur langs de kant denkt te zijn. Hodde, de Hollandse loods, zal hem wel binnen brengen. Wij wachten nu op het schip. Weten nog steeds niet of er moeilijkheden met aan boord gaan zullen zijn. Enfin, dat zal ook wel weer meevallen.

Toen vanmorgen op de gewone tijd de immigratie gewaarschuwd werd, dat de passagiers morgenochtend zullen embarkeren en het schip om twee uur zal vertrekken, was de eerste opmerking dat de H.H. aan boord wensten te eten. De vraag is nu of de nieuwen "neen" zeggen, dan wel de oude hetzelfde spel weer kunnen spelen en doorzetten als vroeger. Ze moeten het onder elkaar maar uitknobbelen. Als je daartussen komt heb je niets meer dan ellende.

De Jenminpao zakte vanmorgen al weer in elkaar tot 100 voor een zilveren dollar, de narigheid van constant devaluerend geld zullen we wel blijven houden.

Om vijf minuten voor vijven passeert de TJIBADAK Holt's Wharf. We gaan naar de Shanghai Hongkew Wharf. Het eerste schip na de Communistische verovering. Langzaam komt het naderbij.

Op de werf staat dezelfde kliek als vroeger. De Immigratie – er is geen enkele passagier aan boord – de Search Party en al die honderd en één ambtenaren, die door de maaltijden aan boord in het leven gehouden worden. Het zijn dezelfde gezichten. Ze begroeten mij als een oude vriend. Ze zijn erg enthousiast. Ze zullen straks aan boord weer eten.

Een 150 Communistische soldaten staan verbaasd te kijken als, met luid geraas, het stuurboordanker valt en het schip rustig zwaait.

Ik denk aan de laatste veertien hectische dagen. Wat is het allemaal nog vlug gegaan en zo anders dan we gedacht hadden. Op zondag 15 mei ging het laatste buitenlandse schip de haven uit en morgen – drie weken later – vertrekt de TJIBADAK met lading en passagiers. In de



tussentijd hebben we oorlog gevoerd, werd een stad van zes miljoen mensen overgenomen, verwisselden we de vlag, leven we onder een nieuwe ideologie en ons hele wereldje behoorde veranderd te zijn.

Tjonge, wat zijn we er goed afgekomen. De valreep wordt gevierd. Ik ga aan boord. In het bamboe gordijn zit een levensgroot gat.



## Kapitein, spring aan de wal!

Kapitein Arie Verbunt van het Nederlandse motorschip 'Slaperdyk' zag de welbekende Wilhelminakade snel dichterbij komen en verbeidde het moment dat hij zijn jonge vrouwtje na al die maanden in de armen kon sluiten. Lang was hij – als zeeman terecht, vond hij - ongetrouwd gebleven, maar tegen zóveel charme als Debbie kon geen twintigduizend pk opboksen. Ze was als een orkaan over hem heen gekomen en hij had geen keus dan bijdraaien.

Daar stond ze te zwaaien, bij de steiger van het veerbootje aan de kop van de Wilhelminakade, in de schaduw van die twee markante HAL-torentjes. En ze was niet alleen. 'n Hele meute afhalers bewoog zich voorbij de portier en drukte zich op de kade kleumend tegen de goederenloods aan, terwijl het schip, dat met sleepboothulp breed op de rivier de kop naar zee had gedraaid, naderbij kwam. Het schip leek te groeien; als een muur rees het bakboordszij boven de kade uit.

Verbunt, vanaf zijn hoge positie, zwaaide terug. Ze zag er weer betoverend uit. Jammer dat ze geen ankerbal verstand van varen had, vond hij. Hij zag vanaf de uitstekende brugvleugel dat vóór de tweede stuurman met een paar matrozen, en áchter de derde met de bootsman, klaar stond de trossen uit te vieren. De sleepboten begonnen het schip al dwarsop naar de kade te zetten waardoor het water tussen schip en ka werd geperst.

Daar vlogen de dunne werplijnen naar de wal, waar ze door de meerploeg werden opgevangen, die de zware trossen ermee naar de kade begon te sleuren. Er stond nogal wat uitvloeiende stroom, en 'n spring, zo'n extra staaldraad vanaf het voorschip naar de midscheepse bolder op de ka, zou de trek neutraliseren, en het schip goed afmeren. Toen de meertrossen naar voren en achteren op de bolders belegd waren, riep de vastmaker bij de achterstevan: 'Kapitein, spring aan de wal!', ten teken dat hij het stalen spring ook naar de kade wilde hebben.

Debbie had het echter niet begrepen. Ze zag de vijftien meter hoge zijkant van het schip boven de ka uitsteken, maakte de handen tot een megafoon en gilde met angst in haar stem over

de kade: 'Niet doen hoor, Arie! Die vent is gek!' Verbunt kreeg er een rooie kop van, maar negeerde Debbie's nautische onkunde, hoewel er aan boord en op de kade door deskundigen die wél wisten wat 'n spring was, openlijk luid werd gelachen.

Het viel tegen; het afmeren duurde lang. De stroom was sterker, of loods en sleepboten werkten niet optimaal samen.

En het was guur op de kade. De groep afhalers stond huiverend en vol ongeduld te wachten tot de gangway zou worden uitgevierd. Er werd gestampvoet. Op de brug liep men zenuwachtig van bak- naar stuurboord. Verbunt had de pest in. Die vrouw van 'm had 'm goed voor schut gezet! Stond je daar als kapitein voor bemanning en familie maar even goed voor joker!

Daar kwam de gezette vrouw van de bootsman huiverend uit de meute naar voren. 'Jan!' riep ze ongeduldig naar het voorschip. 'Ben je gauw klaar?' De bootsman begon te grinniken en toen daverde zijn stentorstem vol over de kade: 'De eerste keer wel, Marie!', en de korte echo van de loods riep hiehiehiehie ... !

Er werd in de groep op de kade afstandelijk en verborgen gegrinnikt, maar Debbie stond te gieren van de lach. Verbunt zag beschaamd dat ze de vrouw van de bootsman spontaan een arm gaf en lacherig het moment afwachtte dat ze aan boord mochten.

"n Vrouw kan ook niet alles weten, kapitein!" zei de bootsman, terug in de midscheeps van het afmeren z'n kouwe neus afvegend. 'As ze maar verstand heeft waarvan ze verstand mot hebben, nietwaar?'



Bron:  
Jan Noordegraaf

---

## De 'Schoenwinkel van de commandant...

Aan boord Hr.Ms. 'Jaguar' (F 822), voorjaar 1966 In het begin van het jaar 1966 werd ik commandant van het fregat Hr.Ms. 'Jaguar', een fregat van ruim 900 ton waterverplaatsing, hetwelk in die dagen onder meer dienst deed als visserij-inspectie vaartuig.

Als je dan net van een modél-plaatsing bij een NATO-squadron vandaan komt (het 'Matchmaker'-squadron, de voorloper van het huidige STANAVFORLANT squadron, wat nu nog steeds het parade-paardje van de zeegaande NATO-vloot genoemd mag worden), nou dan is het wel even aanpassen aan de nieuwe omgeving aan boord van een visserij-inspectie vaartuig! Niet dat het daar aan boord een janboel was, integendeel, een ieder was terdege voor zijn taak aan boord berekend en er werd soms stevig 'aan getrokken' maar, zonder de eenmaal noodzakelijke discipline aan boord tekort te doen, kon je toch wel stellen, dat het er wat gemoedelijker aan toe ging dan een boord van een NATO-jagers/fregatten squadron... Dat merkte ik dan ook alras toen ik met de routine van de huishoudelijke dienst aan boord kennis maakte. Bij het 'Matchmaker'-squadron hadden de hoofd-officieren aan boord de beschikking over een zogenaamde 'batman', een soort hofmeester die speciaal belast was met de zorg over kleding en schoeisel. Je zette gewoon 's avonds bij het naar kooi gaan je schoenen buiten je hut en je vond se 's morgens bij 'overall' keurig netjes gepoetst terug. Die weelde kennen we bij onze Koninklijke marine niet (behalve voor commandanten en hogere autoriteiten) en zéker niet de visserij-inspectie! Het zat er echter bij mij nog zó ingebakken, dat ik gedachteloos mijn schoenen buiten de commandants-hut zette en... waarachtig!, de volgende morgen vond ik ze model gepoetst weer terug!!!

De hofmeester-commandant, zelf óók een nieuweling aan boord, had kennelijk aangenomen, dat het zo hoorde en had zijn taak aldus verricht. Maar de 'maten' benedendeks wisten wel beter en waren er als de kippen bij om de 'Hof' op hun eigen manier op de korrel te nemen. De volgende dag namelijk vond de hofmeester tot zijn ontzetting zo'n dertig paar schoenen (en echt niet

allemaal van die schóne, als je begrijpt wat ik bedoel) voor de hut van de commandant staan!!! Nu was onze kers-verse hofmeester wél goed, maar niet gek en dus smeed hij al die paren schoenen prompt in de bezem-kist (gelukkig niet in de 'Bootmanskist!'), inclusief de mijne! Toen ik op die manier na een paar dagen rap voor mijn vastgestelde verstrekking aan schoenen dreigde te geraken, riep ik de hofmeester bij me ter verantwoording en toen kwam de aap natuurlijk uit de mouw... Ik heb toen maar gauw een kratje bier uitgedeeld Op deze bodem in vóór de mast om het een en ander goed te maken...



haar functie als visserij-inspectievaartuig verwerf de auteur zijn bijnaam 'Moby Dick'...



MARIN(E)ADE

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

illustraties: Gerard Wolf

\*\*\*\*\*

## Drank smokkelen

De Koraal schepen zaten vrijwel niet op een vaste lijndienst en ook hadden we geen Chinezen aan boord, dus werd er over het algemeen niet veel gesmokkeld. Behalve dan voor eigen gebruik.



Zodra we wisten dat we een Nederlandse of Belgische haven zouden aanlopen, er driftig plannen werden gesmeed om een voorraad drank ergens aan boord te verstoppert, en dan op een dusdanige slinkse wijze dat de douane of zwarte bende, deze niet zou ontdekken.

