

“Ten Anker”



Redactie

Arie Krijgsman
Vijverlaan 101
3319 SN Dordrecht

E-mail
arcon46@kpnmail.nl

Telefoon
Tussen 10.00 en 16.00

078-7507545

b.g.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 51 – 6e jaargang – 21 december 2023



Kerstmacht op de Gronden

Amerikaanse piloot bezorgde Berlijnse kinderen een zoete Kerst

Na de Kerst ging de fik in de boom

Kerstprogram Hr Ms. Dubois 1953

Hr.Ms. de Zeeuw 1951 – 1968 deel XVIII

De Jachthonden van de Archipel deel V

Kerstfeest 1953

Op de rede van Lagos

Compilatie Indisch Journaal – Uitwisseling deel 1

De doop van “ Zeeland “

Rear-Admiral Madden overleden...

Sprong in het diepe deel 2 (slot)

Het Drama van de Torpedisten uit Hoek van Holland

Het vlagincident in Paramaribo

Kerstavond op de gronden

DOOR DICKOVERDUIN

Eilanders zijn niet bijzonder spraakzaam en vooral redding-bootschippers niet. Ik heb er ooit eens een ontmoet. Hij was een beveren vijftiger en ik een jonge man van nog geen twintig, die net z'n stagejaar achter de rug had. Desondanks voelde ik mij als zeeman een hele piet, 's Avonds, na onze studie, legden we dikwijls aan in het café in de straat achter mijn huis om te biljarten. Ook hij was dan dikwijls van de partij. Na zo'n pilsje of wat wilde hij nog wel eens loskomen. Zo ook op die stormachtige decemberavond, een dag voor Kerstmis.

„Wat zou het met de kerstdagen doen?“, vroeg ik in zijn richting.

„Ik hoop dat ik die dagen bij moeder de vrouw kan blijven“, antwoordde hij tussen twee slokken door. „Anders dan die kerstavond en -morgen toen we voortdurend in touw waren.“

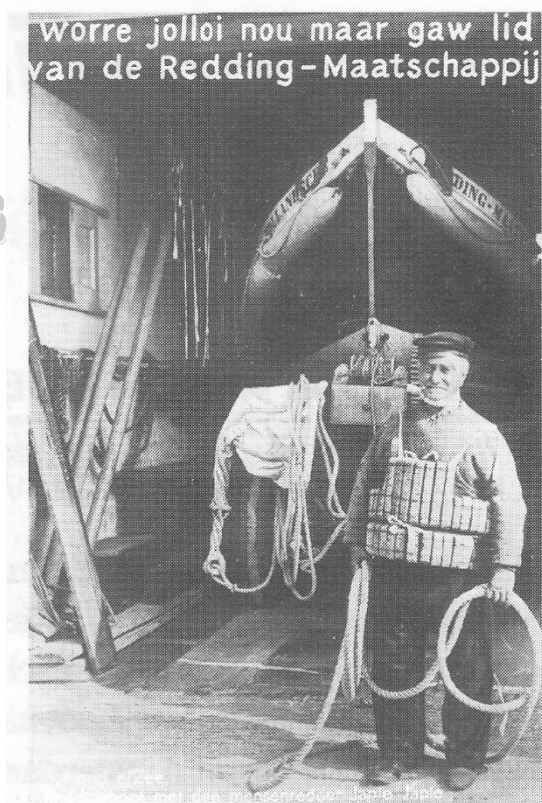
„Vertel“, zei ik op min of meer dwingende toon.

„Ik had op die bewuste kerstavond nog maar net m'n voeten achter de kachel gestoken - ja, we hadden toen nog een potkachel die je met kolen stookt en geen centrale verwarming zoals nu bijna iedereen heeft - of secretaris Swart van de plaatselijke commissie belde en zei dat we moesten varen. Scheveningen Radio had een noodsein opgevangen van een Noor, die in de buurt van de Noordergronden boven het eiland in moeilijkheden verkeerde en dringend om assistentie van een sleepboot vroeg. Swart had met de toren overlegd. Men vond het daar raadzaam om ook de reddingboot naar buiten te sturen.“

„Toen ik aan boord kwam was onze schipper daar al en draaiden de motoren. Ik was toen net een paar maanden stuurman op de reddingboot. Ook de bergingssleepboot werd vaarklaar gemaakt. Je moet weten dat het toen nog een stoomsleper was, waarvan om voldoende stoom voor de machine te hebben de ketels eerst moesten worden opgestookt. Wij gingen dan ook als eerste de haven uit en onder de luwte van het eiland leek de zee mee te vallen. Toen we echter de volle noordwester op de kop kregen, voeren we meer onder dan boven water. Golven van zo'n meter of vijf hoog braken over de reddingboot heen. Onze motordrijver noemt dat onderzeebootje spelen en sluit zich onder die omstandigheden altijd in zijn motorkamer op.“

„Inmiddels had ik via de radio contact met de Noor en vroeg zijn positie. In die tijd hadden we aan boord nog geen radiorichtingzoeker en radar. Je moest maar afgaan op de positie die ze je opgaven. Vaak waren die lui zo in paniek, dat ze zich vergisten en hun positie niet met de werkelijkheid klopte. Wanneer de mensen van de kustwacht op de toren de plaats niet visueel konden vaststellen, riepen we meestal de hulp in van het radiopeilstation op het duin. We vergeleken dan hun radiopeiling met de opgegeven positie van het in nood verkerende schip. Ook ditmaal volgden we die werkwijze en wonder boven wonder, het klopte.

Omdat het gedrag van de reddingboot wat onprettig begon te worden, minderde onze schipper vaart. Hierdoor braken we wat minder door de golven heen. Jij hebt op de Noord-Atlantic



Zo was het toen... zo is het nu!
Illustratie uit 1957 via Siep Zeeman.

gevaaren en ik hoef je dus niet te vertellen hoe een bootje van amper twintig meter met zo'n hoge zee tekeer kan gaan."

„Ik hield regelmatig radiocontact met de Noor, wat de schipper via de luidspreker in het stuurhuis kon volgen. Dat ging toen nog met radiotelefonie op de middengolf. Die omvangrijke apparatuur bevond zich onderdeks.

De Noren dachten dat het nog maar een uur zou duren, voordat het schip op de Noordergronden zou stranden. Gelukkig raakten ze niet in paniek. Na een klein uur verkenden we met ons zoeklicht het schip. We voeren zo goed en kwaad als dat ging om het schip heen en ik kon de mensen zien die op het achterschip waren samengedrongen. Het leek de schipper het beste om aan lij vanaf het voorschip langs de Noor op te schieten en de mensen op het achterschip over te nemen. Dat zeg ik nu zo, maar onder die omstandigheden wordt er niet uitgebreid overlegd. De schipper riep mij bij de radio vandaan naar het stuurhuis om de gashandels van de motoren te bedienen.

We maakten eerst een run langs de stuurboordzijde van het schip om de zaak te verkennen. Zolang we in de luwte van de Noor voeren ging het goed, maar zodra we het schip voorbij waren, werd het donderen; de wind en golven gooiden ons van het schip af. Om aan lij te blijven, draaiden we over bakboord om een opschieter te kunnen maken."

Hij ging eens even verzitten, nam een slok pils en ging verder.

„Ik zei de Noren via de radio dat als ze van boord wilden, ze dat nu moesten doen, zolang het schip nog niet was gestrand. Je moet weten dat er toen nog net voldoende water onder de kiel van de reddingboot stond om niet zelf aan de grond te lopen. De Noren antwoordden, dat een deel van de bemanning op de reddingboot wilde overstappen, waaronder een vrouw met een baby. De rest zou de sleepboot afwachten en proberen verbinding te maken. Om een lang verhaal kort te maken, we namen een deel van de Noren over - acht man, de vrouw en de baby.

Inmiddels was het middernacht geworden. Ik vroeg het peilstation om nog eens een peiling te maken, want ik had de indruk dat we behoorlijk door de noordwester naar de gronden werden geblazen. We kregen onze positie van het peilstation en ook de bergingsleepboot had een peiling gemaakt. Ik schrok toen ik onze positie in de kaart zette; we zaten vlak op de Noordergronden, waar bij laag water iets meer dan een meter water staat. waarschuwde de schipper. Het is daar een rottige plek; het wijnschip „West Aleta" verging daar jaren geleden en later ook de „Otto".



Om vrij te kunnen blijven van de Noordergronden stoomden we om de noord en later stuurboord uit via het Noordgat om de zuid rond de Noordvaarder naar het Schuitengat.

Toen we de haven naderden, dook ik onderdeks en lichtte de toren in dat we tien schipbreukelingen meebrachten. Inmiddels had de sleepboot verbinding gemaakt en was bezig de Noor los te trekken.

De Noren waren in de kleine ruimte onderdeks gestopt en zagen wit om de neus. Of dat van de spanning kwam of dat ze zeeziek waren,

weet ik niet. De baby gaf geen krimp en sliep in de armen van z'n moeder."

„Toen we de havenhoofden verkenden ging ik aan dek. Bij onze steiger stonden vele tientallen mensen. We meerden af en de schipbreukelingen gingen in dekens gehuld van boord naar een hotel aan de haven. Wijzend op de moeder en de baby zei de secretaris van de plaatselijke commissie tegen ons: 'Hebben jullie het Kerstkindje aan wal gebracht?' Toen realiseerde ik me pas dat het kerstmorgen was."

Bron: de Blauwe Wimpel december 1998

Amerikaanse piloot bezorgde Berlijnse kinderen een zoete kerst

Auteur: **Kevin Prenger**



Luitenant Gail Halvorsen maakt een praatje met Berlijnse kinderen. © Privécollectie G.S. Halvorsen

Kerstavond, ergens boven Duitsland in 1948. Een militair transportvliegtuig vloog door de koude nacht met Berlijn als bestemming. Aan boord kolen, meel of andere voorraden om in het door Stalin afgesloten westelijke deel van de hoofdstad af te leveren. Maar ook 800 pond snoepgoed dat met 4.000 kleine parachutes gedropt moest worden boven de geïsoleerde stad, om kinderen een zoete kerst te geven.

CBS-correspondent Bill Downs vloog mee in dit toestel, dat bestuurd werd door “een zeer beroemde man”, iemand waarvan de verslaggever zeker wist dat zijn luisteraars van hem gehoord hadden. Zijn naam was Gail “Hall” Halvorsen (1920), luitenant in de Amerikaanse luchtmacht en één van de vliegeniers die af en aan vlogen om de Berlijners via de luchtbrug te bevoorraden. Een half jaar eerder, in juli, was de piloot begonnen met het loslaten van parachutes met snoep boven de stad, nadat hij bij vliegveld Tempelhof een babbeltje had gemaakt met Duitse kinderen, die achter een prikkeldraadhek keken naar het komen en gaan van de imposante Douglas-vliegtuigen, waarin ook Halvorsen vloog.



Gail Halvorsen maakt snoepgoed vast aan kleine parachutes.
© US Air Force

De 27-jarige Amerikaan was onder de indruk van hun dankbaarheid voor het feit dat de Amerikanen en hun bondgenoten de luchtbrug hadden opgezet. Hij had slechts twee kauwgomreepjes op zak, die hij verdeelde onder de kinderen, maar beloofde tijdens zijn volgende vlucht meer snoep te bezorgen.

Halvorsen maakte zijn belofte waar: hij overtuigde zijn crew om ook hun snoeprantsoen af te staan en gebruikte zakdoeken als parachutes waaraan hij pakketjes met snoepgoed vastmaakte. Zoals afgesproken met de kinderen dropte hij de traktaties vlak voor zijn landing op vluchthaven Tempelhof. Om zijn jonge vrienden aan de grond te waarschuwen voor zijn komst, schudde hij van tevoren met zijn vleugels, wat hem de bijnaam *“Onkel Wackelflügel”* opleverde, *“Uncle Wiggly Wings”* in het Engels. *“Van kleine dingen komen grote dingen”*, zo zei zijn

vader altijd en dat gold ook voor zijn sympathieke initiatief. Aanvankelijk nog zonder toestemming van zijn superieuren zette hij de snoepdroppingen tijdens vele vluchten voort. Nadat hij van hogerhand officiële toestemming had gekregen, kreeg zijn operatie zelfs een eigen naam: ***Little Vittles***.

Vittles was de codenaam die de Amerikanen gaven aan de Berlijnse luchtbrug die op 26 juni 1948 van start ging. Duitsland was na afloop van de Tweede Wereldoorlog door de overwinnaars verdeeld in vier bezettingszones. Hoewel Berlijn zich in de Sovjetzone bevond, werd ook de stad in vier zones verdeeld. Het was de bedoeling dat de zones zich op termijn na vrije verkiezingen zouden herenigen, maar Sovjetsdictator Jozef Stalin voelde niets voor een herrijzenis van een machtig Duitsland. Zoals ook elders in Oost-Europa bleef hij zijn macht uitoefenen op Oost-Duitsland en weigerde hij tegemoet te komen aan de afspraak tot democratisering. In een poging om West-Berlijn, waar de Amerikaanse, Britse en Franse zone zich bevonden, over te nemen, besloot hij de elektriciteitsvoorziening van dit deel van de stad te staken en alle transport hierheen te blokkeren.



Kinderen in West-Berlijn spelen de luchtbrug na. © U.S. National Archives

De Amerikanen en hun bondgenoten reageerden anders dan Stalin had verwacht en weigerden de West-Duitse bevolking in de steek te laten. Het was de eerste grote crisis in de Koude Oorlog, die werd bestreden met de luchtbrug. Van juni 1948 tot 12 mei 1949, toen Stalin de blokkade opgaf, vlogen de westerse luchtmachten ongeveer 2,5 miljoen ton aan voedsel, kolen en andere noodzakelijke voorraden naar West-Berlijn, tot grote vreugde van de bevolking die communistische overheersing vreesde. Terwijl geallieerde vliegtuigen tijdens de Tweede Wereldoorlog de stad platgebombardeerd hadden en Berlijners de schuilkelders ingejaagd hadden, werden de transporttoestellen nu verwelkomd. De luchtbrug vormde hun levenslijn en de vastberadenheid van het Westen om West-Berlijn te beschermen gaf hen hoop.

