

“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

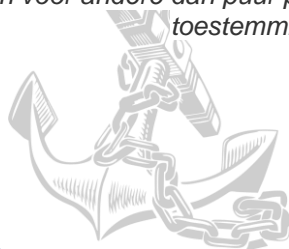


Disclaimer

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 7 – 6e jaargang – 17 februari 2023



Vijf jaar troepenvaren, laatste reis met de Waterman
Jan Pieterszn Coen herdacht
Reddingsactie op volle zee...
170 jaar onder stoom deel 3 – 4 en 5
Achtergronden van het Bismarck drama
En nog meer.... O.a.
Een geldig excuses en de Drenkeling
De geschiedenis van de houten hektjalk DE JONGE JACOB
Het Postsyndroom
Sleeptocht der Koninklijke Marine
Aflleidingsmanoeuvres met Dummieschepen

DE DERTIENDE REIS NAAR INDONESIË

Hoofdstuk 3

met de Waterman

23 juni 1950 tot 25 november 1950

Van Hollandia naar Soerabaja. Groot transport van Papoea-vrouwen. De verjaardag van Prinses Irene. Onlusten te Makassar.

Toen we op 5 augustus Hollandia weer verlieten hadden we het 454e garderegiment Irene aan boord; hiervan zouden ook in de volgende havens nog militairen inschepen. Verder hadden we een detachement marine en een heel ruim vol Papoea-vrouwen en kinderen, bestemd voor Biak en behorende bij de militairen van een Papoea-compagnie. Tenslotte nog elf arrestanten, die in Makassar moesten worden overgegeven. De volgende dag waren we in Biak; hier gingen de Papoea-vrouwen en -kinderen van boord en kwam een aantal nieuwe passagiers aan boord. Na enige uren kon de reis worden voortgezet. Zaterdag, 5 augustus, lagen we op de rede van Manokwari en ook hier zijn we maar enkele uren geweest om passagiers te ontschepen en andere in te schepen. Intussen hebben we deze dag feestelijk herdacht, want het was de verjaardag van Prinses Irene, 's Morgens werd de gebruikelijke feestrede uitgesproken, die gevolgd werd door het Wilhelmus en 's avonds verzorgde de band van het 454e bataljon garderegiment Irene een concert op het luisterrijk versierde dek. Voorts werden enige films vertoond en was er een extra verzorgd diner. En als het dan Zondagmorgen is, liggen we op de rede van Sorong, waar we de laatste militairen van het bataljon aan boord kregen. Deze keer konden we hier enige uren van boord gaan en die hebben we benut om met een jeep een tripje het binnenland in te maken. En 's avonds konden we een kerkdienst bijwonen, want we hadden weer een dominee aan boord. Zonder Fak-Fak aan te doen zouden we van Sorong uit rechtstreeks naar Indonesië terugkeren en volgens de planning zou de eerste haven daar Makassar zijn. Maar dat ging niet door. Want na op 6 augustus uit Sorong vertrokken te zijn kregen we de volgende dag uit Australië het bericht door, dat Makassar in ernstige onlusten gewikkeld was. Het heette dat de Ambonezen en de T.N.I. slaags geraakt waren, dat het Nederlandse rayon bezet was en dat Hare Majesteits Kortenaer uit Soerabaja was vertrokken om twee mijl buiten de kust van Makassar voor anker te gaan, zulks in afwachting van eventuele gebeurtenissen. De republiek zou over dit eigenmachtige vertrek erg boos zijn en beschuldigde Nederland van verdragsschending. Alle communicatie met Makassar was verbroken. Radiografisch konden we geen verbinding krijgen. In Makassar moesten we de arrestanten afleveren en daar zouden verder 500 passagiers aan boord komen. De volgende dag moeten we dan bekend maken, dat het schip gaat stilliggen en we in afwachting van nadere berichten voorlopig niet verder gaan. Onder deze omstandigheden was het niet verantwoord Makassar binnen te lopen. Buitendien vertrouwen ze de Waterman met een bataljon troepen aan boord natuurlijk helemaal niet. Vooral niet nu de Kortenaer daar ook heengestuurd is. Inmiddels hebben we Batavia ingelicht en dit had tot gevolg, dat de gezagvoerder 's avonds opdracht kreeg naar Soerabaja te varen.

Enige dagen te Soerabaja. Dan naar Menado. Wild-West-toestanden.

In de avond van 9 augustus kwamen we op de rede van Soerabaja aan; pas de volgende dag

mochten we aan de kade meren. Vlak voor ons lag de Zuiderkruis, die ook grote zwerftochten achter de rug had. We moesten daar al onze passagiers ontschepen en met de Zuiderkruis op nadere instructies wachten. Doch de arrestanten zouden wel aan boord blijven en voorlopig moest onze vaste staf die nu bewaken. Een wonderlijke doch begrijpelijke zaak was intussen dat in de aanloophavens de Ambonezen en Menadonezen weigerden in te schepen; ze krijgen genoeg van "afgevoerd" te worden en willen alleen naar hun eigen geboortegrond, Ambon en Noord Celebes, terug. Soerabaja bleek vol militairen te zitten; de stemming onder de Hollandse jongens was niet te best. Ze vonden dat het daar een heksenketel begon te worden. Wat voelden wij ons op de Waterman dan veilig en prettig ondanks alles wat we op deze reis hadden meegemaakt. Op 11 augustus raakten we onze gevangenen kwijt; die gingen naar de gevangenis van Soerabaja. En de volgende dag kregen we een 650-tal passagiers aan boord, allen Menadonese militairen vergezeld van hun vrouwen en kinderen, te weten 277 mannen, 184 vrouwen en 189 kinderen, meestal onder de drie jaar.

Vanwege de 800 kubieke meter bagage, die deze passagiers bij zich hadden, duurde de inscheping ruim drie uur. Maar we hebben weer aardige en vriendelijke mensen aan boord; aan al het vee en de vele fietsen die ze hebben meegenomen zullen we maar niet denken. In de middag van 12 augustus zijn we naar Menado vertrokken en daar hebben we van de 15e tot en met de 16e op de rede gelegen. Die beide dagen hebben we een terreur meegemaakt, die aan de Duitse bezetting deed denken. Met stens gewapend kwamen T.N.I.-militairen aan boord; kennelijk vonden ze dat spookschip met al die Menadonezen die hier moesten debarkeren maar erg gevaarlijk. De passagiers met hun enorme lading aan bagage zouden op prauwen naar de wal worden gebracht en daar zou alles op wapens en munitie worden gecontroleerd. Dit kon dagenlang duren. Maar wat gebeurde? De mensen werden direct naar doorgangskampen afgevoerd, doch de bagage, die natuurlijk niet zo gauw doorzocht kon worden, bleef, overal verspreid, op de kade achter.

Iedereen kon er bij en vanzelfsprekend zou er wel veel gestolen worden, een onwillige Menadonees, die zijn bagage direct mee wilde hebben, werd als afschrikwekkend voorbeeld neergeschoten en op de kade achtergelaten. En nadat men bij de mensen op de kade of in hun bagage inderdaad munitie en wapens had gevonden, achtten de heren van de T.N.I. het kennelijk nodig ook op de Waterman te gaan patrouilleren en zoeken. Uiteraard zonder succes; als de passagiers iets van die aard bij zich zouden hebben, dan zat het in de ruimbagage. Nu kun je protesteren tegen de brutaliteit van die lieden om met stens in de aanslag over een Nederlands schip rond te lopen gluren, doch in de praktijk is tegen zulk een optreden niets te doen. Ook al hadden we een van onze torpedootjagers in de buurt te hulp geroepen, de situatie zou er niets anders door geworden zijn; voor de Menadonezen vermoedelijk alleen maar moeilijker. Twee dagen hadden we nodig voor de debarkatie en het lossen van de lading. Doch tot de laatste passagier en lading van boord ging bleven T.N.I.-militairen met hun stens over het schip rondlopen. Daar werd zelfs zo roekeloos mee omgesprongen dat er op een gegeven ogenblik een schot afging waardoor bijna een lid van onze vaste staf werd geraakt. Die laatste ochtend overleed nog een kindje aan boord; het werd in Menado begraven. De dag daarvoor was er een baby geboren. De T.N.I. vond het gewoon de ook nog zieke moeder, nauwelijks 20 uur later, met een vrachtauto naar het doorgangskamp af te voeren. En zo zou er nog veel meer over de hier ondervonden terreur te vertellen zijn. We waren dan ook blij toen we op 16 augustus weer konden vertrekken.

Van Menado naar Makassar. Dan via Balikpapan naar Semarang. Enorm Ambonezen-transport. Veel lief en leed. Een Ambonese kerkdienst.

Tussen Menado en Makassar hadden we slechts 31 passagiers aan boord en wel vijf inspecteurs van politie met hun vrouwen, kinderen en bedienden. Veiligheidshalve moesten zij Menado verlaten en ze gaan nu naar Batavia. Wat voelden zij zich gelukkig op de Waterman.

Op 18 augustus meerden we aan de kade te Makassar, waar het toen vrij rustig bleek te zijn. Ook de Kota Inten lag daar. Beide schepen en de Thedens hadden opdracht gekregen alle nog aanwezige Ambonezen uit Makassar weg te halen. Zoals bekend waren er kort tevoren ernstige onlusten geweest. Bij gevechten tussen Ambonezen en Nederlandse militairen enerzijds en de T.N.I. anderzijds waren aan beide zijden veel doden gevallen. Die gevaarlijke Ambonezen moesten nu zo gauw mogelijk weg. De legercommandant, generaal Scheffelaar, was overgekomen en verder was Hare Majesteits Kortenaer vanuit Soerabaja naar Makassar gedirigeerd om zo nodig bescherming te kunnen bieden.

