

“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, geïnspireerd en ongeïnspireerd 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 52 – 6e jaargang – 28 december 2023



Het oude jaar.

Hr.Ms. de Zeeuw 1951 – 1968 deel XIX Slot

De Jachthonden van de Archipel deel VI

Verhalen van Jan Vroege (r) Schipper benedenschip

Andrew Doria, het eerste saluut.

Het Korps Mariniers aan den Wal

Peer en de onvergetelijke oudejaarsnacht

Compilatie Indisch Journaal – Uitwisseling (2 – slot)

Cowboys op zee

Uit het jaarboekje der Adelborsten 1913

Vliegkamp ‘de Koog’

Het vrouwtje van Saigon

Marine vrouwenafdeling

Marine Bewakingskorps 1976

De kaping van het vrachtschip ss. AIZKORI MENDI.

Het oude jaar

*De wijzer kruipt,
kruipt langzaam naar boven,
alsof hij aarzelt om het punt te raken,
waarmee het licht van het oude jaar zal doven.*

*Het oude jaar,
ik zal het nooit vergeten,
ik leerde toen mijn grote passie kennen,
hem in mijn wereld welkom heette.*

*Mijn grote liefde, mijn magazine
hoe heb ik zonder jou ooit kunnen leven?
Wat voor zin had mijn bestaan?
Ik zou voor jou mijn leven willen geven.*

*Het oude jaar,
ik zal het nooit vergeten,
het jaar waarin jij in mijn leven kwam,
nee nooit zal ik het vergeten.*



*Alle abonnees en al hun dierbaren, wens ik een goed uiteinde en een
voorspoedig 2024*



Vrijdag 26 juni 1964 Aankomst St Peter, Guernsey

Op de voormiddag wordt op de rede van St. Peter Port geankerd voor een niet-officieel bezoek. Er worden niettemin officieuze bezoeken afgelegd en ontvangen.

Zaterdag wordt op de platvoet het anker gelicht en het haventje op loodsaanwijzing ingestoomd. De Zeeuw meert af aan de veerbootsteiger en een poosje later meert de Urania langs zij af.

Na zonsondergang wordt aan boord van De Zeeuw de illuminatie-contourverlichting ontstoken. Zondagmiddag bieden de States of Guernsey een bustocht aan voor 33 liefhebbers. Het schip is van 14.00 tot 16.00 uur opengesteld voor bezoekers en wordt overstromd door ruim 600 belangstellenden. Maandag de 29e wordt ter gelegenheid van de verjaardag van Z.K.H. prins Bernhard van top gevlagd.

Maandag 29 juni 1964 Vertrek St. Peter Port.

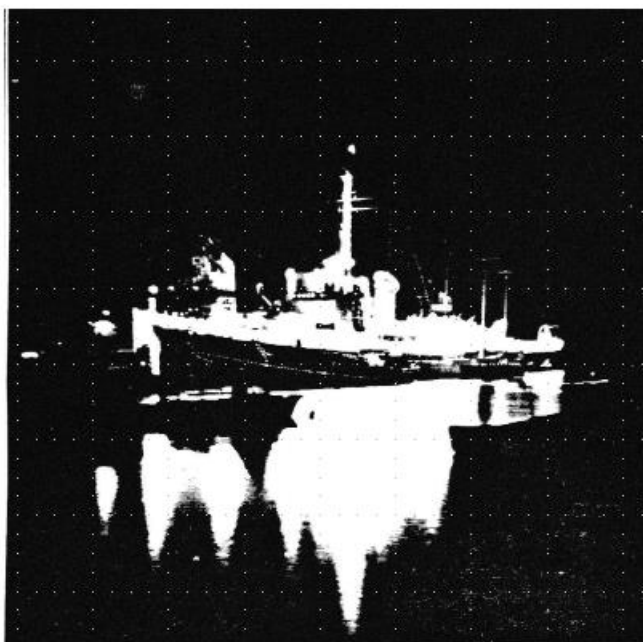
Nadat een ploeg adelborsten van de Urania is afgelost, wordt meerrol op post geroepen en vertrekt De Zeeuw vervolgens, op loodsaanwijzing, naar zee. De gehele komende week zal worden geoefend onder de Engelse zuidkust.

Zaterdag 4 juli 1964 Aankomst Weymouth.

Op de voormiddag komt De Zeeuw voor een informeel bezoek ten anker nabij de Urania op de rede van Weymouth. Als kaderuimte beschikbaar is gekomen, wordt op de achtermiddag op loodsaanwijzing in de haven langs de wal afgemeerd. Vervolgens meert de Urania langs zij af. Weymouth is een stadje gericht op zee; veerboten, vissers vaartuigen en plezierjachten zorgen voor het nodige vertier. Verder heeft het plaatsje weinig anders te bieden dan strand. Er zijn op dit moment dan ook vele badgasten.

De gehele equipage en alle adelborsten ontvangen vrijkaartjes voor een juist vandaag te houden dansavond bij de muziektent op de pier. Zondag trekt het "open schip" liefst 2250 bezoekers!

Maandag 6 juli 1964 Vertrek Weymouth.

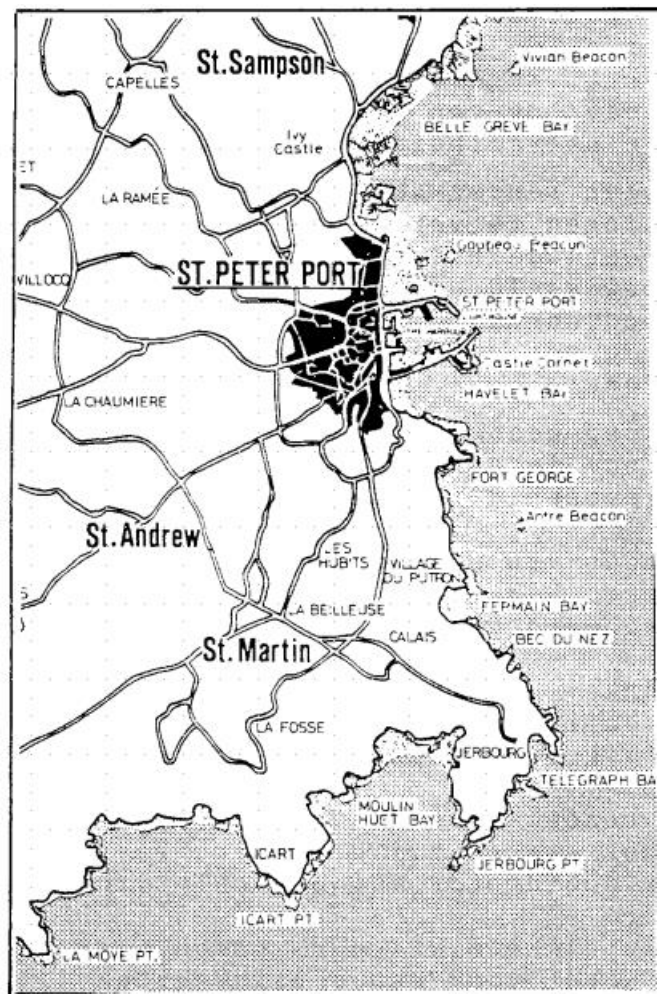


De Zeeuw geillumineerd in de haven St. Peter Port. (Urania langs zij)

Op de voormiddag embarkeert de vlagofficier belast met de officiersvorming. Om 14.00 uur vertrekt De Zeeuw, wederom op loodsaanwijzing, naar zee. Op de platvoet maakt het fregat rendez-vous met de Urania om bovengenoemde vlagofficier per motorsloep naar het opleidingschip over te zetten. Daarna vervolgen de schepen afzonderlijk hun reis naar Den Helder.



Bezoek aan St. Peter Port
Guernsey, 26 - 29 juni 1964



Dinsdag de 7e wordt op de achtermiddag weer rendez-vous gemaakt met de Urania en keert de VOKIM terug aan boord van De Zeeuw, ditmaal per whaleboot en uiteraard gereoid door zijn adelborsten!

Op de dagwacht van woensdag 8 juli is de wind tot kracht 8 aangewakkerd en moeten de voor die dag voorziene kaliberschietoefeningen worden afgelast. Aangezien wind en zee het houden van andere oefeningen eveneens onmogelijk maken, wordt opgestoomd naar de rede van Den Helder.

Ter rede wordt van CZMNED opdracht ontvangen, in verband met een opsporings- en reddingsalarm, wederom naar zee te vertrekken.



Leden van de vaste bemanning en adelborsten TD bij het schakelbord in de VMK.

Alvorens het fregat op de plaats, waar de drenkeling was gesignaleerd, is aangekomen wordt het alarm beëindigd waarna naar Den Helder wordt opgestoomd.

Woensdag 8 juli 1964 Aankomst Den Helder.

Op de platvoetwacht loopt De Zeeuw de Nieuwe Haven binnen en meert daar af. De volgende dag debarkeren de adelborsten en daarmee heeft de bootjesreis een einde genomen.

Maandag 13 juli 1964 Vertrek Den Helder.

Op de voormiddag vertrekt De Zeeuw naar de rede van Den Helder, alwaar het magnetisch kompas wordt gecompenseerd door de verificatie van de rijks zee- en luchtvaartinstrumenten. Daarna debarkeert het VRZLI-personeel aan boord van een sleepboot.

Vervolgens wordt het afmeren op een boei beoefend, waarna het schip op de platvoetwacht, via het Schulpengat, naar de Noordzee vertrekt. Op dinsdag 14 juli vaart De Zeeuw via het Oostgat, de rede van Vlissingen en de Wielingen naar de Straat van Dover, welke omweg wordt gebruikt in het kader van het opleidingsprogramma.

Woensdag de 15e stoomt het fregat Het Kanaal in en wordt vervolgens de Solent (tussen de Engelse zuidkust en het eiland Wight) bevaren, éénmaal in westelijke en éénmaal in oostelijke richting, gevolgd door droge ankermanoeuvres onder de kust.

Donderdag wordt het programma voortgezet met het stomen van de gemeten mijl bij Anvill Point en het bepalen van de draaicirkels en de stopwegen van het schip.

De vrijdag wordt besteed aan precisienavigatie in Tor Bay en zaterdagmorgen wordt opgestoomd naar Bristol Channel.

Zaterdag 18 juli 1964 Aankomst Swansea, Wales.

Op aanwijzing van een zeeloods en vervolgens van een havenloods wordt op de achtermiddag afgemeerd in de haven van Swansea voor een routinebezoek .

Zowel op zaterdag als op zondag wordt De Zeeuw opengesteld voor bezoekers, van welke gelegenheid een redelijk gebruik wordt gemaakt. Voor de bemanning is verder niet veel georganiseerd, behalve het uitreiken van enige vrijkaarten voor een tweetal dansavonden. Men verveelt zich echter geenzins aan de wal!

Maandag 20 juli 1964 Vertrek Swansea.

In verband met het tijdstip van hoogwater wordt op de achtermiddag ontmeerd, waarna op loodsaanwijzing naar zee wordt gestoomd.

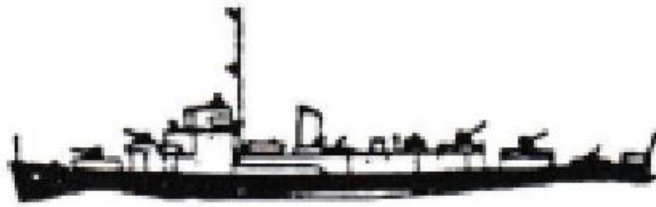
De platvoet wordt benut voor het houden van droge ankermanoeuvres nabij het eilandje Lundy en in de Barnstaple Bay, terwijl dezelfde manoeuvres de volgende dag worden uitgevoerd tussen de Scilly Isles en in de Mounts Bay.

Op woensdag de 22e wordt precisienavigatie beoefend nabij St. Anthony's Head, ter rede van Fowey, in Bigbury Bay, Start Bay en Tor Bay.

Op 23 juli tenslotte wordt wederom de Solent bevaren, waarna koers wordt bepaald naar de Noordzee.

Vrijdag 24 juli 1964 Aankomst Den Helder.

Voor de laatste keer loopt De Zeeuw de haar zo vertrouwde thuishaven binnen. Na het zomerverlof zal zij uit dienst worden gesteld en de bemanning worden overgeplaatst.



Vrijdag 28

augustus 1964 Uitsluiting.

Na het middagbaksgewijs wordt het fregat Hr.Ms. De Zeeuw F810 definitief uit dienst gesteld door haar laatste commandant, LTZ 1 F.F. Brinkman en vervolgens overgedragen aan de Dienst Conservatie Jagers en Fregatten (DCJF) te Den Helder.

Maandag 24 oktober 1967 Afvoering van de sterkte.

Bij beschikking van de minister van defensie nummer 741704/ 729330 wordt De Zeeuw van de sterkte afgevoerd.

Maandag 19 februari 1968 Verkoop.

Het schip wordt verkocht aan het sloopbedrijf Eckhardt te Hamburg.

En zo is dan tenslotte een einde gekomen aan de levensloop van een schip dat bijna een kwart eeuw geleden begon in het Amerikaanse Port Newark en eindigde in het Duitse Hamburg.

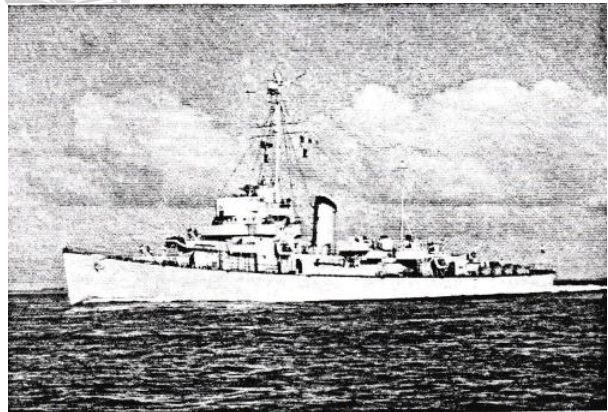
Tot besluit

Bijzondere dank is de schrijver verschuldigd aan de hierna vernoemde oud-opvarenden van Hr.Ms. De Zeeuw, die op bereidwillige wijze aan dit verhaal hebben meegewerkt, hetzij door verstrekken van informatie, dan wel door het beschikbaar stellen van foto's.

G. Dettmers, E. Eichelsheim, B. Kuilenberg, J. Nota, G.B. Smit, Th. v.d. Straat en R.J.J. Weetink.

Bronnen

Mari-Team Amsterdam, dhr.H.van Kuilenburg.
Algemeen Rijksarchief Den Haag.
Jaarboeken Koninklijke marine 1952-1968
W. Geneste, Hr.Ms. Karel Doorman, Verguisd en geprezen. U.S.Naval Museum, Norfolk, USA.



=====

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



DEEL 6
21-05-1948 JACHTHONDEN VAN DE
ARCHIPEL

29-06-1948 Provinciale Drentsche en Asser courant

We houden vandaag nogal wat tongkangs aan. Zeiltongkangs en motortongkangs. In allerlei maten en kwaliteiten. Soms zijn deze Chinese prauwen niet veel meer dan een stel verrotte planken en balken, door 't een of ander mirakel bij elkaar gehouden. Ik heb tongkangs gezien, die zeker al voeren in de dagen van Noach's ark, zó oud, zó tot op de draad versleten. Met lappen zeil aan de masten, grauw van ouderdom. Maar oud of versleten, ze varen. Je treft ze aan in baaien, op de rivieren en aan Sumatra's Oostkust waar deze niet al te ver van Singapore af ligt. Oud of versleten ... er valt te verdienen. Rubber en copra van Sumatra tegen wapens, radio-artikelen en munitie uit Singapore. Drie, vier reizen mogen mislukken; als de vijfde slaagt zijn alle vijf goedge maakt!

Commandant Dankelman als toean dokter

Maar de tongkangs die we aanhouden hebben papieren. In vuile schriftjes en stinkende boekjes staat 'n Hollands stempel en dat betekent dat de tongkang ongehinderd kan doorzeilen of doorstomen.

Dan duikt opeens een sampan op, een klein miserabel geval, met een atapdakje erover voor de moordende hitte.

