

“Ten Anker”

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



REDACTIE:

A.C.Krijgsman

Abeelstraat 96
3328 AG Dordrecht
Nederland

Telefoon 10.00 / 16.00 uur
078-7507545
b.g.g.h
06-25160899

E-mail:

arcon46@kpnmail.nl

NL98 INGB 0002 4713 68



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.

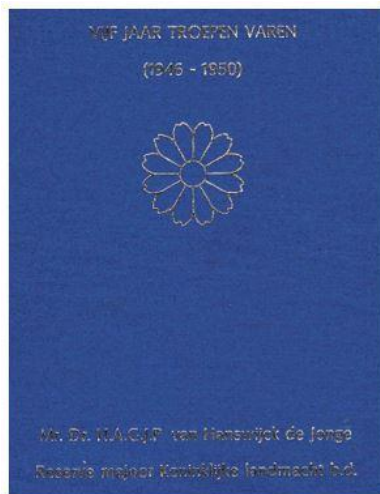
.....

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 6 – 6e jaargang – 10 februari 2023



- Vijfjaren troepenvaren met de Waterman in Nieuw Guinea
- Indienststelling en thuisreis Onversaagd en Onverschrokken
- Verhalen van Jan Vroege / AS-11 en AS-12 draadgeleide projectiel
- Asbest in Vlissingen
- Mijn dienstplicht, mijn schip...
- 170 jaar onder stoom deel 2
- Herinneringen aan de IJmuidense trawlers (slot)
- Fuck the chief



VIJF JAAR TROEPEN VAREN

Bijdrage tot de geschiedenis van het
zeewezen
door

mr dr H.A.G.J.P. van Hanswijk de Jonge
Reserve majoor Koninklijke landmacht b.d.

Uitgave afdeling maritieme historie

Ministerie van defensie

's-Gravenhage, 1979

DE DERTIENDE REIS NAAR INDONESIË

Hoofdstuk 2

met de Waterman

23 juni 1950 tot 25 november 1950

Van Priok via Soerabaja en Makassar naar Nieuw Guinea. Ambonese gevangenen aan boord. Poging tot kaping van de Waterman?

Van 18 tot 20 juli hebben we daarna aan de kade te Priok gelegen; een aantal passagiers ging hier van boord, doch er kwamen ook weer veel nieuwe, meest Indonesische militairen met hun gezinnen aan boord. Omdat er heel wat te doen was zijn we tijdens dit oponthoud hier maar rustig aan boord gebleven. Er was een brief van kapitein Oude Boerrigter, die we ziek in Bizerta hadden moeten achterlaten; gelukkig bleek hij heel wat beter te zijn en hij hoopte binnenkort per vliegtuig over te kunnen komen. En voorts kregen we die dagen nog wat vrienden en ook Herman Van Dijk voor een bezoekje aan boord. Onder de passagiers, waarmee we op 20 juli vertrokken, bevond zich een legertje van 126 gevangenen, allen mensen, die tot de groep Westerling behoorden bij de actie Bandoeng. Het waren merendeels Ambonezen, die trots hun rode of groene baret droegen, dus behoord hadden bij de parachutisten en commandotroepen, derhalve echte vechtjassen. Men zal zich herinneren hoe 200 van deze jongens Bandoeng wisten te bezetten. Veelal hadden ze tien maanden gevangenisstraf gekregen; hiervan hadden ze een deel op het eilandje Onrust uitgezeten en nu moesten ze naar Nieuw Guinea. Het was al een show op zichzelf te zien hoe gedisciplineerd en keurig verzorgd ze de kade op kwamen marcheren onder commando van luitenant Titley, eveneens een gevangene. Aan boord kregen ze een eigen ruim toegewezen, doch hun commandant wensten we een hut te geven. Dat dit gezelschap een bijzondere belangstelling genoot ligt voor de hand. Moesten we ook geen bewondering en waardering hebben voor deze mensen, die altijd zo trouw en moedig aan

onze zijde hadden gevochten en daarbij vele verliezen hadden geleden? We hebben heel wat met hen gepraat; hoewel ze nog steeds op onze hulp hopen, voelen ze zich toch door de Nederlanders in de steek gelaten, want niemand helpt hen. Ambonezen willen nu eenmaal graag naar Ambon terug, laat staan gevangenen Ambonezen, die straks, op weg naar Nieuw Guinea, ook Ambon nog zullen passeren. Wij mochten deze jongens wel en dachten over de hun opgelegde straf het onze. En natuurlijk hadden we begrip voor hun verlangen. Intussen, wat Ambon zelf betreft, men is sinds enige tijd bezig het te blokkeren en uit te hongeren en het gehele Ambonese volk heeft daar thans zwaar onder te lijden. We besloten onze gevangenen zoveel mogelijk vrijheid te geven; tijdens het varen mochten ze zich over het gehele schip bewegen, doch in de havens moesten ze in hun ruim blijven, omdat die rode en groene baretten teveel aan stoot zouden geven. Op 21 juli arriveerden we in de haven van Soerabaja, waar veel Ambonezen op de kade stonden, verlangende nog iets van onze gevangenen te zien, familieleden stonden wij, na strenge legitimatie en fouillering door onze scheepspolitie, toe om even een bezoek aan het Ambonezen-ruim te brengen. We vernamen dat het in en rond Soerabaja nog erg onrustig en onveilig was. Er liepen daar nog heel wat Ambonezen met hun groene en rode baretten rond en daar had de T.N.I. veel ontzag voor. Enkele dagen geleden had een stel Ambonezen het gepresteerd een landingsvaartuig te overheersen; ze hadden het volgepropt met landgenoten en ammunitie en waren daarna weggevaren, richting Ambon. Een Nederlandse torpedojager werd uitgezonden om het op te zoeken, doch zag niets en ook een Catalina, die op verkenning uitging, kwam onverrichter zake terug. Weg waren de Ambonezen. Nadat er in Soerabaja een aantal passagiers van boord gegaan en nieuwe aan boord gekomen waren, vertrokken we de volgende dag, 22 juli, naar Makassar. Op de kade was een pijpercorps aanwezig, dat ons zelfs nog met het Wilhelmus uitgeleide deed. In het onveilige Soerabaja kon dat; in het veel rustiger Belawan werd ons volkslied niet meer gespeeld. Twee dagen later, 24 juli, lagen we 's morgens al aan de kade te Makassar. Weer gingen daar passagiers van boord en kwamen er nieuwe aan boord. En we hadden de gedachte, dat daar onderduikers bij waren, die van hier naar het veilige Nieuw Guinea wilden.



Dezelfde middag nog werd de reis voortgezet. De laatste Indonesische haven werd verlaten; we zijn op weg naar een ander land. Ongeveer 1000 mijl, ofte wel 1800 kilometer zullen we nog moeten varen, dat is twee en een halve dag. Kon bij het vertrek een

toepasselijker lied, gespeeld, worden dan "it is a long way"? En krijgen onze passagiers daar straks een nieuw vaderland? Intussen zijn we ons er nu wel van bewust, dat we toch een min of meer gevaarlijks reis tegemoet gaan. Gevangenen Ambonezen gaan straks hun geboortegrond passeren en vanwege de blokkade van Ambon lopen we de kans dat de Waterman door schepen van de republiek wordt aangehouden. En wat dan met al die aartsvijanden daarvan aan boord? De koers wordt daarom ver zuidelijk genomen. De route wordt geheim gehouden; niemand mag weten wanneer we ter hoogte van dit eiland zijn. En dan is het 's avonds na ons vertrek uit Makassar ineens mis. Een paar officieren komen mij in mijn hut vertellen, dat zij van enkele gevangenen, die niet mee wilden doen, hebben vernomen, dat de Ambonezen vannacht

of morgennacht een poging willen doen om ons schip te overmeesteren om het daarna naar Ambon te laten varen. Het vermoeden bestaat, dat er te Soerabaja of Makassar ondanks de uiterst strenge politiecontrole toch wapens naar binnen gesmokkeld zijn. Onverwijd werd de gezagvoerder hiervan in kennis gesteld, die direct een scheepsraad belegde. Enerzijds werd overwogen het gevangenen-ruim te overmeesteren, doch dat zou op een schip vol passagiers ernstige gevolgen kunnen hebben. De actie Bandoeng had wel geleerd waartoe Ambonezen in staat waren. Anderzijds werd het plan geopperd het schip in staat van verdediging te brengen. Tot dit laatste werd uiteindelijk besloten. Een telegram over het vermoeden van toekomstige mouterij werd naar Batavia gezonden. Mitrailleurs werden opgesteld, waarvan twee op de brug; hiermee had men de enige toegang tot het gevangenenruim volledig onder controle.

Alle toegangen tot de brug en machinekamer werden door zwaar gewapende posten bezet. De scheepspolitie werd van 60 op 120 man gebracht; ook zij waren zwaar bewapend. Zo gingen we een erg enerverende nacht in, doch gelukkig gebeurde er niets. Intussen was het wel merkwaardig dat de gevangenen van alle genomen maatregelen, zelfs van de gehouden scheepsraad, op de hoogte bleken te zijn.

Ze zullen dus wel begrepen hebben dat het schip tot het uiterste zou worden verdedigd. De volgende nacht, dat was van 25 op 26 juli, zou nog gevaarlijker worden, omdat we dan, zij het ver zuidelijk, Ambon voorbij zouden varen. Voor die avond en nacht gaven we de order uit, dat alle passagiers vanaf zeven uur benedendeks moesten blijven. Verder werd uit de beste schutters een knokploeg samengesteld, die de gehele avond en nacht op wacht zou liggen. Hoewel patrouillerende scheepspolitie rapporteerde dat iedereen in het gevangenenruim die nacht klaar wakker was, bleef het ook toen rustig. En dat gold eveneens voor de derde en laatste nacht vóór aankomst in Nieuw Guinea, misschien wel mede als gevolg van een woelige zee, waardoor vrij wat gevangenen zeeziek werden. Hoe dit alles ook zij, we waren toch blij, dat we al deze voorzorgsmaatregelen hadden genomen, want anders waren we misschien toch nog in Ambon terecht gekomen. In Batavia waren inmiddels via de radio al heel wat onrust gevende berichten verspreid. De Waterman heette zoek te zijn. En we werden nog weer eens aangeduid als dat "spookschip" en die naam zullen we vermoedelijk wel gekregen hebben, omdat geen enkel schip van de republiek in staat geacht werd ons bij te houden. Enfin, we hadden Nieuw Guinea bereikt.

Nieuw Guinea. Bezoek aan Fak-Fak, Sorong, Manokwari, Biak en Hollandia.

Via de Banda Zee varende kwamen we 27 juli in de eerste haven aan, die we op Nieuw Guinea zouden aandoen en dat was Fak-Fak, gelegen aan de westkust van de Vogelkop tegenover Ceram. Bij het ochtendgloren en gepaard gaande met luidruchtig hanengekraai aan boord ging het schip voor anker, we lagen daar in een prachtige baai, omringd door bergen en zo hier en daar zagen we heldere huisjes. Papoea's in uitgeholde boomstammen bewogen zich langs het schip, trachtende wat fruit te verkopen. Verderop zag je ook enkele vlerkprauwen, dat zijn prauwtjes met een breed dak overdekt. Van de aan boord komende autoriteiten vernamen we dat de commandant van de legerstrijdkrachten op Nieuw Guinea, kolonel Luchsinger, met een Catalina onderweg was en 's morgens ook aan boord zou komen om ons verder tot Hollandia te vergezellen. Inderdaad kwam kort daarna het watervliegtuig aancirkelen.

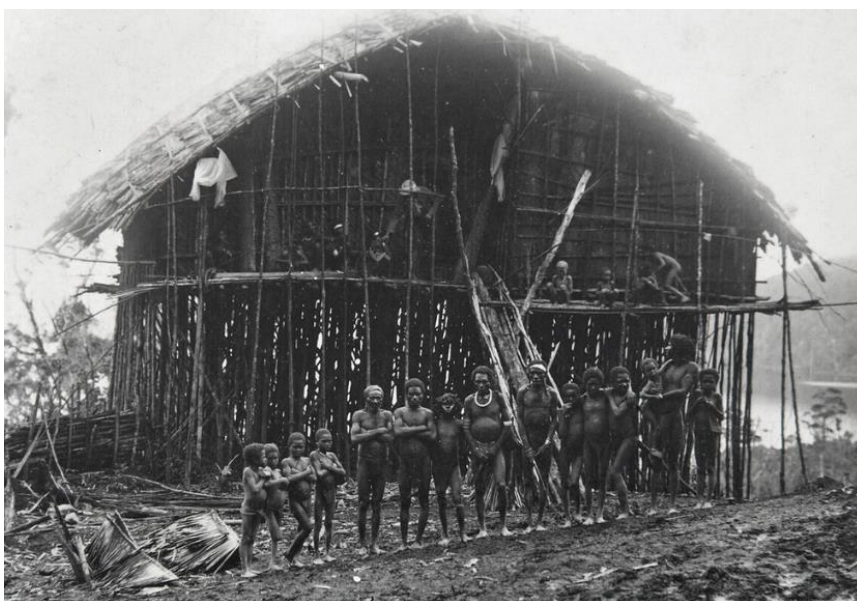
Onze dokter en ik zijn toen, met de motorsloep naar de plaats van de landing gevaren om de

hoge gast te verwelkomen en naar de Waterman te brengen. Met zijn drieën zijn we later nog een kijkje in Fak-Fak gaan nemen.

Wegen en vervoermiddelen bleken daar niet te zijn; alles is aangewezen op vervoer te water. Het enig wat we zagen was een omhooglopend paadje met gladde stenen en een smal straatje met primitieve huisjes. We bezochten er een hospitaaltje, waar we met een Nederlandse non spraken; de verpleging bleek er erg sober te zijn. Ook hebben we een mooi kerkje gezien en de kazerne van de Hollandse jongens bezocht, die, temidden weelde aan bloemen en vogels, ongeveer 100 meter hoog lag. Onderweg hebben we met enkele Papoea's gesproken; in de havenplaatsen bleken deze er, in tegenstelling tot hun makkers in het binnenland, vrij behoorlijk gekleed bij te lopen.

Na de debarkatie en embarkatie van passagiers vertrokken we dezelfde middag via de Ceram Zee en Straat Selel naar Sorong, dat we in de ochtend van 28 juli bereikten.

Sorong is de plaats waar de olie hoogtij viert. De concessie, die 100 vierkante kilometer groot is, is Amerikaans doch de B.P.M. participeert met 40%. Hoewel we niet aan de wal zijn geweest konden we toch van de prachtige omliggende natuur genieten. Hier gingen onder meer twee officiersgezinnen en een dokter van boord, die daar in twee huisjes met samen vier kamers kwamen te wonen. Dezelfde avond werd de reis weer voortgezet en de volgende morgen waren we in Manokwari, waar we op de rede voor anker gingen. Hoe mooi was daar het helgele strand, dat verder overging in groen tropengewas vol palm- en klapperbomen, temidden waarvan je de paalwoningjes van de Papoea's zag staan.



Hier moesten 150 passagiers debarkeren en dat was maar een moeilijke opgave, aangezien er geen vervoermiddelen waren. Doch we vonden een oplossing. We streken een sloep en brachten over een afstand van 200 meter een kabelverbinding tussen het schip en de wal tot stand. Langs het schip legden we daarna een vlotje, waarop een aantal passagiers met hun bagage plaats nam en dat trokken we daarna langs de kabel

naar de wal. Natuurlijk nam het enige tijd voordat alle passagiers met hun bagage waren overgevoerd, maar het was toch een gezellig karwei. En het was leuk ook eens veerman geweest te zijn. Later hebben we nog met een jeep een tripje landinwaarts kunnen maken. Behalve dat we ook toen weer van de mooie tropische natuur hebben genoten, konden we

bovendien nog een grote collectie schelpen van het strand meenemen. Ook hier bleken de Papoea's vrij netjes, zij het ook spaarzaam gekleed te zijn. De meeste mannen dragen een zwembroekje, soms ook een schortje, de vrouwen een soort sarong, waarmee ze alleen het onderlichaam bedekken en de kleine kinderen niets. Men hecht weinig waarde aan kleding. C. & A. behoeft hier beslist geen filiaal op te zetten.