Nimmer hebben we zo een zware embarkatie te verwerken gehad als hier in Makassar. Van 's morgens 9 tot de volgende morgen 6 uur zijn we bezig geweest met de inscheping van



ongeveer 2000 passagiers met hun 4000 kubieke meter bagage (dat is 50 grote kamers vol). Drie vertegenwoordigers van de U.N.C.I. (United Nations Commission for Indonesia), te weten een Amerikaanse kolonel, een Australische kolonel en een Belgische kapitein, waren steeds aanwezig om toezicht te houden. Om een indruk te krijgen van dit Ambonezen-transport zij ver- dat het bestond uit 541 militairen met 455 vrouwen, 340 kinderen van 0-3 jaar, 354 van 3-11 jaar en 300 boven 12 jaar. De T.N.I. hield een oogje in het zeil, doch dat zal 's nachts wel eens dicht gevallen zijn. Heb ik misschien daardoor meer passagiers aan boord dan ik zou krijgen? Doch moest je niet helpen? Al deze mensen gaan nu naar een doorgangskamp

in Semarang.

Generaal Scheffelaar vond dit de voor de Ambonezen veiligste oplossing. Op 19 augustus vertrokken we weer met een aantal passagiers, dat dus enige honderden hoger was dan het certificaat van de Waterman toelaat, doch onder de gegeven omstandigheden kon het niet anders. De reden dat we na vertrek uit Makassar Balikpapan zouden aandoen, was een heel bijzondere. Daar bevond zich namelijk ook nog een contingent Ambonezen, die eveneens naar Midden-Java zouden worden afgevoerd. Deze verkeerden echter in de veronderstelling dat Makassar nog steeds in handen van de Ambonezen was en nu wilden ook zij in Balikpapan blijven. Door nu de Waterman naar Balikpapan te sturen kon generaal Scheffelaar aantonen, dat wij de Ambonezen uit Makassar aan boord hadden. En dit heeft er tenslotte toe geleid, dat ook de Ambonezen uit Balikpapan bereid waren om naar Semarang te worden afgevoerd.

Voor ons betekende dit intussen wel dat we onze 2000 passagiers nu drie dagen langer aan boord zouden hebben. In de ochtend van 20 augustus meerden we aan de kade te Balikpapan. Kort daarna kwam ook generaal Scheffelaar weer aan boord en daar hadden toen langdurige besprekingen plaats met de Ambonezen uit Makassar en Balikpapan alsmede tussen deze groepen onderling. Tevreden over de goede afloop hebben we toen 's avonds aan boord een dineetje gegeven, waaraan ook generaal Scheffelaar en de Amerikaanse kolonel van de

U.N.C.I. aanzaten. Op 21 augustus zijn we van Balikpapan naar Semarang vertrokken, een reis, die vier dagen zou duren. De omstandigheden waaronder we voeren waren intussen wel iets anders dan we gewend waren. Gezien het voor dit schip veel te grote transport moesten enige honderden passagiers met hun bagage in een tentenkamp bovendecks bivakkeren. En dat betekende dat het overal op het schip zo vol was, dat je slechts met de grootste moeite over de dekken en in de ruimen kon komen.

Ook verder hebben we sinds het vertrek uit Makassar heel wat meegemaakt. Op 19 augustus werd een tweeling geboren, de volgende dag zagen twee meisjes het levenslicht en de dag daarop nog een. Daarmee is het totale aantal geboorten, sinds onze kustreis begon, zeven. Wat gaat dat hier allemaal gemakkelijk.

De dokter vraagt op het ziekenrapport waarvoor men komt. Het stereotiepe antwoord is dan: "saja mesti beranak" of "anak datang", ofte wel "ik moet een kind krijgen". De dokter neemt dan de toekomstige moeder even mee en een ogenblikje later is de baby er. En een paar dagen later lopen die moedertjes al weer. Behalve veel liefs was er ook veel leed. Sinds het vertrek uit Menado hadden we liefst vier sterfgevallen: een jongetje op 16 augustus te Menado, dat daar ook is begraven, een jongetje op 20 augustus, dat te Balikpapan stierf en eveneens ter plaatse begraven werd en tenslotte op 21 augustus twee kinderen, die een zeemansgraf kregen.

Daar stonden op het achterschip de twee kistjes met de Nederlandse vlag erover. Een Ambonese legerpredikant leidde de begrafenis. Er werd veel gezongen, een preekje gehouden en gebeden. De eerste moeder was een knap Ambonees soldatenvrouwtje in een licht jurkje met een witte rouwband om het haar, de tweede een heel eenvoudig Ambonees vrouwtje in een sarong en op blote voeten. De kistjes werden op de railing gehesen en daarna in zee neergelaten. Het was ontroerend te zien hoe de ouders over de railing de kistjes nakeken, die langzaam onder water verdwenen. Toen we op 20 augustus nog te Balikpapan lagen heb ik daar een Ambonese kerkdienst bijgewoond. Onder de Ambonezen bevond zich een pendita, een legerpredikant met de rang van tweede luitenant. Op zijn verzoek een godsdienstoefening te mogen houden had ik hem onze grote filmzaal aangeboden. Doch zijn reactie was dat die veel te klein was, want hij moest voor alle Ambonezen aan boord preken. Wel vroeg hij de beschikking over onze omroephut om vandaaruit over het gehele schip te kunnen spreken. Dit was wel een heel bijzondere gewaarwording. Woord voor woord hoorde je over het gehele schip, in de ruimen en op de dekken, zijn prediking. Overal was het muisstil en zaten of lagen de mensen en ook de kinderen aandachtig te luisteren. Dan wordt er gezongen; de pendita zingt de eerste regel voor, die de mensen nazingen. Dan zingt hij de tweede regel en zingen ze weer samen. En dat gaat zo door tot het lied uit is. Ik heb verbaasd gestaan over de toewijding; wat zijn deze eenvoudige mensen serieus in hun geloofsleven. Ik ben van deze altijd zo vriendelijke Ambonezen gaan houden, ook al vanwege hun vurige trouw. Het doet je iets als je te horen krijgt: "Wij toch ook Nederlanders zijn, menirr, wij van uw Koningin houden". Overigens kwam je zo nu en dan voor wonderlijke situaties te staan. Die waterleiding aan boord vond men en vooral de jeugd maar een prachtige uitvinding en het kon voorkomen, dat boven de meterslange wasbakken alle kranen open stonden en de kinderen daarin heerlijk aan het poedelen waren. De ouderen zag je vaak druk bezig hun potjes en pannetjes onder de ijswaterkranen schoon te maken, hoewel dit in beperkte voorraad aanwezige ijswater alleen voor drinkwater bestemd is. En dat alles had dan weer verstoppingen en overstromingen tengevolge. Ja, we zijn nog niet zover, dat we ook een kali aan boord hebben.

Van Semarang via Balikpapan naar Koepang (Timor). Wonderlijke ervaringen. Daarna weer naar Priok.

In de vroege ochtend van 23 augustus waren we te Semarang. De Ambonezen debarkeerden daar diezelfde dag, doch de lossing van de bagage zou nog tot de volgende middag duren. Van de militaire instanties te Semarang kregen we vlot een schoonmaakploeg van 60 man om het schip weer bewoonbaar te maken. En verder werd ons voor ontspanning een trip naar Salatiga aangeboden, waarvoor we zoveel vervoer kregen, dat we, behalve onze vaste staf, ook nog 20 leden van de bemanning mee konden nemen. Van dit bijzonder mooie tripje hebben we weer volop genoten. In de middag van 24 augustus vertrokken we naar Balikpapan om nieuwe passagiers te halen; op onze reis daarheen hadden we toen alleen de 31 passagiers (politie-families) aan boord, die destijds in Makassar embarkeerden; zij maken dus wel een hele ommelandse reis om in Priok te komen. Op 26 augustus zijn we weer terug in Balikpapan. Daar kregen we toen een militair transport van 621 Timorese mannen, vrouwen en kinderen aan boord en verder nog 203 Timorese burgers; al deze mensen moeten we nu naar Timor brengen. Voorts embarkeerden 352 hollandgangers en nog 79 Makassarers, die eerst mee gaan naar Timor doch voor Priok bestemd zijn. Ook al een hele omreis. Diezelfde avond vertrokken we met dus ongeveer 1250 passagiers aan boord naar Timor, een reis van twee dagen. Via de Java Zee en Flores Zee varende en tussen de eilanden Flores en Soembawa door naderden we op 28 augustus de rede van Koepang. En toen hadden we al weer een bijzondere belevenis: het schip gaat op minstens een kilometer buiten de kust voor anker. De gezagvoerder zegt dat hij volgens zijn zeekaart niet verder kan varen; het water wordt te ondiep. Daar liggen we dan. De Timorezen zien ginds hun geboortegrond liggen, doch hoe komen we daar? We hebben de K.P.M. van onze komst op de hoogte gebracht, doch er komt niemand. Nadat nog enige malen naar de wal geseind is zien we dat zich daar een roeibootje los maakt en naar ons toekomt. Als het langszij de Waterman ligt, blijken daar de agent van de K.P.M. en de commandant van het doorgangskamp in te zitten. Zij vertellen ons dat nooit zulke grote schepen naar Koepang gestuurd worden en men niet over motortractie beschikt. We besluiten ons motorsloepje te strijken, naar Koepang te varen en met de K.P.M. na te gaan wat ons verder te doen staat, er blijken prauwen genoeg te liggen, doch ons sloepje is te licht om die te slepen. En overroeien is te ver en te gevaarlijk met nog het bezwaar van de vele lading. Doch er kwam een mogelijkheid. De volgende dag zou de Samuel Jacob, een kleine K.P.M.'er, hier aankomen en die had een motorbarkas aan boord. Als we dat scheepje een dag konden ophouden en de motorbarkas mochten gebruiken waren we klaar. Radiografisch verzochten we Batavia om toestemming en die kregen we. Ook de gezagvoerder van de Samuel Jacob bleek gaarne bereid te helpen.