Ik maakte meestal gebruik van de apparatuur in de radiohut, waar onder in de hoofdzender, achter de hoogspanningstrafo ruimte was om een aantal flessen drank te verstoppert. Op die apparatuur zaten waarschuwingstickers dat het openmaken van desbetreffend compartiment levensgevaarlijk was. Een zeer effectief plekje, want ik ben nooit gepakt. Ik nam dan ook niet echt veel mee, dus de schade voor de Nederlandse staat aan misgelopen accijns viel mee.

De machinisten gebruikten meestal de machinekamer als verstoppertplaats, in valse tanks, in de stuurmachine, onder de plaat of andere listig gevonden plekken. De stuurliu, moesten gebruik maken van de opbouw, of een aantal hokken onder in de bak, waar de zwarte bende meestal als eerste ging zoeken. Nu had een van de WTK's een volgens hem goede plek gevonden en wel achter de filters van de airconditioning units. Nu was hij iets te snel en te enthousiast van stapel gelopen want hij had de flessen al verstopt toen we nog tegen de Portugese noord moesten opboksen, en we de Golf van Biskaje nog door moesten.

Het schip was leeg en de deining in de golf van Biscaje kwam van WZW in, dus dat betekent dat het schip flink gaat slingeren. En op een gegeven moment hing er een prettige, maar indringende dranklucht in het hele schip. De flessen van de WTK, waren door de deining tegen elkaar kapot gevallen, en de alcohol dampen verspreidden zich via de airco door het hele schip. We hadden nog een dag of wat om het schip te luchten voordat we aankwamen, maar voor iemand die van buiten de opbouw binnen kwam, was de dranklucht nog goed waar te nemen. Die reis is de zwarte bende niet aan boord gekomen.

Nu had Koraal een bootje, de Coral Meandra, en dat zat al jarenlang op een vast contract, tussen Köping en Södertalje in Zweden en Ventspils, toen nog deel uitmakend van de USSR. Ik heb hier maar één reisje op gemaakt, en we lagen meer voor de kant in Zweden dan dat er gevaren werd.

Er werden een of twee reisjes per maand gemaakt, een vracht met ammoniak. Op de Coral Meandra zat vrijwel altijd een vaste crew, zoals Kapitein Vinke, die er trots op was het hoogste voedingcijfer van de vloot te hebben. Nu werd er op de Coral Meandra dan ook bijzonder goed gegeten, en de dagelijkse borrelhap was uitstekend, met chatka krab en echte Russische kaviaar.



Tussen Zweden en Ventspils/Letland werd door velen wel gesmokkeld, zoals sigaretten, spijkerbroeken, nylonkousen, kouwgom e.d. wat naar Ventspils gesmokkeld werd. Vanuit Ventspils probeerden sommigen zilveren Roebels vanuit de Tsarentijd te bemachtigen. Ik heb er niet

Bron: Memoires van een



Sparks.

Dick Bal

zo aan meegedaan, ik ging in Ventspils vrijwel niet de wal op.

Brazilië, 2009



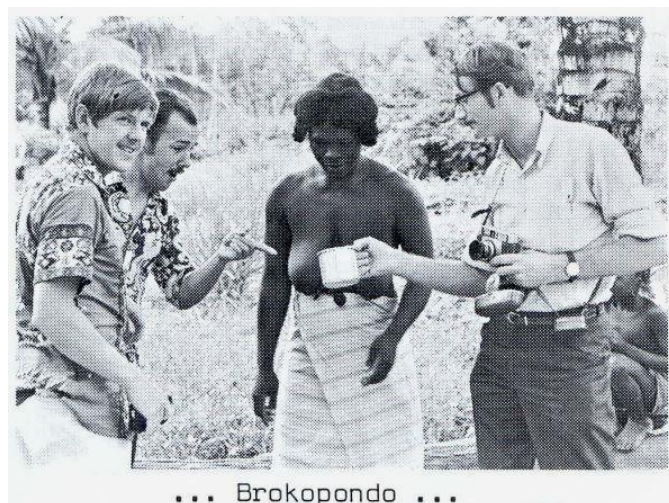
## VERTREK

Alhoewel Hr.Ms. Friesland vrijdag 21 mei Nieuwediep binnenliep, volgt hier ter completering van de term het laatste verslag:

Zondag 4 april maakte de bemanning van de Friesland, die op dat moment in Paramaribo lag, een door de Welzijnszorg van de TRIS georganiseerde "foto-trip" naar het Surinaamse Brokopondo-district. Met drie bussen en een aanzienlijke lading bier en frisdrank in ijskasten, vertrok men in de richting van het stuwmeer bij Afobakka.



Langs de weg in de richting van het vliegveld Zanderij, was het alles bush wat de klok sloeg. Met uitzondering van een eenzame ANWB-wegwijzer, deed niets in dit gebied denken aan het Suriname dat we uit de boekjes kennen. Zeker niet toen we de grote weg verlieten en we terecht leken te komen op Java, compleet met vrouwen in sarong en kabaia, sawahs en een kampong langs de kali.



... Brokopondo ...

Na de onderbreking op "Java" voerde de tocht langs een door bauxiet roodgekleurde weg in de richting van Paranam. Na het bezoek aan een proeftuin in Brokobaka, waar cacao, koffie, citrus, rubber, enz. worden geteeld, bereikten de Friezen in de loop van de middag het stuwmeer en de dam bij Afobakka.

In de loop van de avond keerden ze - een ervaring rijker - terug aan boord.

## AANKOMST

Dank zij een brief van een jeugdig bemanningslid van Hr.Ms. Groningen, volgt hieronder reeds een kort verslag van de uitreis van "het-nieuwe-schip-in-de-West":

Vertrek uit Nederland op 26 april met mooi weer en een "rookpluim-met-voorbedachterade". 29 April aankomst in Ponta Delgada op de PV.

In de avonduren het eiland verkend.

Op Koninginnedag reeds om 7 uur "voor en achter" en wordt vertrokken naar Barbados. Ter gelegenheid van Koninginnedag is het na een "alle hens" van de commandant, zondagse dienst en wordt druk aan het "bruinschema" gewerkt.



Onderweg naar Barbados wordt o.l.v. dokter Varenkamp begonnen met conditietraining aan dek op hometrainers, terwijl diezelfde dokter Varenkamp een deel van de bemanning zover krijgt, dat ze beginnen aan een vermageringsdieet "op vrijwillige basis".

5 Mei wordt rond 1700 uur Barbados aangelopen en worden we de volgende dag door OS&O getraceerd op een sightseeing tour over het eiland.

Twee dagen later - zaterdag 8 mei - bereiken we onze bestemming, Willemstad, Curacao.

De dag daarop gingen we onze voorgangers, de "Friezen" af douwen ...

## MARINENIEUWS

INFORMATIEBLAD VOOR DE KONINKLIJKE MARINE

Mei 1971 – 1<sup>e</sup> jaargang nummer 7



---

### DE GEWONE JAN

Wie zal ons volgende slachtoffer zijn? Peinzend over dit onderwerp liepen wij kleunend van de Koreaanse kou over bakboordszij te peinzen. Wie zou de meest geschikte persoon voor ons Kerstnummer zijn? Steeds opnieuw dreunde deze vraag door onze toch al zwaar beproefde hersenen als plotseling, een voor ons totaal onbekende stem, van achter de aardappelbalies komend, ons toeroept. Verstomd blijven we staan en als we ons schichtig omdraaien, staan we tegenover 'n heel klein mannetje met een lange witte baard. Zijn oude hoofd, of liever hoofdje, is gesierd met een klein, met bont afgezet rood puntmutsje.

Vertwijfeld kijken we elkaar aan en slaken dan de kreet: "Alfredje!" Doch neen, het oude mannetje kijkt ons terechtwijzend aan en stel zich voor als...."De kerstman"!! U snapt, waarde lezers, wij moesten even van de schrik bekomen. Hoe kwam die nu aan boord? Hij vertelde ons dat dit nogal gemakkelijk te leren was door een cursus te volgen bij een Japanse schoenmaker, die al eerder met succes dit trucje heeft toegepast. Toch bleven we nog even wantrouwend.

De Kerstman? Nee, dat kon toch niet. We hadden al veel te slikken gehad. Een korporaal Neptunes en een Sint Appelklaas en nu dit!

Doch de Kerstman keek ons uitdagend aan en voeg: "Geloof je me niet? Hier, voel maar, heus echt!" Onmiddellijk betasten onze handen zijn baard en jawel hoor, je kon trekken zoveel je wilde, echt, allemaal echt!! En hij had er niet eens een verzoek voor hoeven in te dienen.

Direct kwam ons journalistieke karakter naar boven, we trokken ballpoint en blocnote voor de dag en begonnen aan een interview dat helaas dramatisch eindigde.

Zijn leeftijd was 1035 jaar. "Je ziet," zo sprak hij trots, "daar is St Nicolaas nog maar een broekje bij." Waar hij geboren was? In Siberië. Onmiddellijk werden wij voorzichtig. Dus hij kwam van achter het ijzeren gordijn. Hij snapte meteen de betekenis van onze bedrukte gezichten en vertelde daarom dat het wel safe was met hem, daar hij al lang door een zekere meneer Mc Carty in Amerika gezuiverd was. Met politiek bemoeide zij zich niet, zoals hij zei. Vandaar ook zijn hoge leeftijd. Wij vroegen hem of hij reeds eerder op 'n Nederlands oorlogsschip geweest was. "Nou en of, dat was ongeveer in 't jaar 1620 bij een zekere Michiel de Ruyter. Dat was nog de goeie ouwe tijd, toen de Jannen van jullie nog erwtensoepe met kluif kregen".

Wij zeiden hem dat we nog wel erwtensoep aten en nodigden hem uit met ons mee te eten. Doch omdat de benen van de oude man helaas niet zo goed meer zijn dat hij kwartieren lang voor het cafetaria kan wachten, moest hij daar vanaf zien.