De RP 133 vaart er even heen, je kunt nooit weten want zowel Sumatranen als Chinezen zijn sterk in de kunst van het camoufleren. 't Zou waarachtig niet de eerste maal zijn, dat zo'n ellendig sampannetje een lading wapens en munitie verborg. Wapens en munitie, heus niet bestemd om mee op de zwijnenjacht te gaan....

Ik hang over het hekje van de RP 133 en kijk in de sampan. Ik zie een paar Sumatranen, drie of vier en achterin twee vrouwen. Een oude, gerimpelde vrouw en een jonge vrouw, hooguit 20 jaar. Tussen de twee vrouwen scharrelen kinderen. Vier of vijf. Het zijn naakte bruine kinderen en om de hoofdjes ervan hangt zoiets als een zwart doorschijnend doosje. Als ik de kwartiermeester vraag wat die doekjes betekenen, kijkt hij me aan en zegt: „Dat zijn geen doekjes, dat zijn vliegen, die kinderen hebben zieke hoofden”.

Dan komen we langs zij en we doen het heel voorzichtig, zo voorzichtig als was die sampan van porcelein. En wat de breekbaarheid ervan betreft scheelt dat ook niet veel.

Twee kinderen zijn ziek. Hun hoofdjes zijn één grote zweer, één bruinzwart plakkaat van etterende korsten. Daarop en daaromheen scharrelen en lopen vliegen. De vliegen en horzels zijn groot in dit land, lezers, en ze kenmerken zich door een vastberaden hardnekkigheid waar het hun prooi betreft. De kleine, bruine handen, die graaien en wrijven over de zieke hoofdjes, kunnen niet voorkomen dat de marteling minder wordt.

De commandant van de 133 gaat over. Niet met een revolver, niet met een karabijn. En er ligt ook geen Bren over de railing ... hij neemt wel iets anders mee; o.m. de Rode Kruis-trommels. Twee moeders duwen hun kinderen naar voren. Vreemd is dat, is men niet bang voor de Blanda hier? Dit zijn Sumatranen, zij komen van republikeins gebied ... of zou 't zijn dat hier een toean dokter is? Geen sterveling, noch op de 133 nóch in de ellendige sampan, denkt natuurlijk aan politiek. Hier zijn zieke kinderen en ze worden geholpen. Zeker, ze worden maar stuntelig geholpen, want RP-boten hebben slechts een heel bescheiden verbandtrommeltje. Bestemd voor eigen gebruik. Maar dat „eigen gebruik" strekt zich blijkbaar ook uit over zieke Sumatranen.

Ik krijg een schok als ik de kinderen goed kan waarnemen. Niet alleen de hoofdjes zijn aangetast, ook de oren – en vooral de dijen en de bibs. Het is gruwelijk te zien, dit daar onder me, en ik moet me geweld aandoen niet weg te gaan. Dankelman is dan al bezig, hij smeert de zieke plekken vol met sulfa dyasine, een middel voor open wonden, plakt er zwachtels

overheen, legt de vrouwen uit dat die zwachtels erop moeten blijven. Een der kinderen wil er n.l. al aan beginnen te zuigen.

De vrouwen zien doodstil, gebiologeerd, toe wat toean dokter bezig is te doen. De mannen staan op het atapdakje, roken van de gekregen Capstan-sigaretten en zwijgen.

De vliegen dansen en zoemen en loeien om de sampan, verbaasd dat voor even hun prooi ontnomen is. Straks zullen ze terugkomen.

Guus Weimar, bijgenaamd de Bolle, matroos 3de klasse uit Ede, schiet naar beneden en komt terug met twee rolletjes pepermunt. Voor de zieke kinderen, waarvan een de hele rol naar de mond brengt. Iem Ruige, de telegrafist van Terschelling, zit te foeteren in zijn baardje en gooit ook wat over. En ik zie verscheidene pakjes sigaretten van schip verwisselen. Niemand zegt de jongens dit te doen. Niemand heeft het er over gehad en ze zitten waarachtig niet zo dik in de bullen hier. De commandant houdt er maar mee op, hij haalt de schouders op met een gebaar van machteloosheid en klimt weer aan boord van de 133.

„Hopeloos geval!“ zegt hij helemaal hopeloos, die kinderen hebben franboesia en ze moeten injecties hebben. Ik kan ze die niet geven“.

We varen weg, maar niet zonder dat de mannen op de sampan een paar kammen bananen en 5 ananassen op het dek van de RP 133 hebben gegooid. Ook dat ongevraagd ... We varen door, nagestaard door de vrouwen en mannen in dat rotte scheepje. De witte zwachtels zie ik grijs worden. Dat zijn de vliegen die terugkomen. Later hoor ik verhalen van tientallen gevallen, dat zieken werden geholpen.

Niemand die het voorschrijft, maar geen RP-boot die doorvaart zonder iets te doen. Dan is er geen republiek, dan is er geen Bestand, zijn er geen smokkelaars, dan zijn er zieken en een ongeschreven wet zegt, dat die zieken geholpen moeten worden.

Hoevele malen worden ernstige zieken niet geholpen, met poeders en aspirine, in de ellendige sero's (vissershuisjes op palen, midden in zee), hoeveel malen helpt men 'n lijder aan de een of andere huidziekte, aan framboesia of scabiës, niet voor enkele uren aan verlichting van zijn misère ?

Hr. Ms. Patrouilleboot 133 is gevreesd aan Sumatra's Oostkust door alles wat smokkelt. Men weet, dat er vuurstralen kunnen spuiten uit die kleine grijze motorbootjes.

Hr. Ms. Patrouilleboot is niet gevreesd bij de moeders, die het schip ontmoetten en de toean dokter bezig zagen met hun kinderen.

We zitten een half uur later achter een motortonggang aan, die probeert de wal in te lopen. Hij maakt een verdachte indruk en de 133 gaat er op volle toeren achteraan. De Lancasters liggen klaar en Lewis-mitrailleurs zijn tot gebruik gereed.

Ik heb er maar betrekkelijk weinig aandacht voor. Ik moet steeds denken aan twee kinderen, want zó zijn er honderdduizenden achter de groene wallen, achter het groene gordijn van Sumatra's kust en niemand weet wat daar geleden wordt, ontbeerd en gemarteld.

De blanda is daar weg, dit is terrein van de Republiek. Ik hoop uit de grond van mijn hart, dat er vele Indonesische dokters zijn, maar meer dan hoop is dat niet. Daar is geen enkele zekerheid.

Men zegt wel eens bij ons in Holland, dat kinderen door engelen worden bewaard. Mogen er vele, vele engelen zijn achter de ondoordringbare, wuivende palm-wildernissen van Sumatra's Oostkust en mogen het de liefste, barmhartigste engelen zijn, die daar ooit waren tussen hemel en aarde.

Alleen terwille van de kinderen van dit land, die zó bitter lijden.

Bron: Verhalen van



Vroege(r)

SCHIPPER BENEDENSCHIP

Het door mij en vele anderen zo geliefde vliegekampschip Karel Doorman (R81) was zo gebouwd, dat het volgens mij in

principe zeer moeilijk tot bijna onmogelijk zou zijn, om haar door middel van geweld tot zinken te brengen.

Zij was namelijk met vele waterdichte compartimenten gebouwd. De grootste en meest bekende waren de moten. Het schip was in de lengte richting verdeeld in 6 delen, moot 1, aan de voorkant t/m moot 6, uiteraard aan de achterkant.

Deze moten waren weer onder verdeeld in diverse compartimenten logisch genaamd, of genummerd. Het vereiste echter wel enig inzicht om de uiteindelijke positie van het genoemde compartiment te vinden. Het duurde minstens veertien dagen voor dat je de weg enigszins kon vinden in dit labyrint. De nummers gaven hier bij geen enkele steun. Het was alleen maar stomweg de weg onthouden. Het cafetaria (eetzaal) en het Korporaals verblijf (met bar) werden normaal als eersten snel gevonden.

Zo sliep ik met de ongegradueerden en korporaals van Vliegtuig Squadron 4 in het verblijf 1.G.10.82. Dit was dus moot 1, dek G, stuurboord (10), de 82 heb ik nooit begrepen.

Misschien was dat het aantal slaap plaatsen, want wij sliepen met velen in een zeer kleine ruimte in stapelbedjes van drie of vier hoog.

De verblijven van de diverse rangen, buiten die van ons, waren verdeeld over het gehele schip. Ik kan me niet herinneren dat daar enige logica in zat. Behalve moot 6, daar verbleven de officieren.

Onderdeks op het schip was een zogenaamde "schipper beneden schip". Hij was verantwoordelijk voor de discipline en netheid in de verblijven. Daarnaast was het ook zijn taak om iedereen op tijd uit zijn bedje te krijgen.

Tijdens mijn plaatsing met VSQ4 op de Doorman was er een schipper beneden schip geplaatst die wij er van verdachten dat hij niet dweeptte met de MLD.

's Morgens bij het opstaan en 's middags na middagrust kwam hij precies op tijd ons verblijf binnen en begon zeer irritant op een soort scheidsrechter fluitje te blazen. Tevens sloeg hij met een stuk hout tegen de ijzeren bedden. Hij had volgens mij zo als tamboer en pijper bij het Korps gekund. Dit begeleid met uitroepen, die mij bevestigden dat hij niet echt pro MLD was. Na 5 minuten kwam hij terug en als je nog lag was je het penis. Hij had een soort notitieboekje en vroeg: "Hoe heet je"? Dan was dat definitief het einde van je dromen. Als hij er een paar gehad had was je wel heel stom als je bleef liggen ook als je buiten het zicht van hem was.

Op een dag kwam hij weer na middagrust met zijn ergerlijke fluitje. Een bekende en zeer gespierde vliegtuigmaker die hij benaderde, was Kees Prins (C.B. Prainz). Hij vroeg aan

hem: "Hoe heet je"? Waarop Kees, hij lag in het bovenste bedje, hem imiteerde, strak aan keek en toe brulde: "HOE HEET JE?????!!!!!!".

De schipper schrok, trok even wit weg, maar Kees stond er toch in, (op rapport).

Februari 1968 lagen we binnen in Las Palmas. Omdat er niet werd gevlogen werd een gedeelte van de korporaals en ongegradueerden van het squadron ingedeeld bij de nautische dienst van het schip om te assisteren bij het onderhoud van ons vliegkampschip.

Dit rouleerde per dag.

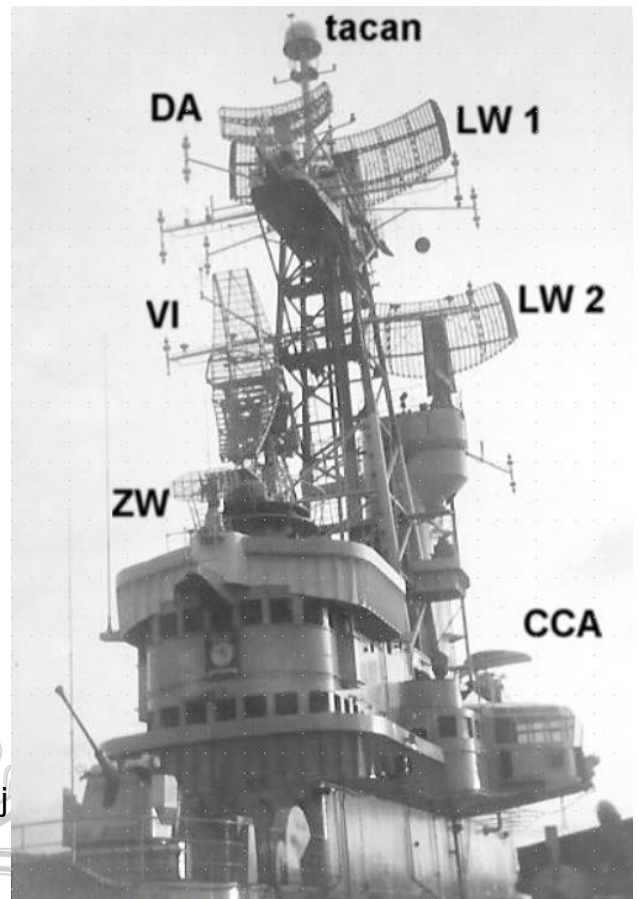
Op een dag waren Joep Weijers, ik en nog een telegrafist ingedeeld en aangewezen om de omgeving van de VI radar, Vertical Indicator, (ja knikker) van roest te ontdoen. Met deze radar kon de hoogte van doelen gemeten worden. We werden uitgerust met voor ons ongebruikelijke bikhamers en staalborstels om dit doel te bereiken.

Het was een heerlijk temperatuurtje en we besloten ons te ontdoen van ons sport-witje om de zon de gelegenheid te geven om ons bleke torso iets te doen verkleuren.

Het platform bevond zich minstens 20 meter boven de kade. Op die kade had onze schipper met fluit echter ontdekt dat wij er onmilitair bloot bij zaten en wilde ons terecht wijzen.

Hij begon uit volle macht op zijn fluit te blazen waarbij hij soms tegelijkertijd bewegingen maakte als zijnde het aantrekken van een hemd.

Hij keek steeds omhoog en blies de longen uit zijn lijf. Wij hadden ondertussen afgesproken hem te negeren.



Tacan- Tactical Air Navigation, LW – Luchtwaarschuwing, DA – Doels aanwijzing, ZW – Zee waarschuwing, VI – Vertical information, CCA – Carrier Controlled Approach

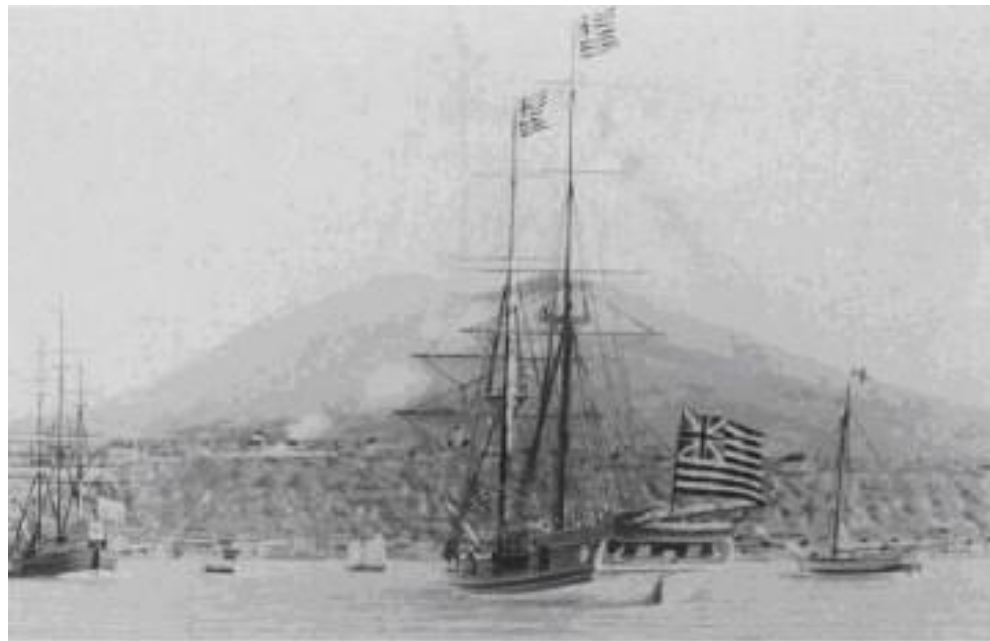
Na een tijdje gaf hij het op en begaf zich aan boord. Wij waren van die fluitist af. Na een kwartiertje kwam hij echter uitgeput aan op het platform van de VI. Hij rookte schijnbaar veel want hij piepte bijna net zo hard als met fluit. Hij sommeerde ons om onze T-shirts aan te trekken. Wij deden dit zonder morren. Mopperend ging hij naar beneden. Wij dachten er het onze van en genoten verder van de zon en keuvelden onder andere over de voor ons voorheen onbekende prettige afmeting en prijs van de Cuba Libra op dit eiland.

Andrew Doria; het eerste saluut

16 november 1776 is een historische dag in het Koninkrijk der Nederlanden en een bijzondere dag voor wat betreft de vriendschapsband tussen het Koninkrijk en de Verenigde Staten van Amerika.