En dan zien we in de ochtend van 29 augustus een armada van prauwen om ons heen liggen, die door de motorbarkas naar de Waterman waren gesleept. De debarkatie kon beginnen. Langs touwladders daalden de passagiers in de prauwen af en telkens als er vijf vol waren werden ze naar de wal gesleept, net was een complete veerdienst. Maar het was niet zo eenvoudig die bootjes vol te krijgen; vooral voor de vrouwen en kinderen was het een hele toer om langs die touwladders naar beneden te komen. Doch we hielpen allemaal graag. Ook ons eigen sloepje werd ingezet, zij het niet als tractie. De tweede stuurman en ik vonden het veel te leuk om aan deze veerdienst mee te doen. Telkens met vijftien passagiers voeren we over. Zo zijn we met elkaar zes uur bezig geweest om alle Timorezen aan de wal te krijgen. Doch toen wachtte ons een nieuwe verrassing, Nadat we met ons sloepje de laatste passagiers hadden

afgezet en nog even op de kade stonden te kijken, kwam daar de laconieke opmerking van de stuurman: kijk eens, de Waterman is van zijn ankers los geslagen en drijft af. We hebben nog geprobeerd haastig naar ons schip terug te keren, maar de afstand was te groot en de zee te woelig geworden, zodat de stuurman van verdere pogingen afzag. De Waterman moest toen terugkomen en dat zou wel enkele uren duren, omdat de turbine eerst weer in werking moest worden gesteld. We hebben deze gedwongen vrije tijd toen maar besteed met een kijkje in Koepang te nemen en daarna konden we ook nog een bezoekje aan de Samuel Jacob brengen. Toen de Waterman dan eindelijk terug was, waren ook wij in staat weer aan boord te komen. Overigens had het schip toch terug moeten komen, omdat de volgende dag de bagage zou worden gelost. En ook dit gebeurde met behulp van de motorbarkas en de prauwen.

Op 30 Augustus zijn we uit Koepang vertrokken. We hadden toen nog ongeveer 400 passagiers aan boord, waarmee we op 2 september te Priok aankwamen.

Van Priok naar Semarang en terug. Misdrijven op de Waterman?

In Priok hebben we nu een paar dagen om tot rust te komen na een zwerftocht van zeven weken. Van het uiterste westen (Belawan) zijn we naar het uiterste oosten (Hollandia) geweest en van het uiterste zuiden (Koepang) tot vrij ver noord (Menado). Meer dan 6000 mannen, vrouwen en kinderen hebben we vervoerd: Nederlanders zowel als Javanen, Ambonezen, Menadonezen, Timorezen, Makassaren, Toradja's, Papoea's en anderen, plus gevangenen. Voor een belangrijk deel waren het landverhuizers, militairen van het voormalige Koninklijk Nederlands-Indisch Leger, die weer naar hun geboortegrond dan wel naar doorgangskampen moesten worden gebracht. De meesten zullen weer burger worden. Veel lief en leed hebben we meegemaakt: zeven kinderen werden geboren, doch ook vijfmaal moest wegens een sterfgeval de vlag halfstok worden gehesen. Ongelooflijk veel werk hebben die mensen ons gegeven en het was steeds weer een hele toer om alles behoorlijk te doen draaien en het schip schoon te houden, klaar dat vergeten we graag, want we hadden erg vriendelijke en dankbare passagiers aan hen. In deze dagen mocht ik Herman Van Dijk zo nu en dan weer ontmoeten; samen hebben we nog enkele mooie trips in en rond Batavia gemaakt. Doch tevens konden we het aangename met het nuttige verenigen. Bij onze vaste staf kon ik, gezien de grote transporten met vooral veel vrouwen en kinderen, nog best een verpleger gebruiken. Herman wilde wel graag en het legerhospitaal gaf toestemming. Dezelfde dag nog kwam hij aan boord en werd aan onze vaste staf toegevoegd. Woensdag, 6 september, vertrokken we naar Semarang; we moesten daar het 451e bataljon infanterie, dat het 425e zou aflossen, brengen en het 425e weer meenemen naar Priok. Twee dagen later waren we daar ook al weer terug. En toen kwam ons een bijzonder interessant verhaal ter ore. In de "Nieuwsgier" van 8 september stond het volgende bericht, dat in alle kranten was overgenomen:

Mysterieus geval

- " In de Indische bladen trekt begrijpelij-
- " kerwijs sterk de aandacht een bericht over
- " een perkara op de Waterman, welk schip terug

" keerde van Hollandia en nu in Priok zou wor-
" den vastgehouden. Volgens Antara had dit
" schip tien officieren aan boord, die in een
" kist waren opgesloten. Acht van de tien zou
" den tijdens de reis zijn overleden. Twee ande-
" ren zijn nog in leven, zij het ook zeer verzwakt.
" Antara heeft terzake onvoldoende opheldering
" kunnen krijgen, doch de betrokken autoritei
" ten houden het schip vast voor onderzoek.

Hierover woei heel wat stof op. Iedereen, ook het Hoge Commissariaat, wilde weten wat we hadden uitgevoerd. Er waren mensen, die een vijandige houding tegen de Waterman aannamen. De koelies langs het schip werden vervelend. Sommige leden van de bemanning durfden niet meer van boord te gaan. Natuurlijk was er van dit bericht niets waar. We hadden wel gevangenen vervoerd, zelfs 126 van Priok naar Hollandia, doch die waren daar allen van boord gegaan. En van Hollandia komend, hadden we er 11 vervoerd, die in Soerabaja afgeleverd waren. Op deze reis had voorts een Timorese vrouw een zeemansgraf gekregen en het vermoeden bestaat nu, dat we een spion van de republiek aan boord hadden, die deze begrafenis had gezien, doch vermoedde, dat we bezig waren die elf gevangenen kwijt te raken.

Hoe het ook zij, onze Waterman stond ineens in een bijzonder slecht daglicht. En als we gingen passagieren en onze havenpassen moesten tonen, waar de naam van het schip in stond, dan werden we helemaal niet vriendelijk aangekeken. Weliswaar is dit krantenbericht later gedementeed, doch het is de vraag of dit dementi ook in de verschillende kranten is opgenomen. Intussen zij nog vermeld, dat er twee maanden later een soortgelijk doch nog veel griezeliger verhaal over de Waterman werd gepubliceerd en uiteraard was dat evenzeer een fabel. Kennelijk vindt de pers hier het maar zeer gewoon om door middel van zulke leugenachtige sensatie haat tegen Nederland te kweken. Deze keer zouden we vijf dagen, dus van 8 tot en met 12 september in Priok blijven liggen. En in die dagen komt dan ineens het feestelijke bericht, dat kapitein Oude Boerrigter, die ziek in Bizerta had moeten achterblijven, weer in Batavia was aangekomen. Men had hem tijdelijk in hotel Savoy ondergebracht. Natuurlijk zijn we daar toen direct heengegaan. Wat fijn was het hem weer mee terug te kunnen nemen naar de Waterman, waar het uiteraard een extra blijde incomste werd.

Ook kon nog worden bewerkt, dat we een vaste schoonmaakploeg van 20 Nederlandse militairen mee zouden krijgen; gezien hetgeen we alzo meemaakten, was dat geen overbodige luxe.

Wordt vervolgd...

Jan Pieterszoon Coen herdacht

1629—21 September—1929



PORTRET VAN J. P. COEN NAAR EEN ANONIEM SCHILDERIJ IN HET RIJKSMUSEUM TE AMSTERDAM.

DE SCHEPPER VAN ONS RIJK IN INSULINDE

FRED. OUDSCHANS DENTZ.

Coen werd in 1587 te Hoorn geboren uit aanzienlijke ouders. Hij was reeds vroeg voor den handel bestemd en zijn ouders zonden hem daarom bij de beroemde kooplieden Piscabote te Rome, waar hij zes jaren verbleef. Op zijn 20ste jaar bezat hij reeds vele kundigheden en de Oost-Indische Compagnie plaatste hem als onderkoopman op het schip „Nieuw Hoorn” om een reis naar Indië te maken van 1607—1611. In 1612 (12 Mei) werd hij aangesteld als opperkoopman en bevelhebber van de schepen de „Provinciën” en „de Hoop”. Daarop volgde in October 1613 zijn aanstelling tot Boekhouder-Generaal. Steeds aan de belangen der Compagnie gewijd, wist hij zich bij de hoofden in Indië door zijn bekwaamheden, werkzaamheid en ongekreukte eerlijkheid, alsmede door zijn handelskennis zoo bemind en onmisbaar te maken, dat men hem op 13 November 1614 tot Directeur-Generaal van alle kantoren in Indië en tot president van de kantoren te Bantam en Jacatra aanstelde.

Na drie jaren nog één stap en Coen bereikte de hoogste waardigheid in de gewesten, die Holland hebben groot maken. De keuze van de kamer van XVII viel op verzoek van Laurens Reaal op hem, om hem in diens plaats aan te stellen als Gouverneur-Generaal, hetgeen 25 October 1617 geschiedde. Reaal noemde hem „een persoon van grooten oordeel, neerstich en cloeckmoedig, die ter plaetse leydt, daer de standt van geheel Indie, hem te huis komt”. Eerst in

Maart 1619 nam hij den titel van G. G. aan. De Staten-Generaal en Prins Maurits bekrachtigden zijn benoeming in November 1617.

Na een afwezigheid van 11 jaren keerde hij op 19 Sep. 1623 in Nederland terug. Aan eerbewijzen ontbrak het den grooten vaderlander niet. De vergadering van XVII vereerde hem met een gouden ketting en medaille, ter waarde van 2000 gulden en een degen van 400 gulden. Voorts werd hem toegekend een som van 64.000 voor soldij. Voor de diensten bewezen als Directeur-Generaal ontving hij 3.000, voor die als G. G. 10.000 gulden. Nog werd toegekend voor het veroveren der Banda-eilanden een bedrag van 3.000, voor het stichten van Batavia 7.000 en voor enkele vorderingen, welke hij had, 2.000 gulden.

Coen werd voor de 2de maal tot Gouverneur-Generaal benoemd 3 October 1624, doch zijn vertrek werd, door den tegenstand der Engelschen, tot in het begin van 1627 opgehouden. Inmiddels trad hij op 15 Mei 1625 in het huwelijk met Eva Ment, die in 1606 te Amsterdam was geboren. Zij overleed in 1658.

Voor de tweede maal nam Coen na zijn aankomst te Batavia op 27 Sept. 1627 de opperlandvoogdij op zich van den 30sten van die maand af tot zijn dood in 1629.