Ook vroegen wij hem nog, hoe hij de tegenwoordige wereld vond. Doch hij schudde zijn hoofd en weigerde daarop antwoord te geven, omdat volgens hem, zelfs een kerstman onder censuur staat. Wij hadden nog tientallen vragen voor hem en zouden die net gaan afvuren toen plotse-ling een wreed gefluit en een barse stem van: **“Zeg, doen jullie daar nog wat?”** hieraan een droevig einde maakte. Verschrikt keken wij op naar ons aller schipper.

Nog verschrikter keken wij, toen we een zacht plonsje hoorden.

De Kerstman, waar was hij? Via het potdeksel, verschrikt door de schippers fluittonen, over-boord geslagen. Er moest ingegrepen worden!

Helaas, het was te laat. Hier kon geen uitkijk boei meer redding brengen! Luguber dreef over de zee een klein rood puntmutsje, als bewijs dat daaronder eens een Kerstman geleefd had.

Snel spookte het door ons hoofd: “De Kerstman, hij is niet meer.” Zou het jaar 1953 dan, buiten de dood van Stalin om, een nog bekender jaar in de wereldgeschiedenis worden? Wij zagen in gedachten onze kinderen al uit de geschiedenisboeken leren: “1953, het einde der Kerstman.” Het angstzweet brak ons uit. Verwijtend keken wij de nergens vanaf wetende schipper aan. Wat nu te doen?

Onmiddellijk telegrafeerden we naar Holland. Van daaruit kregen we antwoord dat de Kerstman reeds op 20 December zijn entree in De Bijenkorf, Vroom en Dreesman, Hema enz. had gedaan. Toen dachten we diep na. Nog eenmaal gingen we naar bakboords aardappelen balies, tilden er een van op. Ziet, waarde lezers, daar stond met hele kleine krijtletters geschreven: “Plezierig Kerstfeest en een gelukkig Nieuwjaar van Alfredje!!”

Dus toch....!



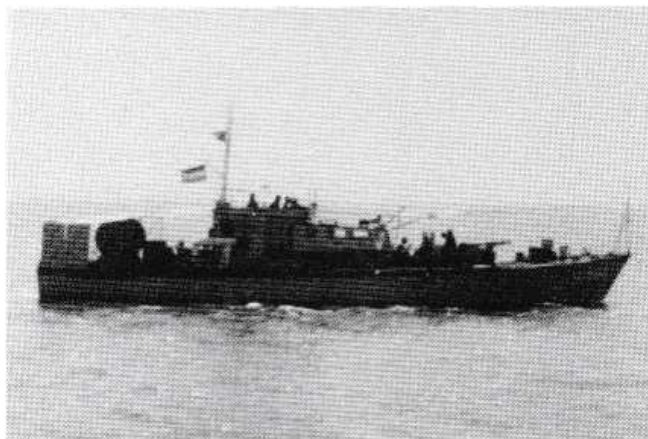
JAN PUNT

Bron: Scheepskrant  
Hr.Ms. Dubois 1953

---

## EEN UNIEK GEVAL VAN 'ZELF-BEVORDERING'...

Soerabaia, Divisie Mijnenvegersno. 17, Januari 1951



*De divisie mijnenvegers no. 17 bestond uit een drietal tot ondiep-water-mijnenvegers omgebouwde H.D.M.L.'s (Harbour Defenoe Motor Lanches), die vroeger bij de K.V.D. (Kleine Vaartuigen Dienst) hadden behoord.*



Ik hoef het U eigenlijk niet te vertellen, want U weet het allang; bij de Koninklijke marine kan alles, niets is ons te dol! Maar zelf-bevordering!?!... daar ga je toch wel even voor zitten! Toch is dat, voor zover ik weet dan ook maar éénmaal!, echt gebeurd al speelden de omstandigheden en het toeval daarbij een niet geringe rol... De commandant van de ondiepwater-mijnenveger MV 31, tevens belast met het commando over de 17e divisie mijnenvegers was een stók-oude luitenant ter zee der derde klasse; hij zat op zekere dag aan boord van zijn scheepje allerlei paperassen door te nemen, waaronder de belangrijke 'Mijnenveeg-staten, die uiteraard geclassificeerde informatie bevatten en alleen door de divisie-commandant mochten worden opgemaakt. Vandaar dat, terwijl een ieder van een welverdiende middagrust in de 'Tangsi' (Marine kazerne Oedjoeng) genoot na een week van onvermoeid vegen in het Ooster-vaarwater, de divisie-commandant in zijn uppie zat te zweten op het concept van het Mijnenveeg-rapport plus -staten van de afgelopen week. En tja, toen gebeurde er die middag iets heel bijzonders: er kwam van het stafgebouw een motor-ordonnans aangereden met een spoed-telegram van de verbindingdienst met de volgende inhoud:

Van: Cdt der Zeemacht in het Oosten

Aan: Cdt divisie Mvgrs no. 17

Info: NMMHZ Soerabaia (Hoofd afd. Zeemacht Ned. Militaire Missie te Soerabaia) Tekst: Verzoeken omgaand bericht of bezwaren bestaan tegen bevordering van Ltz 3 tot luitenant ter zee der tweede klasse. Einde bericht.

Nu kwam dit soort berichtgeving in die tijd wel meer voor, maar in dit geval was er toch iets bijzonders aan de hand: het bericht was voor actie aan de CDMV 17 gericht, doch de persoon, die in de tekst ter bevordering werd vermeld was nota bene hijzelf Hij dacht snel na: Er werd omgaand antwoord verwacht (de motor-ordonnans stond buiten te wachten!) en er was ter plaatse verder niemand bereikbaar; er werd dus duidelijk initiatief van de man ter plaatse vereist, nietwaar? Dus stelde de CDMV 17 meteen het antwoord op, luidend:

Van: CDMV 17

Aan: CZMO

Info: NMMHZ Soerabaia

Tekst: Referte Uw telegram (Datum/tijdgroep) betreffende bevordering Ltz 3 .....tot Ltz 2: Mijnerzijds geen bedenkingen.

De motorordonnans verdween hiermee naar het stafgebouw en het bericht werd die middag nog verzonden. De volgende dag kwam zijn bevordering tot Ltz 2, alwéér per telegram, op zijn bureau met daarbij een gelukwens van de NMMHZ Soerabaia, die (gelukkig!) de grap wist te waarderen.

MARIN(E)ADE

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

illustraties: Gerard Wolf



## Bij TOKM smeed men machinisten tot Korporaals

„Zestig uur staat ervoor. Ik ben al iets over tijd, en dat kost me wel wat punten, maar nu ben ik toch zo goed als klaar, en ik geloof wel dat het goed geworden is.” Dat vertelt me machinist der eerste klasse J. F. Verhoeven, terwijl hij even opkijkt van het werkstuk waaraan hij op de draaibank de laatste hand legt.

Een hard stuk metaal, vorm en grootte ongeveer van een sigarettendoosje, waaruit hij in het midden, precies volgens opdracht, een veelhoekig gat heeft gemaakt, en dan drie aparte stukjes metaal die precies in het gat vallen. Heel precies zelfs. „Houdt u het maar eens tegen het licht; er mag geen greintje licht doorvallen”, zegt Verhoeven. Ik pak het stukje metaal op, kijk — en stel vast dat, wat mij betreft, deze machinist die bij de TOKM (technische opleidingen van de Koninklijke marine) in opleiding is voor korporaal, althans op dit punt is geslaagd.

### KUNSTIGE DINGEN

Even later zwaait luitenant ter zee van de technische dienst der tweede klasse oudste categorie C. C. Brandon Bravo een deur wagenwijd voor me open. „Kijk, hier hebben we een soort van tentoonstellinkje van werkstukken die men tijdens de verschillende opleidingen hier moet maken.” Er zijn kunstige dingen bij, veelvormig, grillig, met naar een vakman, LTZVK 2 P. Boer, mij uitlegt, alle moeilijkheden en mogelijkheden van het lassen, het draaiwerk, er in verwerkt.

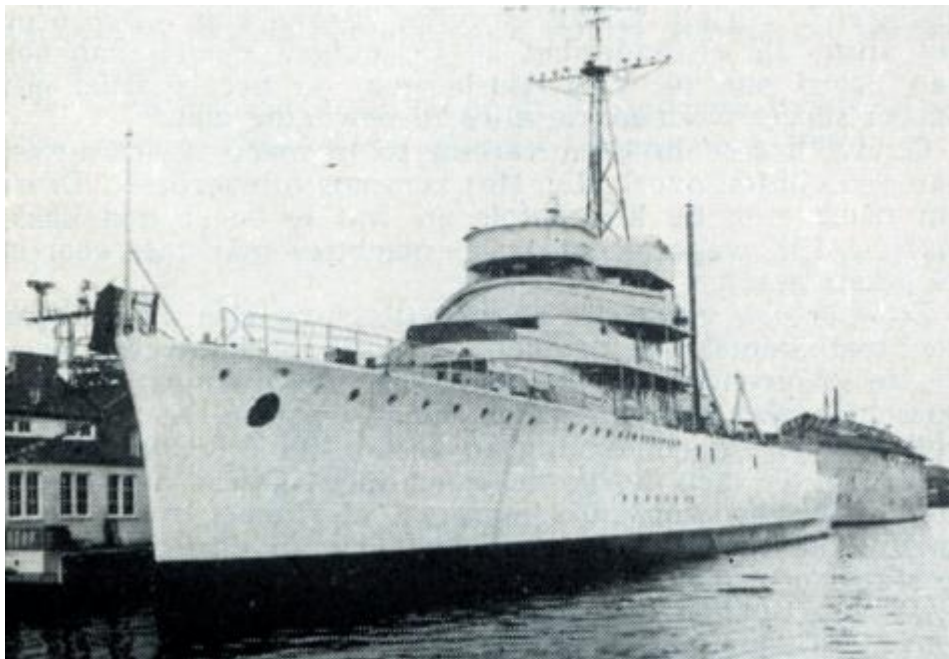
Hier kunnen de mensen die bij de TOKM een machinistenopleiding volgen, af en toe een kijkje nemen en zien hoe het werkstuk, waaraan ze bezig zijn, uiteindelijk worden moet.