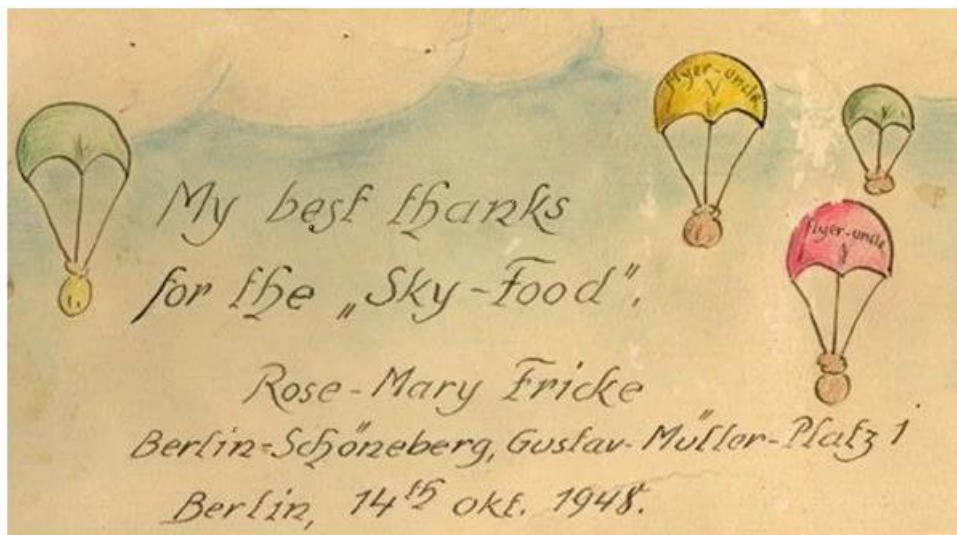
De luchtmachtcarrière van Gail Halvorsen begon al voor de luchtbrug. Opgegroeid op kleine boerderijen in Utah en Idaho, trad Halvorsen in 1942 toe tot het **Army Air Corps**. Hij volgde een opleiding tot gevechtsvlieger bij de Britse **Royal Air Force** en vloog de rest van de Tweede Wereldoorlog transportvluchten in Europa. Toen hij na de oorlog, in juni 1948, gestationeerd was op een vliegbasis in Alabama meldde hij zich als vrijwilliger om deel te nemen aan de luchtbrug. Met zijn snoepdroppingen stal hij toen de harten van kinderen, van wie hij vele brieven en kerstkaarten ontving, soms zelfs



Berlijners kijken toe hoe een C-54 landt op vliegveld Tempelhof, 1948. © US Air Force

vanuit Oost-Berlijn of voorzien van een kaart met daarop aanwijzingen waar hij het lekkers moest droppen. Het initiatief van de "**Candy Dropper**" ("**Rosinenbomber**" in het Duits) werd ook opgemerkt door de Amerikaanse media en al gauw werden er vanuit de Verenigde Staten grote hoeveelheden zakdoeken, snoep en verpakkingsmateriaal naar hem toegezonden.

Het snoepgoed was onder meer afkomstig van inzamelingen op scholen en van snoepfabrikanten. Halvorsen vond in Berlijn een gevangenis met veel lege cellen waarin hij de tonnen aan chocola, kauwgom en fruitsnoepjes kon opslaan. Het was teveel om door Halvorsen en zijn collega's uitgeworpen te worden boven de stad en werd op 24 december daarom uitgedeeld aan kinderen in ziekenhuizen en op feestjes die overal in de Amerikaanse zone georganiseerd werden. Halvorsen was er niet bij, want op kerstavond stond zijn zoveelste vlucht op het programma. "*Die kerst van 1948 was zonder de gebruikelijke cadeaus, eten, familie, slingers en versiering, die anderen wel hadden*", zo herinnerde de piloot zich. "*Maar mijn hart was nooit eerder zo vol geweest van de kerstgeest, en dat dankzij twee stukjes kauwgom!*"



Bedankbriefje voor de Candy Bomber. © Privécollectie G.S. Halvorsen

In januari 1949 waren in het kader van operatie **Little Vittles** 250.000 parachutes met snoepgoed boven Berlijn afgeworpen. Na de beëindiging van de luchtbrug in 1949 bleef Halvorsen in dienst van de Amerikaanse luchtmacht. Hij schopte het tot de rang van kolonel en was van 1970 tot 1974 commandant van vliegveld Tempelhof in Berlijn en de vertegenwoordiger van de Amerikaanse luchtmacht in de stad. Met meer dan 8.000 vliegreun ging hij in 1974 met pensioen, maar stoppen met vliegen deed hij niet. Zo nam hij in maart 1994 deel aan een nachtelijke voedseldropping boven Bosnië en vloog hij in mei 1999 in een C-130 naar Albanië waar hij snoep, speelgoed en schoolspullen bezorgde in een Kosovaars vluchtelingenkamp. In 2004 volbracht hij een soortgelijke missie voor kinderen in Irak.

Voor zijn inzet tijdens de blokkade en zijn humanitaire werk werd Gail Halvorsen door het Amerikaanse Congres onderscheiden met de **Congressional Gold Medal**; de Bondsrepubliek Duitsland decoreerde hem in 1974 al met het **Großes Bundesverdienstkreuz**. Tegenwoordig woont hij met zijn tweede vrouw (zijn eerste vrouw overleed in 1999 na een huwelijk van 50 jaar) afwisselend in Arizona en op zijn boerderij in Utah. De gepensioneerde luchtmachtkolonel en aanhanger van het mormoonse geloof is in de Verenigde Staten een bekend figuur en was in 2012 hoofdgast tijdens het kerstconcert van het Mormon Tabernacle Choir in Temple Square, Salt Lake City.



Gail Halvorsen met Tom Brokaw tijdens het aan hem opgedragen kerstconcert in 2012. © Mormon Tabernacle Choir

Bron: 46/2022

NA DE KERST GING DE FIK IN DE BOOM...



Kerstboombrandje op het kruispunt: overal in Rotterdam kwam dat voor. Hier en daar werden er ook bouwmaterialen bij gegooid.

Waarom moest er nou altijd gebeden worden, net als het spannend werd buiten. Het was de gewoonte bij ons thuis dat we al biddend van het oude naar het nieuwe jaar over gingen. Maar met de ramen al op een kier open gezet hoorde je toch het aanzwellend geluid van de scheepstoeters in de havens van Rotterdam. Niet alleen de zware basgeluiden van de cruiseschepen die als afscheid bij vertrek altijd drie luide tonen lieten horen, nee alle schepen deden deze keer mee. En natuurlijk het vuurwerk dat los barstte. Maar mijn vader was onverbiddelijk. Met de knieën op de harde vloer nog eerst de nodige onze vaders en weesgegroetjes weg werken. Tot het verlossende woord Amen had geklonken. Snel de jas en schoenen aan en de trap af bonkend naar buiten. Dat zorgde altijd wel weer voor het boze commentaar van de benedenbuurvrouw, maar daar had je nu effe geen boodschap aan. Met onze boom op weg naar het brede gedeelte van de straat waar al een hele berg bomen klaar lag.

Die hadden we de weken daarvoor al verzameld in de stookkelder van de verwarming van de firma Fokkelman die op de Nieuwe Binnenweg zat. Met een aantal exemplaren waar we de nodige strijd voor gevoerd hadden. Kerstbomenjacht Er waren in die weken genoeg kapers voor de kerstbomen op de loer en vooral de jeugdbendes van het oude westen waren berucht. Gewapend met fi etskettingen en knuppels stroopten ze de buurt af.

En owee als je die gasten met je boom op sleeptouw tegen kwam. Dan werd het rennen hoor. Op vechten liet je het liever niet aan komen. Niet alleen waren wij vaak getalsmatig in de minderheid, maar er liepen knapen tussen die in de huidige sportscholen zeker niet zouden misstaan. Maar het stookhok waarvan de deur in de Breitnerstraat zat was een veilige haven die beheerd werd door onze buurman van de overkant. Maar eigenlijk het onofficiële jeugdhonk van de jonge vriendenclub van de Breitnerstraat was. Waar ook wel eens zaken gebeurden die het daglicht eigenlijk niet verdroegen, maar in wezen nog vrij onschuldig waren. Iets over de verkenning van het jonge lijf.

Zal er verder maar niet te veel over uitweiden. Het was er nog lekker warm ook door de grote kolenkachel die met flinke stukken cokes gestookt werd. Zo werden die bomen nog eens extra gedroogd en begonnen al aardig wat naalden te verliezen. En dat was nou ook niet echt de



bedoeling natuurlijk. Volle emmer Dezelfde naalden waar mijn moeder zo'n hekel aan had. Onze kerstboom was nooit een lang leven beschoren. Net na de kerst hoorde je vaak al het gerinkel van kapot gevallen kerstballen die van de al wat kale takken gleden. Hoogtijd voor het aftuigen van de boom en tijdelijk opslaan op ons balkon. Die zou op oudjaar nog van pas komen tijdens de kerstbomenverbranding. Met een zucht van verlichting dat het ook dit jaar weer allemaal was goed gegaan. En de volle emmer water die dicht in de buurt van de boom stond, waar ook echte kaarsjes in brandde, ook dit jaar niet nodig was geweest. Net zo als de kaarsjes die her en der verspreid stonden op het uitgebreide tafereel van de kerststal en de omliggende weiden waar de herders op hun schaapjes letten. En op de kerstavonden ontstoken werden. Houtworm Met een aantal boeken en een wit laken was een glooiend landschap gecreëerd op een groot stuk hardboard. Die op zijn beurt op de opengeklapte Singer naaimachine meubel in de hoek van de kamer lag. Het hele gebeuren was omringd met wankale hekjes die regelmatig op de grond belandden. De stal was gammel door het vele gebruik en wellicht aangetast door een houtworm gezien de vele kleine gaatjes in de zijpanelen. In de hoek net onder het strooien dak scheen een fl auw lampje waarvan de draad in zwart pakpapier was weggemoffeld. In het stro stonden de beelden van de os en de ezel en Maria en Jozef om de Kribbe waar het kindje Jezus lag. Met een half ontbloot bovenlijfje en een gouden stralenkrans om het hoofd die de heiligheid van dit gebeuren extra accentueerde. En om het geheel helemaal af te maken hing aan de nok van de stal de engel met dat haakje in de nek die de tekst Gloria in Exelsior Deo droeg. En daar aan de overkant de kameel die meer iets van een dromedaris had en de drie koningen met hun donkere knecht. Met in hun vuisten het goud, de wierook en de Mirre. Als had ik geen idee wat dat laatste was. Tot dat gezelschap bij het kindje Jezus gearriveerd was mocht de stal blijven staan en werd elke avond de kaarsjes tijdens

het gebed ontstoken. Met alweer die emmer water onder handbereik. Sirene Buiten in de Breiterstraat laaide het vuur al hoog op. Met de knallen van het vuurwerk die in de vlammen werden gegooid een heel spektakel. Natuurlijk liepen er altijd lieden rond die met de drank in de man en het verstand in de kan voor held wilden spelen. En dachten nog even die berg te kunnen beklimmen, maar snel aan hun jasje werden weg getrokken. Op een paar simpele rotjes na was echt vuurwerk niet voor ons weg gelegd. Maar we staken met veel plezier onze sterretjes aan. Koud vuur waar je toch lelijk je handen aan kon branden. Wat werd je als kind toch vaak voor de gek gehouden. Maar daar hoorden we de sirene van de brandweer al. Natuurlijk waren er altijd buurtgenoten die met veel liefde roet in het eten gooiden en de brandweer hadden gebeld. Die op hun beurt met plezier de brandslang hanteerden. Wat hun het nodige boe geroep opleverden. Maar dat was alles hoor. De sfeer bleef altijd wel gemoedelijk.



O jee, daar heb je de politie!

Het werd koud in de straat nu het vuur gedoofd was en tijd om naar huis te gaan. De volgende ochtend was je weer vroeg buiten om teleurgesteld te moeten zien dat het geregend had. Voor niets zo vroeg opgestaan. Het niet opgebrande kruit was nu definitief waardeloos geworden.

Kerststal

Een week later na drie koningen mocht je mee helpen om de kerststal en alle attributen op te ruimen. Alle beeldjes in vloeipapier en oude kranten in de rieten mand. Daarboven de onderdelen van de stal. De zilverpapier stroken die een waterval en sloot voorstelden gingen apart in een doos. Samen met de houtwol en het mos. De kleine steentjes van de paden schoon geblazen van het overgebleven kruimelige mos gingen in plastic zakjes en ook in die doos. Het witte laken op het balkon nog even uitgeklopt in de was. De boeken terug op hun plekje in de boekenkast. De hardboardplaat verdween weer voor een jaar achter de grote linnenkast in de slaapkamer en de naaimachine weer dicht geklapt. De emmer leeg gegooid en in het gootsteenkastje. De zware mand en dozen in de bergruimte boven de schuifdeuren opgeborgen. Het nieuwe jaar was begonnen.

De Oud-Rotterdammer Wim van der Klein

KERSTPROGRAM 1953

=====

Over de beide Kerstdagen verdeeld denken we om 't program als volgt in te delen:

1^e Kerstdag 's morgens van 10.15 tot 11.00 uur een Kerkdienst, waartoe ieder wordt uitgenodigd om die mee te vieren. Bedenk wel dat de uitnodiging uitgaat van het Kind in de kribbe, dat in ons aller hart Zijn licht wil laten schijnen. Het Kerst-evangelie wordt niet alleen door de dominee gelezen, maar wij lezen de Kerstboodschap met elkaar, dwz. 8 man lezen om de beurt een gedeelte uit de bijbel. Daarnaast zingt er een groep van plus minus 14 mensen bekende en onbekende Kerstliederen, terwijl we met ons allen ook veel bekende Kerstliederen hopen te zingen in deze dagen.

1^e Kerstdag 's avonds is er een gramfoonplatenprogramma, dat O.S.&O. In Holland heeft verzorgd; en waarin naast muziek en zang drie sprekers het woord voeren: de Minister van Marine, DS. Sillevius Smitt (de hoofdvlootpredikant) en MGR. De Sain (hoofdvlootaaImoezenier).

2^e Kerstdag 's avonds voortzetting van de Kerstfeestviering (met waarschijnlijk 2 bijeenkomsten na elkaar – wanner we niet in één ruimte kunnen). De dokter zal enkele Kerstgedichten voordragen, we zingen weer en ik vertel een Kerstverhaal geheten: "George Smith, Je Vader heeft je lief".

DE DOMINEE

Bron: Scheepskrant
Hr.Ms. Dubois 1953



Vrijdag 13 maart 1964 Aankomst Cadiz, Andalusie, Spanje.

Aan het einde van de achtermiddag arriveren de Holland en De Zeeuw in de haven van Cadiz. Binnenvarend maakt de oude stad een schilderachtige indruk. De Zeeuw meert af langs zij De Ruyter die aan de Muello Franco ligt afgemeerd.

De haven van Cadiz onderhoudt de belangrijkste scheeps-verbinding met de Canarische eilanden. Cadiz is de oudste stad van Europa!

In de ochtenduren van zaterdag 14 maart nemen circa 290 opvarenden van het smaldeel deel aan een bustocht naar Jerez de la Frontera, het vermaarde sherry-centrum van Spanje, alwaar zij bij diverse bodega's worden rondgeleid.

Maandag 16 maart 1964 Vertrek Cadiz.

Op de voormiddag vertrekt het smaldeel naar zee en wordt aan de opmars naar Nederland begonnen. De Zeeuw alleen, de kruiser en de beide onderzeebootjagers gezamenlijk. De Zeeleeuw is al op weg naar haar thuishaven.

Woensdag op de achtermiddag maken de kruiser en beide jagers rendezvous met De Zeeuw en daarna wordt de opmars naar Den Helder gezamenlijk voortgezet, nadat eerst een oefening in bescherming tegen atoomaanvallen heeft plaatsgevonden. Schuil- en ontsmettingsrollen worden intensief beoefend. Op de eerste wacht rondt het smaldeel het eilandje Quessant ter hoogte van Brest. Donderdag de 19e vindt de opmars zonder incidenten voortgang.

Vrijdag 20 maart 1964 Aankomst Den Helder.

Het smaldeel arriveert op de voormiddag op de rede van Nieuwe Diep en loopt vervolgens met sleepboothulp de Nieuwe Haven binnen.