* *

*

Hadden de drie eerste Gouverneurs-Generaal sedert de oprichting der O. I. Compagnie in 1602 — Pieter Both, Gerard Reynst en Laurens Reaal — zich het meest in de Molukken opgehouden en eigenlijk meer met een vloot rondgezworven dan een vaste hoofdzetel gehad, de vierde Gouverneur-Generaal, Jan Pieterszoon Coen, begreep, dat, zou de handel in Indië op duurzamen grondslag gelegd worden, de Compagnie een vast middelpunt moest uitkiezen. Een onmisbaar vereischte daartoe was, dat het hoofdbestuur gevestigd werd op een plaats in het midden van de Indische handelswereld en tevens zoodanig gelegen, dat zij door haar eigenaardige ligging, het duurzaam bezit daarvan verzekerde. De hoofdplaats der Nederlanders kon naar zijn meening nergens geschikter en voordeelijker gevestigd worden dan te Oentong, Java, aan de uitwatering der Tjidani of Tangerangische rivier. De regent van Jacatra, tot wiens gebied deze grond behoorde, weigerde echter om dit gedeelte van zijn rijk aan de Compagnie af te staan.

Het hoofdbestuur werd van Bantam naar Jacatra overgebracht op het door Jacques L'Hermite in 1610 van den regent van Jacatra gekocht stuk grond, waarop een woning of factory stond. Deze eerst weinig belangrijke factory groeide aan, werd versterkt en de gebouwen werden vernieuwd.

Jacatra zou voorbestemd zijn in de geschiedenis en de vestiging van het Nederlandsche gezag in Indië een belangrijke rol te spelen. De moord te Jacatra, de moeilijkheden met de afgunstige Engelschen, eischten, dat de Nederlandsche loge te Jacatra zonder verder verlof te vragen, in zoodanigen staat van tegenweer moest worden gebracht, dat men er binnen- en buitenlandsche vijanden in staande kon houden.

Coen roept zijn raad bijeen, en komt met deze tot het besluit, dat in den toestand waarin men zich bevond er niet meer over recht of redenen getwist kan worden, wil men niet vertrekken of zich zonder tegenstand laten vermoorden.

Hij brengt bezitting aan wal, werft matrozen, die op 't punt stonden naar het Vaderland terug te keeren, weder aan, bouwt bolwerken, werpt batterijen op, plant geschut en neemt op 22 October 1618 het voor de toekomst van het Nederlandsche gezag over Java gewichtige besluit „een volkomen fort te voltrecken”. Nu reeds wanhoopt hij niet meer aan de toekomst, hem

staat, als ware hij een ziener, die toekomst voor oogen, hij tracht iets van zijn vertrouwen, van zijn geloof mede te deelen aan zijn nalatige meesters: „dispereert niet” zoo schreef hij aan de bewindhebbers aan boord van het schip „In het Wapen van Amsterdam’, liggende met de Raden van Indië omtrent Jacatra 29 Sept. 1618, „ontsiet uwe vyanden niet, daer is ter wereld niet, dat ons can hinderen, noch deeren; wandt Godt met ons is en trect de voorgaende misslagen in geen consequentie, want daer can in Indien wat groots verricht worden”. De strijd met de Engelschen, onze mededingers naar het gezag, het vertrek van Coen uit Jacatra, de belegering van het fort volgen nu. En al was Jacatra op 12 Maart door kapitein Van Raay onder het hijschen der vlaggen, het roeren der trommen, het luiden der klokken, het drinken van den eerewijn, met den weidschen naam Batavia gedoopt, en hadden de vier bolwerken de namen Holland, West-Friesland, Zeeland en Gelderland gekregen, het was slechts vertoon, van moed was geen sprake. In het fort heerschte „disordres en ongeregheden”. Er werd „gegasteert, verschoncken en verteert”. Bededagen werden gehouden, die besloten werden door drinkgelagen. Deze toestand duurde bijna 2 maanden voort. Coens terugkomst uit de Molukken was echter in zicht. Den 19den Mei kwam het fregat, de „Ceylon” ter reede van Jacatra aan met 2 raden van Indië: Pieter de Carpentier en Andries Soery, door Coen opgezonden om het fort te helpen beschermen en de tijding over te brengen, dat hij zelf spoedig tot ontzet zou volgen. Weinige dagen later kwam hij met een vloot van 16 schepen aan.

Nu was het fort werkelijk ontzet en voor Nederland behouden, maar het uur der wederverging brak aan, zoowel voor den vijand als voor de ontrouwe dienaren der O. I. Compagnie. Op den 30sten Mei 1619 stormt de Gouverneur-Generaal met zijn 13 compagnieën, ongeveer 1.000 man sterk, met het rapier in de vuist onder het geschal der trompetten, met vliegende vaandels over bolwerken en staketsels en palisaden heen de stad Jacatra binnen en deed de drie maal sterkere Javaansche bezetting als bladeren voor den stormwind voor zich uitstuiwen. Als de avond daalt is niet alleen de stad veroverd, maar met den grond gelijk gemaakt. Een oude wereld is verdwenen, een nieuwe verschijnt. De Hollandsche kleuren, 't Oranje-blanje-bleu, wapperen onder den Javaanschen hemel, het Wilhelmus van Nassauwe schettert klaar en helder als een morgenlied door de lucht, onder dit vaandel en onder deze toonen begint de historie een nieuwe marsch.¹⁾

Den volgenden dag liet de rustelooze Coen den vluchtenden vijand nazetten, die nergens voor den aanloop der Nederlanders stand hield. Toch was dien dag een deel der opgezonden bende een oogenblik in gevaar van in een hinderlaag geheel verslagen te worden; maar in het einde hielden de Nederlanders overal het veld.

In deeser daegen”, zoo schreef Coen op een toon van rechtmatige zelfvoldoening aan de bewindhebbers in Nederland op 5 Augustus 1619, „in deeser vougen hebben wij die van Bantam uit Jacatra geslagen, voet en dominie in landt van Java becomen. D'eere en reputatie van de Nederlandsche natie sal hierdoor seer vermeerderen. Nu sal elck een soecken ons vrient te wesen. Het fundament van soo lange gewenste rendez vous is nu geleyt. Een goet deel van 't vruchtbaerste lantschap en de visryckste zee van Indien is nu Uwe! Siet en condiderreert toch wat een goede couragie vermach! en hoe d'Almogende voor ons gestreden en UEd. gesegent heeft.”

Het veroverde Jacatra ontving, evenals het fort, krachtens de aanschrijving van de vergadering der zeventien dd. 4 Maart 1621 den naam Batavia, ²⁾ tegen den zin van Coen, die het Nieuw

Hoorn had willen noemen.

¹⁾ *Schaepman, Rede*

²⁾ *Coen was blijven schrijven fort Jacatra tot 1621.*

Litteratuur: De opkomst van het Nederlandsch gezag in Oost-Indië, Jhr. Mr. J. K. J. de Jonge, deel IV en V. 1869, 1870.

Dr. H. A. J. M. Schaepman, Rede uitgesproken te Hoorn op Mei 1893.

De Gouverneurs-Generaal en Commissarissen Generaal van Ned.-Indië, H. A. van Rhede van der Kloot, 1891.

De stad, door Coen aanmerkelijk versterkt, verhief zich eerlang door nuttige inrichtingen en prachtige gebouwen verfraaid, zoo luisterrijk op de puinhoopen van het oude Jacatra, dat zij als Koningin van het Oosten begroet, de stapelplaats van den Oosterschen wereldhandel en de zetel der hooge regeering werd.

* *

*

Jan Pieterszoon Coen werd beschreven als „een man van meer als gemeene lengte, bleek van couleur, mager in 't aengesicht, zijn oogen diep in het hoofd staande, van weinig woorden, zeer ingetogen, op uiterlijk vertoon niet belust, klein voor gewone oogen, maar groot van gemoed; van de goeden bemind, van de boozen gevreesd.”

Toen op 30 Mei 1893 een standbeeld voor Coen te Hoorn werd onthuld, zei de gevierde redenaar Dr. Schaepman o.a. het volgende:

“Met die heugenis in hoofd en hart maken wij ons op, aan Jan Pieterszoon Coen de hulde te brengen van het nageslacht en zijn in brons gegoten beeld te doen verrijzen in de stad, waar hij te huis was, in het midden van zijn volk. Hulde brengen wij hem, eerbiedig warme hulde. Hulde aan den grondvester van Batavia, den schepper van ons rijk van Insulinde. Hulde aan zijn onbaatzuchtigheid, zijn zelfverloochening, zijn zelfopoffering. Hulde aan zijn voortvarendheid, zijn volharding, zijn heldenmoed. Hulde aan zijn waakzame voorzichtigheid, zijn vèr ziend beleid, zijn vorstelijke wijsheid. Hulde, niet aan ieder van zijn daden, niet aan elke van de vormen waarin zijn strenge gerechtigheid of het vroom, maar steil bewustzijn zijner zending zich openbaarde, maar hulde aan zijn geweldige kracht, hulde bovenaan aan het karakter dat ongeschonden staat als in het midden van den verzwalpenden Oceaan de krijtwitte rots, waaraan wat wier of schuim van golven kan blijven hangen, maar die geen slijk besmeuren, geen modder overstelpen zal.

Een Westfries, met al de stoerheid, de onverzettelikhed, de vrijheidszin, het rechtsgevoel, de stugge mannelijkheid, de onbuigbare onafhankelijkheid, het harde zwijgen en de laai opvlammenden drift van den Frieschen stam. Maar dat alles niet zoo zeer getemperd, dan wel lenig geworden en, zonder iets van de kracht te verliezen, toch gemakkelijker van beweging en vlugger en buigzamer, zonder in het minst tot buigen geneigd te zijn.