Op 16 november 1776 voer namelijk het schip Andrew Doria de haven van St. Eustatius binnen. Het schip vuurde saluutschoten af en de Nederlandse gouverneur De Graaff van St. Eustatius liet de saluutschoten beantwoorden. Op zich niets aan de hand, ware het niet dat de Andrew Doria de vlag voerde van de Amerikaanse rebellen die vochten tegen de Engelse overheersing.

Hiermee werd het Koninkrijk der Nederlanden het eerste land dat officieel en als eerste ter wereld de (latere) Verenigde Staten erkende.



Verbouwd tot oorlogsschip

De Andrew Doria werd in november 1775 aangeschaft door het Continental Congress, de eerste nationale regering van de Verenigde Staten. De oorspronkelijke naam was Defiance, maar nadat het schip was verbouwd tot oorlogsschip kreeg het de

naam van de 15e eeuwse Italiaanse admiraal Andrea Doria. Het (zeil)schip was 23 meter lang en bijna 8 meter breed. Het had een diepgang van 3 meter, een bemanning van 112 koppen en was bewapend met 14 vierponder kanonnen. De Andrew Doria stond onder commando van de revolutionaire marineofficier Nicolas Biddle en werd op 4 januari 1776 uitgezonden voor haar eerste missie. Onder commando van kapitein Biddle voerde de Andrew Doria gedurende het jaar 1776 een aantal succesvolle aanvallen uit en veroverde verschillende vijandelijke schepen. Het schip maakte deel uit van de vloot van Esek Hopkins in de eerste amphibische operatie om Fort Montague (Bahama's) te nemen. Hopkins was de eerste admiraal van de marine van de V.S. Nadat Fort Montague was ingenomen werd de Andrew Doria het hospitaalschip van de vloot nadat op de andere schepen pokken was uitgebroken. De Andrew Doria was niet besmet omdat de bemanning was ingeënt.

Het eerste saluut

Op 16 november 1776 voer de Andrew Doria de haven van Sint Eustatius binnen om militaire voorraden op te pikken en een kopie van de "Verklaring van Onafhankelijkheid" te overhandigen aan gouverneur Johannes de Graaff, die ook garnizoenscommandant was. Tot 1845 hadden de gezaghebbers van de Antilliaanse eilanden de functie van gouverneur. Aan boord van de Andrew Doria wapperde de "Grand Union", de vlag die de 13 nieuwe onafhankelijke staten van Amerika vertegenwoordigde. Deze vlag bestond uit 13 rode en witte banen en de Engelse Union Jack in de linkerbovenhoek.

Toen het schip de Oranjebaai invoer, vuurde het een saluut van 13 schoten af, één voor elk van de 13 nieuw gevormde onafhankelijke Verenigde Staten.

De commandant van Fort Oranje raadpleegde gouverneur Johannes de Graaff alvorens het saluut te beantwoorden met 11 saluutschoten. Destijds was het standaard dat een saluut werd beantwoord door twee schoten minder af te vuren. Dit was het eerste saluut ooit afgegeven aan de vlag van de Verenigde Staten aan boord van een Amerikaans oorlogsschip in een buitenlandse haven. De Andrew Doria, op dat moment onder commando van kapitein Isaiah Robinson, vertegenwoordigde de Verenigde Staten bij deze belangrijke gebeurtenis.

Rel mondt uit in oorlog

De gouverneur van het nabij gelegen St. Kitts zond onmiddellijk een schip naar Engeland om de koning en het parlement het nieuws te brengen dat Holland de eerste buitenlandse mogendheid was die de Verenigde Staten erkende. Gouverneur de Graaff had, namens de Nederlandse Republiek, feitelijk de opstandige Amerikaanse staten erkend. Het werd een hevige rel. Het gegeven dat de gouverneur op eigen gezag handelde en niet namens de Staten-Generaal in Nederland, kon de Britse regering niet overtuigen. De Britten namen het de Nederlanders buitengewoon kwalijk en het incident zou mede een aanleiding vormen tot het uitbreken van de vierde Engels-Nederlandse oorlog die werd uitgevochten van 1780 tot 1784.

Overigens vond deze gebeurtenis plaats vóór de zogenaamde “First Flag Act” van 14 juni 1777 waarbij de officiële vlag van de Verenigde Staten, de “Stars and Stripes”, werd vastgesteld. De eerste Stars and Stripes bestond uit 13 rode en witte banen en 13 witte sterren in een blauw veld, voorstellende de eerste 13 onafhankelijke staten van de Verenigde Staten van Amerika. Het eerste officiële saluut aan de “Stars and Stripes” door een buitenlandse natie vond plaats op 14 februari 1778 toen het Continental marineschip Ranger, onder commando van kapitein John Paul Jones, 13 schoten afvuurde en dit werd beantwoord met 9 schoten van de Franse vloot die ten anker lag in Quiberon- baai, Frankrijk.

Oorsprong en betekenis van het saluut

De gewoonte van het afgeven van een saluut bestaat al eeuwen. Vroeger demonstreerden krijgers hun vredelievende bedoelingen door hun wapens zodanig te plaatsen dat ze onbruikbaar waren. Blijkbaar was dit een algemene gewoonte waarbij tijd en plaats varieerde, afhankelijk van de gebruikte wapens. Een Afrikaanse stam bijvoorbeeld, sleepte de speren met de punt over de grond om aan te tonen dat ze geen vijandelijke bedoelingen hadden. In vroeger tijden was het de gewoonte van een schip, dat een bevriende haven binnenliep, om de kanonnen af te vuren om aan te tonen dat ze ontladen waren.

De traditie om een saluut af te geven met een kanon dateert uit de 14e eeuw toen vuurwapens in gebruik kwamen. Omdat deze vroege kanonnen slechts één projectiel bevatten, leverde het afschieten ervan weinig effect. Oorspronkelijk vuurden oorlogsschepen zeven saluutschoten af. Het aantal van zeven was waarschijnlijk gekozen vanwege de astrologische en bijbelse betekenis. Tot dan waren zeven planeten geïdentificeerd en de stand van de maan veranderde elke zeven dagen. De bijbel zegt dat God op de zevende dag na de schepping rustte, elk zevende jaar was een sabbatjaar en het zeven maal zevende jaar leidde het Christelijke jubeljaar in.

Kustbatterijen, die een grotere voorraad kruid hadden, waren in staat om drie saluutschoten af te vuren voor elk saluutschot vanaf zee, vandaar dat een saluut vanaf een kustbatterij bestond uit 21 schoten.



Johannes de Graaff.
Gouverneur van St. Eustatius van
1776 tot 1781

Het veelvoud van drie was waarschijnlijk gekozen vanwege de mistieke betekenis van het getal drie in oude beschavingen.

Vroeger bestond buskruit hoofdzakelijk uit sodium nitraat en werd op zee makkelijk verknoeid, terwijl het aan land droger en koeler kon worden bewaard. Nadat potassium nitraat de kwaliteit van het kruid had verbeterd, namen de schepen op zee het 21-schoten saluut ook over.

21 schoten

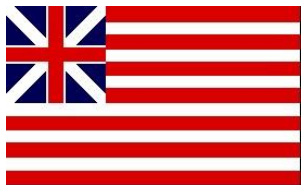
Gedurende vele jaren varieerde het aantal saluutschoten voor verschillende doelen van land tot land. In 1730 schreef de Engelse marine een saluut

voor van 21 schoten op bepaalde gedenkdagen.

Het saluut van 21 schoten werd de hoogste eer die een natie toekwam. Verschillende gebruiken tussen de zeevarende naties, leidden tot verwarring in het geven en beantwoorden van een saluut.

Groot Britanië, 's werelds meest vooraanstaande zeemacht in de 18e en 19e eeuw, dwong zwakkere naties om als eerste het saluut af te geven en gedurende een korte tijd ontving een monarchie meer saluutschoten dan een republiek. Uiteindelijk werd overeengekomen dat een internationaal slauut werd vastgesteld op 21 schoten. De Verenigde Staten hielden zich echter tot augustus 1875 niet aan deze procedure.

Het 'oorlogsschip' Andrew Doria is inmiddels vergaan en het idee is geopperd om een replica van het schip te bouwen, inclusief de 14 kanonnen die het aan boord had bij aankomst op Sint Eustatius in 1776.