Maandag 6 april wordt De Zeeuw onttrokken aan smaldeel 1 en in gereedheid gebracht voor een bootjesreis met jongste jaars adelborsten. Het doel hiervan is hen te laten kennismaken met de dienst aan boord en gelegenheid te scheppen tot het opdoen van praktische ervaring. Teneinde ruimte te scheppen, dienen 48 korporaals en manschappen van de vaste bemanning naar andere schepen en inrichtingen te worden gedetacheerd. Een whaleboot wordt voorts op het achterdek geplaatst en de 40 mm mitrailleurs 1 en 2 uit hun cocons gehaald.

Maandag 19 mei 1964 Vertrek Den Helder.

Vandaag embarkeren 58 jongste jaars adelborsten, hun mentor, een vloot- almoezenier, een bootsman en een sergeant der mariniers alsmede twee extra hofmeesters.

Op de achtermiddag vertrekt het schip naar zee en de eerste twee dagen worden, terwijl door Het Kanaal wordt opgestoomd naar Londonderry, benut om de adelborsten zo snel mogelijk scheepswijs te maken. Tijdens een oefening "Ioders in het lood" krijgt een adelborst een peuk lood op zijn hoofd, juist boven de linkerslaap en is redelijk gewond. De eerste officier valt bijkans flauw bij het zien ervan. Vanaf die tijd wordt er gelood met een helm op!

Zaterdag 23 mei 1964 Aankomst Londonderry, Noord Ierland.

Op de dagwacht wordt nabij Dunagreepoint een loods aan boord genomen, terwijl enige mijlen stroomopwaarts, nabij het loodsstation, een Britse officier van piket embarkeert. Om 09.00 uur wordt te Londonderry afgemeerd voor een routinebezoek.

Terwijl alle adelborsten een rondleiding krijgen over de Joint Anti- Submarine Training School, legt de commandant een beleefdheidsbezoek af bij de burgemeester.

Een veertigtal adelborsten wordt na het bezoek aan de onderzeebootbestrijdingsschool ontvangen op het stadhuis, alwaar zij onder het genot van een kop koffie worden toegesproken door de Mayor, waarop één der jonkers een dankwoord spreekt. Vervolgens worden zij rondgeleid over de oude stadswallen van Derry.

Zondag 24 mei wordt gepavoiseerd ter ere van Commonwealth Day. Op de achtermiddag wordt door OS&O een bustocht voor 35 man in de omgeving van Londonderry georganiseerd.

Zowel zaterdag als zondag is het schip opengesteld voor bezoekers.

Maandag 25 mei 1964 Vertrek Londonderry.

Om 08.30 uur vertrekt De Zeeuw op loodsaanwijzing naar zee. Nadat de loods nabij het loodsstation is gedebarreerd, zet het schip, via de Ierse Zee, koers naar Zuid Engeland en wordt het opleidings- en lesprogramma voor adelborsten intensief ter hand genomen.

Ingevolge opdracht van de CZMNED dient De Zeeuw op donderdag 28 mei op de rede van Falmouth te ankeren en rendez-vous te maken met het opleidingsschip Hr.Ms. Urania. Dit zeilschip van de Koninklijke marine is eveneens ter beschikking gesteld voor deze bootjesreis

en heeft elf jongste jaars adelborsten aan boord. Deze groep wordt geregeld uitgewisseld met een nieuwe groep, afkomstig van De Zeeuw.

Gedurende de reis naar Fowey wordt voortdurend in mistig weer gevaren. Daar de radar regelmatig dienst weigert, wordt na bekomen toestemming, een opklaring op de achtermiddag van 27 mei benut om op de rede van Fowey ten anker te gaan. De Urania ligt daar reeds voor anker.

Donderdag de 28e zou de Urania op de voormiddag langs zij komen om een groep adelborsten uit te wisselen, doch opstekende wind en zeegang maken dit onmogelijk, zodat een en ander met de motorsloep moet geschieden. Enige leden van de vaste bemanning van het opleidingschip maken van de gelegenheid gebruik om aan boord van het fregat te gaan mandiën, terwijl één van hen medische behandeling ondergaat. Op de platvoet wordt het anker gelicht en vervolgens zet het fregat koers naar de Atlantische Oceaan.

Teneinde de adelborsten zoveel mogelijk gelegenheid te geven kust- navigatie te beoefenen, wordt diep de Golf van Biskaje ingestoken om op zicht van de wal te kunnen navigeren. Tegelijkertijd worden benedendeks, in de motor- en machinekamers, de adelborsten van technische en elektrotechnische dienst vertrouwd gemaakt met alle aspecten van de voortstuwings- en energieopwekkingsinstallatie. Daartoe lopen zij uiteraard de volle zeewacht mee en assisteren bij het bedienen van de manoeuvreer- en schakelborden.

Vroeg in de voormiddag van dinsdag 2 juni maakt De Zeeuw rendez- vous met Hr.Ms. Rotterdam, evenals het fregat op weg naar Lissabon. De onderzeebootjager maakt een kruisreis met tweedejaars adelborsten.

Dinsdag 2 juni 1964 Aankomst Lissabon.

Aan het einde van de voormiddag wordt de Taag ingestoomd en omstreeks het middaguur, op aanwijzing van een loods, te Lissabon afgemeerd voor een routinebezoek en het laden van dieselolie.

De vele grote en kleine zeilschepen, welke in verband met de Tall Ships Races op de Taag zijn verzameld, bieden een prachtig schouwspel. Aangezien zowel Britse als Italiaanse oorlogsbodems aanwezig zijn, wordt met deze mee-gepavoiseerd ter ere van respectievelijk Coronation Day en de dag van de vestiging van de Italiaanse Republiek.

Naast de officiële bezoeken nemen tien adelborsten deel aan een feest in de plaatselijke dierentuin(!), aangeboden door de organisatie van de Tall Ships Races. Op zondagmorgen wordt door OS&O een bustocht voor 37 opvarenden in en om Lissabon georganiseerd.

Woensdag 3 juni 1964 Vertrek Lissabon.

Bij aanvang van de platvoet vertrekt De Zeeuw op loodsaanwijzing weer naar zee. Gezien het ongunstige weer, regen en krachtige wind, wordt op vier hoofddiesels om de zuid gevaren.

Vrijdag de 5e stoomt het fregat via de Straat van Gibraltar de Middellandse Zee in; het weer is intussen aanzienlijk verbeterd.

Zaterdag 6 juni 1964 Aankomst Malaga, Costa del Sol.

Ten 08.00 uur wordt in de oudste havenstad van het Middellandse Zeegebied afgemeerd voor een informeel bezoek. Langs de haven loopt de Pasco del Parque, een brede groenstrook met wandelpaden. Aan het einde daarvan ligt het Plaza de Toros, de arena met 1400 zitplaatsen die



Plaza de Torres, de arena met 1400 zitplaatsen die in 1874 werd gebouwd.

in 1874 werd gebouwd.

Na de officiële gebeurtenissen bezoeken vele opvarenden een corrida, waarvan de meesten, nadat vijf van de zes stieren zijn gedood, teleurgesteld aan boord terugkeren.

Zondag wordt door OS&O voor 44 man een bustocht naar Granada georganiseerd, terwijl de Nederlandse consul voor eenzelfde aantal liefhebbers een tocht naar de grotten van Nerja aanbiedt. Hieraan mogen, na loting vanwege beschikbare fondsen, slechts twee adelborsten meedoen.

Granada is een van de bekendste reisdoelen in Europa. Zelfs mensen die eigenlijk alleen een strandvakantie aan de Costa del Sol willen, vinden nog energie voor een bezoek aan het slechts 70 km van Malaga gelegen Granada. Opvarenden van De Zeeuw bezoeken onder meer de Gran Taberna Gitana en kijken en luisteren, onder het genot van een wijntje, naar flamencodansen, uitgevoerd door beeldschone Spaanse danseressen. Verder wordt het Alhambra, het majestueuze bouwwerk in Moorse stijl bezocht.

Nerja, 51 km ten oosten van Malaga, is een betrekkelijk kleine plaats. Maar met de Ceuve de Nerja heeft het stadje, in tegenstelling tot Malaga, een echte bezienswaardigheid. De minstens 60.000 jaar oude grot is pas in 1958 ontdekt!

's Middags van 14.00 tot 16.00 uur is het schip open voor bezoekers, doch hiervan wordt door de hitte nauwelijks gebruik gemaakt.

Maandag 8 juni 1964 Vertrek Malaga.

Ten 08.30 uur vertrekt De Zeeuw naar zee. Vandaag en morgen zal nog genoten kunnen worden van de subtropische zon en temperatuur, totdat ter hoogte van Lissabon het weer snel verslechtert. De bestemming is Lorient en gedurende de reis daarheen wordt voortgegaan met het lesprogramma voor de adelborsten.

Vrijdag 12 juni 1964 Aankomst Lorient, Bretagne.

Op de voormiddag wordt nabij boei Des Truies een loods aan boord genomen. Vervolgens stoomt De Zeeuw de haven van Lorient binnen en meert af in de marinehaven Le Arsenal. Op de achtermiddag vertrekken de commandant en twaalf adelborsten per vliegtuig naar Parijs, teneinde te Versailles het jaarlijkse Soiree Blue Marine bij te wonen. De commandant keert zaterdag per auto terug, terwijl de jonkers zondag, wederom vliegsgewijs, terugkeren.

Zondagmiddag wordt een interne voetbalwedstrijd -adelborsten versus manschappen- gespeeld. Bovendien worden deputaties van de Etat Major en van de schepelingen voor een vin d' honneur ten stadhuize ontvangen.

Gedurende het gehele verblijf te Lorient heeft het schip spanning van de wal en dat betekent., nachtrust zonder het geluid van een diesलगenerator!

Voor de equipage is Lorient echter een onaantrekkelijke haven daar er voor hen geen enkele festiviteit of andere ontspanningsmogelijkheid is geregeld of valt te regelen en ook het passagieren weinig aantrekkelijk is.

Lorient is gelegen aan de hier samenvloeiende mondingen van de Blavet, de Scorff en de Ter. Het is een belangrijke marine- en vissershaven. Tijdens de Tweede Wereldoorlog hadden de Duitsers er grote onderzeebootbunkers aangelegd. Stad en haven werden tijdens deze oorlog vrijwel geheel verwoest.

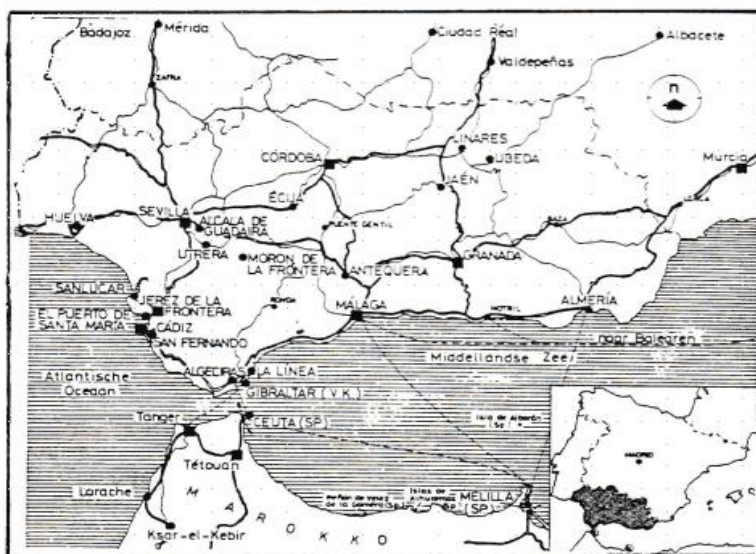
Op de platvoet van zondag de 14e loopt de Urania de haven binnen en meert af langs zij De Zeeuw. De volgende dag wordt opnieuw een groep adelborsten uitgewisseld.

Maandag 15 juni 1964 Vertrek Lorient.

Op de achtermiddag wordt "meerrol op post!" gepraaid en vervolgens vertrekt De Zeeuw naar zee. Er wordt koers gezet naar het midden van de Golf van Biskaje. Gezien het onaantrekkelijke weer nabij Lorient en gezien het feit dat eerst op 18 juni rendez-vous zal worden gemaakt met de onderzeebootjager Hr.Ms.Rotterdam, wordt dicht onder de Franse kust om de zuid gevaren. Het oefen- en lesprogramma voor adelborsten kan volledig worden afgewerkt. Regelmatig vinden schietoefeningen plaats terwijl ook enige hedgehog- en dieptebompatronen worden afgevuurd. Dit levert een flinke hoeveelheid vis op!

Helaas moet de Rotterdam het voorgenomen rendez-vous annuleren. Hierdoor komen vele geprogrammeerde oefeningen te vervallen. De jager wordt nu op 19 juni in Start Bay ontmoet waarbij de VLAM en de VLOP, met behulp van de motorsloep, worden gewisseld. De vlootpredikant wordt aan boord van De Zeeuw zeer goed onthaald; het is immers bekend dat hij altijd een klein koffertje met spannende lectuur bij zich heeft (onder andere Mickey Spillane!).

Zaterdag de 20e wordt op de achtermiddag geankerd in Tor Bay nabij Torquay, teneinde gedurende het weekeinde intensief te kunnen varen met de motorsloep en de whaleboot. Gelegenheid tot passagieren wordt dit weekeinde niet gegeven.



Bezoek DeZeeuw aan Malaga, Costa del Sol. Andalusie. 6-8 juni 1964.

De motorsloep redt zondag de inzittenden van een in de nabijheid van de ankerplaats omgeslagen zeilbootje. Nadat hun kleren zijn gedroogd en het defecte bootje is leeggehoofd, worden zij naar Torquay gesleept.

Aan het einde van de platvoet wordt anker op gegaan en wordt koers gezet naar de Engelse zuidkust, waar ten 17.00 uur bezuidoosten van Falmouth een oefening met het wippertuig (overgeven lichte lasten) met de Rotterdam wordt gehouden.

Dinsdag 23 juni wordt nabij Guernsey rendez-vous gemaakt met de Urania. De "kouwe boel" van De Zeeuw assisteert bij de reparatie van een lek in de afvoergassenbuis van de hoofdmotor van het opleidingschip.

Op de achtermiddag van de 24e wordt in dikke mist koers gezet naar Falmouth. Op de voormiddag van de 25e wordt voor een routinebezoek van enige uren deze haven op loodsaanwijzing binnengelopen om dieselolie te laden. Vroeg in de achtermiddag wordt weer naar zee vertrokken en steekt het fregat wederom Het Kanaal over.

WORDT VERVOLGD

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

DEEL 5

17-05-1948 JACHTHONDEN VAN DE ARCHIPEL

Anthony van Kampen op patrouille (Rp 133)

19-06-1948 Nieuwe Apeldoornsche courant



## Waarom de RP 133 EEN JAPPENHELM in de mast voert - Het gevecht met de „Nori 1”

### Zeemiliciën Driessen redt een gevaarlijke situatie

*Op RP-boten tref je zonderlinge dingen aan. Bijvoorbeeld dat aan de zoldering van de brug slingerende mascottepoppetje der RP 133. Een bont-Hollands geklede pop, geschonken door een verpleegster, ergens op een eiland, die hart voor de jongens dezer bootjes heeft. Zuster Pim is er van overtuigd, dat Betty, de mascotte, een aanzienlijk aandeel heeft in het moorddadige geluk der EP 133.*

Bron foto: NIMH



Dezer dagen kwam er ergens aan Sumatra's Oostkust, een andere RP-boot langs. Zij was nog niet zo lang op patrouille en had een nieuwe bemanning. Ze hadden het nodige buitgemaakt en waarom zou ten slotte een Nederlands zeeman dan geen bezem in de mast voeren, ter navolging van een beroemd admiraal uit onze geschiedenis? De jongens van de RP 133, die iets méér actie hadden beleefd, zagen die bezem en één van hen schreeuwde over de reling: „Hé daar ... die bezem ... die hebben jullie zeker nodig gehad om je bruine pendekies schoon



te wassen ... hè ...!" Dit als voorbeeld van de RP-humor die niet direct voor de salon geschikt is, maar aan oprechtheid niets te wensen overlaat.