Dat uitwerken van opdrachten is een heel belangrijk aspect van de opleiding. Neem nu bijvoorbeeld de man die op 16- a 17-jarige leeftijd als machinist der derde klasse bij de marine gekomen is, een jaar of vier, vijf, misschien iets langer, heeft meegelopen, die behoorlijk uit z'n doppen heeft gekeken, inmiddels tot de stand der eerste klasse is opgeklommen en bovendien het brevet olieman ergens aan boord heeft gehaald. Hij is dus rijp voor een verzoekje geplaatst te worden bij de korporaalsopleiding.

Hij zal dan inmiddels ook wel gemerkt hebben dat een korporaal-machinist een belangrijke vent aan boord is — een vent die echt wel iets onder z'n muts en in z'n vingers heeft.



*Machinist der eerste klasse / oliman J.F. Verhoeven legt de laatste hand aan zijn werkstuk dat hem ruim 60 uur heeft gekost.*



*De "Van Kinsbergen" het instructieschip voor de TOKM te Amsterdam.*

Dat „iets” — dat wordt 'm in tweeëntwintig weken bijgebracht op de TOKM in Amsterdam. En dat is echt geen kleinigheid wat hij daar binnen het half jaar weet op te steken.

Goed, ieder zijn vak. Ik weet min of meer hoe je een nummer van Alle Hens moet fabriceren. Maar bij m'n geboorte heeft blijkbaar niemand eraan gedacht me ook nog een technische knobbel mee te geven. Dat zal wel de reden zijn dat ik altijd (figuurlijk dan) m'n pet afneem voor de mensen

die daar diep in het schip, aan de enorme technische wonderapparaten staan te sleutelen en er, altijd weer tot mijn ver- en bewondering, voor zorgen dat het schip vaart!

Daarom ben ik naar Amsterdam gegaan, niet om ze daar de kunst af te kijken, maar wel om te zien wat men daar leert, en hoe.

Dat „wat” is niet zo'n heel klein beetje. Om maar wat op te noemen van de opdrachten die de toekomstige korporaal-machinisten hebben uit te voeren: die liggen op het gebied van de metaalbewerking, het bankwerk (dat is dus het vijlen, en het werkstuk waarmee ik MACH 1 Verhoeven bezig zag, behoort daartoe), lassen en koperslaan. Verder zijn er de werkzaamheden aan de motoren (montage en demontage dus) en aan stoomwerktuigen, o.a. het pas maken van metalen en koolringen.

En wat verder nog? Een korporaal-machinist moet de normale onderhoudswerkzaamheden aan motoren kunnen verrichten, hij moet de toestand van kleine motoren kunnen beoordelen; ook leert hij bij de TOKM manometers te verifiëren.

En dat is dan de praktijk. Daarnaast zijn er uiteraard theoretische lessen. Want het is duidelijk dat de korporaal-machinist het een en ander moet weten van motoren, turbines, hulpwerktuigen en ketels; hij moet op de hoogte zijn van materialen en gereedschappen. En bovendien leert hij wat algebra en rekenen, natuurkunde en technisch tekenen.

De koma's (schrik niet van dat woord dat u waarschijnlijk eerder bij de ziekenverplegers dan bij de machinisten zou verwachten; het betekent gewoon de mensen die in opleiding zijn voor korporaal-machinist) leren vooral het „hoe” van al deze technische dingen. Van het „waarom”



*Ook het smeden is een onderwerp wat de Korporaalmachinist onder de knie moet krijgen. Kpl.mach. H.A. van Ormel met het smeden van een beitel.*



wordt hen iets onthuld — de rest blijft bewaard totdat ze, esen jaar of wat later, „sema” zijn (en dat zijn dus de korporaals in opleiding tot sergeant-machinist).

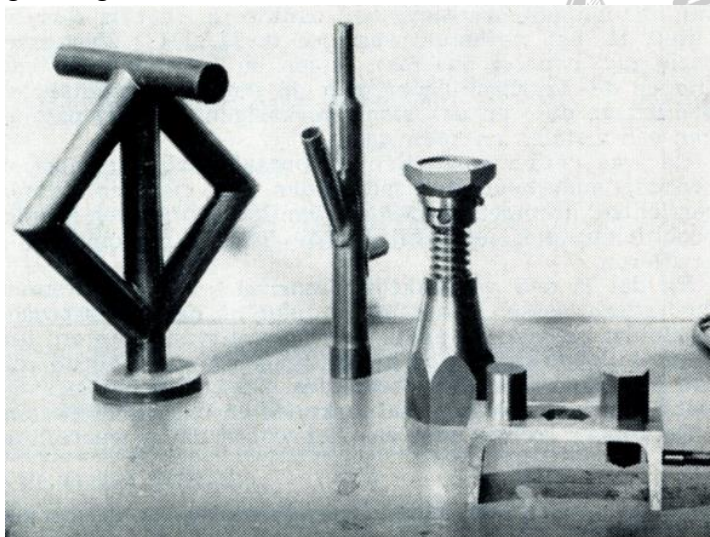
## OPENGEWERKT

Voor alle opleidingen zwaait de commandant van de TOKM, kapitein ter zee der technische dienst D. H. Pluim Mentz de scepter over een groot complex gebouwen, werkplaatsen, het „nieuwe” (dit woord met veel korreltjes zout te nemen) schoolgebouw; maar zijn grootste trots is zonder twijfel het instructieschip, de voormalige Hr. Ms. Van Kinsbergen. Het schip is een jaar of vier, vijf geleden afgevoerd van de sterkte. Daarna hebben de mensen van de TOKM er met de grote handigheid die men van de technici van de Koninklijke marine kan verwachten, een onderkomen van gemaakt dat bij uitstek geschikt is voor de opleiding van onze machinisten.

### „VAN KINSBERGEN” LTZT 2 OC C. C.

Brandon Bravo en oppermachinist G. A. Dijkstra hadden er kennelijk plezier in me over de „Van Kinsbergen” (de naam gebruikt men nog altijd, al loopt het officieel niet meer zo te boek) rond te leiden. Ze lieten me de machinekamer zien: het hele interieur dat vroeger het eens vermaarde schip over de wereldzeeën heeft voortgestuwd, stond er nog. Alleen had men het heel vernuftig „opengewerkt” — het metaal vervangen door plexiglas, zodat alle technische wonderen in het binnenste van die krachtkolossen niet langer aan het oog onttrokken worden. Voor mij een openbaring om al dat vernuft in werking te kunnen zien; voor de machinisten-in-opleiding, die er natuurlijk veel meer mee vertrouwd zijn, leerzaam en interessant.

Alles draait als echt — al is er geen schroef meer die aangedreven wordt. Wat er wèl is: een eigen aggregaat om elektrische stroom op te wekken, zoveel dat het hele schip met al z'n apparaten er genoeg aan heeft.



*Werkstukjes die de machinisten bij de TOKM in Amsterdam leren maken.*

„Het is een heidens lawaai wanneer we alle apparaten bijzetten”, vertelt LTZT Brandon Bravo me. „Dat doen we altijd als er ouderdag is. De ouders mogen dan ook aan boord van de Van Kinsbergen, en het is altijd een enorm succes wanneer ze alles in beweging zien.” Omdat het schip geen varend schip meer is, werd veel van de ruimten overbodig. Het kookhuis bijvoorbeeld. Daarom heeft men de kookketels en wat er meer aan koks- materiaal

is, weggesleept, en er machtige machines voor in de plaats gezet.

Zo is er ook verder de ruimte uitgebuit. Een plaats waar heel wat „koma's” de betekenis doorkrijgen van veel dingen die ze gedurende hun diensttijd als machinist zonder rang misschien wel hadden gezien, maar waarvan ze nooit ten volle de zin, de samenhang en de betekenis hadden beseft.

Want kijk, een korporaalmachinist is wat aan boord. Maar niemand wordt dat maar zo. Men moet er wat voor doen — maar waarom niet? Goddank, in deze wereld ga je niet dood zonder technische knobbel — maar de technici onder ons hebben nu eenmaal altijd een streepje voor. De korporaalmachinist zelfs vier: twee op elke mouw!





**Knipsels.....**

## *NAVO gaat tekorten aanpakken* **Ongunstige ontwikkeling krachtsverhouding ter zee**

---

### **Snelle groei Sovjetvloot zorgwekkend ( 1978 )**

Om aan de voor de NAVO ongunstige ontwikkeling van de krachtsverhouding ter zee het hoofd te bieden is binnen de NAVO besloten in de planning speciale aandacht te besteden aan de grootste maritieme tekorten aan schepen en vliegtuigen. Dit staat in de memorie van toelichting bij de Defensiebegroting voor het dienstjaar 1980.

De ongunstige ontwikkeling van de krachtsverhouding ter zee heeft zich blijkens de memorie van toelichting ook het afgelopen jaar voortgezet. Minister mr. W. Schotten spreekt ten aanzien van de snelle groei van de Sovjetvloot van een zorgwekkende ontwikkeling.

De Sovjet Unie heeft nieuwe grote oppervlakteschepen, zoals een nucleair aangedreven schip van 20.000 ton, en nieuwe klassen van met geleide wapens uitgeruste schepen op stapel staan. Oudere typen onderzeeboten worden in hoog tempo vervangen door moderne, nucleair aangedreven onderzeeboten.

Minister Scholten tekent in zijn memorie aan dat ook de Sovjetmarine haar beperkingen heeft. Zo moeten, ondanks de toeneming van de bevoorradingsmogelijkheden op zee, de zeestrijdkrachten ver van hun thuishaven opereren, terwijl de vloten die in de Baltische zee en in Moermansk hun thuishaven hebben betrekkelijk nauwe zeestraten moeten passeren waar zij ernstig belemmerd kunnen worden. De NAVO-zeestrijdkrachten hebben daarentegen in het algemeen makkelijker toegang tot de open zee. Hoewel ook aan NAVO-kant schepen worden gemoderniseerd en nieuwe ingevoerd, is het totaal aantal schepen afgenomen. Hierdoor wordt het voor de NAVO moeilijker om de aanvoer over zee voor de NAVO-landen te beveiligen door eenheden die vanuit hun basis in het noordelijk deel van de Sovjet Unie naar de Atlantische Oceaan willen doorbreken, op te vangen.