Uit zijn vaderstad en streek brengt hij daarmede een eerlijkheid, die niets ontziet, een klaarheid, die alles waarneemt, een openhartigheid, die niets verbergt. Hij is daarbij „zeer modest ven leven, zedich, van goeden aert, geen dronkkaert, niet hoovaerdich, in raedt zeer bequaem, in stuk van de coopmanschap en boeckhouden hem wel verstaande. Met deze eigenschappen beweegt hij zich tusschen slimme Javanen en listige Chineezèn, die den duivel door hun streken zouden verschalken en die altijd hun guiterijen met eenige deugd omkleeden. Zij vinden in hem een meester en een geweldigen meester ook. Maar evenzeer vinden zij in hem een meester de bewindsliden der Oost-Indische Compagnie, de XVII, de majores, aan wie hij hun traagheid en nalatigheid verwijt, die hij met gemeenzame beelden en met vlammende woorden, met kernspreuken en met hartstochtelijke ontboezemingen te lijf gaat. Gij hoort den zoon van

Westfriesland, als hij hun verwijt, dat zij moedwillig meer melk over den grond spillen als alle koeien van Nederland in langen tijd kunnen geven; maar hoogheid klinkt er uit zijn toon, als hij den Heeren toewenscht, dat hun beleid „zoo groot en nobel worde als dat behoort”, als hij de vraag stelt: „wie zal de Vereenichte Nederlanden alsdan niet eeren om gerust en wellicht onder haar vleugelen te schuylen, sweven en leven?” Daar is meer hoogheid, daar is indrukwekkende overheerschende ernst in het woord: Ik sweer u bij den Allerhoogsten, dat de Generale Compagnie geen vijanden heeft die haar meer hinder en schade doen, dan de onwetendheid en onbedachtheid (houdt het mij ten beste) die onder u regneert en de verstandigen overstempt.” Tot eer der Heeren moet het worden gezegd in den grond der zaak hielden zij hem zijn vrijmoedigheid ten beste, maar is het hun welgedane deftigheid ten kwade te duiden, dat zij, de juiste beeldspraak vergetend, Jan Pieterszoon Coen verzochten zijn al te vrijmoedige pen in te binden en te bedwingen?

Een zoon van Westfriesland bleef hij in zijn eenvoud en zijn zedelijk leven. Met al de kracht die in hem was, stond bij voor de goede zeden. De stichter van Batavia was ook haar wetgever en in den wetgever verscheen de vrome, geloovige Christen. Voor hem was geen Staatsbeleid en geen Staatsbeheer mogelijk zonder de eerbiediging van Gods wet. Gods eere te handhaven, te verspreiden, ook door het straffen der zonden te wreken, dat was hem de hoogste en heiligste plicht. In de gestrengheid der plichtsopvatting, in de hartstochtelijkheid der plichtsvervulling openbaart zich het menschenlijke; het streven naar het ideaal houdt het karakter hoog!”



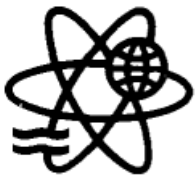
Gouden eerepenning, ten geschenke gegeven aan Salomon, Koning van Manatoetoe op Timor, door Gouverneur en Raden van Nederlandsch-Indië (1681), met het monogram der Oost-Ind. Comp. en het wapen van Batavia. (Kon. Penningcab. 's Hage.)

Coens overlijden in 1629 was een slag, grooter dan een vijandelijk leger aan de Compagnie kon toebrengen. Dit geschiedde in de nacht van 20 op 21 September, toen hij onverwacht overleed en neerstortte als een geveld eik. Hoewel hij reeds eenigen tijd aan dysenterie lijdende was geweest, had hij, met zijn krachtigen geest en ijzeren wil, de zwakheid van het lichaam onderdrukkende, de leiding der zaken onvermoeid in handen gehouden; nog weinige dagen te voren had hij in persoon de vijandelijke werken verkend, zelfs op den dag van zijn dood, zat hij nog, hoewel met bleek en ernstig gelaat, aan den gemeenschappelijken maaltijd. Des avonds evenwel overviel hem de ziekte, wellicht de cholera morbus, en weinige uren later verklaarde de geneesheer Bontius, dat de Gouverneur-Generaal zelfs niet meer tot den volgenden morgen zou blijven leven. Zoodra de mare zich verspreidde, dat het einde van Coen scheen te naderen, omringden zijn gemalin, die slechts drie dagen te voren hem een dochter had gebaard en de Raden van Indië zijn legerstede. Coen wenkte het raadslid Pieter Vlack, dat hij tot hem zou naderen en hij beval aan dezen zijn vrouw en

kind aan.

Daarop deed Coen den predikant Heurnius tot zich komen; aan dezen, die tot den stervende nederboog, noemde hij den naam van hem, dien hij als opvolger in de opperlandvoogdij aanwees. Omdat hij niet meer bij machte was zelf te schrijven, gelastte Coen aan Heurnius dien naam op te teekenen en dadelijk na zijn overlijden in besloten missive aan den Raad van Indië over te leveren. Eindelijk riep Coen ook de Raden van Indië, Vlack, Van Diemen en Raemburgh tot zich; hij deelde hun mede, wat hij aan Ds. Heurnius had gelast. De raadsleden ziende, dat Coen reeds stervende was, zwegen op die mededeeling stil, zij weerspraken den stervende

niet, maar vroegen hem ook geen nader inlichting. Uitgeput door deze laatste inspanning zonk Coen in zijn hoofdkussen neder en gaf kort daarop den geest. Op den 22sten September werd het lijk met groote plechtigheid in het stadhuis, omdat bij de belegering van het vorige jaar de kerk was afgebrand, begraven.



Een reddingsactie op volle zee

Een laatste vaarwel aan Morse en Marconi

DOOR ADRIAAN P. EUSER

Het schip meerde af in haar thuishaven Amsterdam. Op de gedenkwaardige morgen van de achtste mei 1958 was het een drukte van jewelste op de kade van de „Nederland”, want de Noorse ambassadeur in ons land, de heer J. Norstad, zou een herdenkingsplaquette uitreiken aan boord van de „Bintang” (ster in het Maleis). En daarmee wilde de Noorse regering de bemanning van dit schip huldigen voor haar moedige optreden bij de redding van de opvarenden van de motortanker „Seirstad”. Marconist A. Pothoven was door Radio-Holland (RH) gedetacheerd op de „Bintang” van de Stoomvaart Maatschappij „Nederland”. Met dit schip was hij onderweg van Amsterdam naar Indonesië. We geven hier zijn relaas weer over een reddingsactie in volle zee.



Midden jaren '50. Marconist A. Pothoven aan het werk. Communicatieapparatuur van Philips NSF: twee ontvangers (de BC-348 en de H3L7U) en twee zenders (de middengolfzender MZ- 32 en de kortegolfzender MZ-33).

Op de Noordzee was het al flink raak. Zo erg dat de deklading van de „Bintang” begon te schuiven. Maar het leven zou weer zonnig worden na de doorvaart van Straat Gibraltar. En de Middellandse Zee zou alle grauw weer blauw maken, dachten we, maar dit bleek een illusie, want amper had het schip de voorsteven erin gestoken of een hevige westenwind porde in haar rug.

Zwaar weer

De wind wakkerde aan tot stormkracht, draaide naar het noorden, en bestookte ons aan bakboord. Spoedig moesten we vaart minderen om te voorkomen dat de lading in de ruimen zou gaan werken en om het risico op losslaan van de gevaarlijke deklading te verkleinen. We stuurden zelfs noordelijker, want de hevige wind dreigde ons naar de Afrikaanse kust te drukken. Meer dan drie dagen duurde dat spelletje, waarna wind en zee langzaam kalmer werden; vanwege de aanhoudend hoge deining voer het schip echter nog steeds koersend noord.

Veel schepen hadden te kampen met deze weersomstandigheden, zo ook de Noorse tanker „Seirstad”. Op dinsdag de 14de januari 1958 om 05.00 uur brak dit schip in tweeën, ergens ten noordoosten van Mallorca. Beide helften werden een speelbal van de zee.

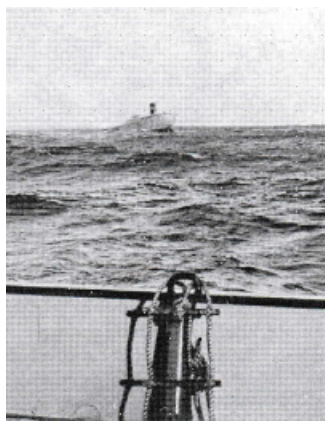
Tegen 02.00 uur van woensdag de 15de januari 1958 zag de stuurman van de wacht een vreemd, helverlicht vaartuig, op een afstand van 5 mijl. De „Bintang” zette koers in die richting. Na zo'n uur zagen we dat er een paar vuurpijlen werden afgevuurd. Het was nog steeds slecht weer: windkracht 6 tot 7 uit noordnoordwestelijke richting, hoge zee, stampend en slingerend schip, en een bedekte lucht.

Reddingsactie

Op verzoek van gezagvoerder Latour ging ik de ether in, met een xxx-bericht (= spoedbericht in de morsetaal) op de 500 kcs, de nood- en oproepfrequentie voor schepen op zee, met als aanvullende informatie dat de „Bintang” stand-by zou blijven voor overname van eventuele schipbreukelingen. Vanaf dat moment heerste er radiostilte op de 500 kcs voor het normale radioverkeer. Speciaal voor de kuststations Algiers Radio en Gibraltar Radio herhaalde ik enkele zinnen van het xxx-bericht, vooral het deel over de noodzakelijke sleepboothulp.



Het motorschip „Bintang” (1950, 8274 brt), roepletters PDDG, van de Stoomvaart Maatschappij „Nederland” (SMN), gezagvoerder A.C.W. Latour, was onderweg van Amsterdam naar Indonesië. Maar in de Middellandse Zee moest zij van haar koers afwijken, vanwege zwaar weer: een hevige wind dreigde het schip op te jagen naar de levensgevaarlijke (rotsachtige) Noord-Afrikaanse kust. Foto via Scheepvaartmuseum Nierop, Almere.



Achterschip van het Noorse motortankschip „Seirstad” (1937, 9974 brt) van de rederij A.F. Klaveness & Co. te Oslo. Deze motortanker, gezagvoerder Rigger, was onderweg van de Perzische Golf naar Barcelona. Maar in de Middellandse Zee kreeg zij te kampen met zwaar weer. Op 14 januari 1958 om 05.00 uur brak het schip in tweeën, ergens ten noord-oosten van Mallorca.

Eigenlijk wisten we toen nog niet wat er precies aan de hand was: het wrak lag diep voorover, met een helverlicht achterschip, dat boven het wateroppervlak uitstak. Maar toen we dichterbij kwamen, bleek er aan bakboordzijde een reddingboot strijkklaar buitenboord te hangen. Ook zagen we schimmen van een aantal mensen in de felle lichtschijs.