Op de RP 133 hangt een Jappenhelm in de mast. Een geelbruine helm. Vanavond hebben ze me verteld, waarom dat ding daar hangt. Hier is het verhaal:

Twee maanden geleden lag de 133 voor de monding van de Soengei Tongkal aan de Djambi-kust en ze bewaakten een motorsloep met laadlichter. Om 8 uur in de morgen verkende de wacht aan dek een snel lopende motorboot, die een verdachte indruk maakte en, op volle toeren lopend, de wal trachtte te bereiken, teneinde de kali op te varen. Het was zó verdacht, dat op de 133 de mitrailleurs vast werden nagezien. Je kunt nooit weten. Het werd nog verdachter en de alarmstellingen werden ingenomen. Intussen probeerde de 133 de voort-jagende motorboot de weg naar de kali af te snijden.

Met de seinlamp werd het stopsignaal gegeven, doch de ander nam dit voor kennisgeving aan. De commandant van de RP 133, luitenant ter zee 3 Dankelman, gaf daarna een schot voor de boeg en toen ook dit niet hielp, nog een schot, ditmaal over de NORI 1, zoals de naam van de ander was, heen. Dit alles vond plaats op een afstand van 50 meter.

Op dat ogenblik bleek, dat de NORI 1 inderdaad een vaartuig was, waarmee iets loos was, dat het weigerde zich te laten controleren. Het opende namelijk het vuur op de RP 133, vuurstralen schoten over het Nederlandse vaartuig heen en even later knetterden de mitrailleurs. Deze onvriendelijke daad had gevolgen. De RP 133 kwam enkele seconden later reeds tot volle actie: 3 mitrailleurs, twee Lewis en een Bren vuurden zonder ophouden lading na lading af, terwijl het 37-mm kanon met regelmatige klappen eveneens van zijn aanwezigheid blijk gaf. Dat alles geschiedde in een ongelooflijk korte tijd, maar ondanks het zware vuur van de RP 133 poogde de NORI 1 de wal te bereiken. Na aanvankelijk vastvuren werd opnieuw overgegaan tot schieten. Dit gaf de motorboot de genadeslag, want ze bleef stuurloos ronddrijven.

HET GEVAARLIJKSTE werk moest toen nog komen: het enteren van de NORI 1. Dit was minder plezierig dan aanvankelijk

verondersteld werd, aangezien er hand-granaten op het dek lagen. Op dat dek bevonden zich twee man, één kennelijk over zijn zenuwen heen, een ander bezig z'n eigen arm af te binden ... De rest der bemanning bevond zich nog steeds benedendeks en over welke wapenen men daar beschikte was volkomen onbekend. Het was op dit kritieke ogenblik de matroos 2e kl. Driessen, een zeemilicien, die de situatie opklaarde, door op 2 meter afstand over boord te springen, boven op de NORI 1, naar beneden te glijden en alle opvarenden naar boven te



*De bezem van Tromp en de Ruyter heeft plaats gemaakt voor een Jappen-helm die de RP 133 trots aan de mast voert. Bron foto: NIMH*

jagen. Bijzonder zachtzinnig ging dat niet toe. Een der heren greep nog snel een handgranaat om deze op de RP 133 te deponeren, doch ook deze kans werd hem ontnomen.

Even later sprongen de jongens van de 133 aan boord en werd een snel onderzoek ingesteld. Het bleek, dat men een goede vangst gedaan had: er was een Lewis-mitrailleur aan boord, met dubbele trommel, inhoudende 67 patronen. Deze waren alle 67 bestemd geweest voor de RP 133. Voorts was er een behoorlijke hoeveelheid handgranaten. En vervolgens: Jappenhelmen, Japanse uitrustingsstukken en meer van dat fraais.

De opvarenden van de NORI 1 bevonden zich in vrij jammerlijke staat: van de 11 man waren er 2 gedood, 5 zwaargewond (waarvan er kort daarop 1 overleed), 3 lichter gewond en 1 was de dans met slechts wat schrammen ontsprongen. Drie waren het slachtoffer geworden van de omvergeschoten mast, die over hen heen kwam, toen de derde granaat van het kanon onder de voet van de mast uit elkaar spatte.

De aanblik was dramatisch en er werd terstond begonnen met het verzorgen der gewonden. Noch op de RP 133, noch op de NORI 1 was echter voldoende verband aanwezig; met behulp van aan lappen en zwachtels gescheurde Japanse witjes van de NORI 1 heeft men echter noodverbanden kunnen aanleggen. Er ging een radiosein naar de eveneens in dit gebied kruisende RP 128, die de gevangenen overnam en deze zo snel mogelijk afleverde aan de eerste de beste medische post. De lichtgekwetsten werden naar Tandjong Pinang overgebracht en in handen gegeven van de Officier van Justitie aldaar.

DIT IS DAN het verhaal van de actie tegen de NORI 1, die zich niet hield aan de Bestandsbepalingen, die voorschrijven, dat de zee verboden terrein is voor de republikeinen buiten de laagwaterlijn. Tenzij men over vaarvergunningen beschikt. Dit is één der acties van de RP 133. Van één patrouillevaartuig der Koninklijke Marine. In de loop der laatste maanden vonden er 24 acties plaats alleen met de RP 133. De NORI 1 werd in beslag genomen en de lading uiteraard ter beschikking gesteld van de justitie. Op één voorwerp na, dat „zachtjes achterover werd gedrukt". Dat was een Jappenhelm. Hij hangt in de mast van de RP 133. Ter herinnering aan een spannend moment, ter waarschuwing aan bestandsovertreders in de wateren van Sumatra's Oostkust.

*WORDT VERVOLGD*

---

---

## KE R S T F E EST 1953

Met opzet koos ik het opschrift: "Kerstfeest" in plaats van Kerstmis, want het gedenken van de geboorte van Jezus Christus is een feest en blijft een feest- in een wereld waarin veel feestgeviert, maar waarin weinig echte feestvreugde – in diepere zin – te vinden is.

Feest houdt in: "Blijdschap, vrijheid, kleur en licht", om maar eens een paar dingen te noemen. De meest belangrijke tekst uit het Kerst-evangelie spreekt van die blijdschap: "En er waren herders in die zelfde landstreek, die zich ophielden in het veld en des nachts de wacht hielden over hun kudde. En opeens stond een engel des Heren bij hen en de Heerlijkheid des Heren omstraalde hen en zij vreesden met grote vreze. En de engel zeide tot hen: Weest niet bevreesd, want zie, ik verkondig U grote blijdschap die heel het volk zal ten deel vallen: U is heden de Heiland geboren namelijk Christus de Heer, in de stad van David".

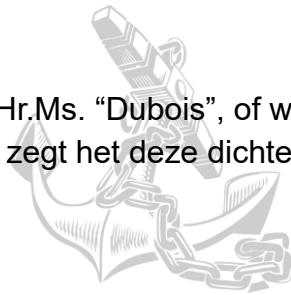
De situatie van herders en van het hele volk Israël was verre van plezierig in die dagen: het was maar een somber bestaan onder de bezettende macht van de Romeinen. Hier, met dat engel-woord wordt er blijdschap in de harten van enkelen gelegd, een blijdschap die gaat leven tenslotte in de harten van duizenden, ja van miljoenen: deze blijdschap waarvan het Gezang zingt: “Ver van de Troon der tronen en ‘s Hemels zonneshijn, wilt G’onder mensen wonen, der mensen broeder zijn; met God wilt G’ons verzoenen; tot God heft G’ons omhoog en onder miljoenen hebt Gij ook mij in ‘t oog.”

Miljoenen mensen hebben begrepen, dat de diepste grond voor blijdschap niet dit is, dat wij onder de druk van allerlei ons “bezettenden machten” een beetje steun krijgen, van iemand die tegen ons zegt: “Kop op”, maar dat wij blij mogen zijn omdat wij van ons zelf bevrijd worden. Dat brengt me meteen bij ‘t tweede dat ik noemde: feest houdt in: vrijheid. Je kunt geen feest vieren, wanneer je niet vrij bent: een feest haalt je uit de gebondenheid van ‘t leven van iedere dag, geeft je vrijaf van de gewone plichten. God wil ons in Christus een vrijheid geven, die niet zomaar voor een enkele keer ons aan’t feesten brengt maar die dit inhoudt: “ ‘k Lag machteloos gebonden: Gij komt en maakt mij vrij; ik was bevlekt met zonden: Gij komt en reinigt mij.”

Kleur en licht. Alle twee een symbool van feestvreugde. Met het Kerst-evangelie komen ze op onweerstaanbare wijze je bestaan binnen. Ook al gebeurt er van allerlei in ons leven, ‘t kan zo vaak heel erg kleurloos zijn, ook al lopen we in de stralende zon. ‘t Kan toch duister binnenin zijn.

Wie 25 – 26 December 1953 hier op Hr.Ms. “Dubois”, of waar dan ook, Kerstfeest viert (maar het dan ook echt viert en beleeft), die zegt het deze dichter na:

*Ik lag in donkerheid en nacht  
Gij waart mijn Zon, mijn Luister,  
de Zonne, die mij vrede bracht  
en redde uit het duister.  
O Jezus, wil mijn Zonneshijn,  
mijn Kracht, mijn Hulp, mijn Sterkte zijn,  
dan heb ik niets te vrezen.*



Bron: Scheepskrant  
Hr.Ms. Dubois 1953

## DE DOMINEE

---

## Op de rede van Lagos 1975 (Ben Feddema)

In december 1974 ben ik aangemonsterd op de Straat Mozambique als 3e stuurman in Kaapstad. Dit schip voer op de CHIWAS (China-Hongkong-Westafrika) dienst.

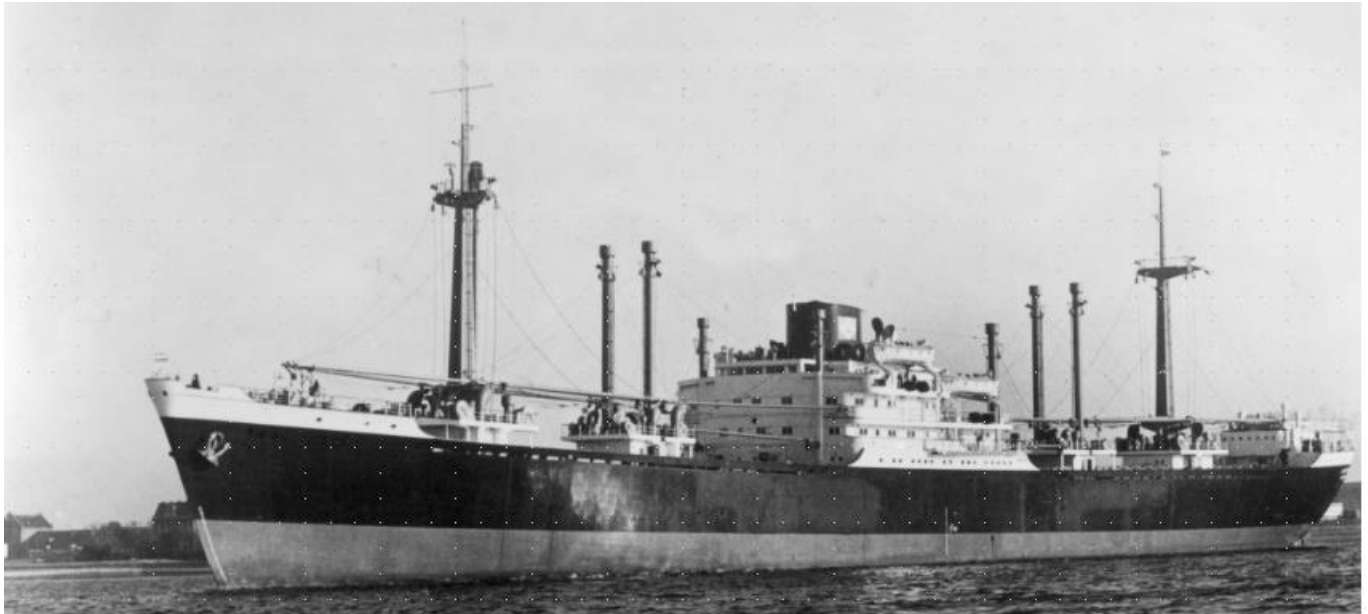
Bron:  
R.J. Bersma



We gingen direct de oversteek op en een maand later, na verschillende havens aangedaan te hebben in de Far East werden we eindelijk in Japan volgeladen met jeeps die bestemd waren voor Afrika. Dat was ook een van de redenen dat wij bij aankomst op de rede van Lagos, waar



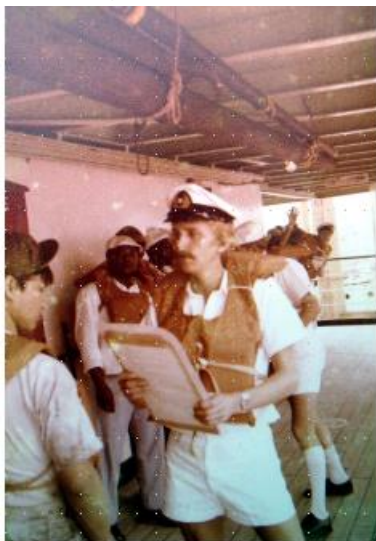
het op dat ogenblik vol lag met schepen, die allemaal op hun beurt lagen te wachten om naar binnen te gaan, niet zo lang hoefden te wachten als al die andere schepen. Er lagen nl. zo'n 300 tot 500 schepen daar op de rede want ze hadden daar juist zelfstandigheid verworven en het ontbrak er nog aan een goede organisatie van verschillende dingen. Zo hadden ze bv. geen



Ms. Mozambique

rekening gehouden met de havencapaciteit zodat er ontzettend lange wachttijden ontstaan waren.

Tijdens deze tijd lagen we dus rustig voor anker en waren we zodoende een prachtig doel voor de piraten die toendertijd nog niet zo geavanceerd waren als nu. Vandaag de dag overvallen ze met hun snelle vaartuigen varende schepen, maar toen hadden ze het voornamelijk voorzien op schepen, die zoals wij voor anker lagen. We hadden al de nodige voorzieningen getroffen zoals klaarliggende aangesloten brandslangen (water aan dek) zodat de bemanning 's nachts, als ze een al dan niet gemotoriseerd vaartuig naderbij hoorde komen, ze meteen alert werden en met de slang in de aanvalshouding paraat stonden om toe te slaan. De kunst was nl. om ook aan dek zo stil mogelijk te zijn en zo gauw als de piratenbootjes langszij kwamen of dicht genoeg bij waren, dan meteen met volle waterkracht de scheepjes vol te spuiten en proberen te laten afzuipen.