En 's maandags hebben de dames geen drukke wasdag. We hebben daar verder een Papoea-kampong bezocht om wat foto's te maken. Wel, de mannen komen graag op een foto en toen ze ons dan ook bezig zagen riepen ze elkaar "kodak-kodak" toe en daar kwamen ze aan. De mannen en kinderen voorop en de dames, die eerst wat meer wilden bedekken, daarachter. We zijn ook in enkele huisjes geweest en wat ons opviel was, dat die mensen erg oranje-gezind zijn; we zagen tenminste diverse foto's van ons vorstenhuis. Over het algemeen genomen zijn de Papoea's niet knap, En verder verspreiden ze een wat minder aangename lucht om zich heen vanwege het gebruikelijke inoliën. Dat zal ook wel de reden zijn dat onze Hollandse jongens weinig belangstelling voor de meisjes hier hebben. Van die Papoea's moet intussen wel gezegd worden dat het flinke militairen zijn; overigens zijn ze niet al te werklustig. Een schip schoonmaken is er niet bij. Ze zijn frank en vrij en vriendelijk en beleefd; de meer serviele instelling van de Indonesische bevolking hebben ze echter niet. Diezelfde avond zijn we weer vertrokken om daarna de volgende morgen, 30 juli, in Biak aan te komen, dat op de Schouten Eilanden ligt. Hier gingen 85 passagiers van boord, mannen met hun gezinnen, die deel uitgemaakt hadden van het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger. De Koninklijke Marine was zo vriendelijk ons vervoer aan te bieden, zodat we weer een mooie trip konden maken. Na veel klimmen en dalen kwamen we bij twee grotten terecht en die waren daarom zo interessant, omdat militairen van MacArthur hier destijds resten van Jappen aantroffen, die zich niet wilden overgeven en daarom uitgerookt en met vlammen-spuiten vernietigd moesten worden.

Beenderen, schoenen en ook oorlogstuig lagen daar nog in het rond verspreid. Biak zelf Bleek overigens maar een kleine nederzetting te zijn. Ook hier hebben we weer veel mooie natuur gezien en verder hebben we ons wat onder de Papoea's begeven; enkelen hebben ons zelfs als gids vergezeld. Diezelfde middag begon dan onze laatste etappe naar Hollandia, waar we in de ochtend van 31 juli aankwamen. De resterende 548 passagiers, allen militairen van het Nieuw Guinea-bataljon met hun gezinnen alsook de 126 gevangenen gingen hier van boord.

Na de vele belevenissen van de laatste tijd waren we wel wat opgelucht. Maar nu zaten we nog met een erg vuil schip. Enfin, we zouden tot 3 augustus in Hollandia blijven en hadden dus enkele dagen speling. Van hier zouden we het 434e bataljon infanterie meekrijgen tot Soerabaja en dat was toen zo vriendelijk ons een grote schoonmaakploeg ter beschikking te stellen, die er in drie dagen in slaagde het schip weer behoorlijk toonbaar te maken. Hollandia is een kleine nederzetting bij de grens van Nederlands en Australisch Nieuw Guinea. Alle gebouwen, die er door Nederlanders of Amerikanen zijn neergezet zijn van gegolfd plaatijzer opgetrokken en half cilindervormig. Woonhuizen zijn precies zo gebouwd, alleen van binnen betimmerd. Vaak zijn die huizen aan elkaar en onder één koepeldak gebouwd. Stenen of andere huizen of gebouwen hebben we niet gezien. Een Nederlandse officier met zijn gezin heeft meestal niet meer dan twee kamers. Het meubilair is veelal van rotan gemaakt. In geheel Hollandia, dat misschien 1000 inwoners telt en hoofdstad is, zag ik geen enkele winkel. Men kan er dus niets kopen; alles moet per schip van elders worden aangevoerd. Wil men onderhands iets van Papoea's

kopen, dan betaalt men formidabele prijzen, een dominees-vrouw gaf f. 100.- voor zeven borden en f. 70.- voor drie pannetjes.



Wel te verstaan Nederlandse waarde, want Nieuw Guinea is Nederlands. Hier wappert niet alleen de rood- wit-blauwe vlag, doch het zilvergeld is ook hetzelfde als bij ons. Men heeft eigen papiergeld, maar de waarde is wederom uitgedrukt in guldens.

Ook op de postzegels staat de beeltenis van onze Koningin. In Hollandia is alles dus uiterst primitief: geen winkels, geen bioscopen, geen bussen, geen trams, geen fietsen, alleen maar slechte wegen. Ook geen huishoudelijke hulp zoals de baboes in Indonesië, want uit Papoea's komt geen dienstpersoneel voort. Hollandia zelf is hoofdplaats en havenplaats; het burgerlijke en militaire bestuur zijn iets verder het binnenland in gevestigd. Zo woont de gouverneur, de heer van Waardenburg, in Kota Baroe en de legercommandant, kolonel Luchsinger, in Ivar. Deze bestuurscentra zien er precies zo uit als de gebouwen in Hollandia, dus zonder enige luxe. Beide plaatsen, die ongeveer 50 kilometer van Hollandia liggen, hebben we bezocht. De trip er heen was mooi, doch de weg bar slecht. Steeds weer kon je genieten van een prachtig uitzicht over de baai met al die eilandjes erin en later van het schilderachtige Sentani Meer. Op de achtergrond rezen overal de groene bergen omhoog. Dat Sentani Meer is het enige meer ter wereld waarin zaagvissen voorkomen; het vreemde is dat dit een zoutwatervis is die in de oceanen leeft. Dat deze hier in zoet water voorkomt is vermoedelijk het gevolg van een bergverschuiving, waardoor een stuk zee meer werd. Tijdens deze trips zagen we onderweg bijna geen mensen, geen huizen en geen vervoer en dat is begrijpelijk, omdat Nieuw Guinea zo dun bevolkt is. Het heeft maar ongeveer één miljoen inwoners, terwijl het twaalfmaal zo groot als Nederland is. Wat nog even vermelding verdient, dat is het enige en nog wel gloednieuwe café, het Slokkershuis, dat drie kilometer vanaf Hollandia aan zee gelegen is. De exploitant, die zo juist met de Waterman meegekomen was, had ons allen voor een bezoek uitgenodigd. Het bleek een groot gebouw te zijn, dat daar destijds door de Amerikanen was neergezet. Behalve de caféruimte waren er een speelzaal voor biljart en pingpong en nog enkele andere zaaltjes. Binnenkort zou hij nog een bakkerij en een vishandel openen. Intussen had hij voor al deze plannen een van de beste bedienden van de Waterman overgenomen. Wel vroegen we ons af of dit alles hier kans van slagen zou hebben. De verrassing van dit Slokkershuis had de exploitant echter voor het laatst bewaard, want toen we wilden vertrekken moesten we eerst zijn grote balkon nog zien. En daar konden we weer van iets onbeschrijflijk moois genieten. Onder ons hoorde je het zachte klotsen van de zee. En boven was alles één glanzend grijze hemel met donkerblauwe plekken. De maan en sterren stonden in volle glorie hun licht op de omgeving te werpen. De prachtige groen omzoomde baai was daghelder verlicht; een mooier gezicht op onze Waterman daar hadden we nooit gehad. Wat onze ogen mochten zien was zo groot en majestueus, zo onvoorstelbaar mooi, dat we diep onder de indruk waren.

Het was de meest kostbare herinnering, die Hollandia kon bieden. Souvenirs of ansichtkaarten waren nergens te koop. Toch slaagden we er gelukkig in van de bevolking zelf een Papoea-boog met enige soorten pijlen alsmede wat houtsnijwerk te kunnen kopen.

Wordt vervolgd.

INDIENSTSTELLING EN THUISREIS VAN Hr. Ms. OCEAANMIJNENVEGERS ONVERSAAGD EN ONVERSCHROKKEN

SEATTLE-SAN FRANCISCO-SAN DIEGO-LONG BEACH —BALBOA—CHRISTOBAL—NORFOLK—BERMUDA ISLANDS-PONTE DELGADA—ROTTERDAM.

27 Mei—21 December 1954.

Commandanten:

Luitenant ter zee der eerste klasse N. F. A. C. Swellengrebel. en luitenant ter zee der tweede klasse (oudste categorie) R. J. Claasen.

Overname en indienststelling.

Hr. Ms. oceaanmijnenveger Onversaagd werd op 27 Mei te Seattle in dienst gesteld, waarbij de commandant van het 13de marine-district van de U.S. Navy aanwezig was. Het tijdvak tot 19 Juni werd gebruikt voor opwerken van schip en bemanning. Op die dag vertrok het schip naar San Diego voor de z.g. „underway training”, die drie weken zou duren.

Te Seattle werden enige proeftochten gehouden, terwijl het schip voorts werd gedegaussed.

Onderweg naar San Diego werd drie dagen te San Francisco gebleven.

Verblijf te San Diego van 27 Juni tot 16 Juli.

Daarna volgde „mine sweep training” te Long Beach. In verband met moeilijkheden met de stuurmachine duurde de reparatie na afloop van deze training zeven weken.

Het schip vertrok 17 September wederom naar San Diego, waar liet verbleef tot 18 October.

De reis van San Diego naar Norfolk had plaats in konvooi. Hr. Ms. Onversaagd had de leiding.

Hr. Ms. oceaanmijnenveger Onverschrokken werd op 22 Juli te New York in dienst gesteld.

De thuisreis van beide schepen had plaats in konvooi, de commandant van Hr. Ms. Onversaagd was wederom konvooi commandant.

De schepen bewezen zeer zeewaardig te zijn, de inrichting voor het verstellen van de schroefbladen gaf echter nog enkele moeilijkheden en ook op ander gebied bleek dit nieuwe type schip nog enkele voorzieningen nodig te hebben.

Nautische bijzonderheden.

Ten Westen en Zuiden van Pt. Lorna bij de haven van San Diego moet men ver uit de kust blijven en de uiterton ruim ronden in verband met de vele lianen en een groot soort wier dat steeds in grote hoeveelheden daar rondrijft en een gevaar vormt voor schroeven en eventuele in- en uitlaten.

Op de route tussen San Diego en Balboa (Panama) werd in hoofdzaak fraai weer ondervonden. Het schip ontmoette op 26 October, 8 dagen na het vertrek uit San Diego, echter ter hoogte van de Golf van Tehuantupec (Zuid-Mexico) een tropische storm. Tevoren waren geen waarschuwingen ontvangen, noch was iets verdachts aan barometerstand of bewolking waargenomen.

Op de hondenwacht was het helder met wind uit Noord-Noord-westelijke richting, kracht 3. Op de dagwacht betrok de lucht geheel en viel er wat regen. De barometer bleef constant vrij laag (992 milibaren).

Ongeveer om 8,30 uur echter wakkerde de wind in zeer korte tijd aan tot kracht 8 tot 9. De windrichting bleef Noord-Noordwest, terwijl het zicht door de regen verminderde tot 1 a 2 mijl. Aangezien er in het konvooi, waarvan de commandant van Hr. Ms. Onversaagd het bevel voerde, ook twee Franse en een Italiaanse kustmijnenveger (AMS) waren, liet de commandant koers wijzigen om de kop op zee te houden. Hr. Ms. Onversaagd hield zich prachtig.

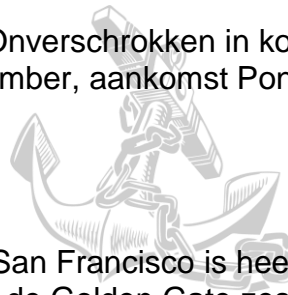
Plotseling verminderde de wind iets, om vijf minuten later met versterkte kracht wederom door te zetten, doch thans uit een richting die ongeveer 90° verschilde met de windrichting tevoren. Op dat ogenblik werd via de radio de eerste waarschuwing ontvangen voor een tropische storm met een geschatte positie, welke 40 tot 50 mijl van Hr. Ms. Onversaagd af lag, tussen de wal en het schip.

Naar de commandant meende, was de plotselinge richtingsverandering van de wind een gevolg van het dicht langs passeren van het centrum. Dit centrum bewoog zich met een snelheid van 40 mijl per uur in Westelijke richting.

De storm verdween weer even snel als hij gekomen was. Ten 11.00 uur was de windkracht weer 4. Later bleek uit de werkelijke positie van het centrum dat het konvooi geluk had gehad met de koersverandering.

De schepen van het konvooi hadden geen noemenswaardige schade opgelopen. Hr. Ms. Onversaagd had een gescheurde tent en een paar omgebogen tentstutten.

Vertrek van Hr. Ms. Onversaagd en Onverschrokken in konvooi uit Norfolk: 27 November. Aankomst Bermuda Islands: 30 November, aankomst Ponte Delgada: 13 December, aankomst Den Helder 21 December.



Reden en havens.

SAN FRANCISCO — De haven van San Francisco is heel goed met mist aan te lopen, aangezien er tussen het lichtschip en de Golden Gate zes radar-boeien liggen, drie stuurboord en drie bakboord, welke duidelijke echo's geven. Meestal is het helder ten Oosten van de Golden Gate Bridge, doch de brug zelf is door mist heel dikwijls niet te zien. Dit geeft geen moeilijkheden daar er een diaphone op het midden van de brug is en de peilers heel goed op de radar zijn te zien.

Formaliteiten.

SEATTLE — Bezoeken werden gewisseld met de commandanten van het 13de marine-district en het Naval Station en met de Nederlandse consul, mr. A. van der Spek.

SAN FRANCISCO — Bezoeken werden gewisseld met de plaatsvervangend commandant van het 12de marine-district en met de Nederlandse consul-generaal jhr. mr. J. D. van Karnebeek.

SAN DIEGO — Bezoeken werden gewisseld met de chef staf van de commandant van het 11de marine-district (bij afwezigheid van de commandant), met de commandanten van de fleet training group en het naval station en met de Nederlandse vice-consul de heer A. van Eeghen.

LONG BEACH — Bezoeken werden gewisseld met de commandanten van de Naval Base, het Naval Station, de Long Beach Ship-yard en de Mine Force Pacific Fleet en met de Nederlandse consul te Los Angeles, dr. A. Hartog.

Te Los Angeles werd een bezoek gebracht aan de North American Aviation Corporation, waar o.m. de Sabre vliegtuigen worden gebouwd.

BALBOA — Bezoeken werden gewisseld met de commandant van het Naval Station Rodman en de Nederlandse consul, de heer E. Sasso.

COLON — Bezoeken werden gewisseld met de commandant van het Naval Station Coco Solo en de Nederlandse consul, de heer Julio A. Sales.

NORFOLK (VIRGINIA) — Een bezoek werd gewisseld met de commandant van het Service Squadron Atlantic Fleet.

BERMUDA ISLANDS — Beide commandanten bezochten de commandant van het Naval Station en de Nederlandse vice-consul te Hamilton, Sir John W. Cox.

PONTE DELGADA — Beide commandanten bezochten de militaire commandant van de Azoren, de havencommandant, de waarnemend gouverneur, de Amerikaanse consul en de Nederlandse consul, de heer A. Arrudo. Tegenbezoeken hadden plaats aan boord van Hr. Ms. Onversaagd.

Bijzonderheden.

Bij het begin van de reis van San Diego naar Balboa richtte de commandant van Hr. Ms. Onversaagd telegrammen aan de commandanten van de 11de, 12de en 13de marine-district om te bedanken voor de steun bij de oefeningen en de gastvrijheid, ondervonden op de Amerikaanse Westkust.

De commandant van het elfde marinedistrict seinde als volgt terug: „To the commanding officer, officers and men of the „Onversaagd”. It has been a pleasure and an honour to have such a fine command as yours gets its start as a member of the NATO navies here in San Diego. I am sure your initial training will carry you far. The officers and men of the U.S. Navy here in San Diego bid you bon voyage. My kindest regards to your superiors.”

Van de commandant van het 13de marine-district te Seattle werd het volgende telegram ontvangen:

„Yours gracious message deeply appreciated. Pass on to those of mine sub-ordinated who are fortunated to be able to assist you. Bon voyage and God speed you.



Bron: Jaarboek KM 1954

Bron: Verhalen van



Vroege(r)

AS-11 EN AS-12 DRAADGELEID PROJECTIEL

Ik kom nog even terug op die door ons met de Neptune gebruikte Missielen. We hadden de AS-11 en de AS-12. De

eerste was origineel een draad geleide, anti-tank raket van Franse makelij met een bereik van ongeveer 3 km. De AS-12 was een zelfde type raket, dus ook draad geleid, maar met een groter bereik. De vlucht duur was maximaal ongeveer 30 seconden.

Soms werd op de Noordzee door een sleepboot een drijvend doel gesleept waar op gevraagd kon worden. Deze raketten waren niet goedkoop. Ik denk dat er daarom niet echt veel in de praktijk werd geoefend.

In een van de houten gebouwtjes bij het squadron stond in een apart hok een soort van simulator waar mee getraind kon worden. Ik heb dat zelf ook een paar keer gedaan. Het was best lastig, maar leuk om te doen. We kregen uiteraard les van een Konstabel, in mijn tijd vaak sergeant Kees Luk.

De trainer was een soort kast waar je in kon kijken. Er naast stond een joy-stick. Wanneer je in die kast keek zag je een soort doel. Als je afvuurde zag je een klein wit lichtje wat de raket nabootste.

In werkelijkheid had de raket aan de achterkant namelijk twee soort van flares die een helder wit licht gaven, waardoor je het ding visueel kon volgen. Je moest het missiel een klein stukje boven het doel richten en op korte afstand er op laten duiken.