De in het kader van de Defensieplannen van de NAVO (longterm defence planning) voorgestelde kwalitatieve verbeteringen van marineschepen zal waar mogelijk in de bouwprogramma's van de Koninklijke marine worden verwerkt. Deze verbeteringen gelden met name ook voor de luchtverdediging op zeer korte afstand tegen geleide wapens. Aan het verbeteren van de apparatuur voor elektrische oorlogvoering (EOO) wordt in NAVO-verband veel aandacht geschonken, vooral bij het herinvoeren van nieuwe schepen.



Hr. Ms. Tromp

# **ALLE HENS**

uitgave van de Koninklijke marine

---

# Sprong in het diepe

## De beginjaren van Nederlandse onderzeebootbestrijding deel 1

Thomas Hill

Gedurende de Koude Oorlog was de primaire taak van de Koninklijke Marine het traceren en, in tijden van oorlog, kelderen van Sovjetonderzeeboten. De Nederlandse zeestrijdkrachten kozen in aanloop naar de jaren vijftig voor een specialisatie in onderzeebootbestrijding, in het Engels *Anti-Submarine Warfare* (ASW), en zou al spoedig hierin excelleren. In tegenstelling tot andere NAVO-lidstaten die zich hier mede in specialiseerden, in het bijzonder het Verenigd Koninkrijk, had Nederland tot aanvang Tweede Wereldoorlog nauwelijks ervaring met deze vorm van maritieme oorlogvoering.

De minieme ervaring die de KM inzake ASW wél had, vond haar oorsprong in verscheidene internationale technologische doorbraken en proefnemingen in de twintiger en dertiger jaren van de vorige eeuw. In die periode voerde 'navalisme' zoals omschreven door maritiem-militair historicus Jaap Anten, gecentreerd rond schepen met grote kanons, de boventoon. Hoewel dit beeld in het recent verschenen paper 'Heerschappij ter zee' van universitair hoofddocent Maritieme Strategie kapitein ter zee Henk Warnar is bijgesteld, lijkt er in beide gevallen weinig plek te zijn voor ASW.<sup>1</sup> Dit gebrek aan ASW-bewustzijn droeg bij aan de relatief trage ontwikkeling van deze discipline in de decennia voor WOII. Het gegeven dat de KM zichzelf van een tot 1940 nagenoeg onervaren ASW-marine, binnen tien jaar wist te verheffen tot één van de NAVO-koplopers wat betreft onderzeebootbestrijding, is op zijn minst bijzonder te noemen. Deze ontstaansgeschiedenis is tot op heden relatief onderbelicht, met enkel een KM-studieboek uit de jaren zestig dat zich hierop richt.<sup>2</sup> In dit artikel, een extract van het stageonderzoeksverslag van scribent zes bij het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH), wordt belicht hoe de Nederlandse zeestrijdkrachten deze metamorfose wisten te bewerkstelligen. Allereerst worden de toenmalige beginselen van de ASW-discipline binnen de KM belicht, waarna de sleutelfiguren en instanties die bij deze ommezwaai betrokken waren de revue passeren, alsook welke gebeurtenissen meewogen in deze ontwikkeling. Deze bijdrage sluit af met een conclusie.

### De basis van ASW

De basis van ASW omvat het gebruik van (offensieve) middelen om onderzeebootoperaties te belemmeren. Dit kan onder andere plaatsvinden door het detecteren van de onderzeeboot, om zodoende het verassingselement te ontnemen. Ook het plaatsen van mijnen in bekende aanlooproutes naar patrouillegebieden is een manier om onderzeebootoperaties tegen te werken. Naast detectie leende het vliegtuig zich ook voor het bestoken van de eenheden zelf. Dit offensieve aspect van ASW vanuit de lucht vond overigens veelal plaats na het uitbreken van WOII. Het was vóór 1939 voornamelijk de oppervlaktevloot die het primaat had voor het tegengaan van de onderwaterdreiging. Zij kon deze bestrijden met boordgeschut wanneer de onderzeeboot zich boven water bevond, of deze proberen te rammen.<sup>3</sup> Meer gespecialiseerde wapens waren de dieptebommen, uitgevonden door de Britten gedurende WOI. Deze konden handmatig, vanaf een rek of werper, te water gebracht worden om op een bepaalde diepte - en

later bij het maken van contact - te ontploffen.<sup>4</sup> Daarnaast bleken de primaire wapens van onderzeeboten, de torpedo's, ook effectief tegen andere onderzeeërs tijdens beide wereldoorlogen. Wel betrof het, één geval uitgezonderd, aanvallen tegen aan oppervlakte opererende onderwatervaartuigen. Met name de ontwikkeling van de akoestische torpedo gedurende WOII zou in de navolgende Koude Oorlog een belangrijk ASW-wapen worden.<sup>5</sup>

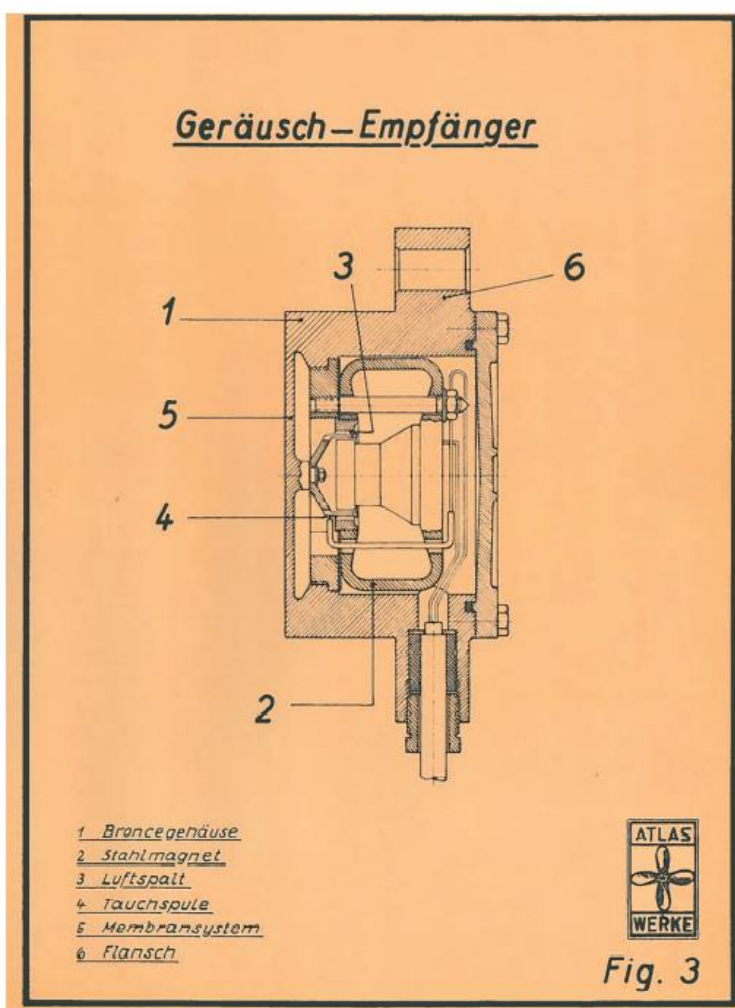
Om de zich onder water bevindende boot te lokaliseren, rustten marines hun schepen uit met onderwaterdetectie-apparatuur. Deze apparatuur kent twee categorieën: passief en actief. Een passief detectiemiddel is de hydrofoon, waarover al sinds de 1880s geschreven werd in het Verenigd Koninkrijk, die werkt als een versterker voor een geruispeiler. Een getrainde geruispeiler, met de juiste apparatuur, kon tegen het einde van de Eerste Wereldoorlog een onderwater varende onderzeeboot tot op drie zeemijl horen.<sup>6</sup> In deze eerste jaren van ASW was de hydrofoon niet in staat nauwkeurig de locatie van de onderwaterdreiging te bepalen, hooguit een grove inschatting. Actieve detectie-apparatuur, die ontwikkeld werd gedurende WOI, was hiertoe in staat. Actieve detectieapparatuur zendt een signaal uit, welke terugkaatst op een metalen oppervlak, om zo de positie hiervan nauwkeurig te bepalen.<sup>7</sup> Dit apparaat kreeg bij de Britten de naam ASDIC, waarbij de oorsprong van de naam ter discussie staat, maar lijkt te komen van *Anti Submarine Detection sonar*. De Amerikanen noemden hun variant sonar. Deze apparatuur werd in het interbellum in het diepste geheim doorontwikkeld met als doel de effectiviteit van de onderzeeboot in een oorlog te beperken.