Intussen maakten we op de „Bintang” onze motorsloep gereed, de zee was echter nog te hoog om in de heersende duisternis een reddingsactie te ondernemen. Bovendien dreigde, zo te zien, géén onmiddellijk levensgevaar. Daarom besloten we in de nabijheid te blijven en het daglicht af te wachten. Ook hoopten we dat de weersomstandigheden zich verder zouden verbeteren. Bij het eerste licht in de grauwe morgen manoeuvreerde ons schip op korte afstand langs zijde van het achterschip van de „Seirstad”. Daar werd een reddingboot gevierd, waarmee een aantal mensen in onze richting voer: 15 mensen, die in buitengewoon benarde omstandigheden moeten hebben verkeerd, onder hen één vrouw, kwamen bij ons aan boord. Uit hun mededelingen bleek, dat zich op het achterschip nog 13 mensen bevonden én dat het voorschip van de tanker ergens in de omgeving moest ronddrijven met 10 mensen aan boord, waaronder de Noorse gezagvoerder Rigger.



Middellandse Zee, 15 januari 1958. Bij het eerste licht in de grauwe morgen slagen 15 schipbreukelingen erin aan boord te komen van de „Bintang”.

Noodverkeer

Op verzoek van de kapitein ging ik opnieuw de ether in, maar nu met een SOS-bericht op de 500 kcs, waarin de weergave van de stand van zaken én het verzoek om uit te zien naar het voorschip van de Noorse tanker „Seirstad”. De positie van de „Bintang” van 07.10 GMT (39.26 N.B. en 05.43 O.L.) diende als referentiepunt.

Het toenmalige Franse kuststation Algiers Radio (FFA) bevestigde direct onze berichtgeving, evenals vele marine- en koopvaardij schepen, waaronder de „Maaslloyd” van de Rotterdamsche Lloyd. Zij gaven hun posities door en vroegen of er assistentie kon worden verleend. Wij verzochten hen zich te melden bij FFA, teneinde een vlotte afwikkeling van het noodverkeer te bevorderen.

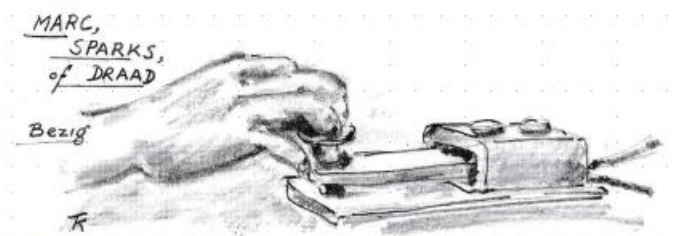
Terwijl de eerste schipbreukelingen werden verzorgd, manoeuvreerde ons schip andermaal op korte afstand langs zijde van het wrak. Daar werd een tweede reddingboot gevierd; na een lange tijd arriveerden de overige 13 mensen veilig aan boord van de „Bintang”.

De hele reddingsactie duurde zo’n drie uur. Uren van intense spanning, voor zowel de Noorse schipbreukelingen als onze eigen bemanning.

Saamhorigheid op zee

Met een tweede SOS-bericht op de 500 kcs gaf ik een samenvatting van de laatste stand van zaken, mét daarbij nogmaals een dringende oproep om intens te zoeken naar het voorschip van de „Seirstad”, waarop zich 10 mensen moesten bevinden! FFA verzekerde ons dat er van alle kanten hulp onderweg was: ondanks de slechte weersgesteldheid was er in Algiers een vliegtuig, roepletters FSSYF, opgestegen. Via onze locatie zou het proberen contact te krijgen met het voorschip van de Noorse tanker.

Voorts waren onderweg de „Maaslloyd”, twee fregatten en een patrouillevaartuig van de Franse marine, de Noorse koopvaardij schepen „Burgos”, „Libreville” en „Rutenfjell”, alsmede het Belgi-



Radiocommunicatie in de 20ste eeuw: draadloze verbindingen over zee en op zee. Tekening M. Kuyper, VNS-TNT.

sche koopvaardijsschip „Susanne”. En Mallorca seinde dat de Spaanse mijnenlegger „Triton” eveneens bijstand zou verlenen. Al deze schepen zouden deelnemen aan de verdere reddingsactie.

Intussen was het reddingsvliegtuig waargenomen. Met behulp van radiosignalen (= peilstrepen) vanaf de „Bintang” zou de piloot proberen in steeds wijdere cirkels de omgeving te verkennen naar het voorschip van de „Seirstad”. Met veel vertrouwen begonnen wij aan die klus, maar dat vertrouwen was tegen 15.00 uur al naar een héél laag niveau gezakt. Tot de „Maasloyd” ineens de radiostilte verbrak: mijn collega hoorde vreemde, zwakke radiosignalen op de 500 kcs. Wie weet waren dat signalen van het voorschip van de „Seirstad”. Het leek ons daarom een goede zaak, dat alle schepen die zwakke radiosignalen op de 500 kcs zouden peilen met behulp van hun radiorichtingzoeker, én om de resultaten daarvan door te geven aan FFA. Een klus die eensgezind en vlot werd uitgevoerd door alle collega's. Enige tijd later meldde FFA dat het reddingsvliegtuig het voorschip van de „Seirstad” had waargenomen. Een vreugdevolle mededeling; wij hervonden hierdoor ons vertrouwen, een goede afloop van de reddingsactie leek nabij.



De echtparen Latour en Pothoven bewonderen de herdenkingsplaquette voor de „Bintang”- redders.



Ambassadeur J. Norstad (links) dankt kapitein, officieren en bemanning, voor hun moedige optreden op de 15de januari 1958 in de Middellandse Zee. Daarna overhandigde hij een herdenkingsplaquette aan de gezagvoerder. Voorts ontvingen kapt. A.C.W. Latour en marconist A. Pothoven elk een gouden horloge met inscriptie, namens de rederij van de tanker „Seirstad”.



Bij de mutatie van een onderscheiding speelt „beleid” een belangrijke rol. Dit was klip en klaar aanwezig bij de reddingsactie van de opvarenden van de Noorse tanker „Seirstad”, want op rustige en overdachte wijze werd het noodverkeer afgewikkeld. Namens de Koninklijke Noord- en Zuid-Hollandse Redding Maatschappij overhandigde bestuursvoorzitter Jhr. C.F.J. Quarles van Ufford „de gouden dasspeld met embleem” aan marconist Pothoven.

In het bijzonder toen het Italiaanse stoomschip „Rubicone” in de ether kwam met het bericht: „Wrak waargenomen over een afstand van 4 mij - stop - heb echter te kampen met vallende duisternis.” Die laatste zin baarde ons veel zorgen. Zou de „Rubicone” nog tijdig arriveren om zich te kunnen oriënteren én om een veilige reddingsactie te kunnen ondernemen? De „Libreville” meldde zich op één uur varen van het wrak, de „Maasloyd” op ten minste twee uur, zichzelf zouden er drie uur over doen.

Spannende momenten, die je nooit meer kan vergeten. Maar tegen 17.00 uur, kort voor de snel vallende duisternis, kwam mijn Italiaanse collega opnieuw in de ether. Ze waren er tóch nog in

geslaagd om het voorschip van de Noorse tanker tijdig te bereiken: 7 mensen werden gered, maar 3 mensen moesten helaas als vermist worden opgegeven. Kapitein Rigger en de stewardessen Antonsen en Salvezen waren overboord geslagen. Om 17.35 uur kondigde ik het einde van het noodverkeer aan, mét een dringend verzoek (xxx-bericht) aan de scheepvaart om uit te zien naar de drenkelingen van de „Seirstad”. De „Bintang” zette koers naar Malta, waar de geredden van het achterschip zouden worden ont-scheept.

Scheepsverklaring. Extract uit het rapport van gezagvoerder A. C. W. Latour over de redding van de opvarenden van het Noorse motortankschip „ Seirstad ”, het deel betreffende de taakuitoefening van marconist A. Pothoven: „Zijn nauwgezette plichtsbetrachting en activiteit, alsmede de bekwame wijze waarop door hem het noodverkeer werd afgewikkeld, verdienen alle lof en waardering en hebben er in belangrijke mate toe bijgedragen, dat door een zo groot aantal vliegtuigen, marine- en koopvaardij-schepen naar het voorschip van de tanker „Seirstad” werd gezocht en waarvan door het Italiaanse s.s. Rubicone nog zeven opvarenden konden worden gered. ”

Bron:



Jan 2001

De drenkeling

Op een oorlogsbodem, behorend tot Smaldeel 5, had men een sloop en -kat aan boord. Deze twee waren de beste maatjes met elkaar en werden door de bemanning uitstekend verzorgd. Op een middag tijdens een oefening 'Formatie varen' kregen de kat en hond het op hun heupen en zaten elkaar achterna over het dek. Plotseling maakte de kat een onverhoede schijnbeweging waar de hond niet op gerekend had. De gevolgen voor hem (reu) waren desastreus. Doordat hij zijn vaart niet kon inhouden vloog hij onder de reling door en sloeg overboord. Enkele bemanningsleden, die lachend de 'wedren' hadden gadegeslagen, schrokken ontzettend en sloegen direct groot alarm: 'Hond overboord'.

De commandant nam meteen maatregelen en liet naar het commandoschip, het vliegveldschip Karel Doorman, seinen: 'Verlaten onmiddellijk de formatie. Hond overboord'.

Op de Doorman hoorde men het in Keulen donderen en wist men niet goed raad met deze mededeling, maar toen men om een nadere verklaring vroeg, was het betreffende schip al op weg naar de drenkeling. Er zal wel nooit op een oorlogsschip zo snel een sloep zijn gestreken zoals op deze oorlogsbodem. Even later had men de hond te pakken, die eenmaal aan boord van de sloep, zich lekker begon uit te schudden. Hij had van zijn onverwachte 'bad' geen nadelige gevolgen overgehouden.

Toen de sloep weer gehesen was, liet de commandant naar de Doorman seinen: 'Hond weer aan boord. Nemen positie weer in'. Even later seinde het vliegveldschip dat de 'reddingsboot' haar positie weer kon innemen en hoe het met de hond was. De commandant liet daarop het volgende antwoord terugseinen: 'Hond maakt het uitstekend. Laat zich nu bij de kapper "watergolven!" '

MARIN(E)ADE

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

illustraties: Gerard Wolf



DE GEVECHTSSCHIETOEFENING VAN Hr.Ms. KORTENAER IN 1937.