Grand Union



Stars and Stripes

Voor het Curaçao Maritime Museum samengesteld door Jack Schellekens

~~~~~  
~~

## *Het Korps Mariniers aan den wal. ( 1 )*

Velen spreken over mariniers, meerderen over mariejeniers, anderen en zelfs beschaafde lieden over marioniers, zonder juist te weten wat mariniers zijn en welke diensten ze verrichten. Het korps mariniers is het enige Nederlandsche korps soldaten, dat geheel uit vrijwilligers bestaat; het houdt garnizoen te Amsterdam, Rotterdam en Willemsoord in de gemeente den Helder, en voorziet de oorlogsschepen zoowel binnens- als buitenslands van detachementen.

Behalve de opnemingsvaartuigen in Oost-Indië zijn er geen oorlogsschepen waar aan boord niet een grooter of kleiner aantal mariniers geplaatst zijn.

Den 10en December 1665 werd op voorstel van den luitenant-admiraal Michiel Adriaansz de Ruijter het „regiment de Marine” sterk 19 compagnieën (een van 170 en 18 van 120 man) opgericht, waarvan het bevel werd opgedragen aan den kolonel Willem Joseph baron van Ghent.

Evenals heden ten dage nog het geval is, stonden de mariniers ingescheept onder de krijgswetten van het scheepsvolk en aan den wal onder die van de landmacht.

Zij waren bewapend met een geweer met vuursteenslot, toen een nouveauté op het gebied der wapentechniek, en een scheepsbouwer, terwijl uniformen in die tijden nog niet bestonden en dus ook bij hen nog niet werden aangetroffen.

Zijn eerste krijgsbedrijven verrichtte het nieuw opgerichte korps in den tweeden Engelschen oorlog, en wel waren de tijden toen anders, als men bedenkt dat verscheidene officieren der mariniers schepen van de Ruyter' s vloot commandeerden.

Aan Van Ghent, eertijds luitenant-kolonel van het Waalsche regiment en commandeur van Hellevoetsluis, werd zelfs, nadat Cornelis Tromp uit 's lands dienst was ontslagen, den rang van luitenant-admiraal verleend en of hij nu al beweerde te weinig verstand van zeezaken te hebben, om het bevel over een eskader op zich te nemen, het mocht niet baten en zoo zien wij in Juni 1667 den tocht naar Chatham onder zijn commando volbrengen.

Het traktement van den commandant eener compagnie mariniers scheen toen ter tijd meer gewicht in de schaal te leggen, dan tegenwoordig het geval is, want om admiraal De Ruijter een grooter inkomen te bezorgen, werd ook hem het bevel over een compagnie opgedragen.

Het ligt geenszins in de bedoeling hier een geschiedenis der mariniers te geven; deze weinige regelen dienen dan ook meer om het tijdstip van de oprichting van het korps zeesoldaten aan te duiden. In het onlangs verschenen verdienstelijke werk van den luitenant-kolonel der mariniers J. R. J. P. Cambier, getiteld: de Nederlandsche Mariniers van 1665 tot 1900, staat hunne geschiedenis tot op heden geboekstaafd, zoodat een ieder, die belang stelt in het verleden van het kleine korps, dat vele schoone bladzijden bevat, daaruit alle gegevens kan putten.

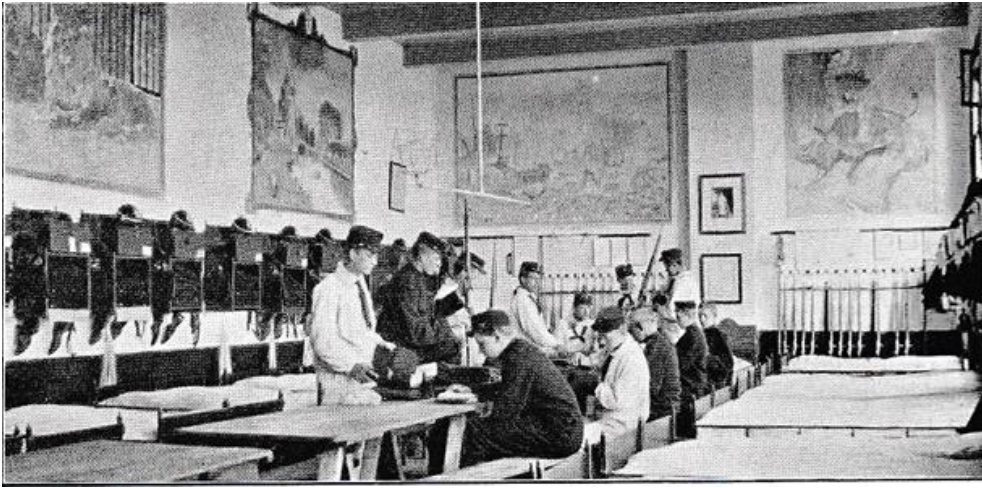
Hoewel tengevolge der geringe sterkte, het korps mariniers nooit zelfstandig is opgetreden, heeft het van zijn oprichting tot op heden veelvuldig deelgenomen aan grootere en kleinere krijgsbedrijven, zoowel tot verhooging van den roem van het Nederlandsche zeezezen en tot verdediging van den Vaderlandschen grond, als tot handhaving van ons gezag in overzeesche gewesten.

Na sedert de oprichting herhaalde malen gereorganiseerd te zijn, is het korps volgens de laatste regeling verdeeld in een staf en drie afdeelingen.

De eerste afdeeling ter sterkte van 3 compagnieën, houdt garnizoen te Amsterdam, de tweede eveneens verdeeld in 3 compagnieën te Willemsoord en de derde, die slechts 2 compagnieën telt, te Rotterdam.

Het aantal officieren is gering; het korps staat onder bevel van een kolonel, terwijl een afdeeling door een luitenant-kolonel en een compagnie door een kapitein gecommandeerd wordt.

De totale sterkte aan officieren bedraagt: 1 kolonel, 3 luitenants-kolonel, 12 kapiteins en 30 luitenants.



*Slaapzaal in de marinierskazerne te Willemsoord*

De 12 kapiteins zijn als volgt verdeeld: 8 compagnies-commandanten, 1 adjudant van den commandant van het korps, 1 aan boord van Hr. Ms. Wachtschip te

Helle-voetsluis, 1 aan boord van Hr. Ms. logementschip voor zeemiliciens Neptunus en 1 oudst-aanwezend officier der mariniers bij het eskader in Oost-Indië.

Het korps officieren van administratie der mariniers bestaat uit een luitenant-kolonel-intendant, twee kapiteins- en drie luitenant-kwartiermeester.

De totale sterkte aan onderofficieren korporaaals, tamboers, pijpers en mariniers moet ruim 2100 man bedragen en hun aantal wordt volledig gehouden door werving van Nederlanders en vreemdelingen, maar het getal der laatsten is gelukkig zoo gering, dat men zonder overdrijving kan zeggen, dat het korps mariniers geheel uit Nederlanders bestaat.

De minderen verbinden zich vrijwillig voor een minimum tijd van zes jaren, waarvoor hun een handgeld wordt toegekend. De grootte van dat handgeld is afhankelijk van de omstandigheid of er veel of weinig aanvulling noodig is, terwijl men zich tot dienstneming bij het korps kan

aanmelden in alle garnizoensplaatsen, onverschillig of daar mariniers liggen of niet en verder bij het bestuur van die gemeenten, die niet het voorrecht genieten er een garnizoen op na te houden.



*Adjudant-onderofficier, sergeant-majoor, sergeanten, mariniers, tamboer en pijper in de verschillende hedendaagsche tenues*

Zoodra een man geneeskundig is goedgekeurd, en de eischen daartoe zijn nog al hoog gesteld, zoodat er jaarlijks een groot percent van hen die zich aanmelden wordt afgewezen, wordt hij naar Amsterdam gedirigeerd, waar hij wordt gekleed en uitgerust en hem de eerste militaire plichten en vormen worden geleerd.

Kort daarna wordt hij overgeplaatst naar de instructie-compagnie te Rotterdam waar de systematische oefeningen een aanvang nemen. In vele opzichten is daarvoor geen geschikter

plaats aan te wijzen, daar die stad zich in het bezit van een ruim exercitieveld mag verheugen, waar de elementaire oefeningen geheel tot haar recht komen. Een flinke steenen exercitievelds voornamelijk bestemd voor de gymnastiek aan de toestellen, het schermen en de eerste opleiding in de behandeling van het geschut, verschaft tevens gelegenheid om bij minder gunstig weer andere oefeningen en theorieën te doen houden, zoodat zoo weinig mogelijk tijd verloren gaat.

Hoewel te Rotterdam de recruten ook in de beginselen der scheepsartillerie worden ingewijd, heeft toch hunne opleiding bij de instructie-compagnie voornamelijk betrekking op het infanterie-gedeelte, zowel praktisch als theoretisch, de gymnastiek en het roeien. In vier klassen ingedeeld duurt de oefeningstijd daar ongeveer zes maanden, waarvoor bepaalde diensttabellen zijn opgemaakt, die gedeeltelijk door de officieren, gedeeltelijk door daartoe speciaal uitgezochte onderofficieren en korporaals onder leiding der officieren gevolgd worden. Vooral de begrippen van orde, netheid en zindelijkheid zowel op het lichaam als op kleeding en wapening, moeten aan velen van hen in den beginne worden ingeprent, hetgeen dikwijls niet dan met veel moeite geschiedt. Voornamelijk oudere mariniers zijn aangewezen om onder toezicht van het kader de recruten te leeren hoe zij hun goed moeten schoonmaken, onderhouden, herstellen en opvouwen, opdat wanneer inspectiën gemaakt worden, alles in goeden toestand verkeere.

Bij inspectiën over de kleeding ligt de uitrusting in bepaalde volgorde op de bedden uitgepakt, waartoe op elke slaapzaal een model opgehangen is, volgens hetwelk het goed moet worden neergelegd.

Aan den wal slapen de mariniers namelijk niet in hangmatten zooals aan boord, maar in ijzeren kribben, die in twee rijen op de zalen staan. Twee aan twee staan ze naast elkaar en aan de buitenzijde van elk dier twee is een ruimte overgelaten, die het „straatje” genoemd wordt.



Boven elke krib hangt een open kastje aan den muur, waarin de man zijn laken goed bergt, dat weer op een bepaalde voorgeschreven wijze gevouwen moet zijn. Zoo zijn van den peijkker vier knopen zichtbaar, die een rechthoek vormen, terwijl de laken broek zoo is opgevouwen, dat de roode bies aan den voorkant te voorschijn komt.

*Onderofficieren en mariniers in de verschillende kleederdrachten der laatste 20 jaren.*

Boven op het lakengoedkastje is het „sluitkastje” geplaatst, waarop een wit kaartje is vastgehecht, dat 's mans naam en wapen-nummer bevat.



Ieder marinier heeft namelijk twee nummers, het stamboek- en wapennummer. Het eerste is het nummer, waarmee hij in het stamboek staat ingeschreven, het laatste dat waarmee zijn wapenen gemerkt zijn en waarmee ook zijn kleren genummerd worden.

Bij zijn in dienst treden ontvangt de marinier wapenen en ledergoed, die hij gedurende zijn verdere dienstdtijd in gebruik houdt. Ieder stuk moet een bepaald aantal jaren in gebruik blijven voor het voor vervanging in aanmerking komt en wanneer die tijd verstreken is zegt men zeer oneigenlijk dat het voorwerp „verschenen" is. Een burger zou nu natuurlijk daaruit begrijpen, dat zoo'n voorwerp evenals een boek dat pas uitgekomen is voor het eerst het daglicht aanschouwde en zou zijn handen van verbazing in elkaar slaan, als hij vernam dat een stuk ledergoed bijvoorbeeld verdwenen was voordat het verschenen was; voor een marinier is dit echter een zeer begrijpelijke taal.

Boven op het sluitkastje wordt de helm geplaatst, terzijde van het laken-goed-kastje hangt het ledergoed en de bajonet, terwijl de schoenen en de handdoek daaronder een plaats vinden. De geweren worden in rakken ook op de slaapzaal geborgen, elk geweer op een vaste plaats. Tusschen de twee rijen kribben staan tafels en banken, waarvan de bovenbladen met zand worden schoon geschuurd. welke bewerking niet overbodig genoemd mag worden, want op die tafels worden o. a. geweren schoongemaakt waarbij nog wel eens een weinig vet gemorst wordt.

Door een of andere marinier-artist, zijn de muren van enkele slaapzalen in de kazerne te Willemsoord met fresco's van het meest verschillende genre beschilderd.

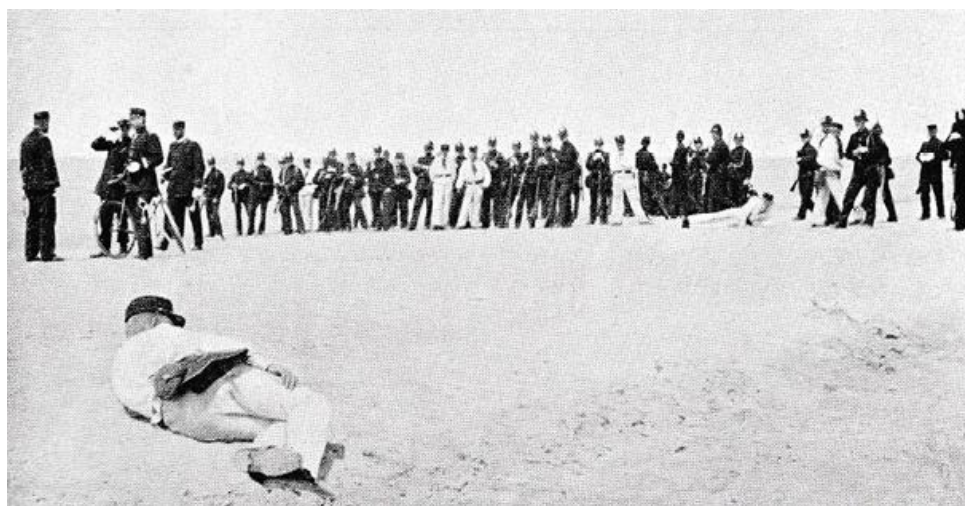
Zoo ziet men op de hier gereproduceerde fotografie een leeuwenhok en een gevecht met leeuwen naast een Hollandsch landschap en den zeeslag bij Kijkduin den muur versieren.

Op iedere slaapzaal prijkt het portret van Hare Majesteit onze Koningin.

Van elk man wordt één cent in de vijf dagen van de soldij ingehouden, om een kas te vormen waaruit de onkosten, die gemaakt worden om de zaal te versieren of geriefelijker in te richten, worden bestreden.

*Vuur op groote afstanden.  
Het waarnemen der  
getroffen  
veiligheidsmaatregelen.*

Behalve de slaapzalen verdienen in de kazerne de waschzaal met bijgelegen badkamers en de cantine onze aandacht.



In de waschzaal is langs de muren een marmeren tafel gemetseld, waarin een zeker aantal duikelkommen is aangebracht, terwijl boven elke waschkom een kraan van de waterleiding uitkomt en een geëmailleerde beker is opgehangen.

Wanneer het zwemseizoen gesloten is, moeten de mariniers gebruik maken van de badkamers, waar warme baden worden gereed gemaakt.

De uren waarop in de inrichting gestookt wordt, worden geregeld naar de behoefte, zoodanig dat ieder man in een bepaald tijdsverloop een warm bad moet nemen.

De cantine is het uitspanningslokaal, dat in de kazernes te Amsterdam en Rotterdam in en in die te Willemsoord achter de kazerne gelegen is, doch zoo, dat men van uit de kazerne zonder door de buitenlucht te gaan in de cantine komen kan.

Gezellig en netjes ingericht, voorzien van alles wat de man menschelijkerwijs kan begeeren, als lectuur, biljarts en allerlei spelen is dit voor hem na afloop van den dienst een lokaal, Waar hij vrij is en zich kan wijden aan zijn liefhebberijen.

Marmeren tafels en Weener stoelen maken het ameublement uit en een ruim voorzien buffet verstrekt tegen een minimum prijs de heerlijkste lekkernijen en andere benodigdheden.

De wanden zijn versierd met het borstbeeld der Koningin en eenige goede platen; twee biljarts stellen de liefhebbers van de edele kunst van biljarten in de gelegenheid, hun hart op te halen, terwijl een pianino aanwezig is, waaraan op feestavonden een „artist” de schoonste tonen weet te ontlokken.

De leestafel is ruim voorzien van kranten en Nederlandsche tijdschriften, waarvan veelvuldig gebruik gemaakt wordt; een andere tafel is ingericht tot schrijftafel en wel zoo danig, dat men elkaar niet op de vingers kan kijken, zoodat daaraan gezeten, de man rustig een brief kan schrijven aan zijn ouders of aan zijn meisje.



### *Het afgeven van een salvo*

De cantine wordt beheerd door een commissie van officieren, terwijl een onderofficier belast is met het onmiddellijke toezicht en het houden van de dagelijksche administratie; een marinier is „buffetbaas” en troont te midden van de uitgezochtste fijnigheden als ingelegde haring, verschillende worstsoorten, bokkingen, gebakken visch enz. te veel om op te noemen.

### *Het tellen der treffers*

Behalve eetwaren, dranken, sigaren en tabak kan in de cantine nagenoeg alles gekocht worden, wat de man dagelijks nodig heeft.

Papier, inkt, pennen,

postzegels, naaigerei, alles is er voor geringen prijs te bekomen en het spreekwoord: vele kleintjes maken een groote, is hier met recht op zijn plaats, want de cantine is een zaak die geheel op eigen krachten drijft en floreert, dank zij het goede en zuinige beheer der commissie.



Voornamelijk met het doel het volk 's winters 's avonds van de straat en uit gemeene kroegen te houden, wordt aan de cantine zooveel zorg besteed, dat ze het daar beter en gezelliger hebben dan ergens anders en wanneer men dan ook eens op een avond de helder verlichte en goed verwarmde zaal bezoekt en men veel volk daar gezellig bijeen ziet zitten, wordt de moeite die de commissie zich geheel belangeloos geeft, ruimschoots beloond.

WORDT  
VERVOLGD

## Peer en de onvergetelijke oudejaarsnacht

Om nu te zeggen dat Peer de Keutelaar de bezienswaardigheid van Heideknuf fel was, zou iets te sterk uitgedrukt zijn. Maar een feit was het, dat zijn aanwezigheid in het kleine, stille dorpje toch wel het nodige opzien baarde. Hij was er altijd wel geweest, van kindsbeen af. Hij was er geboren en getogen, was schoolgegaan in het oude, tegen de kerk weggezakte schoolgebouwtje. Hij hielp de laatste jaren zijn ouders in het café „De Rode Kakatoe”. En het moet gezegd, dat hij op de drukke zaterdagavonden en zondags na de kerkdienst, een vlot glas bier kon tappen en met een kundige beweging de kruik oude klare zo kon hanteren dat de glaasjes precies gevuld waren zonder dat er een druppel overliep.

Ook de boerenvrouwtjes, die des zondags meekwamen, waren zeer content over Peer, want zij



kregen altijd een royale schep suiker in hun glaasje brandewijn.