Als je dit niet deed plonsde hij vaak te vroeg in het water.

Door het kleine bereik (AS-11 3 km, AS-12 6 tot 8 km) had je dus maar weinig tijd om hem onder controle te krijgen.

Zoals ik al eens eerder schreef ging het in de praktijk nogal eens mis. Ik hoorde veel van anderen, maar ik heb het zelf ook enkele keren mee gemaakt.

Soms doordat de vlieger het ding niet onder controle kreeg of door mechanische storingen. Af en toe brak er een draadje, ik heb er ook een vleugeltje vanaf zien schieten. In die gevallen haalde het projectiel vaak de vreemdste capriolen uit. Een keer klom hij vrij snel na de lancering omhoog, om met een grote boog rechts van ons in zee te ploffen. Tot groot vermaak van de rest van de bemanning. Vermoedelijk een draad breuk.

Ik heb één keer een echte voltreffer op het zeedoel gezien. De lanceerder was toen LTZ1 Vinkx.

Vanuit de neus zag ik het projectiel na het afvuren naar beneden duiken en ging er van uit dat het voor het doel in zee zou verdwijnen. Hij kreeg het ding echter toch onder controle toen het vlak boven het water scheerde. Hij hield de stick vol naar achteren en de raket ging als een soort sea-skimmer op het doel af. Dit doorboorde hij volgens ons midden in de roos. Het leek alsof het Nederlands elftal een doelpunt had gemaakt. Iedereen juichte en was trots.

Na de landing liepen wij van de kist naar het squadron. Ik keek naar Vinkx en kreeg de indruk dat hij nog rechtop liep dan dat hij normaal al deed. Jaap Barendrecht reageerde op mijn eerdere verhaal met de opmerking dat sommige vliegers de



Het bewuste AS-12 projectiel.

methode van Vinkx standaard gebruikten. Ook zei hij dat na de lancering het doel 3 seconden “nose down” moest worden gestuurd. Dit om te voorkomen dat de propeller de draadjes doorsneed. Het projectiel viel dan over stuurboord in zee. Bij mijn verhaal met de grote boog naar rechts is dit waarschijnlijk ook gebeurd.

Asbest in Vlissingen

De K.M. heeft lang met asbest gewerkt, zelfs de GW en S fregatten zaten vol met asbest. De moderne schepen van deze eeuw (21 eeuw) hebben dit probleem niet meer zou men denken MAAR bv de Onderzeeboten van de Walrusklasse hebben dit nog wel degelijk aan boord maar op een dusdanige wijze dat het personeel op een veilige wijze aan boord kan werken en recreëren.

En kwam ik natuurlijk in aanraking met asbest aan boord van de B jagers / GW fregatten en S fregatten

Dat werd toen nog niet geregistreerd

Op een onverwachte plaats kwam ik aan mijn aantekening bij defensie **MKAZVLIS**.

Hoezo daar???

Het was in de jaren rond het jaar 2000 dat ik Als HTD werkzaam was op MKAZ Vlissingen DGW&T zou een kombuis laten weghalen bij de kombuis wat gesitueerd was bij de longroom van de Officieren.

DGW&T vertelde mij dat deze kooktoestellen met stoomleidingen wel eens asbest konden bevatten, dus niemand mocht wat meenemen van dat spul.

Ik geef dit door op een werkvergadering en ga welgemoed van Vlissingen naar huis in Julianadorp want het was vrijdag en weekend voor de deur. Kom zondagavond laat terug in de kazerne en leg mij te slapen en verwonder mij dat de zaak zo stoffig is op de beneden verdieping

De volgende dag schiet iemand mij aan dat het kombuis voor een groot gedeelte is weggehaald. Dit kon geen DGW&T geweest zijn. En ja hoor diegene die iemand die het kombuis wel gunde (spullen van de baas dus) had gezegd HAAL MAAR WEG, met andere woorden schijnt aan de woorden van de HTD.

Nee ik noem geen namen maar ik had een bloedhekel aan die vent

Ik ga kijken en ja hoor, door een groot gedeelte van het gebouw overal stofsporen (witachtig poeder) Ik denk foute boel foute boel. DGW&T erbij en monster laten nemen.

Gebouw verboden toegang verklaard. Ja asbestsporen dus, weet je wie de zwarte piet toegeschoven kreeg..... IKKE

Toen brak er wat bij mij en ik wilde weg uit Vlissingen. De werksfeer was daar al allerbelabberdst en men stoorde zich daar noch aan god en gebod.

Machines die verboden waren door ontbrekende veiligheidsvoorzieningen legde ik stil en dan ging men doodleuk achter mijn rug navragen of dit wel klopte.

De milieustraat werd niet goed nageleefd, magazijnen 100% brandgevaarlijk ingericht, er klopte zoveel niet in deze kazerne, maakte ze geen moer uit. Ik was lastig en moest meehuilen met de wolven in het bos, wat ik dus niet deed

MAAR bureau plaatsingen in Den Helder wilde mij daar niet laten gaan TOTDAT de bom barste. Heb toen verder mijn tijd uitgediend op CZMMat.

Afdeling Infra.

Daar kwam ik weer tot rust. En op de vraag of ik langer wilde blijven zei ik toch nee want daarvoor had Vlissingen er te diep bij mij op ingehakt.

Het is nu natuurlijk allang weggesleten maar de koppen staan mij nog zo voor de geest

Jarenlang heb ik een wrok gehad, het is niet het systeem maar de mensen die er een zootje van maken

Koninklijke Marine.

Pas in de jaren tachtig werd het steeds meer mogelijk asbestvrije alternatieven te ontwikkelen en te produceren. In die periode is de Koninklijke marine begonnen het gebruik en de toepassing van asbest terug te dringen.

Er werden maatregelen getroffen om blootstelling aan losgebonden asbest te voorkomen, het personeel werd voorgelicht over de gevaren van asbest en er werden voorzorgsmaatregelen getroffen. Tot het einde van de jaren tachtig echter, is asbest op grote schaal in allerlei vormen, ook losgebonden, toegepast aan boord van marinevaartuigen. Het is vrijwel zeker dat er onder meer bij onderhouds- en herstelwerkzaamheden concentraties asbest zijn voorgekomen die als verhoogd moeten worden gekwalificeerd. Vrijwel alle opvarenden en werknemers van de onderhoudsbedrijven die aan boord werkzaamheden verrichtten, kunnen tot het einde van de jaren tachtig aan losgebonden asbest zijn blootgesteld. Dit geldt vooral voor schepen die met een stoomvoortstuwingsinstallatie waren uitgerust.

Veel marinepersoneel met name de machinisten en elektromonteurs en ook het Rijkswerf personeel hebben dus blootgestaan aan asbest met soms catastrofale gevolgen.

Voor het blootstellingsniveau van asbest, waaronder er geen verhoogd risico op kanker of mesothelioom zou voorkomen, bestaat geen veilige ondergrens. Voor het krijgen van asbestose moet er minimaal 5 vezeljaar blootstelling aan asbest zijn geweest. Het relatieve risico op longkanker na blootstelling aan asbest is 3,5%.

Kanker

Aanvankelijk werd gedacht dat het vooral de chemische samenstelling van asbest was die verantwoordelijk is voor de kankervorming. Dit leidde tot de veronderstelling dat blauwe asbest de boosdoener was en dat witte en bruine asbest door hun andere chemische samenstelling minder gevaarlijk zouden zijn. Deze opvatting is terug te vinden in de wetgevingen op dit gebied in een aantal landen: gebruik van blauw asbest is verboden, gebruik van de andere soorten aan strenge regels gebonden. Tegenwoordig gaat men ervan uit dat de 'vezelgeometrie' (lengte-diameterverhouding) van de asbestvezels bepalend is voor het kankerverwekkend vermogen.

Je kon ik de ketelruimen en machinekamers waar voortstuwing machines stonden op elke plaats wel asbest vaststellen. Of dit nu isolatiemateriaal was of als pakking, het was er gewoon. Je kon het op de meest onverwachte plaatsen tegenkomen en zeker op de stoom gedreven schepen

Asbest

Is een verzamelnaam voor een aantal in de natuur voorkomende mineralen die tot de silicaten behoren. Ruw asbest bestaat uit langwerpige bundels die zijn opgebouwd uit kristallen die lengtespleijing vertonen. De kristallen worden asbestvezels genoemd en kunnen na beschadiging zo klein worden dat zij niet met het blote oog waar te nemen zijn. Het inhaleren van deze kleine asbestvezels kan leiden tot allerlei ziektes waaronder asbestose en longkanker

Bij de overheid is het beleid om pas asbest te gaan verwijderen bij amoveren van het object

6 belangrijkste soorten asbest

1. Chrysotiel (Wit asbest)

chrysotiel was de meest gebruikte vorm van asbest wereldwijd en is het enige lid van de Serpentine familie. Dit soort asbest is goed voor maar liefst 90% van de commerciële asbest gebruikt wereldwijd. Chrysotiel asbest is wit van kleur en lijkt krullend lang en golvend. De zachte flexibele vezels betekenen dat het werd meestal gebruikt in dakbedekking zoals gegolfd asbest vellen, en Textiel met inbegrip van brand dekens en veiligheidskleding.

de automobiellindustrie gebruikte ook chrysotiel in remvoeringen, koppelingen en pakkingen. Fabrikanten van ketelvoeringen verzegelen pakkingen en ook isolatie voor leidingen & leidingen en apparaten. Chrysotiel asbest werd ook gebruikt in woningen die aanwezig zijn in decoratieve coatings, toiletreservoirs en vloerbedekkingen om er maar een paar te noemen.

2. Amosiet asbest (bruin asbest)

Amosiet asbest is de handelsnaam voor gruneriet, een mineraal dat voornamelijk in Zuid-Afrika wordt gewonnen. De sterkte en de aanzienlijke hittebestendigheid maakte het een populaire component voor isolatiematerialen. Als onderdeel van de Amphibole familie, is het broos en gemakkelijk gebroken.

het is voorzien van dunne naaldachtige naaldvezels die gemakkelijk kunnen worden ingeademd bij verstoring. In isolatie en plafonds is het type asbest lichtbruin en recht van uiterlijk en wordt vaak bruin asbest genoemd. Amosiet asbest werd veel gebruikt om plafondtegels, brandremmen, gevelbekleding, soffits en deurbekleding te maken. Het Verenigd Koninkrijk was de grootste gebruiker van amosiet asbest ter wereld.

3. Crocidoliet-asbest (blauw asbest)

crocidoliet-asbest wordt algemeen beschouwd als het gevaarlijkst vanwege de 'brokkelbaarheid' of de neiging tot afbrokkelen bij verstoring. Nogmaals, het is onderdeel van de Amphibole familie, met extreem dunne en broze vezels. Crocidoliet asbest werd

veel gebruikt in cementproducten, spuitcoatings, pijpisolatie en zelfs een filter voor sigaretten.

in tegenstelling tot chrysotiel, Amosiet en crocidoliet werden de volgende drie soorten asbest niet op commerciële basis op grote schaal gebruikt.

4. Anthofylliet asbest

anthofylliet asbestvezels zijn zeer broos van aard, maar hebben in tegenstelling tot andere leden van de Asbestfamilie Amphibole een lage treksterkte. Anthofylliet asbestvezels hebben een gele tint. Het gevormde materiaal bestaat voornamelijk uit magnesium en ijzer. Het heeft lange, naaldachtige vezels die gemakkelijk kunnen worden ingeademd. Het werd niet veel gebruikt in de industrie, maar kan worden gevonden in sommige producten, waaronder vermiculiet, talkpoeder en composietvloeren. In sommige cement – en isolatieproducten is soms Anthofylliet asbest aangetroffen. Het is zeldzamer dan andere soorten asbest en wordt niet veel gebruikt in consumptiegoederen.

5. Tremoliet asbest

tremoliet asbest is wit tot donkergroen van kleur. Het is lang, scherp volokon. Tremoliet-asbest werd slechts in kleine hoeveelheden gewonnen, maar kan een onderdeel zijn van bepaalde asbestproducten zoals asbestcementplaten, isolatie van asbesthokken, krijt en keramiek, evenals asbesthoudende branddeuren en pakkingen.

Tests van vermiculiet en talk hebben soms sporen van tremolieten aangetoond. Zo ontdekten testers in Claire 's cosmeticawinkel dat ze met asbest waren getest. Dit leidde tot bezorgdheid omdat de producten van dit merk door kinderen op de markt werden gebracht. Tremolieten verontreinigden de vermiculietmijnen in Libby Montana, wat leidde tot wijdverbreide blootstelling.

6. Actinoliet asbest

actinoliet is donkerder gekleurd dan andere veel voorkomende asbestvezels. Het heeft lange, scherpe vezels die gemakkelijk te ademen zijn. Het asbest heeft ijzer magnesium calcium en silicium. Hoewel actinoliet asbest werd niet commercieel gebruikt in zijn eigen recht, dit mineraal kan worden gevonden in verschillende asbestproducten, waaronder zolder isolatie, afdichtingsmiddelen, en asbest brandwerende materialen. Als zodanig is Actinmoliet asbest minder vaak aanwezig in gebouwen en in producten.

Is alle asbest gevaarlijk? JA

Asbest is een kankerverwekkende stof van categorie 1 voor de mens. Inademing van asbestvezels kan verschillende dodelijke of ernstige ademhalingsaandoeningen veroorzaken. Alle zes belangrijkste soorten asbest vormen een risico voor de gezondheid als de vezels worden ingeademd of ingeslikt. Asbest-gerelateerde ziekten kunnen 15-60 jaar duren om zich te ontwikkelen. Het gevaar van asbestmaterialen is dat ze na verloop van tijd beginnen te degraderen en als ze verstoord worden, komen de asbestvezels gemakkelijk in de lucht terecht. Blootstelling aan asbest kan leiden tot longkanker, mesothelioom, pleurale ziekte en asbestose.

Asbest is een natuurlijk product, bestaande uit gesteente en daarin mineralen met taaie, onbrandbare vezels. Het is een delfstof die wordt gewonnen in onder andere Zuid-Amerika, Rusland en Canada.

Er bestaan verschillende soorten asbestmineralen. Asbestvezels zijn onder te verdelen in twee hoofdgroepen:

- de spiraalvormige of serpentijnachtige, waaronder chrysotiel (ofwel wit asbest)
- de rechte of amfiboolachtige, waaronder crocidoliet (blauw asbest), amosiet (bruin asbest), anthophylliet (geel), tremoliet (grijs) en actinoliet (groen).



Alleen aan de kleur van het *ruwe* asbest kan men zien tot welke soort het asbest behoort. Wanneer het materiaal verwerkt is, kan dat niet meer. Alleen laboratoriumanalyse kan dan nog uitsluitsel geven.

Sommige asbesthoudende toepassingen hebben een generieke naam, zo wordt asbestbeplating met een honingraatstructuur vaak '[eterniet](#)' genoemd, terwijl het bedrijf Eternit niet de enige producent van asbestplaten was. Flensafdichtingen (pakkingen) met asbest worden met '[paroniet](#)' aangeduid, ongeacht de fabrikant van de pakking.

Zowel Eternit als Paronite maken tegenwoordig asbestvrije producten zodat dergelijke ingeburgerde namen verwarrend kunnen zijn.



Mijn dienstplicht, mijn schip....

In het jaar dat ik **19** werd (1974) werd ik opgeroepen om gekeurd te worden voor de militaire dienst. Met een vrijvervoer naar Delft en na de nodige "verplichte figuren" de voorkeur (3x) MARINE op het formulier gezet. Resultaat; ik mocht naar Hollandsche Rading.

Iedereen kent het wel, trein naar Utrecht en bij HR in een gereedstaande bus op naar het MOKH. Daar begon het feest, medisch binnenstebuiten gekeerd, ogen, oren, ledematen en of je verborgen gebreken had. Tig vragen beantwoorden op papier, veel de zelfde en lijkend op elkaar. Mijn afkomst en achtergrond werden uitgeplozen, m'n vader (geboren Rotterdammer), m'n moeder (geboren in Oekraïne) veroorzaakte toch wat vragen bij een meneer in uniform met wat strepen op zijn mouw. Géén idee wat hij was en waarom hij van mij wilde weten wat ik van de Sovjet Unie en het communisme vond. (later van mijn ouders gehoord dat de MARID bij hen is geweest, gelukkig lag de Pravda niet op tafel.) Na het hele traject van doktoren, psychologen en andere vragenstellers mocht ik de volgende dag weer naar huis. Geruime tijd later viel er een envelop van defensie in de brievenbus met de mededeling dat ik mij in september 1975 moest melden bij het MOKH voor de EMV. In februari van dat jaar kreeg ik ontslag bij het bedrijf waar ik werkte, het was failliet.

Uit nood defensie gebeld en gevraagd of ik eerder in dienst kon, drie dagen later kreeg ik het bericht dat ik in mei moest opkomen en in opleiding ging voor machinist.