DEEL 3.

Na de beëdiging in 1935 vertrok ik in september naar de "Oost". Het eerste jaar waren plaatsingen op Hr.Ms. Sumatra en Hr.Ms. Java. Als derde klas had je het daar niet eenvoudig, want om met twaalf man een verblijf te delen met zes of acht kooien, betekende dat je bij zeewacht een lege kooi moest bemachtigen en bij reewacht soms aan dek moest slapen. De overplaatsing naar de torpedootjager Hr.Ms. Kortenaer gaf wat dat betreft een aanzienlijke verbetering. Dat was een tweepersoonshut.

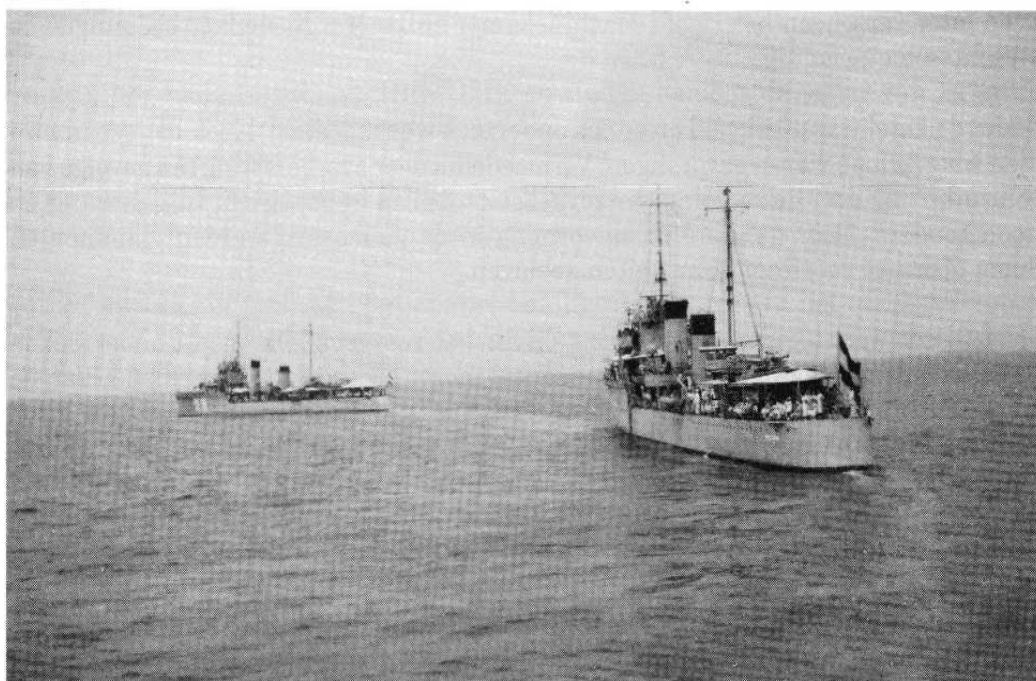
Er werd in die jaren veel gevaren en geoefend, want in de Indische wateren werden regelmatig Japanse onderzeeboten gesignaleerd. Gevechtsoefeningen waren aan de orde van de dag, waarbij een flottielje torpedootjagers in kiellinie met hoge snelheid van ruim 32 mijl/uur op de als vijand bedoelde tegemoet komers afstormde. Zo ook die keer, omstreeks juli 1937, dat ik tijdens oorlogswacht belast was met de supervisie over het voorste ketelruim met één Babcock waterpijpketel. Een sergeant machinist was de chef van de stookplaat en er bevonden zich enkele stokers voor de bediening van de pompen en de ventilatoren. Men daalde af naar de stookruimte via een sluis, want er moest overdruk in het ketelruim zijn om voor een goede verbranding van de olie te zorgen. Alles liep naar wens en er kwamen geen klachten van de machinekamer dat wij onvoldoende stoom leverden. Toen wij naar mijn gevoel op topsnelheid waren hoorden wij plotseling een geweldige klap en het schip sidderde en kraakte in zijn voegen. Mijn primaire gedachte was dat het eerste salvo van de 12 cm kanonnen was afgevuurd. Maar op hetzelfde moment sloegen de vlammen en grote wolken stoom uit het voorfront van de ketel, waardoor er natuurlijk een panieksituatie ontstond. Niemand begreep wat er aan de hand was. Je eerste impuls was om te vluchten, maar je begreep snel dat je op je post moest blijven. Gelukkig toonden enkelen grote tegenwoordigheid van geest. De brandstofpomp werd bediend door een stoker derde klas die onmiddellijk de olieafsluiter dicht draaide. De luchtventilator werd op volle kracht gezet, waardoor alle vuur, rook en stoom door de overdruk via de ketel de schoorsteen werd uitgeblazen. Een enkeling was de trappen op gevluht om het ketelruim via de sluis te verlaten. Dit lukte hem alleen, want in zijn consternatie

had hij de buitendeur van de sluis niet gesloten, zodat niemand er meer uit kon.

Hr.Ms. Kortenaer en Hr.Ms. Van Ghent in rustig vaarwater in 1936.

Dat was ook niet meer nodig, want hoewel niemand had begrepen wat er was gebeurd, was er in feite niets meer aan de hand, behalve dat de ketel was afgezet. Wel kwam er direct vanuit de machinekamer een telefoon met de opdracht om "stoom te houden", want vanaf de brug was er al een klacht gekomen dat de vaart verminderd was. Ik vertelde over hetgeen gebeurd was, maar dat ik de oorzaak niet had begrepen. Even later verscheen het Hoofd Machinekamer en Hr.Ms. Kortenaer beëindigde de gevechtsschietoefening.

Nadat de ketel was afgekoeld en er een onderzoek was ingesteld, bleek dat een aantal rijen waterpijpen waren gesprongen. Vermoedelijk door overbelasting ten gevolge van oververhitting



door de vorming van teveel stoombellen in het circuit tussen water en stoomhouders. Door de grote stoomvorming in de vuurhaard werden vlammen en stoom door het voorfront naar buiten geblazen.

Er werd een speciale commissie ingesteld die het voorgevallene moest

onderzoeken en die ook de gedragingen van het personeel moest beoordelen. De bediener van de brandstofpomp, de stoker 3^e klas, werd wegens zijn tegenwoordigheid van geest bevorderd tot stoker 1^e klas en degene die gevlucht was, werd gedegradeerd. Aangezien ik zelf hoewel zonder iets te kunnen doen op mijn post was gebleven, kwam mijn promotie niet in gevaar en werd ik in augustus 1937 bevorderd tot officier van de MSD 2e klas.

In het najaar van 1938 kwam ik van mijn eerste term in de "Oost" in Nederland terug. Na het genoten verlof werd ik geplaatst aan boord van Hr.Ms. Van Speijk in Den Helder; een wacht- en logementsschip. Ik moest hier les geven aan stokers en olielieden in de eerste beginselen van het vak.

Het was in die tijd gebruikelijk dat je opwachting maakte bij de Inspecteur van de Marine Stoomvaart Dienst, die zijn zetel had in het Paleis van de Marinecommandant. Vanwege mijn redelijk hoge rangnummer bij mijn officiersexamen mocht ik mijn voorkeur te kennen geven voor een speciale tak van dienst. Ik koos voor de Marine Luchtvaart Dienst om twee redenen: De eerste was dat ik een bepaalde affiniteit had tot de vliegerij. Dat kwam omdat ik als jongen een oom had, luitenant G.A. Koppen, die in 1927 met de "Postduif" de eerste postvlucht had

gemaakt van Amsterdam naar Batavia in de recordtijd van negen dagen heen en terug en met wie ik een speciale band had.

De tweede reden was dat ik veel last had van zeeziekte en ik zag er tegenop langdurig op de Noordzee te moeten verblijven. En zo werd ik eind augustus 1939 op het vliegkamp De Kooy geplaatst. Lang duurde deze plaatsing niet. Dat komt in een volgend verhaal.

DE MACHINEKAMER ALS EEN FAMILIEBEDRIJF. DEEL 4.

In het Gedenkboek van het Korps Officieren van de Technische Dienst der Koninklijke Marine uit 1977 staan de familiebetrekkingen in de Naamlijst tussen haakjes aangegeven.

Zo is 813 Jan MORÉE tussen haakjes de broer van 1159, de oom van 1467 en 1619 en de neef van 887.

De broer 1159 is Willem MORÉE en tussen haakjes de vader van 1467 en 1619, de broer van 813 en de neef van 887.

De neef 887 is Jan Anthonie RIETDIJK en tussen haakjes de vader van 1478, de zwager van 1314 en de neef van 813 en 1159.

De zwager 1314 is Johannes Bernardus BERCK, viceadmiraal van de technische dienst titulair en jarenlang de hoogste baas van de technische dienst. Het bovenstaande geeft aan dat er veel familiebetrekkingen in het machinekamer- bedrijf waren en is slechts een voorbeeld ervan. Het is aangehaald om onderstaande brief uit het Verenigingsarchief in te leiden. De brief is geschreven door de officier M.S.D. 3e klas W. Morée (1467) aan zijn vader de hoofdofficier M.S.D. 2e klas W. Morée (1159), leraar stoomturbines op het Koninklijk Instituut voor de Marine te Den Helder. De zoon was op 15 aug. 1936 benoemd tot officier en daarna naar Nederlands-Indië vertrokken. Als jeugdige officier was hij enthousiast over de eerste jaarlijkse volle kracht proef van Hr.Ms. De Ruyter in Nederlands-Indië en hij schrijft dit aan zijn vader :

Soerabaja, 7 Juni 1937.

Beste Papa,

Eventjes wilde ik nog iets krabbelen over onze proeftochten. Volle kracht kruisvaart was 18 mijl met 4 branders met 8 è. 9 kg brandstofdruk. Totaal hebben wij 48 branders. Gedurende de volle kracht run van 2 uur voeren wij met een gemiddelde snelheid van 32,7 mijl. Wij hadden nog beschikbaar in totaal 4 branders. Bovendien stookten wij ook maar weer met een oliedruk van 6 tot 7 kg/cm . Bij deze laatste proef verbruikten wij + 23 ton stookolie per uur. Het totale asvermogen was volgens de torsiemeters 68 000 pk. De toevoerstoom naar de hoofdvaartturbines stond vol open, de overbelasting afsluiter dicht, en een ijdel van 88,8 % gemiddeld. Wij voeren natuurlijk nog met de schroeven met losse bladen.