De Duitsers, die na WOI tot medio jaren dertig geen onderzeeboten meer mochten bouwen in eigen land, ontwikkelden ook dergelijke detectieapparatuur. Zowel passieve als actieve varianten

kregen overigens de naam *Periphone* (ofwel perifoon).<sup>8</sup>

## Pre-WOII ASW bij de Koninklijke Marine

De eerste concrete vermelding van Nederlandse onderzeebootbestrijdingstechnologie en -tactiek is te vinden in een artikel in het *Marineblad* uit 1927 en in een samenvatting van een schietoefening van de kruiser Hr.Ms *Sumatra* uit datzelfde jaar. In de eerstgenoemde bron wordt het gebruik van de hydrofoon, ook wel onderwaterluistertoestel genoemd, ter verdediging van nauwe zeestraten beschreven.<sup>9</sup> Gezien de geografie van het eilandrijke toenmalig Nederlands-Indië zou dit van groot belang zijn in het geval van oorlog aldaar. Een onorthodoxe manier van ASW staat vermeld in het scheepsjournaal omtrent schietoefeningen van de *Sumatra* uit 1927. Beschreven staat hoe de bemanning, zonder dieptebommen etc., zich zou weten te redden van een eventueel



Perifoon van de Duitse firma Atlas Werke (Collectie NIMH)

onderzeebootgevaar. Zij gebruikten de nevelapparatuur van het schip, dat normaliter gebruikt wordt om het zicht te ontnemen van artilleristen op vijandige oppervlakteschepen, maar in dit geval om het zicht van officieren aan boord van onderzeeboten te belemmeren.<sup>10</sup> Gedurende de jaren dertig vonden praktijkoefeningen plaats met de hydro-foon, welke de KM van de Duitse firma Atlas kocht. Deze werden op zowel oppervlakteschepen als onderzeeërs geplaatst en getest.<sup>11</sup> Dat de kwaliteit van deze geruispeilers van de KM nog te wensen over liet bleek tijdens een test in 1939 waarin de *Sumatra*, inmiddels uitgerust met een hydrofoon, wederom een rol speelde. In een oefening met een niet bij naam genoemde KM-onderzeeboot in de Noordzee schatte de kruiserbemanning de locatie van de 'opponent' verkeerd in waardoor het bovenwaterschip tegen de onderzeeboot aanvoer en deze onbedoeld beschadigde.<sup>12</sup>

Tussen het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog in september 1939 en de Duitse inval van mei 1940, werden in navolging van eerdere plannen verdere ideeën geopperd over hoe de

### **‘De kwaliteit van de geruispeilers van de KM liet nog te wensen over’**

Nederlandse vloot eruit zou moeten komen te zien met het oog op oplopende spanningen. In een vlootplan voorgesteld in het *Marineblad* uit voorjaar 1940, zou Nederland haar in aantallen beperkte torpedootjagers niet in de frontlinie van onderzeebootbestrijding inzetten, waar dat bij andere marines wel de norm was. Het zou aan motortorpedoboten (MTB), uitgerust met dieptebommen en detectieapparatuur, zijn op vijandelijke onderzeeboten te jagen ter bescherming van de grotere vlooteenheden.<sup>13</sup> Eenzelfde visie deelde de auteur van het eerdergenoemde *Marineblad*-artikel uit 1927. Deze stelde dat de KM de torpedootjagers niet in moest zetten voor deze taak gezien de financiële en materiële schade die dit op zou kunnen leveren.<sup>14</sup> Met oog op de slechts acht relatief moderne jagers die de marine telde gedurende de jaren dertig, die weliswaar wél waren uitgerust met Vickers dieptebommen en Thornycroft werpers maar zonder detectieapparatuur, leek dit een begrijpelijk besluit.<sup>15</sup> In diezelfde periode zouden alle boten van de Onderzeedienst vanaf Hr.Ms. O 16 (1936) uitgerust worden met actieve detectieapparatuur ontwikkeld door de Duitsers. Deze perifoon van het type 'C' bleek minder geschikt in het detecteren van onderzeeboten dan haar geallieerde tegenhangers gezien de gevoeligheid van het apparaat voor trillingen, beperkte detectieradius en een andere doorgevoerde doctrine van Duitsers (en Nederlandse) zijde.<sup>16</sup>

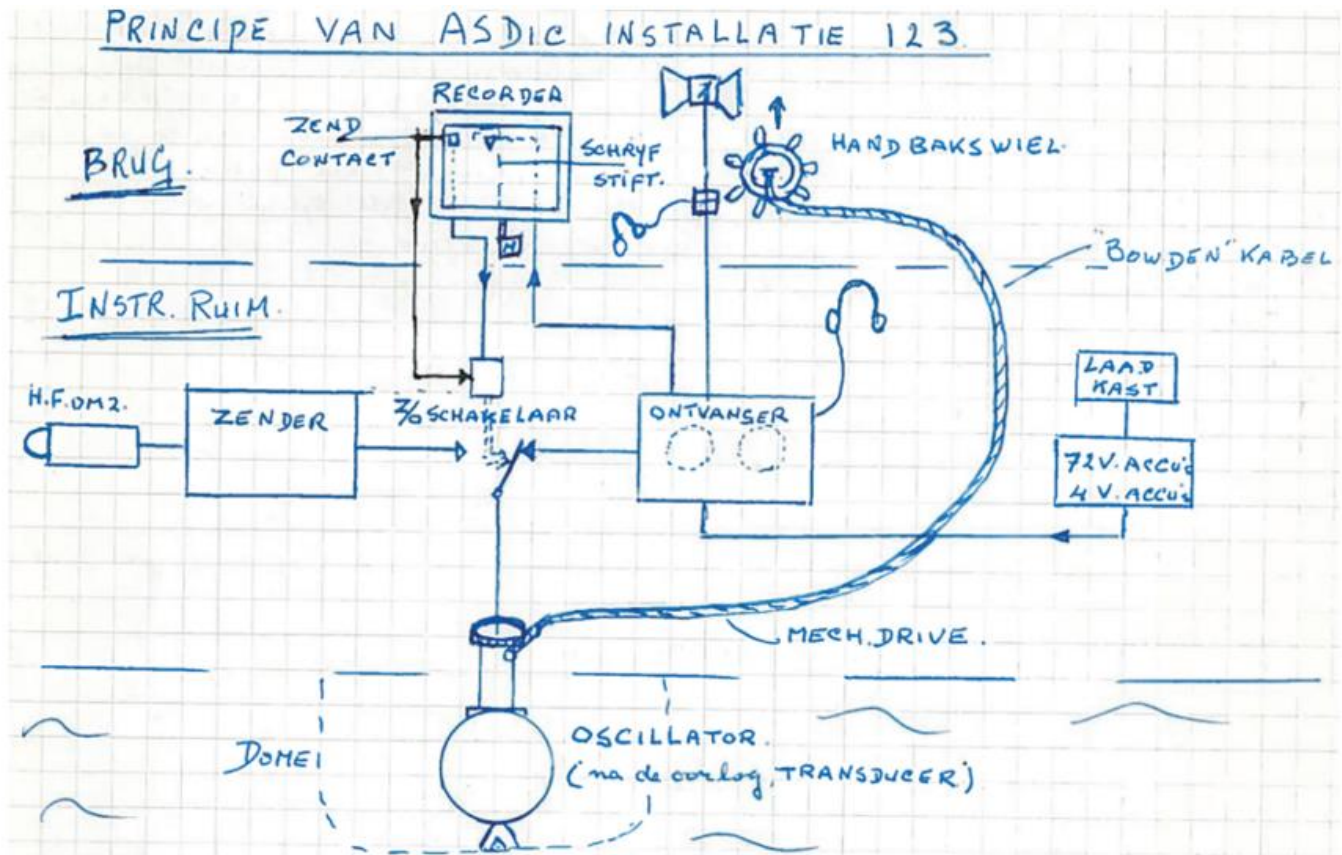
Gedurende WOII kozen commandanten van het *U-bootwaffe* ervoor hun perifonen niet te gebruiken gezien het feit dat actief uitzenden van een signaal hun locatie kon prijsgeven. Iets wat ook Nederlandse officieren opviel, waardoor zij ervoor kozen voornamelijk terug te grijpen op passieve detectiemiddelen. De kanonneerboot Hr.Ms. *Van Kinsbergen* werd als enige oppervlakteschip van de KM uitgerust met een perifoon, maar over de inzet hiervan is weinig bekend.<sup>17</sup>

### **KM ASW gedurende de oorlog**

In de openingsfase van de oorlog was de Marine Luchtvaartdienst (MLD) in Nederland belast met het patrouilleren van de kustwateren, voornamelijk in het kader van bescherming van de Nederlandse (handels)vloot, maar ook anti-onderzeebootpatrouilles.<sup>18</sup> Deze maritieme vliegende eenheden zouden na de Nederlandse capitulatie in mei 1940 vanuit het Verenigd Koninkrijk hun taken voortzetten boven de Britse wateren en de Atlantische Oceaan in de strijd tegen vooral de



U-boten aldaar. Hierin zouden ze enkele successen behalen in het hinderen en, in enkele gevallen, kelderden van Duitse onderzeeboten; zoals de *U-462*<sup>19</sup>.



Een door zeemiliciën H.T.J. Rutgrink uitgetekend schema van een Asdic-installatie type 123 (collectie NIMH)

In de Oost trad de MLD op eenzelfde wijze tegen de Japanners op na december 1941, en ook na de val van Java begin maart 1942. Dit deden ze met gelijkwaardige resultaten, opererend vanuit Ceylon en Australië met vliegboten. Naarmate de oorlogsjaren vorderden werd het vliegend materieel steeds meer geleverd door de Britten en Amerikanen, alsmede de trainingen om deze toestellen te gebruiken, wat de doctrines van de MLD beïnvloedde. Daarnaast opereerden MLD-toestellen van Britse makelij vanaf Nederlandse *Merchant Aircraft Carriers* (MACs), om zo de fijne kneepjes van vliegkampschipoperaties te leren. Wat betreft de voorziene rol van de MTBs zou deze, net als het vlootplan zelf, niet verwezenlijkt worden. In het najaar van 1940 werden wel in Londen ontwerpen gemaakt voor een Nederlandse MTB, voorzien van een Britse ASDIC en dieptebommen. Hoewel voornoemd vaartuig nooit op stapel is gezet, verkreeg de KM in de oorlog meerdere geallieerde typen MTBs die zich voornamelijk in de West ophielden, met gelimiteerd succes tegen vijandelijke onderzeeboten.<sup>20</sup>

## Noten

- 1 Jaap Anten, "Navalisme nekt onderzeeboot: de invoer van buitenlandse zee-strategieën op de Nederlandse zee-strategie voor de defensie van Nederlands-Indië, 1912-1942" (Proefschrift Universiteit Leiden, 2011); Henk Warnar, *Heerschappij Ter Zee: Over De Rol Van Theorie in De*

*Zeekrijgskunde* (Breda: Faculteit Militaire Wetenschappen, Nederlandse Defensie Academie, 2023).