De laatste maanden echter was er enige verandering gekomen. Peer was in dienst. Nu was dit feit beslist niet wereldschokkend. Er waren wel meer jongens uit het dorp in dienst geweest. Driek van de Hazehoeve was al weer enige tijd terug, die was bij de Huzaren van Bareel geweest, maar Peer, en dat was nou eigenlijk het schokkende, was naar de matrozen gegaan.

Eigenlijk had men in Heideknuffel nooit geweten, dat zo iets bestond. De oude Keutelaar was er echt een beetje kapot van geweest. Hij had zelf gediend bij de blauwe huzaren en er klonk nog eerbied in zijn stem wanneer hij vertelde van Peer zijn grootvader, die bij de gele ridders was geweest, oppasser bij een ritmeester met een hele lange naam. Dat waren ook uniformen geweest, in die tijd en enigszins afkeurend keek de oude Keutelaar

naar het marineblauw van de jonge Peer. Dat haalde niet bij de vroegere huzarenuniformen en met een zekere weemoed keek de oude Keutelaar naar de foto, die naast de tapkast hing en waar hij stoer tegen een hoogbenig tafeltje leunde, waarop zijn kolbak prijkte, zijn hand rustend op de kromme huzarensabel.

Nog altijd kon hij opwindende verhalen vertellen over zijn diensttijd. Maar wanneer de jonge Peer thuis was, dan kwam die met verhalen, waar de dorpingen met open mond naar zaten te luisteren.

Nu kon Peer ook goed luisteren en alle verhalen, die hij van de maten hoorde, werden in Heideknuffel verteld als zijnde door hem zelf beleefd.

Op een ding was de oude Keutelaar toch wel een beetje trots. Dat was die rode cirkel met die H erin op Peer z'n linkermouw.

Hij had er eigenlijk nooit zo'n aandacht aan geschonken, totdat op een zondagochtend een van de klanten aan Peer had gevraagd, wat daar nu de betekenis van was. „Weten jullie dat niet?” had Peer verbaasd uitgeroepen. „Kijk, 't klinkt een beetje verwaand om het zelf te zeggen, maar de mensen met zo'n H op d'r mouw, die zijn er niet zoveel, maar die worden gebruikt voor heel moeilijke en ingewikkelde gevallen. Die H betekent n.l. dat dat mensen zijn met hersens, aan die mensen kun je wat overlaten.”

Eerbiedig hadden de Heideknuffels naar Peer gekeken, die toch maar een officieel bewijs had, dat hij een helder verstand bezat.

Enige weken nadien was Peer met winterverlof thuis. Soms hielp hij mee in de gelagkamer, maar meestentijds was hij achter op het erf bezig. Geheimzinnig knutselend met blikken bassen, een oude autoaccu, elektrische draden en allerlei vuurwerk dat hij uit elkaar haalde om de vrijgekomen springstof zorgvuldig over 12 conservenblikjes te verdelen. Z'n kostbaarste bezit was echter een oud projectiel, dat hij vroeger eens op de heide had gevonden en waar hij nu de springstof had uitgehaald. Wanneer belangstellende familieleden vroegen wat hij nu eigenlijk uitvoerde, keek Peer heel geheimzinnig en mompelde iets van een verrassing voor oudejaarsavond.

Het was een gezellige drukte op oude jaarsavond in de gelagkamer, 't rook naar olieballen en menig glas werd gedronken op de voorspoed van het komende jaar. Toen het tegen twaalven liep verdween Peer met hoogrood gezicht naar buiten. Die Heideknuffelaars zouden opkijken, wanneer hij het nieuwejaar zou laten beginnen met 12 daverende slagen. Dan zouden ze ervaren dat hij een jongen was met hersens. De torenklok van het dorpskerkje begon amechtig de twaalf slagen te slaan. Stil luisterend stond men afwachting in de gelagkamer. De laatste klokslag galmde nog na, toen men begon met het uitspreken van de goede wensen. Vader Keutelaar veegde z'n handen af aan de handdoek, keek z'n vrouw aan en sprak „Mien veel heil....

Verder is hij nooit gekomen met z'n wens. Een lichtflits, een donderende slag, glas gerinkel, flessen vielen uit de tapkast. De achterdeur vloog open, het licht ging uit en gillend van doodsangst galopperden de drie varkens, ontsnapt uit het weggeblazen varkenshok de donkere gelagkamer in, zich wanhopig een weg banend tussen de wankele benen van de schreeuwende en vallende boeren.

Doodsbleek, met verwarde haren, stond Peer een half uur later alle vragen van de dorpsveldwachter te beantwoorden. Huilend liep moeder de ravage te redderen. Maar in z'n



hart vond Peer het ergste, dat z'n vader, ten aanhore van alle aanwezigen, had geschreeuwd: „En je zegt maar tegen je admiraal, met de complimenten van mij, dat ze op jouw mouw maar een grote Z moeten naaien inplaats van die H. Dan weten ze tenminste dat jij er een bent die alleen maar zaagsel in z'n kop heeft.

---

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



## UITWISSELING DEEL 2 (SLOT)

### 26-06-1948 NIEUWE TREINAANSLAG OP JAVA

26-06-1948 - Zutphensch dagblad voor Achterhoek en Veluwezoom

#### **Uitwisseling tussen K.N.I.L. en T.N.I. mislukt.**

Onze speciale Indische medewerker Anthony van Kampen telegrafeert ons uit Cheribon op Midden-Java, dat de terugtocht is mislukt van de trein met 400 familieleden van personeel van het Kon. Ned.-Ind. Leger, die bij de demarcatielijn bij Gombong in het midden van Java's Zuidkust zijn uitgewisseld voor 250 familieleden van personeel van de T.N.I. Sabotage-groepen hadden de rails opgebroken, waardoor de trein naar Gombong moest terugkeren.

Op 23 Juni was hij met twee Rode Kruis-ambulances van Meester Cornelis vertrokken. In Gombong had zich de militaire waarnemer van de U.N.O. bij het Rode Kruis-team gevoegd.

De aanslag op de trein Batavia-Bandoeng, die tengevolge van sabotage 3 km ten Oosten van Tjikampek is ontspoord en daarna beschoten werd, komt dus niet alleen. Het schijnt, dat op meer plaatsen op Java de extremistische activiteit is toegenomen en dat zij zich vooral richt tegen het spoorwegverkeer.

### 28-06-1948 TREIN BATAVIA - GOMBONG ONTSNAPTE AAN GROOT GEVAAR

28-06-1948 Nieuwe Apeldoornsche courant

Onze speciale Indische medewerker Anthony van Kampen, die de tocht heeft meegemaakt met de speciale Rode Kruistrein van Batavia naar Gombong in het midden van Java's Zuidkust, seint ons, dat deze trein aan een groot gevaar is ontsnapt.

De trein was naar de demarcatielijn vertrokken om 216 TNI-gezinsleden uit te wisselen tegen ongeveer 400 K.N.I.L.-gezinsleden. Hij was de laatste, die vóór de lafhartige terreurdaad bij Tjikampek doorkwam. Onze medewerker acht het niet onmogelijk, dat de trein nog ongehinderd door de terreurgroepen is doorgelaten, omdat hij een detachement van dertig man gewapende militairen meevoerde.

Na de uitwisseling vertrok de trein met 400 personen van Gombong, de laatste post voor Djocja op Nederlands gebied, naar Batavia, doch na enkele uren vernam men, dat het niet meer mogelijk was daar te komen tengevolge van de ravage aan de spoorbaan. De trein keerde met 400 terneergeslagen vrouwen en kinderen naar Gombong terug.

De Marvo-cineast luit. ter Zee Wassenburg en de Marvo-fotograaf Phaff wensten hun materiaal zo snel mogelijk in Batavia te bezorgen. Deze heren en onze speciale Indische medewerker aanvaardden daarom de terugtocht met een drietons legerauto over een afstand van 700 km. Dankzij het voortreffelijke rijden van chauffeur Piet de Boer, soldaat eerste klasse van de V-

brigade (uit Zaandam), werd de tocht van Midden-Java naar Batavia via Poerwokerto—Cheribon—Bandoeng in twaalf uur afgelegd.

## 29-06-1948 GOMBONG-BATAVIA IN 'N OPEN 3-TONS CARRIER

*Piet de Boer (uit Zaandam) sleurt ons door half Java, 700 Kilometer in één ruk.*

DIE MIDDAG, na terugkeer van de Rode Kruis-trein in Gombong, stonden we daar en het was allemaal niet zo heel erg plezierig. Daar was de luitenant ter zee H. F. Wassenburg, met in zijn bezit het vervaardigde filmjournaal, dat met de grootste spoed naar Batavia moest. Daar was, eveneens van de Marvo (Marine Voorlichtingsdienst) de fotograaf J. Pfaff. Daar waren twee officieren van de dienst Legercontacten en daar was, tenslotte, Uw verslaggever. We moesten zo snel mogelijk in Batavia zijn. Maar hier zijn geen vliegvelden en de trein reed niet meer. Andere verbindingen zijn er niet en Batavia lag 700 kilometer verder. Een afstand van Amsterdam naar Berlijn en dan nóg een stukje, als ik me niet vergis.

Het leger wilde helpen en stelde een kleine vrachtauto beschikbaar. Die kon ons vast naar Poerwokerto brengen, 100 kilometer in de goede richting. Het aanbod werd grif aanvaard en we vertrokken. De weg was slecht en het was heet. Maar we reden in de goede richting en dit vergoedde veel, zo niet alles. Zelfs de zengende zon, die ons onbarmhartig kwelde in die open bak en de sprongen die het voertuig maakte als het over de gaten en trechters in de weg raasde. De chauffeur was een Ambonnees. Hij reed als een geboren coureur, terwijl de stengun naast hem lag. Bij ons, in de bak, lag eveneens een revolver klaar. Zuid Midden-Java is Nederlands gebied, maar men weet het zo langzamerhand. En tussen Gombong en Poerwokerto ligt een gebied van veel onrust. Benden rampokkers schuimen hier de wegen af. De kampongs liggen ver uit elkaar en tussen de kampongs zijn de dichte bossen van midden-Java.

Poerwokerto werd bereikt. Hier wachtte de eerste verrassing van de dag. De commandant van de V-brigade begreep onze haast en stelde met breed gebaar een 3-tons carrier ter beschikking. Met twee chauffeurs. De ene was Piet de Boer, soldaat 1, uit Zaandam; de andere Cor Bosman, soldaat 1, uit Schiedam.

De jongens zagen er uitgesproken „betrouwbaar” uit en maakten de indruk van: — we zullen jullie wel even naar Batavia brengen, dat is een stukje, dat zo gefikst is -. Ze deden alleen wat erg nonchalant met de stenguns, die ze als voetenbankjes gebruikten in de cabine, terwijl Piet de Boer de handgranaten in z'n broekzak stopte als waren het nogablokken. Toen we dat zo aandachtig stonden aan te zien, lachte Piet de Boer en hij merkte op: „Niks loos, heren stapt U maar in, die dingen zijn safe hoor!” En toen vertrokken we.

ER lagen een kleine 650 kilometer voor ons en Piet de Boer zat aan 't stuur. De carrier, een afgejakkerde, dik onder het stof en modder zittende Dodge, rammelde en stootte. En in de bochten, waardoor hij gesleurd werd, kermde en steunde hij. Piet de Boer vond dat allemaal heel gewoon, omdat Piet de Boer (uit Zaandam) maanden lang als convooirijder tussen Bandoeng en Batavia gejaagd heeft, toen het daar nog wild-west was.

We hebben onze zielen in lijdzaamheid bezeten, die eerste uren en daarna wisten we, dat we veilig waren. Niet veilig waren de kamponghonden, de hanen en eenden, die in radeloosheid de weg nog wilden oversteken als de Dodge nog ergens aan de horizon was. Verscheidene boetten hun aarzelende houding met een snelle dood.

600 Kilometer in de open bak van een oude Dodge, die het Nederlandse leger had overgenomen van de Brits-Indiërs. Roestig en smerig. Met maar één lamp. En één band, die op sterven lag.

We raasden door Midden-Java en toen scherp naar het Noorden, waar Cheribon, aan de Noordkust, ons eerste doel was. Piet de Boer reed constant tussen de 45 en 55 mijl. „Uit principe meneer ! Ziet U, als je in die konvoien gezeten hebt, moet je altijd dit vaartje houwe zo gaat ie het hardst ... okey dokey!\".

De avond kwam met een fantastisch mooie zonsondergang over de bergen, met de eerste lichtjes aanglorend in de kampongs, met de karbauwen als logge vleesgevaarten over de weg en met de mannen en vrouwen badend in de rivieren. Het flitste alles voorbij en toen kwam de nacht. Die kwam met wat regen, maar de bui duurde of kort of Piet de Boer reed harder dan die bui. Het is beide mogelijk.

In Cheribon hebben we wat gegeten en een paar uur geslapen, al was dit niet gemakkelijk met het trillen, het schokken en stoten van de Dodge in onze lichamen. Daarna, in de grauwe duisternis van de nieuwe dag, van Cheribon naar Bandoeng. Opnieuw een aanval op het uithoudingsvermogen van een Marvo-filmer, een fotograaf en een paar journalisten. Toen het licht was, keken we elkaar eens aan: we zagen er smerig en verbrand en nogal wild uit. En we hebben eens zuurzoet tegen elkaar gelachen.

In Bandoeng dronken we koffie in het deftige Preanger Hotel en zelfs de Chinese bedienden haalden hun neus voor ons op. Zó afgetakeld zagen we eruit. En toen was daar de laatste ruk: Bandoeng—Batavia, nog een dikke 200 kilometer.

Dit werd het zwaarste deel, want het ging de bergen in en we konden Batavia niet bereiken zonder over de Poendjak geklommen te zijn. De Poendjak is 1500 meter hoog en hier kreeg de Dodge de vuurproef te ondergaan. Gezwegen van de ellende, die wij, in de bak, ondergingen. Piet de Boer reed nog steeds alleen en toen ik hem na de eerste 300 kilometer, eens vroeg wanneer z 'n maat hem nu eindelijk eens afloste, keek Piet me met-begrijpend aan en schreeuwde, tegelijk een bocht doorscheurend van om en nabij 90 graden: „Cor rijdt de terugweg wel, dit stukkie neem ik alleen wel !\"

1500 meter hoog. Van de hitte naar de kou. We zaten daar met het kippevel op onze verbrande armen en de een klappertandde nog harder dan de ander. Maar de ouwe, afgerammelde, ingedeukte Dodge klaarde het. Hijgend en kuchend, hoestend en steunend, klom hij meter na meter, en toen de laatste der duizend bochten van de helling genomen was schreeuwde Piet de Boer: „We hebben 'm ... mannen ... dààr is ie!\"

Toen ging het naar beneden, langs haarspeldbocht na haarspeldbocht. Door stof en gruis en over keien. Wéér over houten bruggetjes, die op instorten stonden, rakelings langs ossenkarren, messcherp (volgens Piet de Boer's terminologie) door de bochten („da's 't halve werk. heren!\")

We haalden Batavia. De Dodge reed nog op 5 van de zes banden, maar op dergelijke kleinigheden let Piet de Boer niet., „Dat deden we in de konvoien óók niet, had je geen tijd voor!\"

Poerwokerto—Batavia..... 600 kilometer, bijna Amsterdam—Berlijn, zoals ik U zei, lezers. De twee jongens zagen er nog vrij fris en kwiek uit. Wij, nu ja, nogal verkreukt en verbrand en verwaaid. En nogal moe en heel erg smerig met al het stof en vuil van 700 kilometer open-carrier aan ons klevend. Maar we waren er, mèt het filmjournaal en mèt de foto's en mèt de

kopij en tenslotte was het een vrij sportieve prestatie geweest (vonden we zelf!), al waren noch de stenguns, noch de handgranaten gebruikt.

Toen ik Piet de Boer de laatste High Five gaf, heb ik hem gezegd: „Ik ga eerst naar een dokter, om m'n nieren te laten opzoeken, Piet". Waarop Piet ogenblikkelijk als commentaar leverde: „Kunt U véél beter naar de schoenmaker gaan, meneer, die vindt ze wel ..."

Wij waren er. Maar de vreugde van de aankomst werd overfloerd door de wetenschap dat daar 700 mijl verderop 400 mannen, vrouwen en kinderen zaten. Elk van hen met zijn hart in Batavia. Zij waren teruggegaan. Zij zaten daar nog, 2 kilometer van de demarcatielijn. Te wachten op de trein. De trein, die zou gaan als de baan hersteld was. Dit was de bitterheid, die de aankomst vergalde.

---

## Cowboys op zee

In 1960, als oudste officier van de *Bedum* hadden wij in de late zomer een grote mijnneveegoefening op de Noordzee. Deze oefeningen waren ware marathons, 48 uur werken èn wakker blijven. Zo ook deze oefening.