Mei 1975, aangemeld aan de poort en terecht gekomen in bak 324, 16 dienstplichtigen uit alle windstreken van het land. Baksmeester (kwartiermeester) Ary Brinkman zat voorlopig met ons opgescheept. Na het begin ritueel, tenue halen, en een plek veroveren in de barak konden wij ons bezig houden met het merken van de kleding op de naaizolder. De minst geliefde bezigheid tijdens mijn dienstitijd.

De EMV heb ik goed doorstaan en het was niet echt vervelend. Met een dienstmaat (Chiel van Aalten) kon ik meerijden, hij woonde in Schiedam, ik in Rotterdam. Dolle pret in zijn Ford Escort, hij rijden en een shaggie draaien en ik (als passagier) met één hand sturen en op het goede moment de versnelling bedienen. Helaas is hij op 41 jarige leeftijd overleden.



De Eensgezind en Volharding, wie kent ze niet, met goed gevolg volbracht. Hr.Ms. Beton (Noord Brabant)waar we onze eerste "man over boord" oefenden en natuurlijk de Boomhoek waar geroeid en gezeild werd. Mede door het fraaie weer vlogen die negen weken om. Café Moeke raakte weer 16 klanten kwijt.

Tijdens de EMV kreeg iedereen al te horen wat zijn plaatsing werd, acht man ging varen zeven kregen een walplaatsing en één ging naar de Antillen. Dat was ik dus en de machinisten opleiding moest ik nog krijgen. Dat werd dus overplaatsing naar MKAD, iedere overplaatsing was in die tijd nog "in uniform", daar sta je dan, nul strepen en superwit petdek. De machinistenopleiding had deels plaats in het TOKM op de jager

Gelderland. Daar alles doorgespit en over de leidingen gekropen. Dat we daar nooit iemand zijn kwijtgeraakt is nog een wonder. Toch is iedereen geslaagd als stoommachinist. Nog een week in Den Helder de NBCD opleiding gedaan en iedereen ging naar zijn plaatsing, ik mocht bij de marinebrandweer van de MKAD vertoeven. Als machinist van de wacht rondjes lopen en de ketelhuizen controleren, één keer per maand een brandweer oefening in de leegstaande centrale bij het korporaalsverblijf. Overdag verbleven we in een oude romneyloods die volgepakt was met brandweermateriaal wat waarschijnlijk al jaren op de zelfde plek lag. Tijdens een oefening waarbij "terroristen" de kazerne bestormden probeerde er één zich te verstoppen in die loods, hij rende langs ons en ging het slangenhok in. Daarna hebben we de deur achter hem gesloten en het hangslot er op gedaan. Een hoop getier en nieuwe benamingen in onze richting waren niet in zijn voordeel, hij was dan ook de laatste die na de oefening de poort uit ging. Een hoogtepunt was waterverzorging voor



Hr.Ms. schepen die tijdens Sail Amsterdam in de haven lagen, met de brandweerfiets slangen, opzetstuk en verdeelstuk afleveren. De binnenstad van Amsterdam heb ik in die tijd goed leren kennen, stappen was nog leuk en ongevaarlijk, al vond ik het altijd weer fijn het weekend in Rotterdam door te brengen. Half december vertrokken we naar de West, met een DC10 van de KLM. Vanaf Schiphol met een tussenstop op Lissabon en Caracas waarna de eindbestemming Hato bereikt werd, zo'n 12 uur reizen.

De temperatuur bij vertrek was min 15 en bij aankomst plus 30, een gevoel of je een klamme lap om je heen kreeg. Na alle formaliteiten in de bus naar Parera, plunje opruimen en verplicht rust. De volgende dag, baksgewijs en inrouleren. Het eerste weekend naar landhuis Ascencion waar je wegwijds werd gemaakt in de gebruiken en hoe je je had te gedragen op het eiland.

Ik werd ingedeeld in de werkplaats bij Sgt. E. Tjoe-nai. Er was me al ingefluisterd dat ze er ook een sleepboot hadden, als je dan bij de Marine ben wil je toch ook varen. De sleper Wamandai A870 was oorspronkelijk voor Nederlands Nieuw Guinea gebouwd, net als haar zusterschip Wambrau A871.



In 1962 als deklust daar heen gebracht en toen NNG eindigde weer terug naar Den Helder. Daar is ze verbouwd naar haven/kustsleper en in 1964 op eigen kracht naar de West gegaan. Omdat ik als enige mach. zm tussen allemaal beroeps zat zette ik dat als troef in. De kans dat ik ooit nog terug zou komen en dan wel op die sleper kwam was er niet. Daar bleek men gevoelig voor te zijn, ik mocht als machinist op de Wamandai gaan varen. Had ik daar

gelijk een probleem, opgeleid als stoommachinist en varen met een diesel. Alle kunstgrepen "hoe om te gaan met diesels" werden me snel geleerd. Ik genoot er echt van als we gingen varen, het starten van de 500pk Werkspoor, de geur en het geluid, héérlijk. Dan rustig, bijna statig, richting pontjesbrug langs fort Amsterdam waar de groet werd gebracht. Het was natuurlijk niet alleen het schip waardoor ik het naar mijn zin had, ook de bemanning was grandioos. De schipper, H. v.d. Bergh wist precies de sfeer en motivatie hoog te houden.

We moesten allemaal iets van de andere dienstvakken aan boord kunnen overnemen. Daardoor was iedereen even belangrijk terwijl elk wel een specialiteit had. Kwartiermeester Hans van de Geest was een ster in het maken van ontbijt, zeker als er mariniers aan boord waren. Die vonden de Wamandai maar een badkuip en mopperden "moeten we daar mee op zee". Zodra we buitengaats waren kreeg de Wamandai het ook naar haar zin en begon een beetje te dansen. De eerste torren kropen dan al naar de railing. Dan kwam Hans in actie en maakte een rondje met een uitsmijter spek langs onze passagiers, het resultaat kun je raden. Voor het echte sleepwerk was de Wamandai al afgekeurd, het tropische klimaat heeft grote invloed. Bikken en tjetten was een continu proces en eigenlijk vechten tegen de bierkaai. Alleen de schietschijf hadden we nog wel eens achter de kont, het stationschip kon daar dan op oefenen.

Dat lag dan 10 mijl van ons vandaan en kreeg van de harkploeg de coördinaten, opeens hoorde je een windgeruis en zag je een indrukwekkende fontein in de buurt van de schijf. Moet je toch niet aan denken dat ze een paar graden verdraaien, we hebben het steeds overleefd.

Regelmatig maakten we een reisje naar Aruba om de marinierskazerne Savaneta te bevoorraden. Van alles wat nodig was brachten we daar. Via een klein rif konden we zigzaggend de steiger naderen, tot we een keer afdreven en de verkeerde kant van de rifrand te pakken hadden. Wat gekraak en stil lagen we, en met geen mogelijkheid meer in beweging te krijgen. Een burger sleepboot heeft ons gered, geen grote materiële schade maar het imago was gekrenkt. Later hebben we daar zelf een boei gelegd zodat je alleen de goede kant op kon.



WAMANDAI met schietschijf.

Bij één van de leveranties hadden we munitie aan boord en omdat we na vast werken aankwamen werden we niet meer gelost. Dat betekend dat er wacht aan boord kwam, vier uur een marinier en twee uur één van de bemanning. Ik mocht van 01.00uur tot 03.00uur.

's Avonds na het schaften even een drankje genomen in het PMT net buiten de poort en vijf minuten voor tijd afgelost. De tor blij en weg, ik een beetje op m'n gemak (pilsje er bij) wachten op de volgende. De aflosser vertelde me dat ik me moest melden bij de O.O. van de wacht. Daar werd me eerst gevraagd "wat is dat voor tenue?" ik liep op slippers en had een korte spijkerbroek aan met een Wamandai T-shirt. Mijn antwoord was; "dit is geen tenue".

Volgende vraag; "waarom heb je de lamp, band en knuppel niet geaccepteerd?" Antwoord; "Is me niet aangeboden". Ik zou er nog wat van horen en kon gaan.

De volgende dag, na het ophalen van reserveonderdelen, bij het onderofficiersverblijf de schipper gezocht. Daar zat hij en riep me binnen. Een machinist 2 zm die binnenstapt in het onderofficiersverblijf der mariniers, dat kan niet. En het gebeurde!

Ik kreeg een biertje en het werd stil aan de bar, een sgt hofmeester op de kruk naast mij keek me aan en zei "jij was dat van vannacht, ik heb het geregeld met je schipper, je ben toch niet boos op mij?" Waarop ik antwoordde, "Nee hoor alleen maar heel verdrietig". De man pakte zijn glas en ik heb het op een lopen gezet, net buiten het verblijf viel het glas in stukken achter mij neer.

Op een dag kregen we een aantal vrouwen van officieren te vervoeren naar Aruba, het zou dus een kleine cruise worden. Op het aangebouwde bovendeck stonden de strandstoelen al klaar. De catering was op niveau en iedereen in het kort wit. Ieder uur liep ik een rondje in de machinekamer, dus kort wit uit en in m'n pendek naar beneden. Nog nooit zo veel bekijks gehad als ik naar beneden ging. Om bij de dames indruk te wekken moesten de bluskanonnen bij, aan stuurboord het schuimkanon. Na afloop en bij het neerzwaaien van de stuurboordschuiimpijp brak deze finaal af. De buitenkant was altijd keurig rood getjet alleen van binnen was het totaal door gerot.

Einde oefening en ik naar de pul om de brandbluspomp af te zetten. Zie ik daar een fontein, het vliegwiel sloeg door het water.

Door een lekkage bij de brandbluspomp was het scheepsvlak volgelopen. De hoofdmotor viel uit en het werd heel erg stil in de machinekamer. Met het laatste beetje lucht kregen we de motor niet eens meer rond, dat lukte gelukkig wel met de fles stikstof die we aan boord hadden. Daarna als een razende het scheepsvlak leeggepompt, een groot bruin spoor achterlatend konden we weer verder. Het stilliggen zo ergens midden op de Caraïbische zee en alleen maar water zien vonden de dames niet echt leuk. Het merendeel van de vaartochten verliepen niet spectaculair, richting Aruba het zeetje en de wind mee gaf je het idee dat je met vakantie was. Terug naar Curaçao werd het wat heftiger, neus in de wind en tegen de golven opboksen. Daar zaten soms stevige exemplaren bij en het schip kreeg dan ook regelmatig een flinke plons water te verwerken. De reisjes naar Klein-Curaçao waren altijd een feestje, marinepersoneel met familie en kennissen konden dan reserveren bij OS&O. Met een schip vol naar het eilandje waar men kon zwemmen, snorkelen of op het strand vertoeven. Een paar grote pullen gevuld met nasi mee en de dag was altijd een succes.

Een oefening met een stationsschip liep iets anders dan gepland was.



Aan stuurboord kwam ze op ons af om voor langs te varen en ons te gaan slepen, door dat ze dwars op het zeetje lag werd ze langzaam naar ons toe gedrukt. Opeens was ze wel heel erg dichtbij en moesten we volle kracht achteruit. De Werkspoor deed haar uiterste best en ik dacht even dat de fundatiebouten er uit zouden komen. De schipper hing over de railing van de brug en brulde een heel regiment on aardige kreten naar het voorbij stampende schip. Ondanks dat ging de oefening gewoon door, vanaf het achterdek werd een lijn naar ons overgeschoten. Met volle kracht klapte die kegel waar de lijn aan zit de stuurbrug in. Iedereen daar plat op de grond en gelukkig niemand geraakt. Die dag heb ik heel wat nieuwe woorden geleerd. Na die indrukwekkende gebeurtenissen waren we wel aan een borrel toe. Dat hebben we 's avonds dan ook gedaan tijdens de nabespreking.

Tijdens een gesprek (in 2018) met een (oud)marinier in de kazerne Vlissingen vertelde hij dat hij dat schietmoment had meegemaakt, op mijn vraag of hij geschoten had werd het stil en haakte hij af.

Als een schip van de marine in een haven komt worden er vaak culturele uitstapjes georganiseerd, dat wilden wij ook wel eens. Grote internationale havensteden waren voor ons natuurlijk niet haalbaar, het werd dus gewoon Aruba. Vanaf Savaneta met een busje met chauffeur kregen we de kans het eiland te verkennen. Een groot succes, onze meeste aandacht ging uit naar de architectuur op het eiland. Wat een grote verschillen hebben we gezien, zelfs een kerkje. Heel indrukwekkend hoeveel architectonische variatie er in de horeca te vinden was, van een klein kaal strandbarretje waar ze groene boomslangetjes op de bar hielden tot aan de volgepakte Charly's Bar in San Nicolas.

Voor de chauffeur hield het daar op, hij moest weer op tijd in de kazerne zijn. We bleven achter en offerden wat aan Bachus. Waardoor weet ik niet maar opeens moesten we van Charly zijn zaak verlaten, mogelijk was hij aan zijn middagdutje toe. Iedereen naar buiten en de deuren dicht. Wat moet je dan, chauffeur weg én je heb nog vreselijke dorst. Terwijl we bespraken "wat te doen" ging opeens de deur open en mochten we weer binnen. We waren in ieder geval voor het vertrek naar Curaçao weer compleet.

Een bijzondere opdracht was een lading naar Bonaire brengen.

Op dat eiland werd een feest gegeven ter gelegenheid van de wisseling van de Commandant Zeemacht Nederlandse Antillen. Wij transporteerden o.a. het glaswerk, serviesgoed en de nodige duikuitrustingen.



Tijdens de festiviteiten bleven wij op de achtergrond, de laatste dag zouden we meer actief zijn. Er werd gedoken en daar lagen we bij voor de veiligheid, duikvaan in de mast en op enige afstand. Na verloop van tijd kregen we een sein dichterbij te komen, er was iets gevonden wat we moesten ophalen.

Een tros overboord en hijsen, een prachtig stokanker bleek het te zijn. Geheel begroeid met allerlei zeedieren, dat was bijzonder. Met vereende krachten hebben we dat aan bakboord tegen de boeg gehangen. Het moest mee naar Parera en zou later in de tuin van de afgaande CZNA een mooi plekje krijgen.

De duikers waren dolgelukkig met deze vondst en besloten verder te zoeken. Er werd nog een tweede voorwerp gevonden en ook dat ging aan boord. Het was de loop van een kanon, ook begroeid met zeepokken. Het was dus een super geslaagde duik geweest.

Tijdens onze terugreis naar Curaçao zijn we begonnen met het schoonmaken van het kanon. Een beetje raar vonden we wel dat het in de lengte uitzag als een half kanon. Na flink met een harde bezem tekeer te zijn gegaan zagen we dat het een betonnen afgietsel was waar zelfs een stuk betonijzer uit stak. De duikers hadden een anker en betonnen kanon opgedoken wat door de VVV van Bonaire daar was neergelegd. Het moest dus weer terug naar Bonaire en niet naar de tuin van een marineman.

De negen maanden op Curaçao zijn omgevlogen, het was voor mij een enorm leuke tijd. Als dienstplichtige is dat een lot uit de loterij.



Fijne mensen waar ik mee heb mogen werken, allemaal sobats!

Na het repatten moest ik nog drie maanden naar de MKAD, weer bij de marinebrandweer. Majoor Biesterveld zorgde er voor dat ik die tijd op een leuke manier doorkwam. De Wamandai is nooit uit mijn gedachten verdwenen. Ondertussen heb ik een statisch model schaal 1:50 en een varende schaal 1:25. Tijdens de marinedagen en andere evenementen in het land zijn we met de vriendengroep van de Mini Marine Internationaal aanwezig met een flink aantal verschillende modellen van de grijze vloot. <http://vriendenkring-mmi.nl/>



Een aantal oud bemanningsleden laat nog wel eens van zich horen, o.a. Peter Jongsma * één van de stokers die in 1964 de Wamandai naar Curaçao bracht.

- Peter is bij het ter perse gaan van deze editie niet meer onder ons † (redactie)

In 1986 is de Wamandai verkocht aan een burger en niet lang daarna (1987) door de Amerikaans kustwacht aangehouden. Het schip werd gebruikt als moederschip voor drugstransport. Na de aanhouding is ze naar Puerto Rico gebracht. Waarschijnlijk is ze daar gesloopt.



Aanhouding van de (ex) WAMANDAI door de FLENTAMAR van de USCG in 1987.

Enige tijd geleden kwam ik in contact met iemand die de hobby heeft schepen in een fles te maken. Een sleepboot in een fles had hij nog nooit gedaan maar ging de uitdaging aan. Zie hier het resultaat.