- 2 J. H. van Rede en Marinestafschool, *De Historische Ontwikkeling Van De Onderzeebootbestrijding Van En Met De Eerste Wereldoorlog Tot Heden,*

- (Marinestafschool, 1967).
- 3 Van Rede, 'Onderzeebootbestrijding,' 3.
- 4 Idem, 5.
- 5 J.M. Mohrmann, *Marine-torpedodienst, 1875-2000* (De Bataafsche Leeuw: Amsterdam, 2000), 72-73.
- 6 Willem Hackman, *Seek & Strike: Sonar, anti-submarine warfare and the Royal Navy 1914-1954*, (London: Science Museum, 1984), 65.
- 7 Malcolm Llewellyn-Jones, *The Royal Navy and Anti-Submarine Warfare, 1917-49* (London: Routledge, 2006), 10.
- 8 S.J. de Groot, *Een Vos in Schaapskleren: Ingenieurskantoor Voor Scheepsbouw Ivs/Inkavos: Een Duits-Nederlandse Samenwerking 1922-1945* (Amsterdam: De Bataafsche Leeuw, 2015), 103.
- 9 J.J. Logger, "Onderwaterluistertoestellen. Technisch overzicht en tactisch gebruik," *Marineblad* 1927: 486-488.
- 10 NIMH, Schependocumentatie, Map Hr.Ms. Sumatra.
- 11 Van Rede, 'Onderzeebootbestrijding,' 10.
- 12 NIMH, Collectie Losse Stukken 057, inv.nr. 2621.
- 13 J.A. de Gelder, "Het slagkruiserplan (Vlootplan 1940)," *Marineblad* 1940: 531-532.
- 14 Logger, "Onderwaterluistertoestellen," 489-490.
- 15 Nationaal Archief, Den Haag, Bouwtekeningen van Schepen van de Nederlandse Marine, nummer toegang 4.MST, inventarisnummer 1851,1882.
- 16 Nationaal Archief, Den Haag, Marinestaf, nummer toegang 2.12.18, inventarisnummer 293.
- 17 Anten, "Navalisme nekt de Onderzeeboot," 334.
- 18 J.N. Geldhof, *70 Jaar marineluchtvaartdienst* (Leeuwarden: Uitgeverij Eisma B.V., 1987), 53.
- 19 P.E. van Loo, Louis Kaulartz, en Nederlands Instituut voor Militaire Historie, *'Enige Wakkere Jongens': Nederlandse Oorlogsvliegers in de Britse Luchtstrijdkrachten 1940-1945* (Amsterdam: Boom, 2013),
- 20 Ph. M. Bosscher, *De Koninklijke Marine In De Tweede Wereldoorlog. Dl. 3* (Franeker: Van Wijnen, 1990), 161-162.

Bron:

**marineblad** nr. 6 2023

WORDT  
VERVOLGD

---

**Let op :.... Maandag 18 december is er géén Publicatiebord / Schrijfhoutje combinatie.**

**De redactie is gesloten....**

---

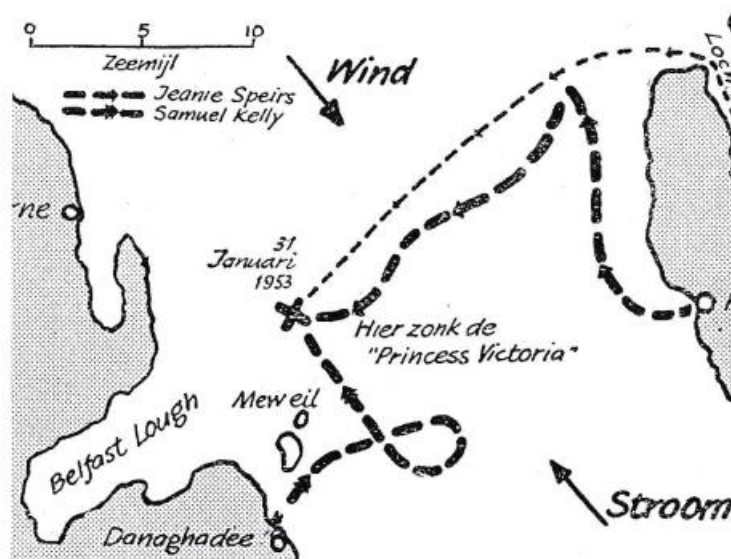
# *STORMWEEKEND VAN 31 JANUARI OP 1 FEBRUARI 1953*

TEKST DICK OVERDUIN  
FOTO'S ARCHIEF KNRM

Het weekend van zaterdag 31 januari op zondag 1 februari 1953 staat in de geschiedenis vermeld als de Watersnood 1953. Zoals Adri Koppejan in zijn artikel over Museum Watersnood in het januarinummer al vermeldde, werd tengevolge van een zware en langdurige

noordwesterstorm van 10 bft, in combinatie met een springvloed, het water in de Zuid-Hollandse en Zeeuwse zeearmen hoog opgestuwd, waardoor een aantal eilanden en polders overstromden. Totaal liep 41.000 ha onder water, 49.000 huizen werden getroffen waarvan er 8250 werden vernield of zwaar beschadigd en 1835 mensen vonden de dood.

Ook waren er tientallen schepen in nood. Scheveningen Radio ontving SOS-berichten aan de lopende band. Voor onze kust vergingen twee schepen met man en muis: de trawler „Catherine Duyvis” uit IJmuiden met zestien opvarenden en de kustvaarder „Salland” uit Delfzijl met zeven man aan boord. Van geen van de schepen werd enig radiob bericht ontvangen; wel spoelde zondag 1 februari bij Katwijk aan Zee een sloep van de „Salland” aan. Ten oosten van Noord-Ierland verging op 31 januari 1953 de veerboot „Princess Victoria”, waarbij van de 176 opvarenden er 138 omkwamen (zie DBW mei en december 2001). Voor de reddingboten aan de Noordzeekusten en Ierse Zee was het een druk weekend!



Kaartje

## Scheepsramp op Ierse Zee

Op vrijdag 30 januari 1953 bevond zich in de middag een diepe depressie tussen IJsland en Schotland, die zich in ONO-richting voortbewoog. Twaalf uur later stond er in het gebied een zware Noorderstorm. Deze bereikte bij de oostkust van Schotland een windsnelheid van 125 km per uur: orkaankracht. De orkaan verstoorde de bewegingsrichting van de depressie; deze boog af naar het zuidoosten en het stormveld breidde zich uit over het hele Noordzeegebied.

Op 31 januari 1953 vertrok om 07.45 uur de veerboot „Princess Victoria” met 127 passagiers en 49 bemanningsleden uit Stranraer aan de Schotse Westkust naar Lame in Noord Ierland. Toen de veerboot het Loch Ryan had verlaten kreeg deze de volle storm te verduren. Als gevolg van een zware zee sprongen de beide achterdeuren, die toegang tot het autoruim gaven, open. Aan bakboord liep ook een steunbalk schade op, zodat de achterdeuren niet goed meer konden worden gesloten. Het autoruim liep vol water en in korte tijd bedroeg de slagzij 10°. De „Princess Victoria” zond een SOS-sein uit, waarop de reddingboot „Janie Spiers” uit Portpatrick aan de Schotse westkust uitvoer. Inmiddels was de wind tot orkaankracht aangewakkerd en de Schotse reddingboot vond niets op de aangegeven positie. Later vond men wrakhout en twee op een vlot drijvende overlevenden.

De reddingboot „Samuel Kelly” uit het Noord-Ierse Donaghadee had meer geluk. Op aanwijzingen van het ss „Orchy” bereikte deze, na eerst enige tijd vruchteloos gezocht te hebben, de plaats van de ramp en 31 opvarenden konden worden gered. De ramp met de „Princess Victoria”, waarbij 138 opvarenden omkwamen, is te wijten geweest aan de onvoldoende sterkte van de achterdeuren en was toentertijd de zwaarste ramp met een Brits koopvaardij schip in vreedstijd.

## Ook Nederlandse redders paraat

De bemanningen van de reddingstations van de Koninklijke Noord- en Zuid-Hollandsche Redding Maatschappij (KNZHRM) en Koninklijke Zuid-Hollandsche Maatschappij tot het Redden van Schipbreukelingen (KZHMRM) stonden, toen de storm in de namiddag van 31 januari 1953 de



Nederlands kust had bereikt, stand by. Het eerste station dat in actie kwam was Noordwijk. De vrijwel nieuwe kotter „OD 13” verdaagde 500 m bezuiden de Zuidboulevard van Noordwijk op het strand. Het vissersschip zat zo hoog op strand, dat één van de redders er in slaagde aan boord te komen. De bemanning wilde in eerste instantie niet van boord; later bleek ze op eigen kracht van boord te zijn gegaan.

Een uur later verkeerde het lege Finse ss „Bore VI” bij de Banjaard bank in nood. Scheveningen Radio ontving een noodsein, waarop de reddingboten van de KZHRMS uit Veere en Stellendam uitvoeren. Helaas was de positie van het schip onduidelijk; de „Bore VI” bleek op Wester Schouwen hoog tegen de duinen te zitten en reddingboothulp was hier niet meer nodig. Bij Ter Heijde dreef het Nederlandse ms „Elisabeth” naar de kust en strandde. De bemanning wist zichzelf in veiligheid te brengen.

Omstreeks 21.00 uur raakte de „Aalsdijk” van de Holland Amerika Lijn aan lager wal bij boei nr. 4 van de Nieuwe Waterweg, maar wist kort na middernacht zelf vlot te komen. Van de sleepboot „Schelde” van Smit Internationale, die in Hoek van Holland ter hoogte van de Berghaven op station lag, gingen als gevolg van de zware golfslag de ankers krabben en de sleepboot sloeg op een krib onder de zuidwal. De sleepboot „Blankenburg” probeerde vast te maken, maar de „Schelde” zat te dicht onder de wal, waardoor de sleepboot er niet dicht genoeg bij kon komen. De reddingboot „President Jan Leis” haalde de negentien bemanningsleden van boord.