Sloepenrol

Dit op zich was al een hele sport en is ook verschillende keren gebeurd met als resultaat dat ze meestal snel omdraiden en zorgden dat ze wegkwamen maar het gebeurde ook wel dat er totale paniek uitbrak op het bootje en dan lagen er verschillende in het water. Of er ooit slachtoffers gevallen zijn, daar is in ieder geval geen bewijs voor, want weg is weg. Het was ook meestal pikkedonker 's nachts buiten op de rede al naar gelang de maanstand en we konden alleen dat stukje water zien waar we met onze schijnwerpers, die we ook overal geïnstalleerd hadden, het tafereel zichtbaar konden maken. Maar het was ter verdediging van onszelf, schip en lading noodzakelijk.

Daarnaast hadden we dan als laatste wapen, als er toch nog iets door de bewaking geslipt was, stukken staaldraad, door de bootsman op maat laten snijden, van ongeveer 1 meter, met aan het begin daarvan een handvat uit tape er omheen gedraaid. Zo gauw als de bemanning dan



Smokkelbootjes langs de Straat Mozambique

ergens op de reling een zwarte hand zag verschijnen: Knal-Boem, met het stuk sleng erop knallen; een grote schreeuw en enkele seconden later een plons in het water. Operatie geslaagd!

Toch is het dan de piraten op een goede (of kwade) nacht gelukt om op een of andere manier aan boord te komen. Nu begrijpt iedereen wel, dat deze mensen nou niet overstromen van intelligentie en het lot wilde dat ze dachten een interessante locker (opbergruimte) gevonden te hebben, dus naar daad en kracht kwam er een koevoet aan te pas (deze hebben wij later gevonden) en werd

de ruimte opengemaakt. Een oorverdovend lawaai knalde over het schip. Wat bleek: de kuttenkoppen hadden de CO2 kamer opengemaakt en voor diegenen die dat niet weten is dit de locker waar alle CO2 flessen geïnstalleerd zijn, voor het geval er brand uitbreekt in de ruimen en het vuur verstikt moet worden. Maar deze is volgens voorschrift beveiligd met een alarm. Hierna volgde nog een gevecht tussen de gealarmeerde bootsman en zijn bemanning met de piraten en hoe het precies gelopen is weten we niet; de bootsman vertelde, dat ze ze voor rot geslagen hadden en ze daarna gevlucht waren. Op een Grieks schip, naast ons voor anker gelegen,

hoorden we een der volgende dagen dat er 's nachts een dode gevallen was tijdens ook zo'n overval, maar zover is het bij ons gelukkig niet gekomen (voor zover we weten).

Zo was dat tegelijkertijd een spannende maar ook een leuke tijd.

Overdag gingen we nl. verschillende keren met de reddingsboot naar het strand onder het mom





van het feit, dat dit een goede gelegenheid was om de deugdelijkheid van deze sloepen te testen.

Aangezien er meerdere zijn was dit altijd een leuk tijdverdrijf. Zo was het heel goed uit te houden. Gedurende deze tijd viel het ons op, dat de bootsman en bemanning ineens erg chagrijnig overkwamen. We spraken hem erop aan en na een beetje aandringen kwam de aap uit de mouw: De bemanning verdiende, zoals in die tijd gebruikelijk was er een centje bij met smokkelen. Wat was het geval? De smokkelwaar die in Hong Kong aan boord gekomen was bestond uit pakketten vol met pruiken voor de negerinnen aan de westkust van Afrika. Nu hadden ze deze afgelopen dagen gelost in kleine bootjes maar na afloop daarvan geen geld daarvoor gekregen. De afnemers wilden niet betalen, omdat de geleverde waren niet dat was wat ze besteld hadden. Het was gebleken, dat de pakketten die op het eerste gezicht als men ze openmaakte er perfect uitzagen, bij nader inzien waardeloos waren: want in plaats van pruiken van allerlei kleuren zaten ze vol met allerlei gekleurde haarstukjes en een negerin met een haarstukje bovenop haar kroeshaar is geen gezicht, dus ze konden er niets mee beginnen. Dat zijn de leuke dingen in het leven!



Strand van Lagos



Met de lifeboat naar het strand

Toen we uiteindelijk naar binnen gingen stond ons een andere verrassing te wachten, want bij aankomst in de haven zagen we een stuk verder een hele grote opslagplaats met landbouwmachines, waarover de 1e stuurman vertelde dat deze deel uitmaakten van de lading van de vorige reis van ons schip. De machines begonnen al tekenen van roest te vertonen en kleinere dingen zoals de koplampen, stuurwielen etc. waren er al afgesloopt. Ze deden er dus niets mee. Ziehier het bewijs van de nutteloosheid van de vroegere ontwikkelingshulp. Of het vandaag de dag veel beter is betwijfel ik ook. Bij latere navraag kregen we letterlijk gezegd: Het zijn mooie machines, maar we weten niet hoe ze functioneren! Dus hier ter plaatse hield de ontwikkelingshulp op. In plaats van dit project verder te begeleiden kwakten ze de machines op de kaai en dat was het dan. Ik heb nooit meer iets gedoneerd voor de ontwikkelingshulp in Afrika.

Diezelfde avond zijn we met z'n allen (diegenen die geen wacht hadden) lekker gaan stappen. Het is allemaal al lang geleden en op het ogenblik herinner ik me alleen nog dat er een hele goeie tent was met als eigenaar een Griek, die dan altijd tegen sluitingstijd de microfoon nam en uit volle borst scheeuwde: SCREW BOYS, SCREW GIRLS, it's SCREWINGTIME.

Die goeie ouwe tijd! ...

Ben Feddema, ex 3e stuurman a/b Straat Mozambique 1974.





## UITWISSELING DEEL 1

### 23-06-1948 NOG 14000 NEDERLANDERS OP REPUBLIKEINS GEBIED

23-06-1948 - Zutphensch dagblad voor Achterhoek en Veluwezoom

Naar wij telegrafisch van onze speciale Indische medewerker Anthony van Kampen uit Batavia vernemen, zal hij door het Rode Kruis te Batavia in de gelegenheid gesteld worden, een uitwisseling bij te wonen van circa 500 familieleden van personeel van het koninklijk Ned.-Indisch Leger tegen ongeveer 250 familieleden van personeel van de Tentara Nasional Indonesia, dat is de T.N.I., het Republikeinse leger.

De speciale trein met twee Rode Kruis-ambulancewagens vertrekt Woensdag 23 Juni van Meester Cornelis en legt de afstand via Cheribon en Poerwokerto tot Gombong in het midden van Java's Zuidkust in ongeveer tien uur af. In Gombong voegt zich de militaire waarnemer van de U.N.O. bij het Rode Kruisteam. De uitwisseling geschiedt bij de brug over de Kemitrivier, die daar de status-quolijn, de demarcatieline vormt.

Onze medewerker seinde tevens uit eerste bron vernomen te hebben, dat zich nog 7119 officieel geregistreerde Nederlanders en Nederlandse onderdanen, waarvan 4500 K.N.I.L.-familieleden op door de Republiek bezet gebied bevinden. Dit getal zal waarschijnlijk met 7000 niet-geregistreerden vermeerderd moeten worden.

De reis naar de demarcatieline en de terugkeer naar Batavia zal ongeveer drie dagen in beslag nemen.

### 22-06-1948 DE BRUG OVER DE KALI KEMIT

*Per speciale Rode Kruistrein naar de demarcatieline*

*16-07-1948 Nieuwe Apeldoornsche courant*

*Zoals wij kortelings vermeldden, bevond onze Indische medewerker, Anthony van Kampen, zich in de speciale Rode Kruis trein, die op de demarcatieline in Zuid-midden-Java gezinsleden van TNI-personeel zou uitwisselen tegen gezinsleden van KNIL -personeel, die zich sedert geruime tijd op Republikeins grondgebied bevonden. Deze trein was de laatste, die op het traject dóórkwam vóór de laffe terreuraanval op de sneltrein Batavia—Bandoeng op 23 Juni. In een 3-tal artikelen vertelt onze medewerker van deze emotionele reis van Batavia naar de demarcatieline en terug. (Om reden van actualiteit onderbreken wij daarom zijn serie "Kruistocht door de Archipel", en zullen wij eerst plaatsruimte verlenen aan deze reportage).*

#### **216 reizigers voor Djocja**

IN DE NANACHT van 22 op 23 Juni stond ik op het station Meester Cornelis en het was er uitgesproken ongezellig. Het was ook te vroeg om gezellig te zijn. Het was alleen maar vochtig kil, donker en de koffie te bitter om te drinken. De rails lagen matwit te blikkeren in het maanlicht en op die rails stond de trein, de speciale Rode Kruistrein, 16 wagons lang, met vooraan, direct achter de locomotief, twee ambulance-wagens.

Het betrof hier het transport van een 200-tal gezinsleden van het TNI. TNI betekent „Tentara Nasional Indonesia", hetgeen op z'n Hollands wil zeggen: 't Republikeinse leger. Deze lieden,

die geruime tijd geleden uit de „zakken" van het front die in de afgelopen winter werden rechtgetrokken, waren opgevist, keerden naar huis terug. Dat wil zeggen: naar Djocja. Het Rode Kruis te Batavia komt de eer toe deze mensen met alle zorgen te hebben omringd en hun algemene toestand was zodanig, dat ik niet graag positief zou durven beweren of deze groep met laaiend enthousiasme Djocjawaarts keerde. Tenslotte zal hun de toean blanda wel meegevallen zijn.

Er was een Rode Kruis-team van 11 personen. Leider was dokter A. J. M. Bruna, terwijl behalve een aantal hulpverpleegsters, een mantri en een Welfare-vertegenwoordiger, twee gediplomeerde verpleegsters aanwezig waren. Dat waren de zusters S. Dasberg en R. van Anken. En dan waren daar de luitenant ter zee H. F. Wassenburg, Marvo-cinéast en J. Pfaff, Marvofotograaf.

DE TREIN was bewaakt. Ik telde 30 met stenguns en brens bewapende soldaten en ik moet u eerlijk verklaren dat dit me een enigszins gerust gevoel gaf. Zeker, we zouden rijden naar Zuidmidden-Java tot de demarcatielijn en u zegt dus: dat is Nederlands gebied. U heeft gelijk. Maar de trein Batavia— Bandoeng, die na ons vertrok, reed over dezelfde rails, door hetzelfde gebied. Er was alleen géén gewapend escorte. De gevolgen zijn u bekend.

Het was maar goed dat niemand van dat grote gezelschap enig idéé had van de dramatische gebeurtenissen die dezelfde dag zouden plaats vinden op dit traject. De sigaretten, de hopjes en de verdere versnaperingen die nogal met kwistige hand door de Rode Kruis zusters werden rondgedeeld aan de TNI vrouwen en kinderen, zouden stellig minder goed gesmaakt hebben ...

Het was een lange reis, maar dat wisten we. Er was 10 uur voor uitgetrokken. In Tjikampek (de plaats van de aanslag) werden nog enkele TNI-personen opgenomen en daarna eveneens nog een aantal in Cheribon. Toen waren de 216 compleet.

Uur na uur verstreek; het ging langs rubberplantages en thee-aanplantingen. Bergen, dessa's, ontelbare spoorbruggen, viaducten, irrigatiewerken ... als een bonte film trok dat alles voorbij. De trein klom hijgend en kermend de bergen in en liet zich gierend langs de in de felle zon glinsterende rails weer afzakken naar de dalen. Wij passeerden het schitterende Serajoe-dal, waar men Java — tuin van Indië — op z'n allermooist ziet.

Uur na uur ... en elk uur werden we zwarter en vuiler. De locomotief produceerde een machtige hoeveelheid gruis en smook en stof en al dat gruis en al die smook verzamelden zich op en tussen de aanvankelijk smetteloze uniformen der Rode Kruis zusters. Aan het einde van de dag waren ze ontoonbaar. En wij, van de fotodienst en de dagbladpers, kauwden en knarsten 't gruis tussen onze tanden en wreven het uit ogen, mond en neus.

Alle kolengruis kon niet beletten, dat de stemming onder de vrouwen en kinderen goed bleef. Mede dankzij de zeer vele lafenis, die in talrijke vormen werd aangevoerd. In het bijzonder de drums met koffie en thee bleken onuitputtelijk.

En terwijl wij daar reden, door de bergen en langs de eindeloze bossen, voorbij groene sawahs en donkere rubberplantages, spraken wij over de rust van dit land. Over de vreedzaamheid ervan. Ja, een paradijs was het, waardoor wij reden. Maar een paradijs, dat minder lieflijk was dan wij toén wisten. Want achter de begroeide bergen, achter het donkergroene gordijn van bomen en struiken, lag de vijand. Daar broeide de daad van terreur, die enkele uren later de dood zou veroorzaken van mensen, die naar hun werk gingen. Achter deze bomen loerde de dood, en wij hebben er niets van geweten. We waren de laatste trein die doorkwam en nu,

achteraf, bepeinst men dat het wellicht de 30 man van 't bewakingsdetachement zijn geweest, die deze Rode Kruistrein behoed hebben voor een aanslag. Want op iedere wagon, voor en achter, stond een man en hij had zijn bren in aanslag.

TEGEN DE AVOND bereikten we Bombong, een klein dorp, op 2 kilometer van de demarcatielijn en de laatste militaire post van het Nederlandse leger vóór Djocja. Hier was het dat het militaire detachement de trein verliet en majoor Stuart, de „military observer" van de UNO, instapte, in gezelschap van een liaison officier van de Commissie van Goede Diensten. We waren nu nog 2 kilometer van de grens: de zogenaamde veiligheidszone. Een snelle jeep bracht ons naar de status quo lijn, en deze bleek precies over 't midden te lopen van de spoorbrug over de Kali Kemit. Aan Nederlandse zijde stonden er een 10-tal soldaten. Halverwege de brug, precies in het midden, hing een oud en vuil bordje, met erop in zwarte letters: Status Quo Lijn. Wat aan de andere kant stond, heb ik niet kunnen zien, want die ene stap mocht ik nu juist niet doen. Dat was namelijk Republikeins gebied. Maar er zal wel iets dergelijks gestaan hebben. Aan die andere kant van de brug stonden ook personen. Dat was de republikeinse commissie van ontvangst, kenbaar aan een grote witte vlag, die vooruit gehouden werd.

Het was allemaal nogal rustig en weinig emotioneel. De Kali Kemit stroomde rustig voort, zoals ze al 1000 jaar rustig voortstroomt. Een paar spiernaakte Javaantjes waren zich aan het mandiën in het water, de bevolking van de dichtstbijzijnde kampong stond met open monden het gebeuren gade te slaan en de avondwind ritselde en schuifelde wat over de glanzende pisangblaren rondom.

Langzaam kwam de trein aanrollen, maar éér hij er was, op die brug over de Kali Kemit, liep daar majoor Stuart voorbij het Status Quo bordje en hij was het die de deputatie meebracht naar Hollands gebied. Kapitein Rosbach gaf vervolgens de papieren over, die de namen en bijzonderheden der personen bevatten, en toen was het moment daar dat de trein door kon gaan. De republikeinse delegatie trok zich terug op de andere kant van de brug, en het afscheid was nogal aan de koele kant, vond ik. Noch van Nederlandse, noch van republikeinse zijde was er één spoor van wederzijdse sympathie. Het was allemaal heel koel, heel zakelijk en heel afgemeten.

Langzaam rolde de trein over de spoorbrug. Uit alle coupé-raampjes hingen alle TNI-familieleden en wat ze riepen, was allemaal hetzelfde: „Dank u wel zuster...!" en... „Wel bedankt voor alles...!" en „Dag zuster ... zuster...!"