Freek Koning mach.1
zm (1975/76)
www.WAMANDAI.com



Reisverslagen Grote Bovenwaterschepen 2011

Hr.Ms. Amsterdam

Commandant: kltz G.H. Nijenhuis, vanaf 1 maart Itz 1 R.O.P. Pulles (wnd), vanaf 13 juli Itz 1 R.J. van Kampen (wnd), vanaf 2 augustus kltz J. van Zanten

De jaarwisseling zag ervoor de bemanning van Hr.Ms. Amsterdam heel anders uit dan zij een maand eerder nog verwachtte. De bemanning genoot van de olieballen, het vuurwerk en de champagne terwijl het schip op zee was (Golf van Guinee) in plaats van thuis. Frankrijk had in december 2010 om militaire assistentie gevraagd om het amfibische schip FS Tonnerre te bevoorraden en de Amsterdam werd aangewezen om deze bevoorrading uit

te voeren. De Tonnerre lag voor Ivoorkust om daar een eventuele evacuatie van buitenlanders uit te voeren en kon daar niet weg voor herbevoorrading. Na havenbezoeken (in december 2010) aan Malaga, Ceuta en Dakar om voorraden aan boord te nemen, kwam de Amsterdam op nieuwjaarsdag aan bij Abidjan. Het herbevoorraden van de Tonnerre nam drie dagen in beslag. Hierna zette de Amsterdam koers naar Nederland. Na een korte stop te Las Palmas om afval van boord te zetten, liep het schip uiteindelijk op 14 januari Den Helder binnen. Voor deelname aan operatie Atalanta, met aansluitend de missie naar Ivoorkust, was het schip uiteindelijk zeven maanden van huis geweest. De bemanning ging met verlof en de rest van het jaar stond in het teken van onderhoud en opwerken voor het deployment als stationsschip in het Caribisch gebied in 2012.

In november heeft de Amsterdam nog deelgenomen aan de internationale oefening Nordic Archer in de Noorse wateren. Het schip voerde tijdens deze oefening, onder uitdagende omstandigheden, windkracht 10, bevoorradingen-op-zee uit met HNOMS Roald Amtindsen, Hr.Ms. Tromp en Hr.Ms. Rotterdam.

In het voorjaar van 2011 was al bekend gemaakt dat Hr.Ms. Amsterdam medio 2014 uit dienst zal worden gesteld. Deze beslissing, voortvloeiend uit rijksbrede bezuinigingen, betekent dat het Joint Support Ship Karei Doorman de Amsterdam zal opvolgen.

Hr.Ms. De Ruyter Commandant: kltz R.F.M. Keulen, vanaf 15 juli kltz S.P. Hofkamp

Op 1 januari lag Hr.Ms. De Ruyter afgemeerd in Maskate als vlaggenschip van het permanente NAVO-eskader SNMGz, dat onder leiding stond van cdr M.B. Hijmans. Het schip zou nog enige maanden in het Somalibekken verblijven om deel te nemen aan de antipiraterijoperatie Ocean Shield. Het schip zette zich in voor het beschermen van de scheepvaart, coördinatie van in de regio opererende eenheden en vlootverbanden, en regionale capaciteitsopbouw en samenwerking. Op 2 januari werd de bemanning in Maskate vereerd met een bezoek van de CZSK.

Op 29 januari slaagde de De Ruyter erin om de gijzeling van de bemanning van het onder



Duitse vlag varende ms New York Star te bevrijden. De De Ruyter moest met maximale vaart zeshonderd zeemijlen afleggen om vervolgens het onfortuinlijke vrachtschip met gebruik van de helikopter en een aan boord geëmbarkeerd team van de Unit Interventie Mariniers (UIM) van het Korps Mariniers te ontzetten. De piraten waren vlak daarvoor al gevluht naar hun moederschip. De 24-koppige bemanning van de New York Star kon vervolgens worden bevrijd uit haar zwaar geteisterde citadel.

In januari wisten mariniers, gedetacheerd aan boord van Hr.Ms. DE RUYTER, de bemanning van het gekaapte schip de New York Star te bevrijden.

Hr.Ms. Tromp zou de De Ruyter eind februari komen aflossen, maar omdat de Tromp onverwacht moest deelnemen aan operatie Unified Protector bij Libië, moest de aflossing worden uitgesteld. Uiteindelijk werd op 20 maart in Djibouti het stokje overgegeven aan de Tromp.

Op de thuisreis verleende Hr.Ms. De Ruyter logistieke steun aan Hr.Ms. Haarlem die voor de kust van Libië lag in het kader van operatie Unified Protector. Op 8 april meerde Hr.Ms. De Ruyter weer af in de thuishaven. De hele bemanning ontving uit handen van minister drs. J.S.J. Hillen en vadm M.J.M. Borsboom de Herinneringsmedaille Vredesoperaties.

Hr.Ms. De Ruyter opereerde ruim vier maanden als vlaggenschip in operatie Ocean Shield. In die periode werden aanvallen van piraten verijdeld, tientallen schepen beschermd en geëscorteerd en werden enkele piratenskipps vernietigd. De bemanning voerde ook enkele inlichtingenmissies uit langs de Somalische kust. Tijdens havenbezoeken (zie voor data blz. 276) werden contacten gelegd of werd er samengewerkt met de lokale autoriteiten, kustwachten of marines van Kenia, de Seychellen en Oman.

Na een korte binnenligperiode vertrok Hr.Ms. De Ruyter op 1 juni voor deelname aan de oefening Baltops 2011. Dit is een internationale oefening in de Oostzee met zowel eenheden van NAVO-landen als de landen die lid zijn van het Partnership for Peace (PfP). Van de PfP-deelnemers was het Russische schip RFS Minsk het meest opvallend. Naast training op gebied van luchtverdediging, onderzeebootbestrijding en oppervlakteoorlogvoering, werd ook asymmetrische oorlogvoering en het uitvoeren van boardingoperaties beoefend. De oefening werd voorafgegaan door een presail conferentie in Kiel. Bij aanvang werden de deelnemende eenheden verdeeld in twee vlootverbanden en een eenvoudig scenario vormde de leidraad. Hr.Ms. De Ruyter fungeerde tijdens de oefening als CommanderTask Unit (CTU) van FGS Schleswig-Holstein, HSWMS Sundsvall, HSWMS Gävle en BNS Leopold 1. In de eerste fase werd een reeks kortdurende deeloefeningen uitgevoerd met de nadruk op proceduretraining. Met het doorlopen van deze fase werd de onderlinge samenwerking aanzienlijk effectiever. Het tweede gedeelte was een tactische fase die uitmondde in een gewapend conflict. Baltops bood de De Ruyter een uitstekende trainingsperiode waarbij het opereren in een samengesteld multinationalaal verband veel leermomenten opleverde. Met name het fungeren als CTU bleek een interessante en uitdagende taakstelling. De oefening werd afgesloten met een havenbezoek aan Kiel (zie voor data havenbezoeken blz. 276) waarbij de Kielerwoche de gelegenheid bood om te ontspannen. Na Kiel werd via passage van het Kielerkanaal weer koers gezet naar Den Helder, de binnenkomst was op 21 juni.

Om de goede samenwerking tussen de Belgische en Nederlandse marine te benadrukken was Hr.Ms. De Ruyter aanwezig in Zeebrugge om de ceremoniële commando-over-dracht van de Belgische commandant der Zeestrijdkrachten op 29 juni extra luister bij te zetten. Op 8 juli werd de jaarlijkse CZSK-vaardag uitgevoerd op de rede van Den Helder.

Na het zomerverlof vertrok het schip op 27 augustus naar Schotland voor oefening Joint Warrior. In Faslane werden de briefings bijgewoond en hier embarkeerde de Seatrainingstaf om schip en bemanning op te werken. Vanwege het grote aantal relatief nieuwe bemanningsleden was het noodzakelijk om de oefening te gebruiken als predeploymenttraining met het oog op het voorjaarsdeployment van 2012. Van 3 tot en met 13 oktober werden samen met tientallen andere eenheden, onder soms barre weersomstandigheden, diverse oefeningen uitgevoerd. Naast de klassieke warfare scenario's was er ook veel aandacht voor antipiraterij, Non Combatant Operations (NEO) zoals bijvoorbeeld boardings, en mediaoperaties. Via Dublin werd op 19 oktober de thuishaven weer bereikt.

De hierop volgende week werd er getraind met eenheden van de Unit Interventie Mariniers (UIM), op de rede van IJmuiden en werden diverse koopvaardijsschepen gebruikt als oefenschip met het oog op de operaties nabij Somalië. Het vaarprogramma van 2011 werd afgesloten met vier dagen varen voor de afdeling Marinevoorlichting.

De laatste twee weken voor het winterverlof werden besteed aan de voorbereidingen voor het volgende deployment: vlaggenschip van de Standing Naval Maritime Group (SNMG).

Bron: Jaarboekje KM 2011

De bouw van de stoompacket Zr. Ms. Suriname



Deel 2.

Inleiding

Zr.Ms. Suriname was na Zr.Ms. Curaçao het tweede stoomschip van de KM. De "Suriname" werd in 1828 in dienst gesteld door Ltz 1 van Franck. Het schip werd ontworpen door de constructeur C. Soetermeer en gebouwd op de Rijkswerf te Vlissingen in de periode 1826 -1830. Het schip was bestemd voor de pakketvaart op Nederlands West-Indië. De bouw en de proefvaarten van de "Suriname" zijn gekenmerkt door een aaneenschakeling van tegenslagen en teleurstellingen voor de constructeurs. Dank zij een grote inzet en volharding van allen, die bij de bouw betrokken waren, kon het rader stoomoorlogsschip Zr.Ms. Suriname uiteindelijk in 1830 voor de eerste maal

operationeel worden ingezet op de Schelde bij de in dat jaar uitgebroken opstand in de Zuidelijke Nederlanden (België).

De Bouw

De Stoompacket "Suriname", gebouwd in de jaren 1826 - 1830 op de Marinewerf te Vlissingen, is een schip, waarvan de bouwgeschiedenis tot in details is te volgen in het omvangrijke 19e - eeuwse archief van het (oude) Marine-Etablissement te Vlissingen. Bij het nazoeken en bewerken der bronnen, verborgen in dit archief, rijst het beeld op van enkele mannen, die in weerwil van de vele tegenslagen, onvermijdelijk verbonden aan het ontwikkelen en beproeven van een nieuwe techniek, enthousiast volhielden en daarmee de grondslag legden, waarop later anderen konden voortgaan.

Het is niet de bedoeling in dit artikel al de details van de bouw te vermelden, wel om de moeilijkheden te doen zien, waarmede de constructeurs zonder enige of met zeer weinig

ervaring op dit voor hen geheel nieuwe terrein te kampen hadden en het in onze ogen vaak zo povere resultaat.

De "Suriname", waarvoor de opdracht tot de bouw in 1826 werd gegeven, was bestemd voor het onderhouden van een rechtstreekse en snelle pakketdienst op de West-Indiën. Deze dienst werd door Koning Willem I om verschillende redenen van groot belang geacht 1).

Reeds in februari 1825 was aan de kapitein ter zee Jhr. A.C. Twent, inspecteur van het loodswezen in het Zuiderdistrict met standplaats Rotterdam, per 23 oktober 1824 tevens "De kapitein ter zee belast met de leiding en het opzicht over de oefening in de stoomvaartdienst", door de Koning opdracht verleend, zich naar Engeland te begeven, teneinde zich aldaar op de hoogte te stellen van de pogingen, die men daar aanwendde, om een dienst op de West-Indiën met stoomvaartuigen in het leven te roepen.

Het rapport, gedateerd 12 mei 1825, dat Twent over zijn reis uitbracht, luidde, dat dergelijke plannen door het Engelse gouvernement niet werden overwogen. Wel was hij getroffen door het grote aantal stoomschepen, dat op de Britse werven in aanbouw was. Op grond van zijn waarnemingen gaf hij enige richtlijnen aan, in acht te nemen bij de eventuele aanbouw van een stoomschip voor de West-Indiën in Nederland.

Tevens achtte hij het beste om het ontwerpen daarvan op te dragen aan de constructeur Soetermeer, werkzaam op de Marinewerf te Vlissingen en te trachten de machines bij de fabrieken van John Cockerill te Seraing (nabij Luik), gelegen in de toenmalige Zuidelijke Nederlanden, te verkrijgen. Reeds spoedig na het indienen van het rapport van Twent, deed de Koning op 3 juni 1825 de vereiste opdracht aan Soetermeer toekomen, terwijl deze tevens gelast werd met Cockerill in onderhandeling te treden. Het schip zou met spoed te Vlissingen gebouwd moeten worden. Het was de persoonlijke wens van de Koning, "dat daarvoor intussen worde uitgesteld de uitvoering van een der twee geprojecteerde stoom oorlogsvaartuigen" 2).

De 18e januari 1826 ondertekende Soetermeer te Vlissingen zijn ontwerp, dat aan de Minister van Marine en Koloniën werd opgezonden 3). In de 7 tussenliggende maanden had hij een plan ontworpen voor een schip :

lang van loodlijn tot loodlijn	55,00 Ned. ellen	(38m)
wijd binnen de huid	9,20 „	(6,35)
hol tot aan het bovendek	6,56 „	(4,53)
diepgaande	4,10 „	(2,83)
waterverplaatsing ca.	550 Ton	

en voorzien van twee ketels en twee stoommachines van lage drukking, ieder van 100 paardenkracht.

Noot: De standaard werkdruk van de door Cockerill geleverde (koperen) ketels bedroeg in die tijd 5 psi (= 0.35 bar).

Volgens het plan zou het schip een voorraad steenkolen voor twintig dagen kunnen bevatten, welke voor een groot gedeelte in ijzeren kisten zullen worden geborgen, welke kisten

successievelijk bij het verbruik der kolen met water zullen moeten worden aangevuld teneinde het vaartuig zoveel mogelijk op dezelfs last te houden, opdat de raderen op eene genoegzame diepte in het water blijven. 24 Passagiers, 70 a 80 militairen en een bemanning van 45 koppen zou dit technisch wonder kunnen vervoeren.

Noot: Er werd derhalve een totale accommodatie voorzien op dit relatief kleine schip, ongeveer ter grootte van een huidige MBV, van ca. 140 -150 personen!

Om niet geheel van de stoommachines afhankelijk te zijn, zou op het schip een licht tuig geplaatst worden, bestaande uit 3 masten, elk van een steng voorzien.

Voor de vervaardiging der machines achtte Soetermeer een tijd nodig van 14 maanden, misschien te bekorten tot een jaar.

Voor het overige schreef de ontwerper nog: "zal dit Stoomvaartuig uit aanmerking van de grote kracht der stoommachines nog bijzonder geschikt zijn om de grootste oorlogsschepen door het Kanaal te kunnen slepen".

Het plan was dus gereed, de Koning nam er als gewoonlijk nauwkeurig kennis van en nadat enige bezwaren van zijn kant betreffende de scheepsruimte uit de weg genomen waren, kon op 14 februari 1826 de voorlopige order tot aanbouw gegeven worden, op 20 maart gevolgd door de definitieve opdracht. De bouw vlotte echter niet zo snel als Soetermeer verwacht had. Hij had gerekend op een bouwtijd van een jaar, doch eerst op 24 juli 1827 werd het schip, dat inmiddels de naam "Suriname" had gekregen, te water gelaten.

Ook met de machines ondervond men, nadat ze uit Seraing gearriveerd waren, moeilijkheden. Uitvoerige rapporten werden gewisseld over een defect aan de stoomraderen, vergaderingen werden te Seraing belegd, maar tenslotte was men zover gevorderd, dat in oktober 1827 opdracht kon worden gegeven voor de "beproeving der werktuigen". Soetermeer reisde intussen voortdurend naar Luik (Seraing) en Den Haag en onderhield steeds contact met Twent.

Het schip begon nu echter toch zijn voltooiing te naderen en op 27 december van dat jaar werd een lijst opgemaakt van "benodigdheden bij en voor de werktuigen". Deze lijst vermeldt o.m.:

- Twee koperen platen, ter dikte van het koper der ketels, tot herstel van defecten aan dezelve.
- Drie bouten voor de kledings van de groote zuigers.
- Een moker, acht hamers en een dommekracht.
- Vier zekerheidslampen, zoals die in kolenmijnen gebruikt worden.
- Al hetgeen tot een complete scheepssmederij behoort.
- Een brandspuit, compleet, voor de vuuren.

De Proefvaarten.

In maart 1828, twee jaar nadat men met het bouwen begonnen was, ging van het Ministerie de opdracht uit tot het houden van een proefvaart op de rede van Vlissingen onder leiding van Ktz. Twent, constructeur Soetermeer en de Ltz. 1 S.R. van Franck. Een nauwkeurig verslag werd tegemoet gezien. De Minister ontving dit verslag met bijgevoegd journaal, op 28 maart. De proefvaart was niet onbevredigend verlopen: de gemiddelde snelheid, zonder zeil, beliep 8 mijl. Daar de kussenblokken echter zeer heet liepen, " hetwelk voorkomt het gevolg te zijn van de in

de balans aan bakboord machine plaatshebbende schokking " , bleek het noodzakelijk deze gebreken te herstellen en daarna nieuwe proeven te houden.