*De „Prins Hendrik”; sinds 1968 in bruikleen bij het Nationaal Reddingmuseum te Den Helder.  
Foto Dick Overduin.*

Tegen 20.25 uur van de 31<sup>e</sup> januari 1953 kwam bij Scheveningen Radio een noodsein binnen van de Duitse sleepboot „Gulosenfjord” (later de „Doggersbank” van Doeksen 1959-1964) van de Norddeutscher Lloyd in Bremen. De sleeptros tussen de sleepboot en de olietanker „Oder” van 2000 ton was gebroken. De reddingboot „Prins Hendrik” van het station Den Helder ging naar de opgegeven positie, ca. 20 zeemijl noordwest van de vuurtoren Eierland van Texel. Het was de eerste zware reddingtocht van de in 1951 in dienst gestelde reddingboot. Helaas bleek er op de opgegeven positie geen schip aanwezig te zijn. De „Brandaris” van station Terschelling had meer geluk. Na een zeer zware tocht werd de „Gulosenfjord” bereikt; van de „Oder” was echter geen spoor te bekennen. Later werd door kuststation North Foreland Humber radio meegedeeld: „Out of action; flooded”.(Buiten werking, gezonken).

Bij Terschelling waren verder nog diverse schepen in nood: het Indiase „Jalakitu”, de Nederlandse kustvaarder „Franka II” en het Deense ss „Annetorm”. De „Brandaris” vertrok uit Terschelling en de „Insulinde” uit Oostmahom naar de „Franka II”, waarvan de opgegeven positie het lichtschip Terschellingerbank was. Met de „Franka II” kwam radiocontact tot stand en de positie van de kustvaarder bleek gunstiger te zijn geworden en tegen 06.30 uur in de ochtend van 1 februari had de reddingboot ter hoogte van Nes (Ameland) de kustvaarder met een slagzij van 25° bereikt. De kapitein wilde echter dat de reddingboot zijn schip begeleidde en voor de storm lenzende loodste de „Insulinde” de „Franka II” naar de Westereems. Daar werd de reddingboot bedankt.



Ondertussen had de „Brandaris” het bericht gekregen dat de „Insulinde” de „Franka II” had gevonden. De Kustwacht Brandaris meldde dat de „Jalakitu” zich dwars van Oosterend (Terschelling) in gevaar bevond en dat de sleepboot „Holland” ter plaatse was. De „Brandaris”, op de terugtocht naar de haven, verlegde de koers naar de „Jalakitu” en bleef aan lij totdat het gevaar was geweken.



*De „Franka II” kreeg morele steun van de „Insulinde”.*

Het Indiasche schip bleef gelukkig vrij van het Bomrif en vervolgde onder begeleiding van de „Holland” de reis naar Rotterdam. Later nam de sleepboot het schip op sleeptouw. Op 1 februari 04.30 uur kwam het bericht dat het Zweedse ss „Virgo” nabij Vliehors in moeilijkheden verkeerde. Twee uur later strandde het schip op de Vliehors. Pas tegen het middaguur slaagden twee redders er met veel moeite in aan boord te komen, daar de weg van Oost-Vlieland naar de Vliehors blank stond en per vrachtauto niet bereikbaar was. Het schip zat hoog en voor de bemanning was er geen gevaar.

## Ook problemen om de zuid

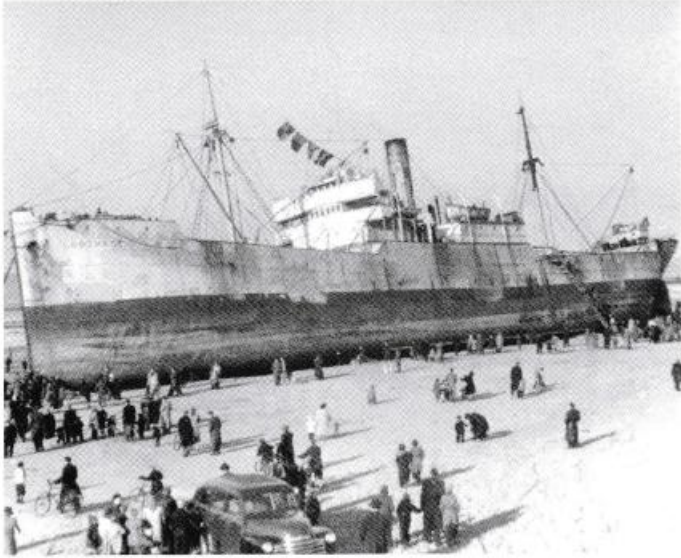
Terug naar even na middernacht 1 februari. Tegen 0.45 uur seinde de met teer geladen Duitse tankboot „Julius Rütgers” dat deze bij IJmuiden op de wal liep. Bij IJmuiden was echter niets te zien en het reddingstation Zandvoort werd gealarmeerd. De strandreddingboot kon, vanwege de grote stukken die van het duin waren weggeslagen, niet worden gelanceerd en het lijnwerp- en wippertoestel werd in gereedheid gebracht. Zowel in richting Noordwijk als IJmuiden kon men geen gestrand schip ontdekken. Pas tegen het middaguur kwam het bericht dat er een schip bij paal 73 tussen Noordwijk en Zandvoort vlak tegen de duinrand aan zat. De bemanning was zelf van boord gegaan.

De reddingboot „Neeltje Jacoba” van station IJmuiden werd omstreeks 17.00 uur gealarmeerd naar aanleiding van een SOS van het Franse ss „Carthage”. Het schip dreigde benoorden Noordwijk aan Zee op de kust te lopen. Toen de reddingboot om 20.40 uur het schip bereikte, lag het ter hoogte van Katwijk aan Zee. De bemanning wilde niet van boord en de „Neeltje Jacoba” keerde naar IJmuiden terug.

Over het lot van de tanklichter „Oder” was in de namiddag van 1 februari nog niets bekend. Het reddingstation De Cocksdorp, dat al eerder i.v.m. de in nood zijnde „Virgo” was gealarmeerd, kwam opnieuw in actie omdat de Kustwacht Eierland een schip op de Eierlandse Gronden meende te zien en men ook een olielucht waarnam. Later werd dit bevestigd door een wit licht dat men op het gestrande schip zag. Na ampele overwegingen besloten de plaatselijke commissie van de KNZHRM en reddingbootschipper J. Bakker om de motorstrandreddingboot „Joan Hodshon” te lanceren.



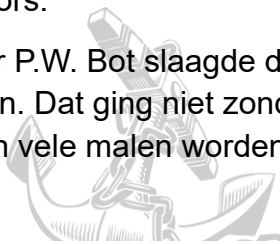
*De „Virgo” op de Vliehors*



Hoewel de storm tot windkracht 7 tot 8 was afgenomen, was de branding nog krachtig en ging het lanceren vanwege de hoge zee niet gemakkelijk. Ook de bemanning van de „Joan Hodshon” nam het licht van de „Oder” waar, maar toen men het op ca. 700 m was genaderd verdween het licht. Oriëntatie was derhalve onmogelijk geworden, maar ondanks de wilde zee bleef de reddingboot doorzoeken. Helaas echter zonder resultaat; men vreesde het ergste! Schipper Bakker besloot daarna naar De Cocksdorp terug te keren. Op maandag 2 oktober werd om 04.30 uur wederom licht aan boord van de gestrande „Oder” gezien. De

*Op het Scheveningse strand strandde de „Carthage”.* Kustwacht Eierland gaf met morseseninen antwoord, maar waarschuwde pas een uur later de reddingstations, omdat het pas bij daglicht mogelijk zou zijn actie te ondernemen. Men besloot de motorreddingboot „Prins Hendrik” uit Den Helder naar de „Oder” te sturen. Tegen 09.00 bereikte de Helderse reddingboot de Eierlandse gronden. De tanklichter bleek in tweeën te zijn gebroken; het voorschip met brug en stuurhuis, waarop de schipbreukelingen zich bevonden, zat in de felle branding van de Eierlandse gronden en het achterschip lag dichtbij de Vliehors.

Dankzij het zeemanschap van schipper P.W. Bot slaagde de bemanning van de „Prins Hendrik” er in de zes Duitsers van het wrak te halen. Dat ging niet zonder problemen. Omdat het wrak geheel geen lij bood, moest het langszij komen vele malen worden herhaald, hetgeen drie kwartier in beslag nam!



## **Naar het watersnoodgebied**

Eerder werd al vermeld dat de reddingboot „Koningin Wilhelmina” uit Stellendam van de KZHRM naar het Finse vrachtschip „Boris 6” was uitgevaren. De reddingboot ging binnendoor via de Oosterschelde naar de Banjaardbank. Toen bleek dat de „Boris 6” geen assistentie meer nodig had, werd in Willemstad afgemeerd, kort voor dat deze stad onder water liep. Er werd daar assistentie verleend totdat de Stellendammers hoorden dat ook hun eigen dorp door het water was overstroomd. Daarop keerd ze naar hun thuishaven terug evacueerden met hun



*De Duitse tankboot „Julius Rütgers” gestrand bezuiden Zandvoort.*

volgvlet tussen de 600 en 700 dorpelingen. De „J.V. Wierdsma” van station Breskens was naar Hoek van Holland als vervanger van de reddingboot aldaar op weg, toen het verzoek kwam om acht mensen van het in het Hollands Diep liggende eiland Tiengemeten te evacueren. De vlet „Zeeuwsch-Vlaanderen” van het station Cadzand haalde acht mensen uit het Gemeentehuis van Ouwerkerk op Schouwen-Duiveland, met bereikte dit door een gat in zeedijk. De „Prinses Juliana”

uit Ouddorp redde in twee tochten totaal vijftig Ouddorpers. De bemanningen van de stations Ouddorp en Stellendam bleken als gevolg van de watersnood ernstig te zijn getroffen en kregen materiële en financiële steun van de KZHMRS. Van de KNZHRM gingen drie red- dingboten naar het rampgebied: de motorstrandreddingboten „Prins Bernhard” uit Scheveningen, de „Dudok de Wit” uit Zandvoort, alsmede de reserve-motorreddingboot „Dorus Rijkers”. De eerste reddingboot werd o.a. ingezet bij de evacuatie van dorpelingen uit Ooltgensplaat, de tweede bij Middelharnis en Zierikzee en de derde verleende diverse diensten in het noodgebied.



*Kotter „OD 13”, bezuiden Noordwijk aan Zee.*

*Bronnen: diverse nrs. De Reddingboot,  
Mieke Spaans: De Noord,  
Bram Oosterwijk: De zee was onstuimig.*

Bron:

**DE Blauwe  
Wimpel**

---



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