Daar waren heel wat trillende lippen en bevende monden en dat bleef zo tot de trein aan de andere kant van de brug was: daar stond de deputatie die met Merdeka-geroep de passagiers in ontvangst nam.

Terstond reed de trein door naar Djocja.

En de Kali Kemit stroomde voort, alsof er niets was gebeurd en de mannen en vrouwen van de kampong, daar vlakbij, stonden nog steeds met open mond stilletjes te kijken. De wind ruiste door de bamboestengels en over de palmbblaren en in de verte gilde de 3e fluit van een trein.

*WORDT VERVOLGD*





Een punt op de agenda afgewerkt

## De doop van de Zeeland

TWEE MIJLPALEN VOOR DE OCEANGOING PATROL VESSELS IN DE MAAND NOVEMBER. OP DE SCHEEPSWERF IN GALATI, ROEMENIË

WERD PATROUILLESCHIP 842 TOT FRIESLAND GEDOOPT. TWEE WEKEN LATER LIET COMMISSARIS VAN DE KONINGIN KARLA PEIJS

EEN FLES CHAMPAGNE TEGEN DE BOEG VAN DE ZEELAND KAPOT SPATTEN. WAT ZIJN DE VOLGENDE PUNTEN OP DE **AGENDA** VAN DE

OPV'S?

TEKST: ANNE CATHERINE DE LEEUW | FOTO'S: BART NEIJS

“Ik doop u, Zeeland, en wens u en uw bemanning een behouden vaart.” Met deze woorden gaf Karla Peijs, Commissaris van de Koningin in Zeeland de nieuwste aanwinst van de Koninklijke Marine, die tot nu toe patrouilleschip twee had geheten, haar naam Zeeland. “Ik ben trots om dit schip de naam van mijn provincie te geven. Zij zal hiermee haar bijdrage leveren aan veiligheid in de wereld.”



*De nieuwe commandant en de projectleider tonen de Commissaris van de Koningin een maquette van de Zeeland.*

### Het nieuwe werken

Het eerste Oceangoing Patrol Vessel werd in februari door Hare Majesteit de Koningin gedoopt tot de Holland. De bemanning van dit schip had al sinds het begin van het jaar in Vlissingen kwartier gemaakt om zich de nieuwe bedrijfsvoering eigen te maken. Deze manier

van werken breekt op vele fronten met de geijkte procedures op de marineschepen en dat vereist voorbereiding. Kapitein-luitenant-ter-zee Giel van Hoorn, de commandant van de jonge Zeeland beaamt dit. “Anders dan een vergelijkbaar type schip qua grootte, zoals het M-fregat, zal het patrouilleschip met een relatief kleine bemanning van vijftig mensen gaan varen. Om de dagelijkse dienst goed te laten verlopen, zijn er veel dienstvak overschrijdende taken.” Ook de bemanning van de Zeeland is reeds in Vlissingen neergestreken om zich ‘het nieuwe werken’

eigen te maken. “Wat voor de bemanning en mij een voordeel is, is dat de indeling van het schip heel praktisch is. De commandocentrale bevindt zich bijvoorbeeld achter de brug waar ook de technische centrale zit. Op deze manier heb ik alle kennis en informatie in één ruimte bij elkaar.” Naast de zich voorbereidende bemanning, moet het schip zelf ook klaar gemaakt moeten worden voor de vaart.

### Stappen te gaan

Als eerste schip uit de serie, is de Holland al een stuk verder in het proces naar operationele inzetbaarheid. De eerste proef-tocht zal zij waarschijnlijk begin 2011 maken. Rob Zuiddam is projectleider patrouilleschepen bij de Defensie Materieel Organisatie. “We verwachten dat de Zeeland en de Friesland vanaf medio 2011 kunnen beginnen met de proeftochten.” Het vierde schip, de Groningen wordt op de werf in Galati, Roemenië gebouwd en wordt in april 2011 gedoopt. “Uiteindelijk kan Damen Naval Ship Building de schepen opleveren aan DMO en zal het CZSK ze in gebruik nemen. We hebben dus nog een behoorlijke weg te gaan voordat de schepen echt gereed zijn voor volledige inzet. Maar dan hebben we een geweldig doel bereikt en hebben we een effectief schip dat volledig past in de nieuwe bedrijfsvoering van Defensie”, concludeert Zuiddam.

De Zeeland blijft nog een tijd in Vlissingen en haar bemanning dus ook. “Het is een grote maar hele leuke uitdaging voor de bemanning om alle nieuwe taken onder de knie te krijgen en een hechte club te gaan vormen”, besluit de kersverse commandant. “Dat zijn de komende tijd belangrijke punten op mijn agenda.”



Januari 2011



---

## Rear-admiral Madden overleden

Bron: DE Blauwe Wimpel Jaar 2000

**Op 1 juli jl. overleed op 84-jarige leeftijd schout-bij-nacht Madden, lezen wij in The Times. De reden waarom wij zijn verscheiden memoreren, is een bijzondere.**



Foto via fam. Madden.

De toen 23-jarige luitenant ter zee van de Royal Navy, Colin Madden, werd begin mei 1940 toegevoegd aan Special Naval Party XD, een eenheid van 120 man marine- en geniepersoneel onder commander F.C. Goodenough, die zich al op 10 mei op de torpedojager HMS „Whitshed” met bestemming IJmuiden inscheepte. De genisten vertrokken na aankomst IJmuiden direct naar Amsterdam: Itz Madden had het commando over het marinedetachement dat in IJmuiden bleef. De hoofdtaak van de eenheid - in feite een demolition party - was om, indien de Duitsers Nederland dreigden te overlopen, de haven- en olieopslaginstallaties van Amsterdam en de sluizen van IJmuiden op te blazen. Maar hun opdracht beperkte zich niet alleen tot destructie. Special Naval Party XD assisteerde in eerste instantie bij het vervoer van het goud van De Nederlandsche Bank, dat al op 10 mei 1940 met de “Iris” en de “Titus” van de KNSM onder begeleiding van de Royal Navy veilig over de Noordzee naar Engeland werd gebracht.

In de nacht van 12 op 13 mei begeleidde Itz Madden met zijn mannen prinses Juliana, prins Bernhard en hun twee dochters aan boord van de Engelse torpedojager HMS „Codrington”, die het koninklijk gezelschap veilig aan de overkant bracht. De hoofdtaak van de eenheid XD was echter het blokkeren van de haven van Amsterdam. Een aantal binnenliggende schepen werd door de Koninklijke Marine voor dat doel gevorderd, o.a. het ss „Naaldwijk” (Wijklijn), het ss „Eem” (Mij. Houtvaart) en het ss „Bodegraven” van de KNSM. Toen de „Bodegraven” gereed was gemaakt om op 14 mei tussen de pieren van IJmuiden te worden afgezonken, kreeg kapitein Regoort het voor hem blijde bericht dat in plaats van zijn schip, de 36 m langere „Jan Pieterszoon Coen” van de Stoomvaart Mij. „Nederland” voor dat doel was aangewezen. Dit bericht kreeg Regoort waarschijnlijk van Itz Madden, die verantwoordelijk was voor het op de juiste plaats tot zinken brengen van de „Coen”. De aan het Forteiland buiten de sluizen liggende “Bodegraven” kon nog in het uur van de capitulatie van ons land van IJmuiden vertrekken met aan boord 260 voor het merendeel joodse vluchtelingen, waaronder vele kinderen.\*

Ltz Madden manoeuvreerde vervolgens de “J.P. Coen” met behulp van sleepboten (waaronder de SMN-havensleepboot “Atjeh”) in positie, waarna het schip met springladingen tot zinken werd gebracht. De taak van het Royal Navy detachement was hiermee beëindigd: het op de Admiralty gemaakte plan om de sluizen van IJmuiden met geopende deuren te vernielen, had men op aandringen van de havencommandant van IJmuiden, kapitein-luitenant ter zee C. Hellingman, laten vallen in verband met de onoverzienbare consequenties die dit voor heel Noord-Holland zou hebben gehad.

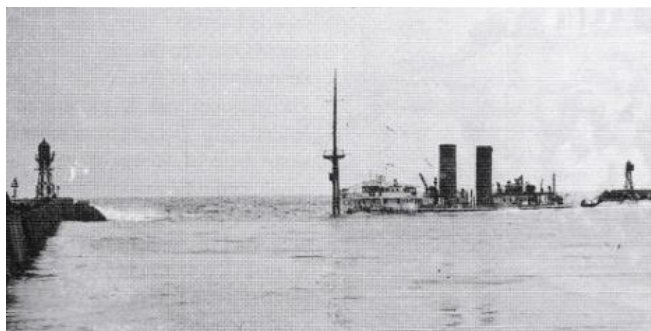
Het was nu zaak om terug te keren naar Engeland. In de late avond van 14 mei vertrokken een 50 Britten, aangevuld met 25 Hollanders, waaronder overste Hellingman, met de kleine „Atjeh” richting Engeland.

Het overbelaste scheepje had echter te weinig kolen aan boord voor de oversteek. Toen ze aan het verstoffen van de houten betimmeringen waren begonnen, daagde er aan de horizon redding. Het was HMS „Venomous”, een Britse torpedobootjager, die de opvarenden van de „Atjeh” en van de reddingboot „Zeemanshoop” (die men stuurloos op de Noordzee had aangetroffen en op sleeptouw had genomen) aan boord nam en de scheepjes in Harwich aan de wal bracht. De „Atjeh” heeft vervolgens de gehele oorlog in Engeland als havensleepboot dienstgedaan.

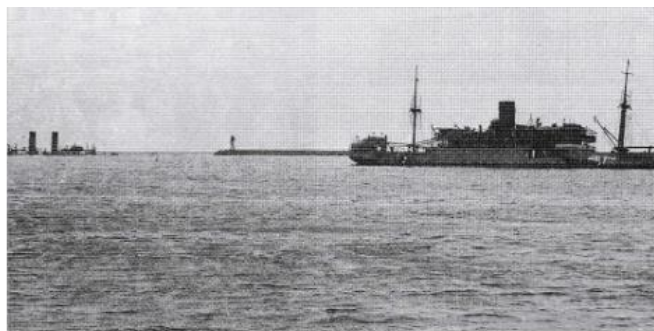
Ltz Madden intussen, steeg gestaag in rang, nam deel aan de invasie in Normandië en had met de kruiser HMS „Norfolk” een aandeel in de herovering op de Japanners van Bali. Na de oorlog had hij varende (het koninklijk jacht „Britannia”) en diplomatieke plaatsingen, o.a. als marine-attaché in Rome. In 1967 werd Colin Madden gepensioneerd in de rang van rear-admiral.

ARK

\* Zie de Wimpel van augustus 1998.



*Een zeldzame opname, een paar dagen na het in de avond van 14 mei 1940 tot zinken brengen van de „Jan Pieterszoon Coen” in de IJmuidense havenmond gemaakt. Duidelijk zijn de lichtopstanden van Zuider- en Noorderpier te zien. Foto C.J. de Haan, Amersfoort.*



*Een tweede curieuze foto van twee kreupele Nederlandse passagiersschepen kort na de capitulatie in mei 1940. Op de voorgrond het aan de grond gezette ss „Van Rensselaer” (KNSM), dat op 13 mei, nog binnen de pieren, op een Duitse mijn liep. Op de achtergrond het ss „Jan Pieterszoon Coen” (SMN), dat door een demolition party van Itz Madden in de avond van 14 mei 1940 tot zinken werd gebracht. Foto C.J. de Haan, Amersfoort.*



# Sprong in het diepe

## De beginjaren van Nederlandse onderzeebootbestrijding deel 2 (slot)

Thomas Hill

Naast vliegtuigen en kleinere vaartuigen, nam de KM ook grotere schepen over van de geallieerden. Verscheidene torpedobootjagers, voorzien van ASW-wapens en detectiemiddelen, werden overgenomen in de periode na de slag om de Javazee waarbij de KM het gros van haar torpedobootjagers verloor. Vervolgens moest er marinepersoneel opgeleid worden om de tot dan toe geheime ASDIC-technologie te kunnen gebruiken. Er waren eerder al een handvol Nederlanders die deze training hadden gevolgd. Onder hen was LTZ2 J.G. Cox, een van de eerste hoofden van de naoorlogse nationale onderzeebootbestrijdingsschool. Hij kreeg deze lessen al in oktober 1940 aan de Britse walinstelling HMS *Nimrod* en zou een jaar later, in onder andere Singapore, zelf lesgeven in het gebruik van ASDIC. Een van zijn leerlingen was

***‘Het KIM moest gezien de oorlogsschade in Den Helder nog twee jaar op Enys House verblijven, maar de behoefte aan een gespecialiseerde eigen nationale opleiding voor ASW bleef groot’***

zeemiliciën H.T.J. Rutgrink, van wie het oorlogsdagboek te vinden is in de NIMH-collectie. Hierin beschrijft hij zijn lotgevallen van opkomend jong dienstplichtige tot ASDIC-instructeur.<sup>21</sup> Los van de lessen in het ASDIC-gebruik in Azië werden adelborsten hierover ook onderwezen op het KIM, dat na de Nederlandse capitulatie verhuisde naar Enys House in Groot-Brittannië. Vanaf het Nederlandse Instituut werden ook adelborsten naar haar Britse tegenhanger in Dartmouth gestuurd, wat de nauwe relatie tussen de KM en de *Royal Navy* kenschetst in deze



H.T.J. Rutgrink (l) en J.G. Cox (r) (collectie NIMH)

periode. Gezien het feit dat Nederland zich welwillend en loyaal betoonde in de strijd tegen de as-mogendheden, nam zij een (bescheiden) deel van de ASW-taken van de *Royal Navy* over zodat deze zich op andere fronten kon versterken.<sup>22</sup> Hiermee werd een verdere basis gelegd voor de onderzeebootbestrijdingsspecialisatie van de KM.