Nadat het schip op 20 mei 1828 door de aangewezen commandant, Ltz. 1 van Franck, in dienst was gesteld als Zr.Ms. Suriname, werd het opnieuw ter rede beproefd. Twent, die evenals Soetermeer voortdurend toezicht op de bouw hield, werd vervolgens gemachtigd " een kleine proefvaart in zee te doen " .

Noot: Zr.Ms. Suriname was het tweede rader stoomschip in dienst bij de KM. Het eerste rader stoomschip bij de KM werd in februari 1827 in dienst gesteld door Ltz 1 Moll, als Zr.Ms. Curaçao. Dit schip, met de oorspronkelijke naam " Calpe " , werd in oktober 1826 in Engeland gekocht van de " American and Colonial Shipping Company " , Tot aankoop van de " Calpe " werd besloten, aangezien de Koning haast had met het openen van een pakketvaart op West-Indië en werd voorzien, dat de bouw van de "Suriname" niet zo voorspoedig zou verlopen.

Op 9 juli 1828 vertrok de "Suriname" naar zee maar keerde reeds de volgende dag terug. Deze proefvaart was een teleurstelling geworden.

Op 11 Juli diende Twent een uitvoerig rapport bij de Minister in:

" Dat dit vaartuig bij deze proefvaart., alle kenteekenen heeft aan de dag gelegd van een goed en weerbaar zeeschip te zullen opleveren, zeer zacht in zijne overlansche en overdwarsche bewegingen te zijn, volmaakt te sturen zoolang hetzelve daartoe de noodige voortgang of vaart behoudt en met deszelfs tegenwoordige toelading bewezen heeft veel stijfheid (= stabiliteit) op het water te bezitten". Tot zover niets dan goeds, maar juist dat waar het om begonnen was, ontbrak aan het schip: snelheid.

"Bij stil weder en door slecht water, door stoom alleen voortgestuwd, met volle stoomkracht werkende: tot 6½ mijl. Met eene frisse bramzeil koelte, stoomende als vooren en ruimschoots zeilende met alle schoenerzeilen en de twee stagzeilen bij: tot 7 mijlen. Met een frisse marszeil koelte in de wind opstoomende: tot 4 á 4½ mijl en met een gezeefde marszeil koelte in de wind op: tot 2½ á 3 mijl, alles gemeten met de log, welke bij stoomschepen meer aantekent als de effectieve vaart van het schip bedraagt". Met deze snelheid kon men geen 140 mijlen per etmaal afleggen, vereiste voor een reis naar Suriname met een schip, dat voor twintig dagen steenkool kon meenemen.

De voornaamste oorzaken van de onvoldoende snelheid zocht Twent in:

1e. De te geringe sterkte der machines, die "het vermogen niet uitoefenen welke dezelve, volgens 't contract, behoorden uit te oefenen."

2e De meerdere diepgang, die het schip had verkregen, doordat de machines bij aflevering zwaarder bleken te zijn, dan was gecontracteerd.

Het directe gevolg van het laatste punt was, dat de as der raderen lager kwam te liggen dan was berekend, zodat de doorsnede der raderen, die op 22 voet (= 6.66 m) gemaakt waren, slechts op 17 voet 4 duim (= 5.25 m) gesteld kon worden. Een bijkomstige omstandigheid was nog, dat de ontlastingspijpen nu grotendeels onder water kwamen te liggen zodat het afvoerwater door de buizen opsteeg en "in het schip over de werktuigen uitspuit, tot groot detriment van dezelve".

Noot: Met "ontlastingspijpen" worden hier vermoedelijk bedoeld de overstortpijpen van de

warmwaterbak(ken) naar buitenboord. De afvoerstoom werd gecondenseerd in een condens vat (condensor) door middel van het injecteren van buitenboordwater. Met behulp van de luchtpomp werd het mengsel van condensaat en buitenboordwater opgepompt naar de warmwaterbak en van daar weer terug als voedingswater naar de ketel; het teveel aan water in dit (primitieve) open voedingssysteem ging via een pijp weer overboord.

Tenslotte was gebleken," dat het verwerken der steenkolen voor het getal stokers en verdere zich aan boord bevindende manschappen hoogst vermoeiend is, alzoo in deze dagen 15.000 Ned. ponden (= 7.500 kg) steenkolen tweemaal ieder etmaal met de schop of met de handen zijn moeten verwerkt worden ook hebben de stokers gedurende deze proefreize schier geen oogenblik rust gehad ".

Wat kon men, na deze teleurstellende resultaten, anders doen dan , naar goed marine gebruik , een commissie van onderzoek benoemen. De commissie, bestaande uit Twent, Soetermeer, Van Franck en John Cockerill, diende haar rapport op 29 juli in. De commissie was eveneens tot de conclusie gekomen, dat het schip te veel diepgang maakte en raadde daarom aan, de grote as 0.38 á 0.46 Ned. ellen (= 26 á 32 cm) hoger te plaatsen en het schip zoveel mogelijk van alle zware voorwerpen te ontlasten. Een en ander zou f 3 á f 4.000 kosten en 2 á 3 maanden duren.

De Minister voor de Marine, Elout, bepaald een tegenstander van de toepassing van stoom op oorlogsschepen, liet deze gelegenheid niet voorbij gaan om zijn afkeuring over het resultaat van meer dan twee jaar bouwen en experimenteren duidelijk te kunnen doen blijken. Hij deelt, in een brief aan de Directeur en Commandant der Marinewerf te Vlissingen (Viceadmiraal Gobius) mede, dat hij na kennisneming van het rapport der commissie, het ontwerp van Soetermeer uit 1826 nog eens had gelezen. Dit had hem tot de conclusie gebracht, dat hij " met leedwezen vermeent te moeten opmaken, dat gemelde Stoompacket in geenen deele aan het oogmerk, waartoe dezelve is aangebouwd, zal kunnen beantwoorden". Aan het slot van zijn missive suggereerde hij zelfs, dat men misschien op een andere wijze nut van de "Suriname" zou kunnen trekken.

De constructeurs lieten zich echter niet ontmoedigen en wisten de vereiste machtiging tot het aanbrengen van de nodige veranderingen eind oktober 1828 te verkrijgen.

Noot: Het feit, dat Koning Willem I en ook Viceadmiraal Gobius wel voorstanders waren van de toepassing van "Stoom" heeft ongetwijfeld veel gewicht in de schaal gelegd.

Het duurde tot mei van het volgend jaar voor de "Suriname" opnieuw gereed was zee te kiezen. Meer dan drie jaar had men nu reeds aan het schip gewerkt, toen op 9 en 10 mei 1829 opnieuw een proefvaart op de Schelde werd gemaakt, gevolgd door een proefvaart op zee van 11-13 mei. Het resultaat van deze proeftochten was gunstiger, men vond geen aanleiding "tot noemenswaardige bedenkingen betreffende de verbeterde inrichting der stoomwerktuigen". Integendeel: deze had een gunstige uitwerking gehad "zoo en in dier voege, dat men zich als nu overtuigd kon houden, dat dit schip zeer goed aan dezelfs bestemming zal beantwoorden".

Men kon wel aannemen - aldus het rapport dat na afloop van de proefvaart werd opgemaakt -

dat de snelheid onder nadelige omstandigheden met één zesde en onder voordelige met één vijfde vermeerderd was. Zelfs kon men verwachten, dat de snelheid "bij aller gunstigste gelegenheden", tot 11 a 12 mijl opgevoerd zou kunnen worden, met behulp der zeilen, wel te verstaan. Trots vermelden de constructeurs: "Een fraaie en goed getuigde brik, die zich tegelijkertijd met de "Suriname" bij de uiterton bevond, en de Wielingen inwerkte, was, bij het ten anker komen, geheel buiten het gezicht geraakt, ofschoon het weer zeer helder was". Een kleine revanche op de Minister!

De werktuigen voldeden nu goed, alleen "verhitte de stuurboord machine zich een weinig aan de as, die alzo van tijd tot tijd bekoeld moest worden". Men maakte, ondanks de grotere diameter van het rad, 19 voet, 8 duim (= 6 m), 18 tot 22 slagen of omwentelingen per minuut, welk getal tot het maximum van 24 zou kunnen oplopen, wanneer de machines langer gewerkt zouden hebben. Men meende nu dus wel te mogen aannemen, dat men, na vele tegenslagen, eindelijk was, waar men behoorde te zijn.

De eerste reis

Het vertrek naar de West-Indiën, de eerste reis van Zr.Ms. Suriname, werd vastgesteld: 1 juli 1829 zou de dag zijn. De bemanning werd, naar aanleiding van de aangebrachte verbeteringen, vermeerderd tot 80 koppen en was dus wel iets talrijker dan volgens het oorspronkelijke ontwerp, dat nog uitging van 45 bemanningsleden. Alvorens de reis naar West-Indië aan te vangen, moest het schip vanuit Vlissingen naar Texel opstomen om daar het (zeil) fregat Zr.Ms. Rupel, bestemd voor Oost-Indië, op sleeptouw nemen tot door het Kanaal.

Volgens plan vertrok de "Suriname" op 1 juli naar zee; de reis naar Texel duurde zeven dagen. Het slepen van de "Rupel" werd echter een fiasco, de voorspelling van Soetermeer, toen hij zijn ontwerp indiende, werd niet bewaarheid. De commandant van de "Suriname" Ltz 1 van Franck, moest de Minister mededelen, dat hij geen kans zag de "Rupel" buitengaats te krijgen. Deze bekentenis moet de voorstanders van stoom reeds zwaar genoeg zijn gevallen. Erger was, dat de koperen ketels van de "Suriname" niet bestand bleken tegen het felle stoken", zodat de kennelijke poging ten koste van alles de superioriteit van stoom over zeil te bewijzen jammerlijk mislukte. In het Kanaal stomend, waren bij beide ketels de vuurgangen opengebarsten en stonden de vuurhaarden vol stoom en kokend water. Dank zij de zeer lage stoomdruk waren er ten gevolge van dit ongeval geen persoonlijke ongelukken te betreuren. Op 20 juli kwam de "Suriname" zeilend en met twee gebarsten ketels terug ter rede van Vlissingen.

Groter ramp had het groepje mannen, dat tot nu toe steeds had volgehouden, niet kunnen treffen: zij konden praktisch weer opnieuw beginnen.

Weer werd er een commissie benoemd, nu om een onderzoek in te stellen "waaraan het is toe te schrijven, dat de stoomketels van de Stoompakket "Suriname", na slechts zeer weinig dagen te zijn gestookt in dien staat geraakt zijn, dat dezelve ten enenmale onbruikbaar zijn geworden.

Op 15 augustus reeds diende deze commissie, waarin Twent en Soetermeer weer zitting hadden, haar rapport in. Hoewel de commissie geen definitief oordeel wenste uit te spreken, helde zij toch over tot de opvatting, dat het barsten der ketels te wijten was aan te sterk stoken, waartegen het koper niet bestand geweest zou zijn. De commissie adviseerde derhalve, de koperen ketels door ijzeren te vervangen en zij deed dit des te gereeder "aangezien het door de

ondervinding gebleken is, dat deze voor reizen naar de West-Indiën volkomen voldoen, en het meer dan waarschijnlijk, zoo niet zeker is, dat die voor lang bestand zullen blijven, wanneer dezelve inwendig met zink gewapend worden, wijl dit de oxidatie van het ijzer voorkomt".

Noot: Zoals reeds vermeld, werkte men met een open voedingsstelsel en voor condensatie van de afgewerkte stoom werd (zout) buitenboordwater met een injector in de condensor gespoten. Via de warmwaterbak kwam dit zoute voedingswater rechtstreeks in de ketel, die tevens als een soort overdrukverdampert werkte. De zoutafzetting was zeer groot en veelvuldig spuien en inwendig reinigen zal bittere noodzaak zijn geweest. Als men nu, gedwongen door de omstandigheden, zoals bijvoorbeeld bij het slepen van een schip of omdat de commandant vaart wil blijven houden, dit spuien en schoonmaken nalaat, dan wordt door de steeds grotere zoutafzetting de warmte overdracht alsnar kleiner, waardoor er steeds harder moet worden gestookt om stoomdruk te houden. Op een gegeven, noodlottig moment treedt er plaatselijke oververhitting op van de vuurgangen (of waterpijpen) en zal het materiaal, in dit geval koper, bezwijken. Ook bij ijzeren of stalen ketels zal dit, zoals uit recenter tijden ook bij de KM ruimschoots bekend, op een bepaald moment gebeuren. Een tweede nadeel van het vele zout in de ketel, was de grote "Carry over" van de ketels, d.w.z. er werd veel zout met de natte verzadigde stoom meegenomen naar de stoommachines, die daar niet voor waren ontworpen.

Overeenkomstig het rapport van de commissie werd een contract voor de levering, binnen zeven maanden, van ijzeren ketels, gesloten met Cockerill. In augustus 1830 werden de ketels beproefd, de proeven in het schip werden in november genomen en verliepen "naar genoeg".

Slot

Inmiddels was de Belgische opstand uitgebroken en op de Schelde werden dringend oorlogsschepen vereist. Op 12 december 1830 arriveerde Zr.Ms. Suriname voor Antwerpen, bijna vijf en een halfjaar nadat Soetermeer aan zijn ontwerp was begonnen. Het was de ironie van het lot, dat het schip voorlopig niet in staat zou zijn, haar bruikbaarheid te bewijzen voor het doel, waarvoor men het met zoveel moeite en zorg had gebouwd. Niet Paramaribo, maar Antwerpen werd het doel van de reis.

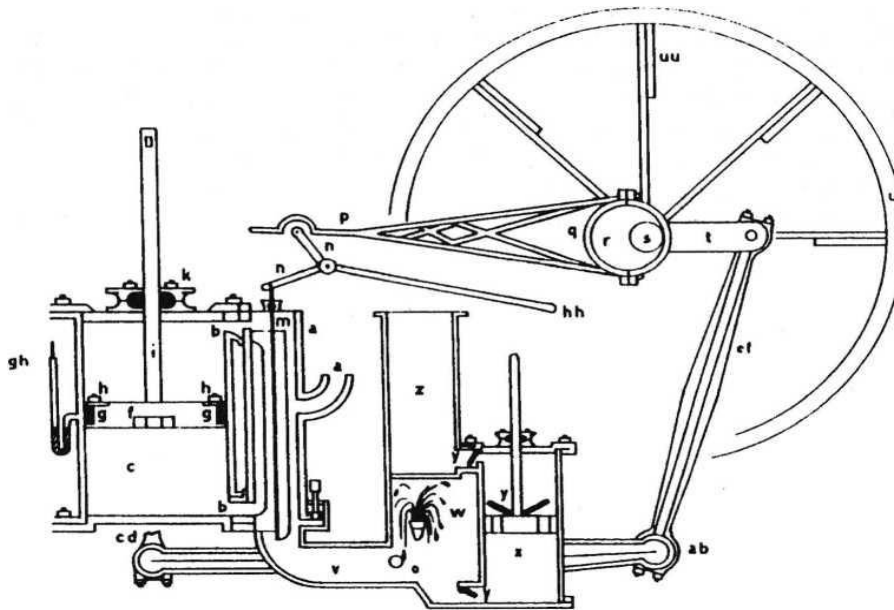
Noot: Zr.Ms. Suriname en Zr.Ms. Curaçao hebben als enige twee raderstoom oorlogsschepen op dat tijdstip in dienst bij de KM, ondanks hun gebrekkige stoomvoortstuwing, onmisbare diensten verricht tijdens het gewapend conflict met de Zuidelijke Nederlanden (het latere België). Men moet daarbij bedenken, dat deze stoomschepen primair waren gebouwd voor de pakketvaart op West-Indië en in vergelijking met zeiloorlogsschepen van gelijke afmetingen slechts licht waren bewapend. De voornaamste taken van de stoomschepen tijdens deze oorlog waren dan ook troepentransport, bevoorrading en het verrichten van sleepdiensten.

Bronnen: De archieven van het Marine-Etablissement te Vlissingen, periode 1814-1868 "Schepen onder Stoom" door F.C. van Oosten.