Wij moesten direct na de oefening het squadron verlaten en voor een dokbeurt opstomen naar de scheepswerf te Den Helder. Ik ben om 06.00 gaan slapen om 's middags 12.00 de commandant af te lossen en via het Molengat Den Helder binnen te varen.

Om 12.00 kwam ik op de brug en zag de overige schepen van ons squadron aan de horizon weer naar zee verdwijnen. Mijn commandant zei, wijzend op een boei, dat dit de verkenningsstun van het Molengat was en hij ging te kooi. Om naar binnen te varen gaf ik de roerganger routinematig de eerste koers op. Het was windstil, enorm heilig en de zee vlak. Het Molengat maakt op een gegeven moment een knik linksaf. Maar omdat de boei die deze bocht



aangaf maar niet verscheen vroeg ik de seiner goed uit te kijken en ben naar de radar en echolood een dek lager gegaan om te controleren of alles in orde was. Het radarplaatje van Texel zag er goed uit, maar toen ik het echolood bekeek was het al te laat. Twee enorme dreunen en het schip lag droog op een zandbank. Dit bleek de Noorder Haaks te zijn.

Paniek, maar wij hadden gelukkig een dienstplichtige matroos aan boord, die bij Smit Tak had gewerkt. "Commandant dit lossen wij op". Hij heeft toen met onze sloep in het diepe water een tros met anker uitgebracht, waarna wij met de lieren van het achterdek en de motoren volle kracht achteruit slaande los zijn gekomen. Doordat de uitstaande tros door de draaiende schroeven brak verloren wij echter het anker.

Toen we hiermee bezig waren, kwamen de schepen van ons squadron onze kant op varen, denkende dat zij in het Molengat voeren. Onmiddellijk hebben wij hen geseind dat wij vast zaten op de Noorder Haaks, waarop zij direct omkeerden. Hierna zijn we richting Den Helder gevaren door het echte Molengat en hebben de staf van de Mijndienst ingelicht. Ik maakte mij zorgen, alweer een mislukking na het asymptoot zijn, een marineschip aan de grond zetten, einde



carrière als Ltz 2? De volgende morgen het dok in, maar toen wij droog vielen klonk een gejuich op van het Hoofd Technische Dienst. Gefeliciteerd, jullie hebben zowel de scheepshuid als de schroeven gezandstraald, scheelt ons veel schoonmaakkosten. Voor mij was dit natuurlijk een enorme opluchting!

Hoe liep het af met ons verloren anker? Mijn jaargenoot Jan van Hulsen, commandant van een duikvaartuig gevraagd zonder officiële opdracht dit anker te zeken en naar boven te halen. Uiteraard had ik zijn nauwkeurige positie, zowel met de Decca als visueel vastgelegd. Wij voeren uit naar de plek des onheils. Maar de duikers vonden daar geen anker. Ik vermoedde dat ze het wel hadden gezien, maar hebben gelaten om nog eens te kunnen duiken om uren te declareren. Ik wedde om een krat bier dat de positie binnen 25 meter wel juist was. De volgende morgen weer uitgevaren. En nu werd het gezochte wel gevonden. De *Bedum* had zijn verloren anker terug.

Ik weet me nog te herinneren dat de staf van Czmned aan Jan vroeg wat hij toch met zijn schip op de Noorder Haaks aan het doen was. Jan's fantasie schoot niet te kort. We hebben nooit een proces verbaal hoeven in te dienen en mijn loopbaan was gered.

De marine in vroegere tijden

Jack Bijl

*Bron: Promotie 1953 en 50 jaar later.*

---

## ***Uit: Jaarboekje der Adelborsten 1913.***

### *IETS OVER DE BOOTJESREIS.*

't Was geleden. We hadden den grooten strijd achter den rug. De vollekrachtsproef, in de vorm van het overgangsexamen 2de-oudste jaar, was door velen met succes afgelegd.

Door velen schrijf ik, want de commissie had het noodig geoordeeld eenige onzer strijdmakkers na 't verlof nog eenige proeven van bekwaamheid te doen afleggen. Want ik vraag u lezers, hoe zou het mogelijk zijn, later veilig te navigeeren, als men niet voldoende op de hoogte was van het kringproces van Carnot, waarvan onder de gunstigste omstandigheden maar 15% waar is, volgens alinea zooveel, pagina zooveel in 't grote boek; als men niet wist dat een punt een zekere snelheid krijgt zonder dat men behoeft te verklaren hoe dat punt aan die snelheid komt (1e grondbeginsel der dynamica).

En zoo bestaan en nog vele en vele vage begrippen, waarvan een toekomstig zeeofficier op de hoogte moet zijn om later de gevaarlijke klippen te omzeilen die hij op zijn loopbaan zal ontmoeten.

Maar laat ik terugkeeren tot mijn onderwerp, de bootjesreis, een woord dat zoo weinig zegt voor leken, maar een aangename klank heeft voor hen, die haar hebben meegemaakt.

Het is een onuitputtelijk onderwerp om over te boomen als ge 's avonds in luie stoelen, rond de kachel, in 't zaaltje zit. Is het eenmaal ter vloere gebracht, dan hoort men uit alle stoelen een of ander sterk overdreven verhaal, van gebeurtenissen die niets om 't lijf hebben, maar die overdreven moeten zijn willen ze ingang vinden.

Nu wil ik niet zeggen, waarde lezers en lezeressen, dat het alledaagse feiten zijn, die in de dorpen aan de Zuiderzee hebben plaats gehad, o neen, de Enkhuizer kermis kon er van gewagen, hoe daar de adelborsten, met stofbril en een pistooltje van 5 cent gewapend, de

'stoom" binnendrongen op een manier die de beruchte auto-bandieten hun niet verbeterd zouden hebben.

En dan de kermesse d'été in Harlingen, gepaard met een bloemententoonstelling. Daar hebben zij het initiatief genomen tot het invoeren van 3e prijzen (Er waren nl. niets dan 1e en 2e prijzen); daar hebben we met bloemen (één roos) geworpen naar de dames van het strikje en nog veel meer gedaan, dat de stille burgerij van het door en door stijve Harlingen deed merken dat er ook nog vrolijke mensen bestaan..

Zelfs werden er eenigen onzer ploeg aangedaan door een tijdelijke storing in hun verstandelijke vermogens....Ze werden nl. verliefd. Maar dat duurde gelukkig niet lang, want verliefde mensen op een bootje waar je met negen man dag en nacht bij elkaar bent is een crime. Ze zeggen nl. niets en mijmeren over vervlogen dagen van "geluk en stille vreê".

Houdt mij deze uiting van verliefdheid ten goede. Het kan zijn dat het in de burgermaatschappij anders is, maar bij ons uitte het zich op bovenvermelde wijze, zeer ten nadele van "het opgewekt familieleven" dat bij normale adelborsten op de bootjes heerscht.

Ik schrijf er bij op de bootjes, want over het familieleven op het Instituut spreek ik liever niet. Het stadje Hoorn, lief en vredig, waar we menigen Zondag hebben doorgebracht, lokte ons door zijn "aangename wandeldreven" (zie prospectus Vreemdelingenverkeer) tot passagieren uit. We voelden ons daar zoo recht thuis, omdat we er den eersten tijd minstens 3 a 4 maal in de week lagen, een gevolg van de route Hoorn-Enkhuizen-Medemblik en omgekeerd. We waren er zoo bekend, dat de redactie van 't Hoomsch Dagblad het de moeite waard vond eenige publiciteit aan onze daden te geven.

Zoo werden we beschuldigd van "poging tot het maken van onklarigheid in de dienstregeling van de paardentram Hoorn-Medemblik" omdat we tijdens een volksconcert deze tram wilden laten vertrekken vóór den officieel vastgestelden tijd. Hadden we toen de kennis van Militair Recht gehad, die ons op het oogenblik ten dienste staat, dan waren we niet zoo vlug afgestapt, daar poging tot overtreding niet strafbaar is bij de wet. (Misschien is de redeneering niet juist, maar 't heeft er toch wel iets van).

Om alle bootjes verhalen in kleuren en geuren op te dischen zou te veel gevergd zijn van het geduld mijner lezers en lieve lezeressen.

Velen, ja ik durf haast zeggen allen, zal deze Zuiderzeetocht een aangename onderbreking geweest zijn van de lang niet gemakkelijke Instituutsjaren.

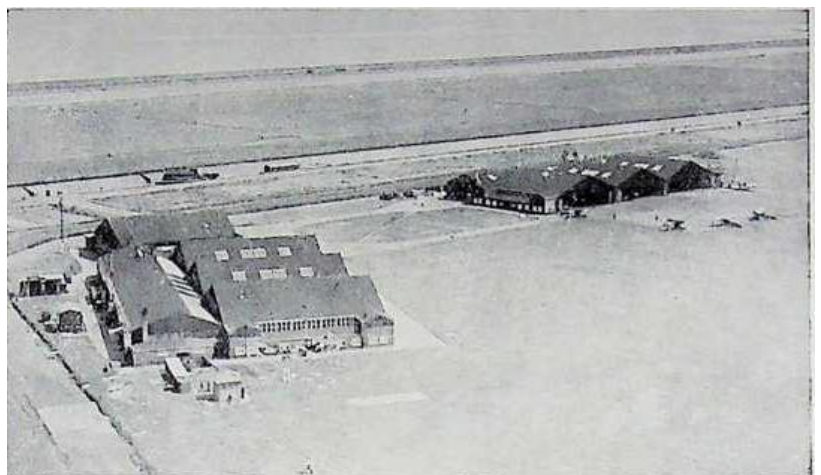
ADIO.

---

---

## Vliegekamp „De Koog"

Langs het Noord-Hollandsch Kanaal en aan den weg Alkmaar — Den Helder, ligt het vliegekamp „De Kooij",



een goed half uur gaans van de marinestad. Op 17 October 1918 werd het vliegekamp in dienst gesteld. Het had een tijdelijk karakter. De hangars, de werkplaatsen, de verblijven voor

officieren en overig personeel, waren grootendeels van hout opgetrokken. Ze stonden er nog en waren in gebruik toen de Mei-oorlog 1940 uitbrak. Toch had de M.L.D. een zeer belangrijke taak, niet het minst voor de vloot in Indië, de opleiding van vliegers, mitrailleur- schutters, maar ook van de vliegtuigmakers hout- en metaalbewerkers en -bekleeders. Hier moest de grondslag gelegd worden voor de personeel- en materiaalvoorziening van den geheelen M.L.D., zoowel in Nederland als voor de overzeesche gebiedsdeelen, met name in Oost-Indië. Want daar ligt, als aanvulling van en samenwerking met de vloot, de voornaamste taak van onzen marineluchtvaartdienst. Op het vliegekamp „De Kooij” kregen de marinevliegers hun eerste opleiding met landvliegtuigen; hier werden proeven genomen en keuringen verricht, waarvoor men over een technischen dienst en een laboratorium beschikt, die voor de aanschaffing van vliegtuigen voor den dienst in Indië van groot belang zijn. Men begon in 1918 op het vliegekamp „De Kooy” met enkele 2-persoons lestoestellen van het Farman- en van het Thulin-type, later aangevuld met Spijker lestoestellen, alle met motors van 80 pk. Het was al een heele stap toen in 1924 met de Fokker lestoestellen met Mercedes motor van 120 pk. de opleiding werd voortgezet.

Hoewel nimmer overvloedig, beschikte de M.L.D. steeds over enkele der nieuwste types landvliegtuigen waaronder type Fokker, Koolhoven e.a.

Er is een korte periode geweest dat voor het vliegekamp „De Kooy” een oorlogstaak was vastgesteld. Dat was in 1920. Twintig jachtvliegtuigen type D VII, met B.M.W.-motor van 185 pk, zouden in geval van oorlog Den Helder moeten verdedigen. Maar in 1922 bestonden er plannen om de M.L.D. op te heffen. In 1926 werd nogmaals overwogen den Marineluchtvaartdienst met de luchtvaartafdeeling van de Landmacht samen te smelten; tien jaar later schenen de plannen voor goed van de baan en zou aan de M.L.D. belangrijke uitbreiding worden gegeven. In het ontwerp tot wijziging van de Defensiebegroting 1939 — let op het jaartal — werden eindelijk gelden uitgetrokken om zoowel het vliegekamp „De Kooy” als „De Mok” op peil te brengen. Met ruim een half miljoen gulden zouden er belangrijke uitbreidingen tot stand kunnen komen.

Voor Nederland was 't te laat! De Mei- oorlog 1940 heeft de uitwerking der plannen verhinderd. In den nacht van 9 op 10 Mei 1940 waren de mannen van „De Kooy” op hun posten. Zij beschikten echter niet over jachtvliegtuigen, doch er waren er enkele van de L.A. die er gedetacheerd waren en den strijd aanboden. Het vliegveld was volkomen omgeploegd en voor landing onbruikbaar gemaakt. Aanval na aanval werd afgeslagen. Op den eersten oorlogsdag vlogen de hangars en gebouwen voor het personeel in brand, waarschijnlijk doordat een lichtspookkogel in een benzine tank terecht kwam. De werkplaatsen (zie op de foto links) bleven behouden. Het is nog geen tijd geschiedenis te schrijven. Over veel wat nu nog in een ander licht gezien wordt, moet een oordeel tot later worden opgeschort. Doch dat het luchtwapen van geweldige beteekenis is, staat onomstootelijk vast. Ons volk heeft verzuimd tijdig leering te trekken uit de duidelijk merkbare ommekeer in de geschiedenis van Europa, waarvan de teekenen reeds jaren te voren te onderscheiden vielen.

Bron:  
R.J. Bersma



## Het Vrouwtje van Saigon

Een verhaal geschreven door Jaap Kramer, oud-werktuigkundige KPM/RIL beschikbaar gesteld door Theo Pondaag.

Hieronder de 'état-major' ten tijde van het voorval.

Kapitein: Zeylstra +  
1e Stm.: Swaving +  
2e Stm.: Verseput  
3e Stm.: v.d.Wel  
4e Stm.: Jolmers  
LI. Stm. v. Erk  
Sparks: Blaauw  
Hwtk.: Schriemer +  
2e Wtk. Verwey  
3e Wtk.: Theo Pondaag  
4e Wtk.: Jaap Kramer\*  
4e Wtk.: Jaap Mazereeuw\*  
5e Wtk.: Henk Potgieter\*  
5e Wtk.: Hoopman  
5e Wtk.: Jan Schoolkate\*  
LI. Wtk.: Noort  
LI. Wtk.: v.Harten

(+ = overleden, \* = betrokkenen.)



Het gebeurde op 3 november 1963. Er waren vier bemanningsleden, Jaap Mazereeuw, Henk Potgieter, Jan Schoolkate en Jaap Kramer.

Het m.s. "Straat Frazer" was die dag te Saigon aangekomen en lag voor en achter aan de boeien op de rivier. De vier maten waren die avond gaan stappen in de voor hen onbekende stad en kwamen rond middernacht terug. Aan de oever van de rivier lagen bootjes met en zonder buitenboordmotor maar ze vonden niet zo gauw iemand die hen de kleine overtocht aanbood voor een kleine prijs.

Daar kwam een jongetje aan en wenkte ons mee te komen. De moeder bleek een sampan te 'bemannen', een niet al te grote sampan. Over het veergeld waren we het gauw eens en we stapten in. Krap genoeg plaats voor ons vieren en de bemanning, maar we waren niet kieskeurig. Wel vonden we de handbreeboord wat aan de karige kant. Gelukkig wuifde de schipper onze zorg weg en de 'drieplank' kwam al los, vrouwkracht stuwde ons richting riviermidden.

Op die plaats maakte de rivier een flauwe bocht en om meandervorming te voorkomen en de walkant te beschermen staken om de ruwweg 100 meter hoofden of pieren haaks de rivier in. De lengte van die hoofden zal ongeveer 30 meter geweest zijn en al snel passeerden we het einde ervan. Tussen de hoofden was het water vrijwel rimpelloos en de reis derhalve vlekkeloos, maar nu kregen we te maken met een grootheid meer: golfslag! Ook al waren het maar kleine golfes, ze keken zo nu en dan net over de rand. Langzaam maar zeker werd de boot binnenwerks natter. Je hoopt dat er een blikje, mok of kom tot hooswerktuig veredeld kan worden. Niets van dat alles zodat het moment kwam dat iemand ging staan en niet veel later zei: "Laten we maar overboord stappen", maar eerst hadden we onze beste kans in enkele woorden besproken: het uiteinde van de dichtstbijzijnde pier!

Na enkele slagen kwam Henk langs een spartelend ventje-in-nood: hij kon niet zwemmen! En over het water klonk zijn vraag: "Kan die vrouw wel zwemmen? Ik heb de jongen al." Inderdaad bleek de vrouw ook gered te moeten worden en één van de anderen, die er het dichtst bij was, zou dat op zich nemen. Maar de doodsbenauwde vrouw maakte het de onervaren redding-

zweemmer erg lastig, ze greep zich zo vast dat één of beide armen van de man zo vastgeklemd werden dat er een drama dreigde.

Het water sloot zich boven hen en ze zakten tezamen langzaam en spartelend de diepte in. Dat werd vechten en met veel moeite kreeg de zweemmer zijn armen vrij en zwom naar de lucht.

Uiteraard liet de vrouw haar enige houvast niet los en het drong tot hem door dat zij zich niet zou laten kalmeren, ze was duidelijk in paniek en dat was ook geen wonder. Dus zag hij maar een 'oplossing', een rigoureuze. Met een soort van knock-out klap werd het plotseling een stuk gemakkelijker en kon er gezwommen worden.

Nog voordat we bij de pier waren kwam de rivierpolitie en pikte ons handig op, alle zes, zonder mankeren. Wij, van de Straat Frazer, werden als eersten naar onze bestemming gebracht.