Ondanks het kleine aantal vaartuigen dat de Onderzeedienst tot haar beschikking had, waren zij relatief het meest effectief in het kelderen van vijandige onderzeeërs. Gedurende de oorlog waren de subs varend onder Nederlandse vlag verantwoordelijk voor tenminste drie *kills* van vijandelijke subs.<sup>23</sup> Deze twee Duitse U-boten en één Italiaanse onderzeeboot werden elk tot zinken gebracht met torpedo's afgevuurd door de alerte Nederlandse bemanningen. Waar de *U-168* en de *U-95* gedetecteerd werden aan het oppervlak, was de actie tegen het vaartuig van de *Regia Marina* anders van aard. Op patrouille in de Middellandse Zee detecteerde Hr.Ms. *Dolfijn*, een van de Britten overgenomen U-klasse onderzeeboot, de Italiaanse *Malachite* dankzij ASDIC. Na het initiële contact bracht de commandant LTZ1 Van Oostrom Soede de *Dolfijn* in positie, om de opponent die plots opdook met succes uit te kunnen schakelen. Hoewel de overgenomen torpedobootjagers en andere later toegevoegde escortevaartuigen geen onderzeeboten bevestigd tot zinken hebben gebracht, werkte de algemene ASW-tactieken op dezelfde *Royal Navy* principes: detecteren en elimineren. Daarnaast was de verspreiding van KM-officieren over de geallieerde eenheden, konvooien, schepen en onderwijsinstellingen van grote waarde in het breed introduceren van de ASW-discipline bij de Nederlandse zeemacht. Deze verwevenheid illustreert dat het gros van de basis van onderzeebootbestrijdingstactieken binnen Nederland een geallieerde, voornamelijk Britse, achtergrond heeft. De nauwe samenwerking en onderling vertrouwen betaalde zich tot ver ná de afloop van de oorlog uit. Onder andere met de honorering in 1948 van een KM-verzoek om informatie omtrent de revolutionaire Duitse U-XXI-klasse, waarvan de Britten, er enigen hadden verkregen als oorlogsrepatriatie.<sup>24</sup>

## Door op eigen benen

Na 1945 bezat de KM veel schepen voorzien van ASW- middelen, alsook ervaren onderzeebootbestrijdingpersoneel, maar geen eigen opleidingsfaciliteiten. Het KIM moest gezien de oorlogsschade in Den Helder nog twee jaar op Enys House verblijven, maar de behoefte aan



Smaldeel 5 op volle zee (collectie NIMH)

een gespecialiseerde eigen nationale opleiding voor ASW bleef groot. Hierop nam de KM het Britse stationaire opleidingsvaartuig HMS *Western Isles* (een in WOII door de Britten gevorderd Nederlands passagierschip) over, en doopte het Hr.Ms. *Zeearend*. Voor de praktijkervaring werd de verouderde torpedobootjager HMS *Garland* overgenomen, omgebouwd tot instructieschip en omgedoopt tot Hr.Ms. *Marnix*.<sup>25</sup> Deze twee schepen zouden de basis vormen van de eerste zelfstandige ASW-opleiding van de Nederlandse zeestrijdkrachten. Deze kende niet alleen een Brits tintje door deze schepen en uitrusting, maar ook door het beschikbare lesmateriaal. Iets wat voor problemen zorgde in de ogen van het toenmalige hoofd OB-opleidingen, de eerdergenoemde Cox. Dit gezien het feit dat een deel van de adelborsten het Engels onvoldoende machtig was en de lesboeken niet kon doorgronden.<sup>26</sup> Dit onderstreepte de noodzaak van Nederlands lesmateriaal. Verder bestond er groeiende behoefte aan Nederlands operationeel materieel. Bij de opzet om in Nederland een nieuwe generatie onderzeebootjagers op stapel te zetten deed de KM wederom inspiratie op bij de Britten, in het bijzonder met een verkennend bezoek aan HMS *Scorpion* van de moderne Weapon-klasse.<sup>27</sup>

Qua ontwerp zouden de resulterende Holland- en Frieslandklasse jagers aanzienlijk afwijken van hun Britse evenknie, vooral door andere sensoren en het ontbreken van een torpedo-lanceerinrichting. Waar de *Admiralty* gul was in het delen van wapens en lesmateriaal, waren zij minder gretig kennis over te dragen inzake de modernste radar- en ASDIC-technieken. Deze moest Nederland zodoende zelf ontwikkelen.<sup>28</sup> Deze schepen zouden na hun voltooiing halverwege de jaren vijftig vaak opereren in een zogeheten ASW-Hunter-Killer-Group met het vlaggenschip van de Nederlandse marine; het vliegkampschip Hr.Ms. *Karel Doorman* (ex HMS *Venerable*). Dit schip werd in 1948 overgenomen van de *Royal Navy*.<sup>29</sup> Vliegend vanaf het grootste schip van de KM (tot de indiensttreding van het huidige JSS Zr.Ms. *Karel Doorman* in 2015) kwamen de vliegtuig- en helikopterpatrouilles van de MLD veelal neer op anti-onderzeebootpatrouilles op de Atlantische Oceaan. Hiermee trokken ze de lijn door die 860 squadron in de oorlog was begonnen, opererend vanaf de MAC-schepen in hun strijd tegen vijandelijke onderzeeërs. Ook wat betreft op land gestationeerde (lange afstand) maritieme patrouille-vliegtuigen, zoals eerst de Lockheed Ventura's en B-25 Mitchells, in de vijftiger jaren gevolgd door de Lockheed Harpoons en Lockheed Neptunes, legde de MLD in WOII in het Verenigd Koninkrijk de basis voor ASW-surveillancevluchten in de Koude Oorlog.<sup>30</sup>

## Conclusie

De ontstaansgeschiedenis van onderzeebootbestrijding bij de Koninklijke Marine kent de nodige buitenlandse invloeden *to say the least*. De eerste aanzetten tot ASW waren veeleer van theoretische aard. De aanschaf van Duits detectieapparatuur bracht, net als de plaatsing van dieptebommenrekken op torpedobootjagers, enige veranderingen. Juist schepen met dieptebommen hadden, tot de beginfase van WOII, zo ver bekend géén detectieapparatuur. Iets wat ook naar voren komt in het dagboek van zeemiliciën (en later ASDIC-instructeur) Rutgrink waarin hij stelt: 'we hebben wel dieptebommen, maar je hebt er weinig aan als je niet weet waar de duikboten zijn'. Dit illustreert de gebrekkige aard van de onderzeebootbestrijdingsdoctrine en operaties van de KM, ondanks het bezit van enige techniek op dit vlak. Pas met de *Royal Navy* ASW-opleiding van enkele Nederlandse officieren beginnend halverwege 1940, gecombineerd met het feit dan ons land een (bescheiden) deel van de Britse onderzeebootbestrijdingstaken op zich wilde nemen in de loop van de oorlog, kwam de KM op dit vlak op stoom. Door zich welwillend, maar bovenal capabel, te tonen in de ogen van senior-partner Groot-Brittannië kreeg de Nederlandse marine toegang tot, en inzicht in, steeds meer gespecialiseerde ASW-

techniek en- tactieken. Bovendien bouwde het de broodnodige ervaring in onderzeebootbestrijdingsoperaties op. Dit resulteerde kort na 1945 in een Nederlandse onderzeebootbestrijdingsschool, op de Britse leest gestoeld, maar voorzien van KM-docenten en ervaringen. Deze school moest bestaande, nieuw aangeschafte en in aanbouw zijnde ASW-schepen van de vloot voorzien van gedreven en gekwalificeerd personeel voor het conflict dat de tweede helft van de twintigste eeuw zou domineren; de Koude Oorlog.

**T.C. (Thomas) Hill BA is als managementassistent werkzaam bij het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) te Den Haag. Hij rondt heden de Master Global History and International Relations aan de Erasmus Universiteit Rotterdam af. Graag wil de auteur veel dank uiten naar zijn voormalig stagebegeleider en huidig collega dr. Anselm van der Peet voor het meelesen en verbeteren van dit artikel.**

### Noten

- 1 NIMH, Collectie Losse Stukken 057, inv.nr. 2330.
- 2 NIMH, Collectie Losse Stukken 057, inv.nr. 2621.
- 3 Thomas C. Hill, "*Onderzeebootbestrijding door de Koninklijke Marine Tijdens WOII*" (Stageonderzoek, NIMH, 2023), 51-53.
- 4 Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Defensie: Marinestaf, nummer toegang 2.13.114, inventarisnummer 1889.; Nationaal Archief, Den Haag, Commandant der Zeemacht in Nederlands-Indië, nummer toegang 2.13.72, inventarisnummer 571.
- 5 Hill, "*Onderzeebootbestrijding*," 54.
- 6 NL-HaNA, Def / Marinestaf, 2.13.114, inv.nr 4704.
- 7 NL-HaNA, Def / Marinestaf, 2.13.114, inv.nr. 269.
- 8 Hill, "*Onderzeebootbestrijding*," 61-63.
- 9 Nationaal Archief, Den Haag, Militaire Attaché's, nummer toegang 2.13.174, inventarisnummer 143.
- 10 Van Loo, *Enige Wakkere Jongens*, 333.; NIMH, Marine monografie 092, 2.7, 50.

Bron:  
**marineblad** nr. 6 2023

*The End*

---

## HET DRAMA VAN DE TORPEDISTEN UIT HOEK VAN HOLLAND.

D. Ruis

Dat het werk van de manschappen van het Korps Torpedisten bijzonder gevaarlijk kon zijn blijkt uit het drama van 14 oktober 1909. Dit drama had een enorme impact op de bevolking en was dagenlang nieuws in de kranten.

Op donderdag 14 oktober 1909 om 10 uur vertrokken een barkas met een duikertoeistel aan boord, een vlet en de sleepboot Torpedodienst II uit de Berghaven te Hoek van Holland naar zee. De barkas en vlet waren van het Korps Torpedisten uit het garnizoen Den Briel. Aan boord van de scheepjes bevonden zich torpedisten en soldaten van de Pantserfort Artillerie. De barkas en de torpedisten waren vanwege oefeningen te Hoek van Holland gedetacheerd en hadden hun onderkomen in de torpedoloods en het fort. Zij hadden opdracht om langs de kust naar Katwijk te varen en moesten daar het wrak van het vrachtschip ss. "Caledonia" met explosieven opruimen.



De mannen waren een week eerder bij het wrak geweest maar door het slechte weer konden zij niet met het werk beginnen. De ruimploeg stond onder commando van de 1e luitenant Johannes Oostrijck. Als duiker ging sergeant C. Stigter uit Den Helder mee

*Het vrachtschip ss. "Caledonia", ex Schmidborn, voer onder de Nederlandse vlag en werd gebouwd in 1870 op de scheepswerf van Backhouse & Dixon te Middlesbro. Het schip werd in 1891 gekocht van E. Harris & Co te Middlesbro door de Nederlandse Stoomboot Mij. Later Wm. H. Müller & Co te Rotterdam. Op 14 december 1894 strandde het schip bij Katwijk, op weg van New Castle naar Rotterdam. Na de stranding brak het schip en ging het verloren.*



*De torpedisten leggen mijnen met hun barkas op de Nieuwe Waterweg.*

De torpedisten zouden proberen het wrak van de "Caledonia" te laten springen met hulp van pikrinezuur. Bij de torpedodienst gebruikte men in die tijd steeds vaker pikrinezuur in plaats van dynamiet omdat het gebruik hiervan veiliger was dan dynamiet. Pikrinezuur kon niet worden ontstoken door vuur of een schok. Het explosief werd ook gebruikt als lading voor granaten. Het explosieve goedje was geelkleurig en werd vervoerd in mandflessen van ongeveer 50 liter of in stenen kruiken van 5 kilo. De fles of kruik werd afgesloten met een dubbele kurk. De kurk was doorboord zodat door de opening de geleidingdraden voor de geleiding van elektriciteit konden lopen. Deze draad eindigde in een slagpatroon, welke het gele pikrinezuur ontstak. De ontsteking vond plaats door een elektrische stroom uit een batterij.

Bij het scheepswrak gekomen bleven de sleepboot en de vlet op een afstand liggen. De barkas ging boven het wrak liggen. In de vlet zat korporaal Van Dijk met drie kanonnières van de Pantserfort-artillerie. Ook had hij twee ladingen pikrinezuur aan boord. Deze ladingen moesten onder het wrak worden geplaatst. De duiker ging vanaf de barkas te water om twee ladingen op hun plaats aan te brengen. Aan boord bleef een hoeveelheid van 30 kilogram pikrinezuur

achter. Nadat de duiker de lading had aangebracht klom hij weer aan boord, waarna de barkas zich van het wrak zou verwijderen om van een afstand de lading met hulp van elektrische stroom tot ontploffing brengen.



*Duiker van de torpedisten gaat te water om een explosieve lading aan te brengen*

Plotseling hoorden de vier mannen in de vlet een zware explosie. Op de plaats waar de barkas lag zagen zij een grote, schuimende, waterkolom tientallen meters omhoog schieten. Door de kracht van het water werd de vlet omhoog geslingerd maar sloeg niet om. Stukken ijzer van de barkas vlogen hoog op en werden naar alle kanten weggeslingerd. Korporaal van Dijk was, om zichzelf te redden, uit de vlet in zee gesprongen, bang voor de rondvliegende stukken ijzer.

Ondertussen was de zee weer tot rust gekomen. De kanonnières waren, verward door de schrik, in de vlet gebleven. Deze lag nu weer in een vlakke zee. Korporaal Van Dijk was nog bij bewustzijn. Hij zwom weer naar de vlet en klom er in. De bemanning van de vlet ging direct naar overlevenden zoeken. Van de barkas en bemanning was niets meer te zien, wel zagen zij een lichaam drijven. Het was kanonniër-stoker Luypen uit Rotterdam. Men hees hem aan boord van de vlet. Hij was verschrikkelijk verminkt maar leefde nog. Toen hij op de bodem van de vlet lag sloeg hij de ogen op en fluisterde: "Wat is er gebeurt". Hierna stierf hij. Van de andere opvarenden van de barkas, waaronder de commandant 1e luitenant Oostrijck werd niets meer gevonden. Oostrijck was 28 jaar oud en had een goede staat van dienst. Het zoeken werd gestaakt en de vlet keerde terug naar Hoek van Holland om het lichaam van Luypen aan de wal te brengen en rapport uit te brengen over het ongeval.

De kanonniër-stoker Luypen werd opgebaard in de Torpedoloods te Hoek van Holland. Op het Fort aan den Hoek van Holland werd de Nederlandse vlag in de rouwstand, halfstok, gehesen. De bevolking van de Hoek leefde erg mee. De commandant van het fort kreeg veel bewijzen van deelneming vanuit diverse delen van het land.

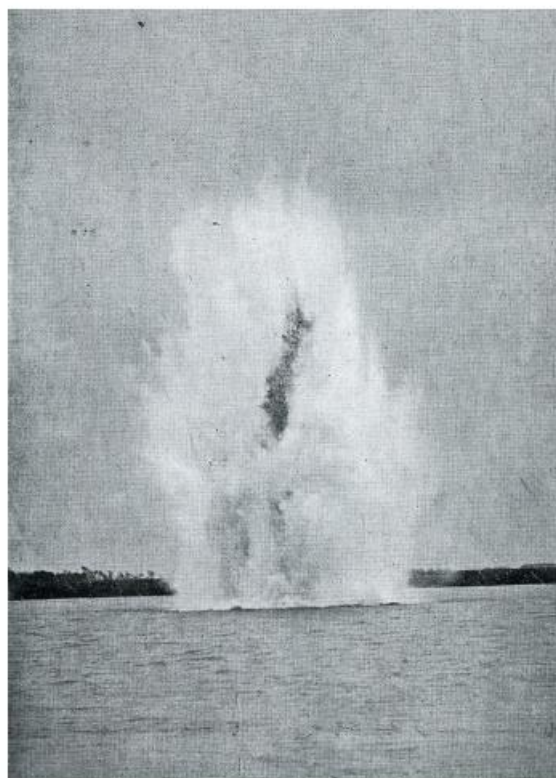
Getuige van de explosie was de garnalenvisser Jacob Jonker. Hij lag met zijn vistuig ongeveer 200 meter van de onheilsplek en had alles gezien. Hij vertelde dat de duiker juist het ontplof-fingstoestel in het wrak had gebracht. Vier manschappen stonden op de barkas aan de windas, de officier stond bij hen. Toen volgde de ontploffing en hij zag het water omhoog spuiten met een wolk van rook. Toen de wolk was voorbij gedreven, zag hij van de tien personen er nog vier in de vlet. Zij voeren weg in de richting van de sleepboot maar kwamen even later terug, blijkbaar om naar de lichamen te zoeken maar zij vonden niets.

## **Aantreffen van de omgekomen militairen**

De dagen na het drama spoelden bij Wassenaar en Scheveningen delen van lichamen aan. Men kon vaststellen dat dit delen waren van omgekomen bemanningsleden van de barkas.