BIJLAGE

Het stoomwerktuig van lage drukking

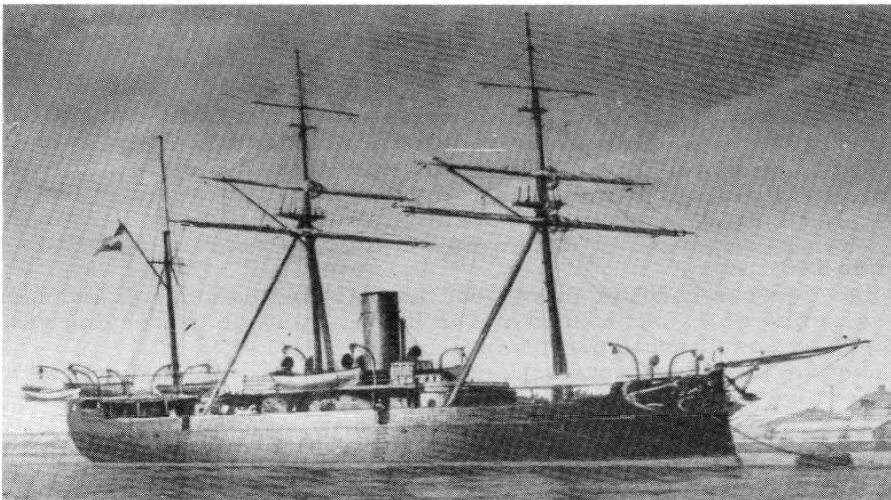
Het stoomwerktuig van lage drukking, de balansstoommachine, waarvan onderstaand een principe tekening, werd toegepast aan boord van de rader stoomschepen "Suriname" en "Curaçao". Doordat de overbrenging geschiedde d.m.v. een (zware) balans, noemde men dit toen "indirecte" voortstuwing.



Afbeelding principe stoomwerktuig met verklaring werking.

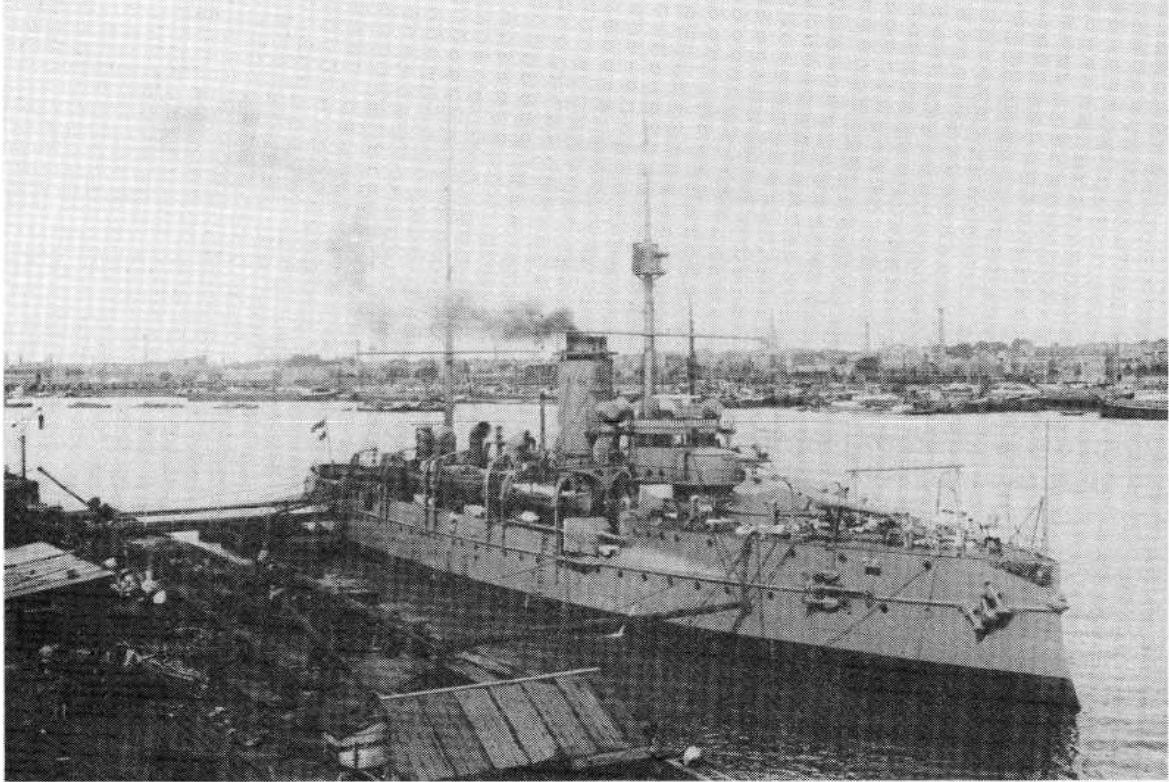
De stoom komt bij **a** naar binnen en gaat door **b** via de boven of onderzijde naar de cilinder **c**. De zuiger **f** beweegt heen en weer. De afgewerkte stoom gaat via **b** en **v** naar het condensorgedeelte **w**, waar koud buitenboordwater wordt ingespoten. Door de luchtpomp **x** worden het buitenboordwater en condensaat via de kleppen **y** naar de warmwaterbak **z** afgevoerd (en vandaar weer terug naar de ketel). De zuigerstang **i** is verbonden met een zijde van de balans via stang **cd**. De balans **ab** beweegt op en neer rond de as **o**. De stang **ef** is via **t**

verbonden met de grote as **s**, die ronddraait. Aan deze as zijn de raderen verbonden. De draairichting wordt omgekeerd m.b.v. een excentriekbeweging, de stoomschuif **m** is hiermee verbonden, **bh** is een handbediende hefboom waarmee het excentriek wordt veresteld voor de vooruit- of achteruit richting.



Zr.Ms. ramtorenschip Prins Hendrik der Nederlanden. Gebouwd in Engeland in 1867.

4 ketels, 2 schroeven, 2426 IPK. Snelheid 12 mijl. Zeiloppervlak 1554m² Pantserdikte 114 mm. Afgevoerd in 1901. Bemanning 200 opvarenden.



*Hr.Ms. pantserschip De Ruyter. Gebouwd bij Fijenoord Rotterdam in 1901.
Twee schroeven. Machinevermogen 6377 IPK. Snelheid 16 mijl. Twee kanonnen van 24 cm.
Afgevoerd in 1923. Een plaatje om naar te kijken.*

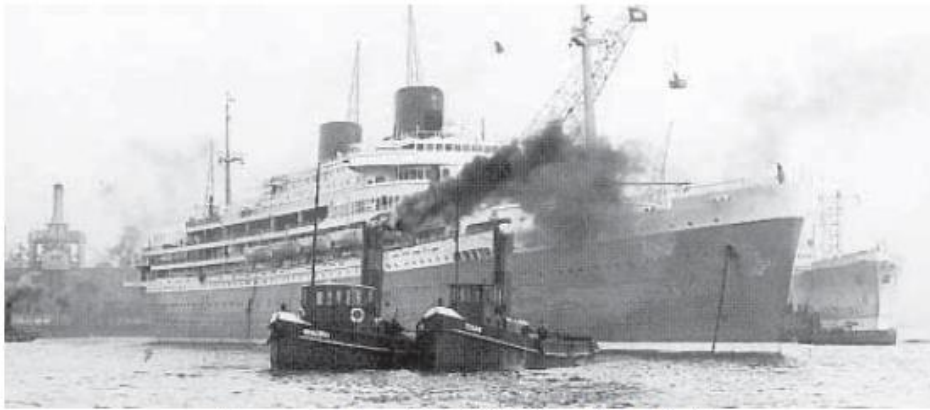
Uit het Handboek voor Machinisten uit 1853

Ingevolge de voorschriften moet voor ketels van lagen druk dus daar waar de stoomspanning de 1,5 atmosfeer niet te boven gaat, de beproeving geschieden met een daartoe aangebrachte perspomp.... Een andere manier van beproeving bestaat daarin dat men in den ketel stoom maakt van zodanige spanning dat de buitengewoon belaste veiligheidskleppen er door lichten. De proeven is echter voor de omstanders gevaarlijker..... Ketels worden met water van buitenboord gevuld..... Een hamerslag tegen het ketelfront zal ieder ogenblik door de dofheid van de slag de hoogte van het water kenbaar maken..... Het poken in de vuren is altijd nadelig.

De aarde was nog woest en ledig

Mijn vader was 1e patissier op de Willem Ruys. Ik heb zijn monsterboekje nog en zie dat hij op veel boten van de Koninklijke Rotterdamse Lloyd heeft gevaren. Ik heb nog een krantenfoto waarop hij bij burgemeester Oud werd ontvangen, nadat de Willem Ruys 25 reizen naar Djakarta had gemaakt.

Als hij thuiskwam van een reis, mocht ik hem soms ophalen. De school deed dan niet moeilijk. Het is wel eens gebeurd dat ik daar bij het hek van de Lloyd stond te wachten en dat hij met een taxi naar huis was gegaan. Stond ik daar voor Jan met de korte achternaam. Hij bouwde van suiker kathedralen en bouquets en zelfs de Willem Ruys. Ik heb daar nog plenty foto's van, zoals hij zou zeggen. Ik ben dan ook ongelofelijk trots op m'n ouwe heer.



- De eerste afvaart in 1947 (foto: RIB-collectie) -

School

Ik ben geboren in de Sonmanstraat 15. Vlak bij de Noorderhavenkade, die allang gedempt was. Kleuterschool in de Statensingelkerk (ooit met Ida Visser opgesloten in het toilet) en lagere school op de

Noorderhavenkade, onder de bezielende leiding van hoofdmeester Braam waarvoor iedereen in zijn broek scheet als hij binnenkwam. Daarna de MULO Oranje Nassauschool, vlakbij de Jan van Avennestraat. Daar woonde een maat van mij, Theo Dedel. Theo Dedel, Corretje Vredendorgh en Gerard van Walsum waren altijd de I..., ook al hadden we het niet gedaan. Tenminste, zo dachten we.

Woest en ledig

Terugkomend op de foto van de uitgave 21 feb 06; ik herkende de brug naar Overschie gelijk. Maar in mijn hoofd zit dat het een ophaalbrug was. Ik weet nog dat ik met mijn vader over de Gordelweg wandelde en ter hoogte van de brug was een gebouwencomplex met soldaten ervoor. Mijn vader zei dat ik m'n mond moest houden, waarom weet ik nog steeds niet. Waren het



- Het laatste vertrek van de Willem Ruijs in 1964 (foto RIB-collectie) -

Duitsers? Ik kan mij niet indenken daar op 3-4 jarige leeftijd gelopen te hebben. Misschien was het toch na de oorlog, maar waarom mocht ik dan niets zeggen? In mijn jeugd was de aarde daar nog woest en ledig, om het zo maar eens te zeggen. We speelden in het Vroezenpark en wat daarna kwam, Who knows. Na mijn Mulodiploma (toen kon je nog kiezen waar je ging werken) heb ik gekozen voor de Havendienst van de gemeente Rotterdam, gevestigd in het gebouw van de Rivierpolitie bij de toko St Job (st Jobshaven bij de Muelerpier). Maandelijks mocht later iemand van kantoor mee de salarissen halen. Met een stoomboot naar het poortgebouw, een evenement van jewelste, minstens drie kwartier op de rivier. Later was dat met de shuttle van de havenmeester. Daar was geen lol aan, in een kwartier was je heen en terug.

De Oud-Rotterdammer

v.d. Gerard J. van Walsum, mei 2006

Herinneringen aan de IJmuider Trawlers

Deel 2 (slot)

Door Joop Kooijman

In juli 1949 vertrok de motortrawler 'Johannes Polderman' IJM 20 onder commando van schipper Johan Krab naar zee met een bemanning van 14 personen, alsmede twee 'prenters', dat waren teenagers, die als passagier meegingen, t.w. Rein Blinkhof en Joop Kooijman (de schrijver dezes). In die jaren kort na de Tweede Wereldoorlog was het slecht gesteld met de Nederlandse economie, terwijl Nederland moest worden herbouwd, en ook nog honderdduizend soldaten in het toenmalige 'Nederlands-Indië' militaire operaties uitvoerden.

Voor schooljongens was er in de grote vakantie niets te doen en de reis met de trawler 'Johannes Polderman' was een grote afleiding. Deze was geregeld door de vader van Rein, die in de vissershaven werkte.



Op de brug van de motortrawler Maria van Hattum IJM 10, links schipper de heer Johan Krab en naast hem stuurman de heer Klaar van der Harst, die later ook schipper werd. Foto Joop Kooijman



MT Maria van Hattum IJM 10

Naar zee

Kort na het passeren van de havenhoofden van IJmuiden, kwam de volltalige bemanning naar het stuurhuis. Iedereen kreeg een 'neutje' citroenjenever, ook de prenters, die voor het eerst in hun leven alcohol proefden. Hierna ging iedereen weg. De schipper zei tegen Joop Kooijman: "Neem het roer maar over en ga Noorden

te Westen op het magnetisch kompas sturen”. Dat was de magnetische koers naar de PITBOEI, 95 zeemijlen (176 km) ten noorden van IJmuiden. In die jaren waren er ‘geveegde’ routes, die vrij van zeemijnen waren. De roerganger voelde zich alleen en niet op z’n gemak. Gelukkig was er geen schip in zicht en het duurde even voordat hij door had, hoe men het beste kon sturen. Heel weinig korrigeren met het roer, indien het schip van de koers afweek. Na vele uren werd de impromptu roerganger afgelost en ging achteruit eten, alwaar de kok een heerlijke maaltijd had gereedgemaakt.

De volgende dag was de wind sterk toegenomen en het schip ‘stampte’ (langscheeps op en neergaan) behoorlijk en de schrijver van dit artikel werd zeeziek en wistte dit aan de Citroenjenever en heeft sedert dien nooit meer jenever gedronken.

Het vissen begint

In het noorden van de Noordzee aangekomen, werd de motor gestopt en ging het net overboord, zoals in het eerste artikel werd beschreven. Hierna konden de matrozen wat rusten in hun bekrompen verblijfplaats onder ‘de bak’ (het verhoogde voorschip). Er waren ‘kooien’ (slaapplaatsen met opstaande randen), twee hoog langs de zijanten van het schip. Vaste banken voor de kooien, een tafel in het midden en een zeevast gesjorde met steenkool gestookte potkachel. Er waren aparte rekken voor het oliegoed en de lieslaarzen. Ofschoon het zomer was, viel het weer tegen: veel wind en regen. De bemanning kwam ‘geschoeid’ aan dek, dus gekleed op slecht weer met een oliejas, een zuidwester op alsmede lieslaarzen, want de golven braken soms over de verschansing. In het eerste artikel is beschreven hoe het vissen plaatsvond en het regelmatig binnenhalen van het sleepnet met aan het einde de ‘kuil’, waarin de gevangen vis terecht kwam. Nadat de kuil van het net was opgehesen middels een staaldraad en een ‘blok’ (katrol) in de voormast, werd de vis in de lasten gestort. De lasten bestonden uit vierkante open ruimtes aan dek, gevormd door zware houten planken in de daartoe bevestigde stalen fittings. Het dek was van dik tropisch hout, bevestigd op staalplaat. Hierna werd een lange houten goot geplaatst, waarin de vis werd gesorteerd, ontdaan van ingewanden, waarbij de kabeljauwlevers werden gescheiden om achter in een speciale tank levertraan te maken. Middels de dekwasslang werd de ‘gestripte’ vis gewassen en ging meteen het ruim in, dat was verdeeld in grote afzonderlinge ‘buns’, waarin lagen ijs waren gelegd en de vissen naar soort werden gesorteerd. Er was ca. 10 ton ijsbrokken aan boord en na iedere laag vis, kwam er weer een laag ijs op.



Een volle kuil vis wordt aan boord gehesen (ca. 10.000 kg vis) en de stuurman moet de speciale knoop losmaken, waarmee de kuil wordt geopend en de vis in de daartoe bestemde ‘lasten’ valt. Foto Joop Kooijman.



De vissershoven van IJmuiden omstreeks 1950. Foto 70 jaar oude ansichtkaart.

Er moest hard worden gewerkt, want voor de volgende 'trek' (gewoonlijk twee uur later), moest het dek weer schoon zijn. Uiteraard werd het schip gevolgd door talloze zeevogels, die de overboord gespoelde visresten opaten.

Geen rust

Het vissen ging dag en nacht door en de rust voor de bemanning was ver te zoeken. De enige troost was dat ze naast hun loon, ook een percentage van de 'besomming' kregen. Regelmatig keerden voor volgende reizen bemanningsleden niet terug, omdat ze een baan aan de wal hadden gevonden.

De rederijen kregen langzamerhand gebrek aan goede bemanningen.

Het leven van de trawler-matros Wegens weersomstandigheden moest bijna altijd een oliejas worden gedragen. Deze was gemaakt van zwaar linnen en bestreken met (later gedroogde lijnolie). De jas had geen knopen en moest over het hoofd worden aangetrokken. Veelal werden de polsen open geschuurd door de ruwe manchetten en vele opvarenden hadden vervelende wonden aan de polsen. Omdat de lichamelijke verdamping tegen de koude oliejas binnen condenseerde en dus nat werd droegen sommigen nog een rubberregenjasje hieronder. De zware lieslaarzen beschermden de benen tegen het zeewater, maar de kans om bij overboord slaan, het er levend af te brengen, was minimaal. Een zuidwester was de meest doeltreffende hoed tegen overkomende water en regen. Deze was eveneens van oliegoed gemaakt.