Onderweg zagen we een roeiriem en de gekapseisde sampan wegdrijven. Alle geld dat we bij ons hadden hebben we aan de gedupeerde vrouw gegeven, we hoopten dat ze daarmee en met de hulp van de rivierpolitie haar negotie weer op kon vatten.

Onze schade was beperkt: verweekte paspoorten, enkele 'verdrongen' horloges en een gescheurd overhemd. Onze verrijking lag op het vlak van 'lering en navertelling'.

---

## **MARINEVROUWENAFDELING**

Chef: kapitein ter zee J. J. Vaessen, sedert 17 juni kapitein ter zee P. M. van Alderwerelt van Rosenburgh

In het kader van de integratie van de vrouw in de krijgsmacht zijn dit jaar de ontwerpen voor de aanpassing van de rechtspositionele voorschriften, waardoor geen onderscheid meer wordt gemaakt tussen mannelijke en vrouwelijke militairen, ingediend en in behandeling genomen. De inpassing van de in dienst zijnde vrouwelijke militairen in bestaande en toekomstige personeelsstructuur, waarmee in 1976 een aanvang werd gemaakt, heeft ertoe geleid dat van de geboden mogelijkheid om, zij het als marva, in beroepsdienst over te gaan het grootste gedeelte van de schepelingen van de marinevrouwenafdeling gebruik heeft gemaakt. Nieuw aan te nemen vrouwelijke schepelingen zullen als beroepsschepeling met eenzelfde contract als hun mannelijke collega's worden aangenomen. In de nabije toekomst zal de in dienst zijnde officieren de mogelijkheid worden geboden om over te gaan naar het korps officieren van speciale diensten.

Hoewel dit jaar geen adspiranten-reserve-officier-marva zijn aangenomen is besloten in 1978 wederom adspiranten-officier aan te nemen die na hun opleiding zullen worden opgenomen in het korps officieren van speciale diensten.

.....

### **Op 1 september werd de marva-afdeling Den Haag, het laatste marva-commando, opgeheven.**

In het kader van de standaardisatie en sanering van onderscheidingstekenen werd besloten de onderscheidingstekenen voor officieren van de marinevrouwenafdeling gelijk te maken aan die voor officieren van het vlootpersoneel.

Namens de chef-marva werd van 3 tot en met 6 mei te Brussel deelgenomen aan de vergadering van het Nato Committee on Women in Allied Forces.

Dit comité, dat twee jaarlijks bijeen komt, werd dit jaar officieel door de Nato erkend. De hoofdthema's van de conferentie, waar door tien Nato-landen aan werd deelgenomen, waren de bijdrage van de vrouw aan de nationale krijgsmachten en dus aan de Nato, en de begripsbepaling van het woord combattant.

Bron: Jaarboek van de KM 1977

---

## Marinebewakingskorps

Hoofd: luitenant ter zee van speciale diensten der le klasse F. P. J. Wolterbeek Muller



*2 leden van het marinebewakingskorps op patrouille*

### **Algemeen**

In het verslagjaar is geen wijziging gebracht in de toegestane sterkte, 305 man.

De bij de vredesbemanninglijst nummer 9910 van 20 juni 1974 toegekende bezetting van vier man ter bewaking van Harssens werd echter niet (meer) gehonoreerd, zodat in feite de toegestane sterkte

301 man bedraagt. Tijdens het verslagjaar bedroeg het verloop elf man, te weten één man overleden, twee man functioneel leeftijdsontslag, vier man ontslag op eigen verzoek en vier man met invaliditeitspensioen wegens afkeuring. De ontstane tekorten zijn in de loop van 1976 aangevuld met nieuw personeel, waardoor het marinebewakingskorps op 31 december op sterkte was. Het achterstallig verlof hetwelk per 1 januari 6782 uren bedroeg is teruggebracht tot 4563 uren. Het overwerk bedroeg 5417 uren.

### **Wijzigingen in organisatie en taak**

Terwille van een ruimere verlofverlening is na genomen initiatief van de commandant maritieme middelen Texel de bezetting van Harssens, vier man, ingetrokken. Deze maatregel boekt thans geen nuttig effect meer. De bij beschikking van de minister van defensie nummer 987001./986160 van 26 november 1975 ingestelde werkgroep met tot taak de problematiek rondom de uitvoering van de bewakingstaken door het marinebewakingskorps te bestuderen is nog niet tot afsluitende conclusies en adviezen gekomen. Medio 1976 is een interim rapport uitgebracht.

### **Opleidingen**

In het verslagjaar is een basiscursus met zes deelnemers en een kadercursus met zeven deelnemers georganiseerd. Allen slaagden.

Een korpslid heeft met goed resultaat de basiscursus van de beveiligingsdienst gevolgd. Een ander korpslid is aangewezen tot het volgen van de drie jaren durende opleiding bij het instituut voor bestuurswetenschappen, afdeling politie-administratie te Utrecht.

Twee man werden met goed gevolg geëxamineerd voor schipper op de patrouilleboot te Den Helder.

Acht korpsleden van het detachement marine-elektronisch bedrijf te Oegstgeest volgden een cursus ioniserende stralen/radioactiviteit te Utrecht.

### **Verrichtingen**

a Parate kennis en geoefendheid van het personeel

Gedurende de winterperiode, 1 januari tot en met 30 april en van 1 oktober tot en met 31 december, werd de parate kennis van het personeel van het marinebewakingskorps op peil gehouden door het maandelijks afleggen van verplichte testen, in overeenstemming met het gestelde in de circulaire voor de zeemacht 1923f.

De resultaten waren over het algemeen goed.

b Dienstverrichtingen

1 Uitgegeven bezoekersbiljetten en toegangscontrolekaarten 68.616

2 Ingenomen passeerbiljetten 28.629

3 Preventieve visitaties 15.081

Gedurende deze visitaties werden verscheidene malen goederen aangetroffen, welke onrechtmatig vervoerd werden

4 Uitgedeelde waarschuwingen wegens het niet nakomen van huishoudelijke en wettelijke voorschriften 1412

5 Opgemaakte rapporten wegens het niet nakomen van voorschriften, het aantreffen van toestanden waartegen gewaakt moet worden en dergelijke 1099

6 Processen-verbaal voornamelijk wegens overtreding van artikel 167 van het wetboek van militair strafrecht en artikels 310, 430 en 461 van het wetboek van strafrecht 8

c Schietoefeningen

Met uitzondering van het personeel te Den Helder alwaar niet beschikt kon worden over een pistoolschietbaan heeft elders de overgrote meerderheid van het marinebewakingskorps deelgenomen aan schietoefeningen ter onderhouding van de schietvaardigheid met het pistool. Voldaan werd aan de eis van overgang A 4.

d Oefeningen

Deelgenomen werd aan diverse beveiligingsoefeningen waaronder Wakey Nut. De resultaten waren redelijk tot goed.

### **Gebeurtenissen van ceremoniële aard**

Bij ceremoniële gelegenheden in de verschillende maritieme rayons, waaronder de vlootdagen te Den Helder, werd assistentie verleend zoals verkeersregeling, afzetting, enzovoorts.

### **Niet ceremoniële gebeurtenissen**

a Het marinebewakingskorpsteam dat aan de jaarlijkse Zeeuwen-pistool-wedstrijden deelnam behaalde de tweede plaats.

b Het schuttersteam van de afdeling IJmond nam deel aan de jaarlijkse schietwedstrijden om de Sint Joristrofee. Van de deelnemende korpsteams behaalde het marinebewakingskorps de tweede plaats.

Bron: Jaarboek van de KM 1976

# DE KAPING VAN HET VRACHTSCHIP

## SS. AIZKORI MENDI.

### D. Ruis

Dit is het verhaal van de ontvoering van drie Nederlandse- en drie Spaanse mannen aan boord van het Spaanse vrachtschip ss. Aizkori Mendi. Het schip werd door haar bemanning gekaapt en van Rotterdam naar Spanje gebracht om zich daar over te geven aan de rebellen van generaal Franco.

Spanje was sedert 17 juli 1936 (1) gewikkeld in een felle burgeroorlog tussen regeringsgetrouwe troepen en opstandelingen onder leiding van generalissimo Francisco Franco, die zich op 1 oktober 1936 had laten uitroepen tot het staatshoofd van Spanje.

Mede door deze strijd en het feit dat de eigenaar van het schip, de rederij "Cie. Navigation Sota y Aznar" uit Bilbao, bleef varen voor de officiële Spaanse regering was het schip al lange tijd niet meer in een Spaanse haven geweest. Men wilde voorkomen dat het schip in handen van Franco zou vallen. Toen Bilbao in handen van de Franco opstandelingen was gevallen verplaatste de rederij het kantoor naar Londen.

Op vrijdag 3 september 1937 lag de Aizkori Mendi afgemeerd aan boei 7 in de Maashaven te

Rotterdam. Het schip was op 17 augustus 1937 aangekomen in de Rotterdamse haven met een lading graan uit Buenos Aires in Argentinië. Nadat de lading gelost was moest het schip worden verhaald naar de scheepswerf van Wilton Fijenoord te Schiedam voor enkele reparaties.

Een deel van de Spaanse bemanning was nog aan de wal



*Havensleepboten Achilles, Phoenix, Titan en Atlas van L. Smit & Co, Internationale Sleepdienst.*

toen het schip onder stoom werd gebracht en de sleepboten Achilles, kapitein Gastelaars en de Phoenix, kapitein Rietdijk, van L. Smit & Co, Internationale sleepdienst vastmaakten aan het voor- en achterschip. Dat een deel van de bemanning nog aan wal was zou geen probleem zijn bij het verhalen van het schip naar Schiedam.

Kapitein Unzain en de havenloods Scheurkogel stonden op de brug evenals de waterklerk B. van der Heide en A.C. Andressen, kantoorbediende van de cargadoorsfirma Sir Ranon de La Sota. De loods vroeg aan de kapitein waarom er stoom was gemaakt. De kapitein verklaarde dat er slechts één ketel standby was. Later zou blijken dat alle stoomketels waren opgestookt. Ook bleek dat de Aizkori Mendi 1500 ton bunkercolen en voor een maand proviand aan boord had.



Toen de roeiers de trossen hadden losgemaakt van de boeien begonnen de sleepboten het schip de Maashaven uit, de Nieuwe Maas op te slepen. De scheeps-telegraaf stond op halve kracht. Om 15.30 uur was de sleep ter hoogte van de Parkhaven toen de bemanning de sleeptrossen kapte waardoor deze in het water vielen. Om te voorkomen dat zij in de schroeven terecht kwamen trokken de geschrokken sleepboot bemanningen de trossen snel aan boord. Kapitein Unzain gaf orders om de telegraaf op volle kracht voorwaarts te zetten. Hij trok zich niets aan van het protest van de loods en de Aizkori Mendi voer volle kracht richting Hoek van Holland. Loods Scheurkogel probeerde de telegraaf op stop te zetten. Dat werd hem door de kapitein met geweld belet.

De kapitein van de sleepboot Phoenix wist zo dicht langs zij van het vrachtschip te komen dat men probeerde een ladder tegen de scheepswand te zetten. Zodat de drie Nederlanders van het schip afkonden komen. Aan de reling van het vrachtschip stonden echter matrozen die met stukken hout in hun handen een dreigende houding aannamen. De Phoenix moest het vrachtschip laten gaan omdat het te gevaarlijk werd. Het schip maakte steeds meer snelheid. De sleepboten voeren hierna snel naar de wal waarna een sleepbootkapitein direct per telefoon de rivierpolitie en de havendienst waarschuwde. De gemeentelijk havenmeester A. Kortlandt nam onmiddellijk telefonisch contact op met het Departement van Defensie. Hier gaf men de mijnenlegger Hr. Ms. Medusa, die in de haven van Vlissingen lag, opdracht om direct uit te varen om de Aizkori Mendi op te sporen, aan te houden en de drie Nederlandse opvarenden van boord te halen.



*ss Altuna Mendi (1922), Azkori Mendi (1937), Monte Teide (1939).*

Aan boord van het vrachtschip zei kapitein Unzain tegen de drie Nederlanders dat: "Als er op zijn schip geschoten zou worden hij er niet zeker van zou zijn wat er dan kon gebeuren. In het gunstigste geval zouden de Nederlanders mee naar Spanje gaan".

Door de dreigementen van de kapitein waren de mannen bang geworden dat zij, bij gebruik van geweld door de autoriteiten, in zee zouden worden gegooid.

Ook waren er nog drie bemanningsleden, een stoker, stuurmansleerling en een leerling machinist, die niet mee naar Spanje wilden. Zij werden opgesloten in een hut. Later bleek dat

een dag voor het vertrek de vrouwen van de kapitein en de 1e stuurman aan boord waren gekomen.

Vanaf de wal was inmiddels het kantoor van de Scheepsagentuur Dirkzwager te Maassluis gewaarschuwd. Omstreeks 17 uur kwam de Aizkori Mendi ter hoogte van Maassluis. Hier kwam een motorbootje van Dirkzwager, met douaneambtenaren aan boord, de haven uit. Het scheepje voer langszij mee en probeerde met fluitsignalen het schip te laten stoppen. De bemanning van het vrachtschip stond aan de reling en zong Spaanse liederen. Het schip had door de ebstroom nog meer snelheid gekregen waardoor het scheepje niet mee kon komen.

Ook op de post Hoek van Holland van Dirkzwager was inmiddels alarm geslagen. Hier maakte men de motorboot Reporter gereed. Politie inspecteur De Pous, chef politie Hoek van Holland, een politieagent bewapend met pistool, een sergeant van de militaire politie bewapend met een karabijn en de loodscommissaris stapten aan boord. Hierna voer de Reporter naar de Aizkori Mendi en probeerde langszij van het vrachtschip te komen. Door de hoge snelheid van het schip lukte dat niet. Andressen stond op de brug van het schip en gebaarde naar de mannen op de Reporter terwijl hij door een megafoon riep: "Niet schieten". Op de Reporter verstond men dit niet maar ze begrepen uit de gebaren dat de Hollanders bij de loodsboot zouden worden afgezet.



*Motorvaartuig de Reporter van Dirkzwager aan het steiger te Hoek van Holland.*

Het Spaanse vrachtschip voer nu op volle kracht tussen de pieren van de Nieuwe Waterweg door op weg naar zee. Aan boord liet de kapitein aan Andressen een brief van de rederij uit Londen lezen waarin stond dat de kapitein en bemanning waren ontslagen. Die brief was een dag eerder door Andressen aan de kapitein gegeven. De bemanning had namelijk nieuwe looneisen aan de rederij gesteld waaraan de rederij niet wilde voldoen. Kapitein Unzain liet weten dat

hij en de bemanning door het ontslag zonder werk waren en hun gezinnen niet meer konden onderhouden. Hij zou het schip naar Bilbao brengen en het daar aan Franco (1) geven. Zij hoopten hierdoor door Franco te worden beloond en in dienst te worden genomen.

Net buiten de drie mijl zone, vlak bij loodsboot 18 die bij de Westpost kruiste, minderde de Aizkori Mendi vaart en stopte. De loodsboot was inmiddels via de radioverbinding op de hoogte gebracht. De kapitein liet de Franco vlag en de loods afhaal vlag hijsen. Hierna werden de drie Nederlanders en de drie Spaanse bemanningsleden van boord gehaald en naar de loodsboot gebracht. De drie Spaanse bemanningsleden hadden kort daarvoor van de kapitein hun volle gage (2) uitbetaald gekregen.

Vervolgens maakte het Spaanse vrachtschip vaart en verdween om de zuid in de richting van het Kanaal.

De loodsboot voer nu naar Hoek van Holland waar de Nederlanders en de Spanjaarden van boord werden gehaald en door de politie inspecteur De Pous en de loodscommissaris werden gehoord. Vervolgens namen de drie Nederlanders de trein naar Rotterdam terwijl de drie Spaanse bemanningsleden door de Rivierpolitie werden meegenomen en met de politieboot naar Rotterdam werden gebracht. De mijnenlegger Hr. Ms. Medusa was inmiddels terug geroepen naar Vlissingen.