Zo spoelde vrijdag te Wassenaar het lichaam aan van sergeant-majoor Vreugdenhil waarna dit werd overgebracht naar het lijkenhuis aldaar.

Maandag 18 oktober werd het lichaam van Luypen om half elf door een stoombootje van de Torpedodienst van Hoek van Holland overgebracht naar Den Briel. De kist stond op het achterdek, bedekt met de Nederlandse vlag. Ook het lichaam van Vreugdenhil werd per boot naar Den Briel gebracht. Die middag vond de begrafenis plaats van beide mannen. Om half twaalf zetten de stoet zich in beweging. Bij elke lijkwagen bevond zich een detachement torpedisten en artilleristen onder bevel van een luitenant. Prachtige bloemenkransen, waar-onder die van de torpedisten, bedekte de kisten. Vanwege het ministerie van Oorlog was aanwezig de kapitein der artillerie Blokhuis. Ook de Inspecteur der artillerie en de Marinecom-mandant van Hellevoetsluis waren aanwezig, evenals het gemeentebestuur van Den Briel en vele andere autoriteiten. Toespraken werden gehouden door majoor Fabius, commandant Torpedodienst, de heer Lette, burgemeester van Den Briel en de Inspecteur der artillerie. Op verzoek van beide families werd de begrafenisplechtigheid gehouden zonder militaire muziek en saluutschoten.



*Ontploffing van explosieve lading.*

Dezelfde dag spoelde op het strand bij IJmuiden het ongeschonden lichaam aan van milicien B. Visser, afkomstig uit Scheveningen.

Op maandag 25 oktober spoelde, binnen de pieren van IJmuiden, het lichaam van sergeant-schipper C. Smits aan. Nog dezelfde dag werd het per trein naar Den Briel vervoerd. Op alle militaire objecten en schepen werden de vlaggen halfstok gehesen. Sergeant-schipper Smits werd in de ochtend van 27 oktober op dezelfde manier als de anderen te Den Briel begraven. Langs de route van de stoet waren veel woningen gesloten. Ook deze begrafenis vond plaats zonder militaire muziek en saluutschoten.

De sleepboot Torpedodienst II was met een barkas op sleeptouw naar Katwijk gegaan. Op de barkas stond een duikertoestel en aan boord was een duiker van Rijkswaterstaat. Men zou een onderzoek gaan instellen in en rond het wrak van de "Caledonia" omdat men vermoedde dat het lichaam van de omgekomen sergeant-duiker Stigter door het gewicht van zijn zware duikerspak nog in of bij het wrak zou liggen. Het wrak van de barkas was boven op het wrak van de "Caledonia" terecht gekomen.

Woensdag 27 oktober werd het lichaam van de duiker Stigter op het strand van Noordwijk aan Zee gevonden. Hij werd door collega's en een chef herkend aan zijn duikerspak en militaire nummers op de kleding. Door de reddingboot werd het lijk overgebracht naar een barkas van de torpedodienst en hierna naar Den Helder vervoerd waar hij in het Marine-hospitaal te Nieuwendiep werd opgebaard.

Sergeant-duiker Stigter werd op vrijdag 29 oktober in Den Helder met bijzondere militaire eer begraven. De stoet vertrok om 10 uur onder grote belangstelling van het Marine-hospitaal, vooraf gegaan door het stafmuziekkorps van de Marine en detachementen van het Korps torpedisten, de pantserfortartillerie, de infanterie, de marine en de kameraden van Stigter. Tijdens de mars naar de begraafplaats en op de begraafplaats speelde het stafmuziekkorps treurmarsen. Op de begraafplaats hield zijn voormalige chef, kapitein J.N. Boom een toespraak en bracht hulde aan deze jonge man die was gevallen bij het vervullen van zijn plicht waarna er door de militairen saluutschoten werden gelost.

Vrijdag 12 november om 04 uur spoelde het lichaam van luitenant Oostrijck aan op het strand van Wijk aan Zee. Na identificatie werd het lichaam de volgende middag overgebracht naar Den Haag.

Op zondag 14 november werd 1e luitenant J. Oostrijck op de begraafplaats Nieuw Eikenduinen te Den Haag begraven. De stoet vertrok om 11 uur vanuit zijn woonhuis aan de Nassau-Odijkstraat. Er waren veel hoge officieren, onderofficieren en manschappen aanwezig. De minister van oorlog werd vertegenwoordigd door de kapitein der artillerie Logger, verder waren er generaal De Meester, commandant veldleger en gouverneur der residentie, generaal De Bordes, inspecteur der vestingartillerie, generaal Becking, inspecteur der genie, majoor J.F. Fabius commandant korps torpedisten en vele anderen. Er werden veel bloemen op het graf gelegd. Ook werden er veel lovende woorden gesproken over luitenant Oostrijck, die net een studie zou aanvangen aan de Hogere Krijgsschool.

## **Conclusie.**

Uit het rapport van korporaal Van Dijk en het onderzoek door deskundigen bleek dat waarschijnlijk één van de twee ladingen pikrinezuur onder het wrak door de een of andere oorzaak werd losgewoeld. Toen de barkas zich van het wrak verwijderde dreef de zuurlading met de barkas weg. De ladingen waren nog door middel van elektrische draden met de barkas verbonden. Het laten ontploffen van de explosieven gebeurde namelijk door middel van electriciteit. De lading onder de barkas ontplofte en daarmee ook de overgebleven 30 kilogram picrinezuur in de barkas.

Door het noodlottige ongeval zijn zes militairen tijdens de uitoefening van hun plicht gestorven, dit waren

1. 1e luitenant Johannes Oostrijck, geboren 10 mei 1880 te Etten, wonende te Den Haag, gehuwd, 2 kinderen.
2. Sergeant-majoor Herman Leendert Vreugdenhil, geboren 14 januari 1864 te Monster, wonende te Den Briel, gehuwd, 3 kinderen.
3. Sergeant-schipper Cornelis Hendrik Smits, geboren 29 augustus 1871 te Piershil, wonende te Den Briel, gehuwd, 1 kind.
4. Sergeant-duiker C. Stigter, ongehuwd, wonende te Den Helder.
5. Milicien B. Visser, ongehuwd, wonende te Scheveningen.
6. Kanonnier-stoker, Luijpen, wonende te Rotterdam.

*Bronnen: Diverse kranten van de database "Delpher", o.a.: De Telegraaf, d.d.15-10, 13-11 en 15-11-1909, Tilburgsche Courant, 16 – 10 – 1909. Algemeen Handelsblad, 15-10, 16-10, 27-10, 13-11 en 15-11-1909, Vliegend blaadje, nieuws- en advertentieboode voor Den Helder, 16-10-1909, De Tijd,*



Godsdienstig –staatkundig dagblad, 19-10, 21-10, 28-10 en 13-11-1909. Haagsche Courant, 19-10 en 15-11-1909, Haarlem's Dagblad, 29-10-1909 en Het Centrum, 26 oktober 1909.

De Nederlandsche Strydmacht en hare Mobilisatie in 1914. Kapitein J. Kooiman, Uitg. J. Muuses en Herman de Ruiter te Purmerend. Sept. 1915.

Foto's: De Nederlandsche Strydmacht en hare Mobilisatie in 1914. Kapitein J. Kooiman, Uitg. J. Muuses en Herman de Ruiter te Purmerend. Sept. 1915.

Bron:  
**Historisch Hoek van Holland**  
Een digitale tijdlijn van het Historisch  
Genootschap Hoek van Holland



**Een stukje uit de memoires van Joes, naar aanleiding van het vlagincident in Paramaribo.**

**Ik citeer:**

**"Alle Hens voor de boeg"**

Mijn droom om te kunnen varen was bijna geëindigd in een nachtmerrie toen ik me in 1965, (tijdens mijn term op Curaçao) aan boord van Hr.Ms. Dubois in Paramaribo bevond vanwege het koninklijk bezoek aan het toen nog Nederlandse gebiedsdeel Suriname.

Ik was 21 en onbezonnen....

Het schip lag voor anker op de Surinamerivier voor het gouvernementsgebouw. Het had dagen achtereen hevig geregend en de hitte op het dek was beklemmend. Je had het gevoel constant onder de warme douche te staan.

Mijn maten en ik zelf waren dan ook opgetogen toen we met de sloep aan wal konden gaan om wat vertier te zoeken, korte witte broek, T-shirt met blauwe rand en wit petkapje, kortom: tropentenu.



Na een vermakelijke kroegentocht en veel op hol geslagen vrouwenharten, kwamen we tegen de avond langs een grote houten kerk in de hoofdstraat gelegen. Voor de kerk stond een hoge vlaggenmast waaraan een enorme Surinaamse vlag wapperde en dat al ver na zonsondergang. Onaanvaardbaar voor een vlaggefiel zoals ik en met de nodige ceremonie haalde ik

met mijn maat de vlag naar beneden. Ik verborg de vlag onder mijn T-shirt en nam haar mee aan boord met de bedoeling de volgende dag het doek terug te brengen.

Het pakte anders uit. Vanwege het koninklijke bezoek werd de vlag al snel gemist. De adjudant van de koningin zou de Cdt. H.S. Vreedenberg gemaand hebben het incident intern op te lossen en dat deed hij. Kennelijk wist hij al dat de dader aan boord moest zijn. Later kwam ik erachter dat mijn maat die eigenlijk medeplichtig was, mij verlinkt had.

De volgende morgen was het "Alle Hens voor de boeg" voor het stelen van een Surinaamse vlag. Op het stelen van een vlag en zeker van een bevriende natie, staat een zeer hoge straf. De hele bemanning kreeg een passagiersverbod. De vlag (210 x 70 cm) ongemerkt terug bezorgen, was dus uitgesloten. Wat te doen? Ik hield wijselijk rekening met kastinspectie en dus verborg ik de vlag ergens in de machinekamer. En inderdaad, mijn chef Hoofd machinekamer (HMK) Van Duivendijk, gaf de opdracht mijn dek kast te inspecteren, zonder resultaat.

Alles werd overhoop gehaald en helaas heeft mijn trouwe scheepsmaatje Henkie daarbij de benen genomen. Henkie, bijgenaamd Speedy, was mijn kastgenoot en wist bij de kakkerlakkenraces aan dek heel wat medailles in de wacht te slepen.

De kajoe (timmerman aan boord) had speciaal voor deze races een grote bak getimmerd met vijf gaten erin. Wiens kakkerlak het eerst aan het einde van de goot was, had gewonnen. Op weg naar de eindstreep, mocht de kakkerlak drie keer gekieteld worden om de vaart erin te houden. Spijtig genoeg heb ik Henkie na de kastinspecties nooit meer terug gezien.

Toen ik na drie dagen geen mogelijkheid had gezien om de vlag terug te brengen en ik de hele bemanning al die tijd aan boord had gehouden, besloot ik met de vlag onder mijn arm naar mijn HMK te gaan. Hij beweerde dat hij allang wist dat ik hem had: "We gaan hem bij de rechtmatige eigenaar terug brengen". Dus na de vlag gewassen en gestreken te hebben ging ik begeleid door. Duivendijk, de dominee en de militaire politie, de wal op waar een jeep klaar stond om ons

naar de betreffende kerk te brengen met de vlag onder mijn arm, netjes opgevouwen in een vetvrije zak,

Na enig zoeken, werden we vriendelijk onthaald door een geestelijke die zich verheugd toonde met de terugkeer van de vlag en mij vaderlijk toesprak met de woorden: "Val niet weer in verderf, mijn zoon!" Ik dacht dus er goed vanaf gekomen te zijn maar de Cdt. dacht er anders over en het vonnis van de scheepsraad luidde: tien dagen streng aan de wal. Ik mocht mijn 'zakje naai' en schrijfgerei meenemen. Tien dagen echt op water en brood en een rookverbod.

Mijn HMK had mij nog aangeraden te zeggen dat ik dronken was maar toen de scheepsraad mij die vraag stelde, antwoordde ik doodnuchter: "Ik was niet dronken", niet wetende dat ik dan een lichtere straf gekregen zou hebben.

Mijn vijf -sterren hotel was een hoog hok van 2 bij 3 meter, afgesloten met een stalen deur met kijkgaatje. Het bed bestond uit vier spijlen waar een lekke klamboe aan hing.

Het matras was gevuld met stro maar dat was niet het ergste, dat hadden we aan boord ook. De ellende begon pas echt toen de deur achter me dicht sloeg en er zware sloten op gingen. Ik kreeg het Spaans benauwd, een aanval van claustrofobie, terug te leiden naar mijn kinderjaren toen ik regelmatig en geheel onterecht door mijn vader enkele uren in een donkere kast werd opgesloten, Ik kreeg als oudste in het gezin altijd de schuld als mijn zussen problemen hadden. Naast de deur hing een bel voor als ik naar de wc moest, maar daar werd niet of nauwelijks op gereageerd. Wanhopig en om mijn gedachte te verplaatsen, pakte ik mijn schrijfblok en ben gaan tekenen, alles wat er in mijn hoofd op kwam, behalve mijn cel, Het was alsof ik in een andere dimensie terecht kwam. Ik tekende ruimteschepen, mechanische constructies, technische schema's etc. Ik tekende me vrij.

Ik tekende mijn toekomst, het hele bloknoot vol.

Na een bezoek van de VLOP en de VLAM (Vlootpredikant en Vlootaalmoezenier) mocht de deur van mijn cel open blijven. Nu keek ik tegen tralies aan maar ik had tenminste lucht en licht. Inmiddels hadden de lokale media uitgebreid ruchtbaarheid gegeven aan het voorval en dat was ook de dochter van de gouverneur ter ore gekomen. Ze werd nieuwsgierig naar de 21-jarige jongeling die nu zijn straf uit moest zitten in een bedompt celletje dat al jaren leeg stond. Achter in mijn cel zat er hoog in de muur een luchtgaatje waardoor ik, staande op de spijlen van mijn bed, op de paleistuin van de Gouverneur kon kijken. Tot twee keer toe zocht de dochter van de gouverneur contact met mij via dit luchtgaatje, de eerste keer voor een eitje wat precies door het gaatje kon, de tweede keer voor een `date`. En die kwam er!

Na tien dagen kwam ik lijkwit en verdwaasd terug aan boord. De Cdt. Vreedenberg had toch een beetje met me te doen. Ik kreeg van de "ouwe" een paar pakjes zware shag en vrij van wacht.

We hadden nog een lang weekend voor de boeg voor vertrek. Onmiddellijk belde ik de dochter van de gouverneur die mij met de auto van haar vader (met of zonder standaard dat weet ik niet meer) op kwam halen voor een lang weekend. Niemand aan boord begreep hoe ik dat geflikt had. Waarschijnlijk vragen ze zich dat nog steeds af. In elk geval maakte het weekend de tien dagen dubbel en dwars goed,

Helaas heb ik haar nooit meer terug gezien en Henkie ook niet.

Joos Wanders.



*Joes, alsnog bedankt... ik zat heerlijk aan een liter Parbo bier in de kroeg en ben die avond door de Politie in een Jeep afgevoerd naar het politiebureau voor verhoor. Ik wist nergens van ! Alles wat uniform aan had werd meegenomen...*

*Nu moet ik er hard om lachen, het was de goede oude tijd !, verveling was vaak de oorzaak van dit soort acties denk ik dan maar, lang van huis en wat hebben we allemaal al niet uitgespookt op deze schuit....*

*Arie Krijgsman*

---