Met stormweer bleven de trawlers doorvissen, omdat een storm afrijden geld kostte en niets opleverde.

Er is een geval bekend, dat een trawler door een enorme golf werd getroffen, waarbij het oliegoed van de mensen aan dek werd afgescheurd. Het is niet bekend, of daarbij mensen overboord sloegen. De maaltijden waren zeer smakelijk, de scheepskok had eer van zijn werk. Op schepen was het om tien uur 's morgen 'pikheet' waarbij koffie werd geschonken en om drie uur 's middags werd er thee geserveerd, gewoonlijk met een 'jagertje', een stuk vers gebakken vis. Het ontbijt en de maaltijden waren op de normale tijden, waarbij degenen, die de wacht hadden, tijdelijk werden afgelost en eerder aten.



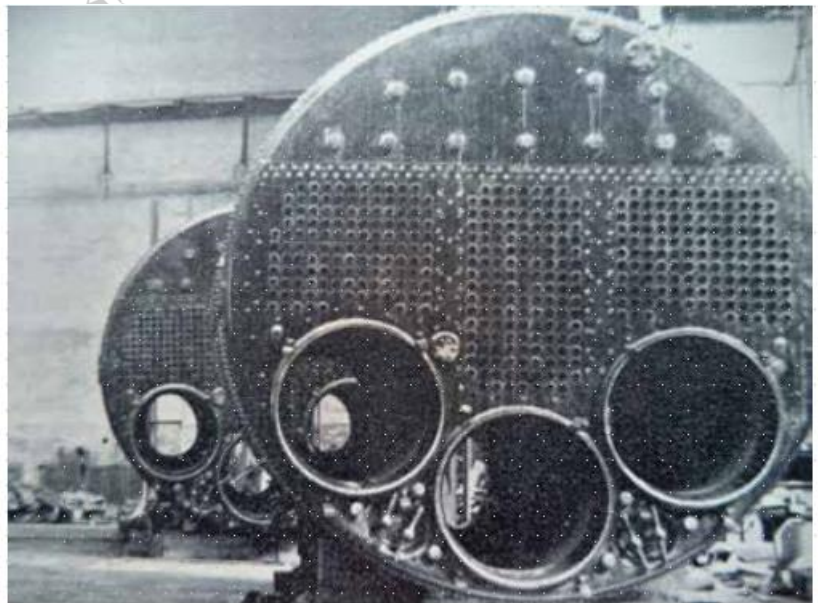
Storm op zee. Foto van KNSM kapitein Th. de Lange (wereld beroemd zeefotograaf kort na WW2)

Het onderkomen van de anderen

De schipper had aan stuurboord achter de brug zijn eigen hut. Aan bakboord was de radiohut met een reserve kooi (voor een prenter). In het achterschip beneden waren ook twee kooien boven elkaar langs de scheepswand met een zitbank er tegen. Wederom in het midden een tafel, wegens de nabijheid van de machinekamer was er centrale verwarming. Deze ruimte was bestemd voor de stuurman, de machinisten en de kok.

Terug in IJmuiden

Na ongeveer twaalf dagen keerde de trawler in IJmuiden terug. Het schip meerde gewoonlijk af bij de visafslag. De bemanning ging naar huis en ieder kreeg een maaltje vis mee. De matrozen woonden allemaal in 'Derp' (Egmond Binnen). Zij waren allen Oud-katholiek (zoals de Church of England) en waren rustige betrouwbare mensen.



Drieuurs Schotse (stoom) ketels voor de tweede wereldoorlog in aanbouw bij de scheepswerf RDM. Stoomtrawlers hadden één Schotse drieuursketel. Bron foto's: boek 'Klink los' van Ir. F.W.K. de Klerk, uitgave Andries Blitz vermoedelijk 1936.

Einde van de trawler

Omstreeks 1960 verdween de laatste stoomtrawler uit IJmuiden en tien jaar daarna kwam ook het einde van de motortrawler in zicht. Er zijn niet veel mensen meer in leven, die het trawler tijdperk hebben meegemaakt.

Nb.

De IJmuidense rederij 'De Marezaten' bezat omstreeks het jaar 1950 vier trawlers. De stoomtrawler 'Flamingo' IJM 25 alsmede de motortrawlers van de 'burgklasse' genaamd 'Johannes Polderman' IJM 20, de 'Maria van Hattum' IJM 10 en de 'Elie Chenevière' IJM 32.



Stoker werpt steenkolen in een vuurgang van een Schotse ketel. Foto: afkomstig van het boek 'the British Seafarher' (geen copyright gebaseerd op BBC programma)

De 'Johannes Polderman' mat 320 brt had een lengte van 46,38 meter, een breedte van 8,03 meter alsmede een holte van 3,05 meter. De diepgang achter was vier meter. De schrijver heeft op allen, behalve de 'Elie Chenevière' IJM 32 gevaren. Dit schip is later in 1961 ten onder gegaan.

Bron:

DE Blauwe Wimpel Nummer 1
Januari 2020

ACHT OVERLEVENDEN VAN
DE „ELIE CHENEVIÈRE”
OP WEG NAAR HUIS

„ONTSTAAN VAN
LEK IS ONS
EEN RAADSEL”

* De acht overlevenden van de ramp met de Elie Chenevière kregen in Lowestoft enigszins gelegenheid om op verhaal te komen. De Engelsen zorgden voor een stevige maaltijd. (Telefoto)

Van een onzer verslaggevers

HARWICH. — Met gezichten, grauw van vermoeidheid en ellende, zijn gisteravond in Harwich de acht overlevenden van de ramp met de Elie Chenevière aan boord gegaan van de nachtboot naar Hoek van Holland.

„Hoe het lek is ontstaan in de machinekamer van de Elie Chenevière zal voor altijd een raadsel blijven” zei hij kort daarvoor de 23-jarige Hulbert Plugge, de stuurman van de trawler. De veertigjarige J. Blok, broer van de omgekomen schipper van de Elie Chenevière, bevestigde dat.

NOODSEIN

We waren in een zware storm aan het thuisstomen, aldus het trieste relaas van de jonge stuurman Plugge, toen we plotseling uit de machinekamer melding kregen dat daar een lek was ontstaan. Het was tien uur in de avond. Onze eerste reactie was pompen, maar al spoedig merkten we dat het water zo snel steeg dat er andere maatregelen nodig waren.

Er was intussen via Scheveningen-radio contact met de wal gemaakt. Heel gauw werd er een noodsein uitgezonden, want de trawler maakte steeds meer water. De eerste vuurpijl ging de lucht in. Het was de Granby Queen, die om ongeveer half twaalf de noodseinen van de zinkende Elie Chenevière opmerkte.

OVERBOORD

We maakten de reddingboot klaar, vertelde stuurman Plugge. Om middernacht ging die overboord met twaalf man erin. Onze eerste machinist Doets was toen al in de machinekamer verdrinken.

Eén man, een matroos, bleef aan boord. Het was verschrikkelijk, er stond nog altijd een vliegende storm, aldus het relaas van de overlevenden.

Een enorme golf is daarna in de reddingboot geslagen. De toestand werd zo hachelijk, dat de mannen na tien minuten teruggingen aan boord van de trawler. Hun schip was op dat moment niet meer dan een zinkend wrak.

Toen we aan boord geklauterd waren schoten we meteen een tweede vuurpijl af, aldus J. Blok, die het verhaal overneemt van de stuurman. Kort daarop ging de derde de lucht in — het was toen één uur 30 schat hij.

REDDING

De storm had toen zeker windkracht tien bereikt. Het achterschip van de trawler lag zo diep in het water dat wij naar voren klauterden. Gelukkig kwam tegen kwart voor één de Granby in zicht. Na een half uur lag de trawler uit Lowestoft langs, zodat matroos Haasnoot over kon springen. Hij kwam prachtig op de brug van de Engelsman terecht.

Nog was de ellende niet voorbij: de Granby Queen werd door de ruwe zee tegen het zinkende wrak gesmakt. Zij dreef weer af en draaide in het rond. Op dat moment wierpen de Engelse redders weer boeien overboord. „We maakten toen al zeker vijftig graden slagzij”, zegt Hulbert Plugge.

Ik sprong toen maar met een matroos — hij valt zichzelf in de rede — of liever, een matroos sprong met mij,

in het water. De rest van de bemanning liep eenvoudig van boord. De slagzij bedroeg al vijftig graden. De Granby Queen lag op dat ogenblik op vijftig meter aan loefzij in de wind. Haar deklichten gaven ons net genoeg licht om te zien wat we deden.

Twee minuten nadat iedereen van boord was zank ons schip het klinkt bitter als stuurman Plugge dit zegt. Zijn blik dwaalt af in de verte. Het was nog niets een twee minuten, valt matroos Blok, de stuurman in de rede. Je hebt gelijk, zegt die tegen de oudere man, het ging ook zo viug.

Tien man werden opgepikt door de Granby Queen: één van hen, de matroos Prins, werd dood uit zee opgevisst. De schipper overleed een uur nadat hij aan boord van de Engelse trawler was gebracht. Hij had te veel water en olie naar binnen gekregen, zegt zijn broer.

Van de vier vermisten van de Nederlandse trawler waren er gisteravond twee gevonden. De trawler Michiel Jan bracht de lijken gistermorgen naar IJmuiden.

Gisterochtend om half negen kwamen de geredde Nederlanders in Lowestoft aan. De stemming onder het groepje zeelieder was vrij goed, ondanks alle verschrikkingen die ze hadden doorgemaakt. Een fris bad, een goede maaltijd en droge, schone kleren zorgden dat de mannen weer wat op hun verhaal kwamen.

PAPIEREN

De Nederlandse consul in Lowestoft zorgde ervoor, dat het groepje overlevenden van de ramp zo snel mogelijk de nodige papieren kregen voor de reis naar huis.

Ik ben er de hele dag heel druk mee geweest, aldus stuurman Plugge, het grootste deel van de scheepspapieren zijn we kwijtgeraakt, ook het journaal is weg.

Er was in Lowestoft ook een schipper met wie de Nederlanders in hun eigen taal konden praten — schipper Spaans die al veertien jaar in dienst is van de rederij van de Granby Queen. Die was juist vrijdagochtend met zijn schip in Lowestoft teruggekeerd.

De Nederlandse zeelui hebben de dag verder rustig in Lowestoft doorgebracht. Laat in de middag gingen zij per bus en trein naar Harwich voor de reis naar Nederland.

De lijken van de twee opvarenden van de Nederlandse trawler, die op de Granby Queen naar Lowestoft werden gebracht, worden waarschijnlijk vandaag naar Nederland vervoerd.

Bron: Delpher

Krantenbank Zeeland

Zeeuwsch Dagblad | 1961 | 21 oktober 1961 | pagina 1



Fuck the chief!

'Hallo stuurman! My sinaasappels very good!', roept die Portsaidse Egyptenaar uit de diepte, waar hij met zijn boot vol handelswaar, het driehoekige zeil om de mast geknoopt, langs zij van

het tijdelijk aan de boeien gemeerde Nederlandse motorschip 'Roepat' ligt. 'Groot en sappig, menir! Tien gulden voor twaalf!'

'Ben je gek geworden, Ali Ben Ossepoot!', roept derde stuurman Jan van Dalen, die aan de reling staat. 'Drie gulden voor twaalf!'

'Allal-il-allal!', klaagt de man, in bidstand voorovervallend in z'n boot en hoorbaar wenend. 'Hoe moet ik mijn twee vrouwen en twaalf kinderen te eten geven als ik zo word uitgezogen door 'n rijke stuurman uit een rijk land!'

'Had je maar moeten zorgen dat je niet zoveel kinderen kreeg, Ali ben Ali! Ja, assemaarcheilis machchalles! Maar ik betaal jouw kinderbijslag niet! Je bent rot duur, en dat weet je!' Ali richt zich op met tranen in de ogen, zet z'n fez weer op, mikt dan een touw met haak en katrol over de reling en schreeuwt: 'Alright, alright! Twaalf sinaasappelen voor vijf gulden only! Het is m'n ondergang, maar de Nederlanders zijn de rotste niet!'

Hij bindt een leeg mandje aan het touw vast, en trekt dat via de katrol zelf omhoog. De bedoeling is er geld in te doen, als het boven arriveert. Wanneer dat gebeurt, wordt beneden de fruitmand vastgebonden, en die wordt omhooggetrokken terwijl het mandje met geld omlaag gaat. 'n Kwestie van wantrouwen.

Beide manden komen elkaar halverwege tegen. Het gulden midden. Daar stopt de ruilhandel meestal even. Wederzijds is er dan enige bedenktijd. Soms wordt er plotseling aan beide zijden hard getrokken. Maar de praktijk heeft geleerd dat deze methode voor beide partijen, zij het niet helemaal waterdicht, toch het veiligste is.

Boven, heeft de derde stuurman nog geen trek in het aanbod. Beneden heft de Egyptenaar de handen ten hemel en het moskese allal-il-allal is niet van de lucht. Hij roept: 'Money, money! Ik denk jij fatsoenlijke stuurman, maar vergissing!', en de derde antwoordt: 'Ik denk jij fatsoenlijke handelaar, maar vergissing!'

'You bloody fool! ', roept Ali.

'You bloody bastard!', roept de derde.

En dus is er een schaakmatpositie tot op het moment dat de derde zich van de reling terugtrekt en Ali met een zuur gezicht roept: 'Okay, okay! Haal op, drie gulden voor twaalf!'

Terwijl hij het mandje met fruit langzaam ophaalt en de drie gulden in het andere naar beneden ziet zakken, krijgt de derde nu tijd na te denken of hij nu wel of niet de juiste prijs heeft betaald. Advantage Me, denkt hij tot op het punt van halverwege, waar voor hem Love overgaat in Advantage Ali ... Voor Ali ligt het omgekeerd.

Op dat moment verschijnt de eerste stuurman, die de loods aan de gangway komt afhalen. 'Drie! Diezelfde vent heeft me een reis geleden belazerd. Ik deed niet erg snugger tien pond in die lege mand om een kameellere poef te kopen, maar hij ging er vandoor!'

'Weet je zeker dat hij het is?', vraagt de derde. 'Die boot! Zelfde tuigage, zelfde naam "In'sh Allah", en z'n smoel kan ik wel uittekenen! Ja, hij is het. En als ie het niet is, heeft ie pech gehad!'

'Ali!', roept de stuurman. 'Hebbie nog mooie poeffen?' De man zet z'n fez recht. 'Jaja, stuurman, klauwelatewapperen, mooie kamelepoeffe, chodverdome, je vaar je moer voor 'n haarkam!',

roept Ali, die aan dek van Nederlandse schepen wat Algemeen Beschaafd Nederlands heeft opgestoken, 'n paar gebleekte poeffen tevoorschijn toverend vanonder een dekzeiltje. 'Derretig gulden, tien pounds!'

'Die daar!', zegt de stuurman. 'Die wil ik hebben!'

'Mannie, mannie!', roept Ali, duim en wijsvinger tegen elkaar wrijvend en schalks lachend met zijn tandeloze gezicht. 'Nie kaikekaike niekoope!'

De stuurman pakt een tien pond biljet, laat het zien, en doet dat in de lege mand, maar trekt het terug in zijn vuist. De poef komt langzaam naderbij. Als het ene mandje boven is en het andere beneden, breekt de hel los. Maar aan de reling staat niemand meer; de boot dobbert nog even afwachtend op het water van het Kanaal. Pats!, daar vliegt de eerste lege fles al kletsend tegen de scheepshuid, geworpen door een schuimbekkende Ali die in de mast probeert te klimmen om aan dek te kunnen kijken. Pats!, de tweede bottel spat op het luikhoofd uit elkaar, gevolgd door een hagel van overrijpe sinaasappelen. De loods, 'n smetteloos in het wit geklede Italiaan, pas aan boord gestapt, wordt frontaal getroffen door een rotte sinaasappel, maar stoomt onaangedaan door naar de brug waar de machine op standby staat voor vertrek.

Dan klinken met een krijsende falsetstem de volgende historische woorden over Port Said: 'YOU CAPTAIN BASTARD! BLOODY MACARONI PILOT! FUCK THE CHIEF!'

De 'Roepat' fluit, ten teken van vertrek. De trossen vallen te water. De boothandelaren keren tijdelijk naar de wal terug waar Port Said - voor westerlingen het begin van het oosten – onbegrepen ligt te broeien aan de rand van de woestijn.

Dit keer is Ali de sigaar, maar welke vreemde zeeman moet dat binnenkort bezuren? Zo gaat dat, sinds het Kanaal werd geopend, in Port Said tussen nieuwe en oude vrienden, vanaf de tijden van de machtige passagiersschepen, troepen-, oorlogs-, vrachtschepen of tankers, tot aan het einde der tijden.



Bron:
Jan Noordegraaf