De Spaanse bemanningsleden mochten, na verhoor, op eigen gelegenheid naar Spanje reizen.

Uit het politie onderzoek bleek dat er aan boord van het Spaanse vrachtschip munitie was uitgebroken. Een deel van de bemanning schaarde zich achter de wettige Spaanse regering en het andere deel schaarde zich achter de opstandige Generalissimo Franco. Omdat het schip onder stoom lag en sleepboothulp had om op de rivier te komen besloten de aan boord gebleven, Francogezinde,



*Stoomloodsvaartuig nr. 18.*

bemanningsleden naar zee te vertrekken. Om het geheel geloofwaardig te maken had de kapitein het verhalen naar de werf van Wilton Feijenoord te Schiedam voor kleine reparaties aangevoerd omdat het schip gewoonlijk daar repareerde en dat zonder de dure havengelden van Rotterdam kon.

Welke groep van de bemanning in Rotterdam was achtergebleven was onbekend. Zij zijn waarschijnlijk op eigen gelegenheid naar Spanje vertrokken.

### **Scheepsgegevens Aizkori Mendi:**

Het vrachtschip Altuna Mendi werd in 1922 gebouwd op de scheepswerf West Yard van J. Readhead and Sons Ltd. te South Shields, Engeland. Op 25 februari 1922 werd de het schip onder de naam Altuna Mendi te water gelaten. In maart 1922 was het schip gereed en werd overgedragen aan de eigenaar Cie. Navigation Sota y Aznar uit Bilbao, Spanje. Het schip was 6202 BRT groot, werd voortgestuwd door een heen en weer bewegende drievoudige expansiemotor van 448 pk en beschikte over één schroef, snelheid 10 knopen.

In 1936 voer het schip voor de Spaanse Republikeinse regering. Het werd een Spaans Republikeins gevangenischip. Ook vervoerde het munitie en legermateriaal. In 1937 voer het schip weer voor de Cie. Navigation Sota y Aznar uit Bilbao, Spanje en werd omgedoopt tot Aizkori Mendi. In september 1937 werd het schip te Rotterdam gestolen door een gedeelte van de bemanning en naar Spanje gebracht. Waar het onder gezag van generaal Franco kwam. In 1939 werd de eigenaar Naviera Aznar SA. Te Bilbao. Het schip werd omgedoopt tot Monte Teide. Op 16 januari 1967 werd de Monte Teide gesloopt te Santander, Spanje.

## Het ontbreken van machtsmiddelen ter beveiliging van de zeegaten.

Omdat de kapitein en bemanning van de Aizkori Mendi door de eigenaren van het schip waren ontslagen hadden zij geen zeggenschap meer over het schip. Toen de kapitein en bemanning het schip buiten bereik van de rederij brachten maakten zij zich schuldig aan diefstal van het vrachtschip.

De Nederlandse havenloods, waterklerk en kantoorbediende en de drie Spaanse bemanningsleden werden door kapitein en bemanning wederrechtelijk van hun vrijheid beroofd en bedreigd. De kapitein van de Aizkori Mendi heeft niet voldaan aan de sommatie van het bevoegd gezag om het schip te stoppen.

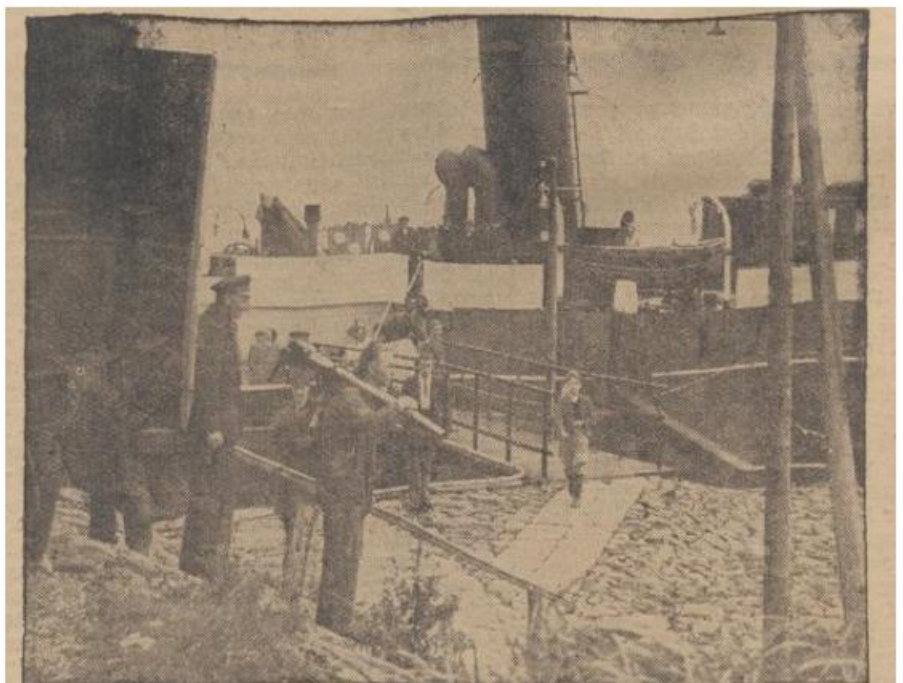
Na de vernedering van het gezag van de Staat tijdens het voorval met het vrachtschip Aizkori Mendi kwam er al snel in de dagbladen commentaar en kritiek op de gijzeling van de drie Nederlandse burgers aan boord van het Spaanse schip en het onvermogen van de Nederlandse staat om het schip tot stoppen te brengen. Zelfs in een aantal dagbladen in Nederlands Indië werd de gebeurtenis uitgebreid besproken.

### Zo lezen we in het dagblad “Nieuws van den Dag voor Nederlands Indië”:

*“De vlucht van een buitenlands schip over een van onze belangrijkste vaarwegen, de machteloosheid van de politieboot die het schip niet eens in kon halen, de afwezigheid van elk machtsmiddel om dit Spaanse schip te tonen dat de Nederlandse Leeuw nog iets anders kan dan brullen van spijtigheid. Dit alles is zo’n eigenlijke blamage, dat elke rechtgeaarde Nederlander van schaamte het bloed naar het hoofd stijgt. Dit kán toch maar, in het hart van Nederland – is er soms nog meer nodig om ons volk wakker te schudden?!”*

Op het moment van de kaping was het enige beschikbare oorlogsschip, de mijnenlegger Hr. Ms. Medusa te Vlissingen gestationeerd en dus te ver weg. De politie te Rotterdam had geen adequate middelen om zo’n groot schip tot stoppen te dwingen. Het kustverdedigingsfort te Hoek van Holland had sedert 1927 geen vaste bemanning meer. Er waren slechts een paar militairen van het Korps Politietroepen voor de bewaking van het vestingwerk. Hierdoor was het niet mogelijk om het geschut van het fort te gebruiken om het schip te stoppen.

Deze gebeurtenis was een symptoom van een jarenlange verwaarlozing door bezuiniging van ’s-Lands defensie. Wilde men de ingang van de Nieuwe Waterweg en daarmee de toegang tot de Rotterdamse haven



HET INCIDENT MET DE **AIZKORI MENDI**, het Spaanse stoomschip dat indertijd den Nieuwen Waterweg heeft verlaten zonder dat men dit kon beletten, heeft geleid tot het besluit om de loodsbooten te bewapenen met licht geschut. Men ziet hier het aan boord brengen van zoo'n vuurmond van klein kaliber.

Bewapenen loodsboot. De Indische Courant, 22-09-1937.

beschermen dan zou de Marine een schip moeten leveren welk à la minute kon wegvaren en voor het gevecht gereed was. Wil men deze maatregel goed doorvoeren dan kon men met één schip en bemanning niet volstaan. Het laten overkomen van enkele torpedojagers uit Nederlands Indië bood geen oplossing omdat men die schepen, gezien de internationale toestand, daar niet kon missen. Mogelijk moest Nederland ook oorlogsschepen leveren aan een internationale vloot in de Middellandse Zee om daar de belangrijke vaarroutes te beschermen. Nederland kon hieraan niet voldoen wegens gebrek aan oorlogsschepen. De Marine was dus ook niet in staat om voor permanente bewaking van de Nieuwe Waterweg te zorgen.

### **Te nemen maatregelen ter handhaving van het overheidsgezag.**

Naar aanleiding van de ontstane commotie had de Minister van Defensie de eerste maatregelen genomen om herhaling van het voorval te voorkomen. Hij liet in een brief aan de hoofdcommissaris van politie te Rotterdam weten dat vanaf 14 september 1937 één der loodsvaartuigen voor de mond van de Nieuwe Waterweg zou worden uitgerust met een kanon van 3.7 cm en een radio-telefoontoestel met golflengte 177 M. Het kanon zou worden bediend door een marinekanonnier. Indien een particulier vaartuig zich op de Maas of de Nieuwe Waterweg aan strafbare handelingen schuldig had gemaakt en zich aan de politie trachtte te onttrekken zou allereerst het vaartuig door een politieboot moeten worden gevolgd. Indien daarbij ingrijpen met de sterke arm door het loodsvaartuig onvermijdelijk was dan moest deze zaak aan de chef van de Marinestaf te 's-Gravenhage worden gemeld met vermelding van nationaliteit, naam en uiterlijke kentekenen van het verdachte schip. Als deze autoriteit de maatregel nodig vond dan zou namens de Minister van Defensie de nodige bevelen aan het loodsvaartuig worden gegeven.

De minister van Defensie vaardigde nu een uitvoerige bijzondere instructie uit voor de schipper van het loodsvaartuig op kruispost voor de Nieuwe Waterweg en voor de onderofficier-kanonnier der Koninklijke Marine gedetacheerd op een loodsvaartuig op post voor de Nieuwe Waterweg. Via de Semafoor te Hoek van Holland zouden de gegevens van het verdacht schip worden doorgegeven aan de schipper van de loodsboot met de opdracht om maatregelen te treffen om dat schip aan te houden. Bij normaal weer moest dat ongeveer 500 meter buiten de kop van de Zuiderpier gebeuren. Vervolgens hees de loodsboot seinvlaggen met het naamsein van het verdachte schip en het sein: "O.L." = draai bij of ik open vuur op u. Bij slecht weer moest het schip worden teruggebracht in de Nieuwe Waterweg om daar voor anker te gaan. Aan het schip moest worden meegedeeld dat, bij het niet opvolgen van de bevelen, er zal worden geschoten. Alles in afwachting van een politieboot die langs zij van dat schip zou komen. Als het verdachte schip weigerde de bevelen afkomstig van de loodsboot op te volgen zou een schot met scherp voor de boeg van dat schip gegeven worden. Indien men daar niet op reageerde zou men een schot met scherp op de brug van dat schip geven. De onderofficier-kanonnier van marine was, voor de tijd dat hij aan boord van de loodsboot is gedetacheerd, ook onbezoldigd Rijksveldwachter en daardoor bevoegd om met wapengeweld behulpzaam te zijn bij de handhaving van het wettig gezag.

Ook een maatregel op korte termijn was het zo snel mogelijk bemannen van het "Fort aan den Hoek van Holland" zodat men dag en nacht passerende schepen met het geschut van het fort tot stoppen kon dwingen. Om dat mogelijk te maken kwamen op 29 maart 1938 de manschappen van de 4e schoolcompagnie, Regiment Kustartillerie, na hun opleiding te Vlissingen naar Hoek van Holland. In het fort maakte zij onmiddellijk de C-koepel gevecht gereed. Deze draaibare pantserkoepel beschikte over twee kanonnen van 15 cm en kon pantser- of brisantgranaten van 51 kg afvuren. Naast de koepel stond een groot zoeklicht. De

koepel zou dag en nacht worden bemand door de koepelwacht zodat men onmiddellijk kon vuren.



*Koepel C, 15 cm kanonnen. Fort aan den Hoek van Holland.*

Hiermee werd voldaan aan datgene wat onder anderen geschreven werd in het dagblad: "Het Nieuws van de Dag voor Nederlands Indië", te weten:

*"De enige maatregel die men in de overgangperiode kan nemen en wel direct, is het **bemannen van het kustfort te Hoek van Holland** zodat dit dag en nacht gereed zou zijn om een schip dat ons gezag tart, te genezen van de dwalingen zijns weegs".*

Verder werd op de begroting van het ministerie van Defensie voor 1938 een post opgenomen voor de bouw van drie bewakingsschepen voor bewaking en neutraliteitshandhaving van de territoriale wateren. Deze schepen moesten ruim voldoende snelheid kunnen maken om vrachtschepen te kunnen inhalen en tot stoppen te dwingen.

Ook de politie moest betere middelen krijgen, namelijk behoorlijk bewapende en snel varende motorboten. Er was er één in aanbouw voor de noordelijke zeegaten. Een boot die een snelheid van 22 mijl per uur kon bereiken. Zulke schepen moesten er ook komen voor de bewaking van de Nieuwe Waterweg.

Met de ontsnapping van de Aizkori Mendi en bemanning aan het Nederlandse gezag eindigde dit verhaal in Nederland. Het schip bereikte veilig de haven van Bilbao. Hier gaf kapitein Unzain schip en bemanning over aan generaal Franco waarop de Aizkori Mendi voor de rebellen ging varen. Het schip vervoerde veel wapens en munitie vanuit Italië naar Spanje. Italië werd in die tijd geregeerd door de fascist Benito Mussolini, een geestverwant van Francisco Franco

Na het voorval met het ss. Aizkori Mendi heeft een dergelijke gebeurtenis zich in Nederland nooit meer voorgedaan.

(1) Generalissimo Franco, leider der revolutionairen.

(2) loon

(1) Van 17 juli 1937 tot 1 april 1939.

#### **Bronnen:**

*Archief St. Fort a/d Hoek van Holland/bunker Bremen.*

*Schrijven van het Departement van Defensie, Ite afd. A. No.121, d.d. 11 september 1937 aan de hoofdcommissaris van politie te Rotterdam, met de bijlagen "Bijzondere instructies voor de schipper van het loodsvaartuig en de onderofficier-kanonnier van de marine".*

*Schrijven van de Hoofdcommissaris van politie te Rotterdam L. Einthoven d.d. 14 september 1937 aan de Inspecteur van politie te Hoek van Holland met een afschrift van de bijzondere instructies voor de schipper van het loodsvaartuig en de marine kanonnier.*

Schrijven van het Departement van Defensie, Geheim, nr. B.191. d.d. 16 september 1937 aan de chef Generale Staf, m.b.t. de permanente bezetting van de kustforten.

Schrijven van de Inspecteur der Artillerie, Geheim, nr. 854 G. m.b.t. de bewapening van de loodsboten en/of bewakingsvaartuigen en kustverdedigingsbatterijen en de bemanningen daarvan.

Schrijven van de Chef van de Generale Staf, Geheim, nr. 4052, d.d. 17 december 1937 aan de Minister van Defensie, m.b.t. permanente bezetting van de kustforten.

**Dagbladen:** Via internetsite: Delpher.nl. Diverse dagbladen uit september 1937, o.a: De Maasbode, 04+6-09-1937. Haagsche Courant, 04-09-1937. Het Vaderland, 04+6-09-1937. De Standaard, 04-09-1937, de Tijd, 04-09-1937. De Nederlander, 04-09-1937. Delftse Courant, 04-09-1937. Arnhemse Courant 06-09-1937.

Indische dagbladen o.a.:

Algemeen Handelsblad voor Nederlandsch Indië, 17-09-1937. Het Nieuws van den Dag voor Nederlands Indië, 14-09-1937. Deli Courant, 17-09-1937. Bataviaans Nieuwsblad, 21-09-1937. Indische Courant, 22-09-1937.

### Foto's:

Foto havensleepboten: Internet kustvaartforum.com

Foto Aizkori Mendi: Tynebuildships.co.uk>A-Ships/altunamendi1922. Rui Amaro.

Foto motorboot: "Reporter", collectie H. v.d. Lugt

Foto Stoomloodsvaartuig nr. 18, collectie H. v.d. Lugt

Foto krant: "Indische Courant" d.d. 22-09-1937.

Foto C-koepel Fort, archief St. Fort a/d Hoek van Holland/bunker Bremen.

Schrijver dezes, Dick Ruis, is historisch onderzoeker St. Fort a/d Hoek van Holland/bunker Bremen, Historisch Genootschap Hoek van Holland.

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



## Heimwee

Stille nacht, eenzame nacht,  
'k sta op post hondenwacht.  
Uren, dagen, maanden, jaren,  
hoe kon ik nog de moed vergaren,  
als lid van het zes jaren plan.  
Gos, ik word er akelig van.  
Het is niet goed terug te denken,  
alleen maar leed had het te schenken.  
En mooie dingen? Och niet velen,  
zullen nooit de wonden helen  
die dit leven achter liet  
Zwaar bewolkt, striemende regen,  
toch naar buiten mijnen vegen.  
Storm wind en bittere kou,  
waar is die stoere jongen nou  
die toch zijn land verdedigen wou?  
Ons leven stond zo vaak op 't spel,  
en dagelijks werd ontmeerd.  
Doch werd dit leven lijk een hel  
slechts éénmaal gewaardeerd?  
En in dit storm en beestenweer,  
verlangde ik toen keer na keer,  
naar slechts dat kleine beetje zon,  
dat alleen maar thuis zijn geven kon.  
Straks bij het voltrekken van mijn wens,  
geen nummer meer te zijn maar ook een mens.  
Ga ik het grote leven in,  
zelf schipper van een gelukkig gezin.  
Dat is het verlangen van velen die van dit leven,  
wel dagelijks kunnen overgeven.  
Zij zijn ook eens jong en onbezonnen,  
nu oud en wijs de strijd begonnen.  
Te vechten naar het betere eind,  
dat steeds maar verder en verder schijnt.  
De klok tikt somber, onsportief,  
dan komt er plots van thuis een brief,  
met hoop begrip en moed,  
jongen nog even; hou je goed.  
Zo'n brief die stelt je weer gerust,  
en geeft je weer wat levenslust.  
Straks staan we dan weer rij aan rij,  
voor 't voetlicht der burgermaatschappij.  
Om hondenwacht, het oosten licht,  
om dit gedaas mislukt gedicht.  
Op volle kracht vooruit, maar niet naar zee,  
naar moeder thuis, en weg heimwee!





Bovenstaand gedicht werd gemaakt in het begin van de jaren vijftig door een onbekend gebleven matroos le klas, aan boord van een mijnenveger ergens op de Noordzee tijdens de hondenwacht.



**Dit was het voor nu weer  
ff.... Tot volgend jaar !**

De Redactie