De BB schroefas (V.M.K.) maakte volle kracht gemiddeld 311 omwentelingen en de SB as (A.M.K.) gemiddeld 315,2. Ik geloof dat het wel aardige resultaten zijn.

Tot ziens weer, overste, hartelijke groeten, Pim.

Deze brief behoeft enige toelichting:

De jonge Pim drukte zich voorzichtig uit en geloofde dat het wel aardige resultaten waren. Een understatement. Het waren geweldige resultaten en Papa zal het wel nagerekend hebben. Vergeet daarbij niet dat in de tropen de buitenlucht en het zeewater heerlijk warm zijn, maar dat daardoor in de machinekamer ook alles eerder warm kon lopen. Niet alleen de hoofdmachines, maar ook de hulpwerktuigen stonden op volle toeren. Alle lagers en de as blokken moesten voortdurend in de gaten worden gehouden, want een witmetalen lager was zo uitgelopen. Bij volle kracht liepen alle temperaturen op en alles werd witheet. Enfin, dat is gedurende 2 uren allemaal goed gegaan.

Pim schrijft dat de overbelasting afsluiter dicht stond. Hoe werkt zo'n afsluiter? Die afsluiter gaf wat extra stoom verderop in de hogedruk turbine. Meestal tussen de tweede en derde trap. Het vermogen van de eerste twee trappen werd dan iets minder, maar het totale vermogen van de hoge- en lagedruk turbines kon bijvoorbeeld met 10% toenemen. De snelheid nam geen 10% toe. Maar ongeveer met 1 mijl. De ketels hadden daarvoor nog 4 branders beschikbaar. Deze uiterste krachtproef werd alleen in uiterste nood gedaan.

Maar waarom werd gevaren met schroeven met "losse bladen?" Dat kon toch niet. De schroefbladen moesten toch vast zitten. De schroefbladen zaten natuurlijk vast. Met losse bladen werden losneembare bladen bedoeld. Deze bladen hadden elk een flens die op de naaf werd vastgezet. Bij beschadiging van een blad behoefde niet de gehele schroef verwisseld te worden. Bovendien kon desnoods te water liggend een blad worden verwisseld. Daarvoor moest het schip zodanig getrimd worden dat de naaf net boven water kwam. In Nederlands-Indië een gebied met veel riffen en weinig dokmogelijkheden een handige oplossing voor noodgevallen. Het idee zal wel uit nood geboren zijn!



MOBILISATIE-ERVARINGEN MET Hr.Ms. Z 3.

DEEL 5.

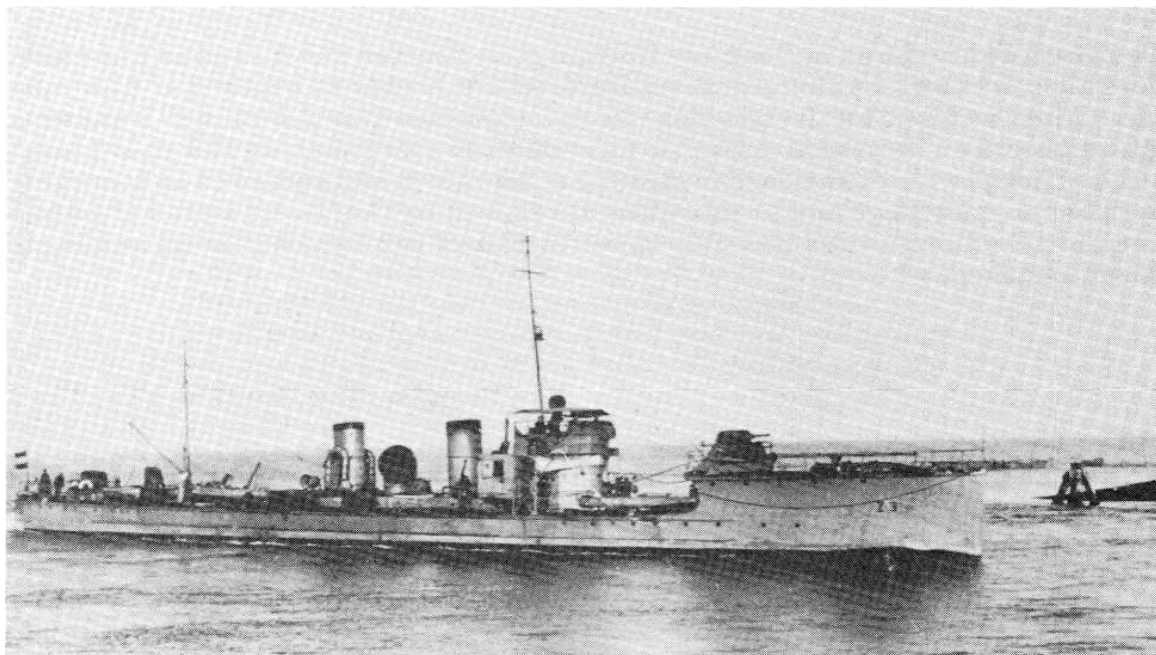
In september 1939 ontbrandde de Tweede Wereldoorlog. Hoewel Nederland nog neutraal was, werd er toch gemobiliseerd, waarbij mijn bestemming Hoofd machinekamer was van Hr.Ms. Z 3. Ik kende het schip wel van buiten, want het had misschien wel dertien jaren in de miljoenenhoek van de Rijkswerf in conservatie gelegen. Maar nu moest dit vaartuig zee klaar gemaakt worden door een bemanning die voor het eerst aan boord kwam.

De Koninklijke Marine had al sedert 1875 torpedoboten in dienst en vanaf 1900 kenden wij de K (kleine) boten van 48 ton; de G (grote) boten van 140 ton en de Z (zeer grote) boten van 322 ton.

De Z 1 t/m Z 4 werden nog voor het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog besteld bij de Vulkan Werf te Stettin, zij waren uitgerust met turbines. De Z 5 t/m Z 8 werden gebouwd bij de Nederlandsche Scheepsbouw Mij. te Amsterdam, zij hadden zuigermachines.

De vier boten die in Stettin in aanbouw waren, werden door de Duitse Marine in beslag genomen, waarna een nieuwe bestelling volgde in Amsterdam. Eind 1915 werden zij op stapel gezet, zij het met een iets kleinere waterverplaatsing van 277 ton. De bewapening bestond uit

twee kanonnen van 7,5 cm, twee mitrailleurs van 12,7 mm en vier torpedobuizen van 45 cm. Hr.Ms. Z 3 werd in 1920 in dienst gesteld en maakte een aantal reizen, waarvan de laatste in 1925 naar de Oostzee.



Hr.Ms. Z 3 loopt Den Helder binnen. De Z 1 t/m Z 4 hadden de eerste stoomturbines in de Koninklijke Marine. In 1939 uit de miljoenenhoek gehaald en vaarklaar gemaakt.

De Z 3 had turbines met als bijzonderheid dat het geen as stuwblok had. De turbines waren rechtstreeks op de schroefas gekoppeld. Voorts waren er twee ketelruimen, ieder met een olie gestookte waterpijpketel. Na enkele dagen toen alles wat tot de uitrusting behoorde aan boord was gebracht, werd een poging ondernomen om via de sluis naar de buitenhaven te komen. Het werd geen geslaagde tocht want toen wij uiteindelijk in de sluis lagen hadden wij al een volle en een droge ketel gehad. Maar na enkele uren lagen wij dan toch afgemeerd in de buitenhaven. Nadat wij nog enige ervaring hadden opgedaan werd een poging ondernomen om buitengaats te gaan, uiteraard nog met een bescheiden snelheid. Maar enkele verrassingen hadden wij nog wel te goed. Op een gegeven moment werd gemeld dat er water in het voorschip stond. Ik gaf opdracht te peilen hoeveel dat dan wel was, hetgeen ongeveer 1,5 m bleek te zijn. Dus terug naar de werf, waar bij onderzoek bleek dat een bepaalde buitenboordafsluiter niet was aangebracht. Dit was snel verholpen en wij gingen weer het Marsdiep op. Met kalme zee werd de vaart opgevoerd tot zelfs 22 mijl per uur. Maar weer kwam er een verontrustende boodschap, en wel dat het front van de ketel in het voorste ketelruim roodgloeiend stond. Natuurlijk ging ik er direct heen met mijn ervaring van Hr.Ms. Kortenaer in Indië in het achterhoofd. Ik kon niet anders dan constateren dat het inderdaad het geval was en gaf opdracht de ketel direct af te zetten, waarna ik het gebeurde aan de commandant rapporteerde. Weer terug naar de werf, waar na onderzoek bleek dat de branders niet goed waren afgesteld. Bij hogere luchtdruk spotten zij onvoldoende de ketel in en de brandende olie werd omgebogen in de richting van het voorfront. Ook dit werd weer verholpen en zo konden wij eind september toch zeggen dat wij het schip min of meer onder de knie hadden.

De Z 3 werd kort hierna in Hoek van Holland gestationeerd met als speciale opdracht de Duitse schepen uit Rotterdam en Dordrecht 's nachts te begeleiden door onze territoriale wateren tot Terschelling. In november werd de Z 3 op het IJsselmeer gestationeerd en ik werd in december naar De Kooy overgeplaatst. Met de Z 3 is het slecht afgelopen. In de meidagen van 1940 is het niet gelukt tijdig het IJsselmeer te verlaten en naar Engeland te ontwijken. De sluizen bij Den Oever waren al geblokkeerd. In Enkhuizen werd het schip op een strekdam gezet en door de bemanning in brand gestoken.

WORDT
VERVOLGD



Een geldig excuus

Veel vrouwen - de goede niet te na gesproken - hebben de nare gewoonte, een einde aan de liefdesrelatie te maken wanneer hun partner van huis is. Hoe verder weg, des te groter de kans dat het uit raakt. Ben je voor een weekje naar Antwerpen, dan is de kans op een bonsbrief aanzienlijk kleiner dan wanneer je zes maanden door de Chinese Zee toert. Het waarom is mij niet helemaal duidelijk, maar ik vermoed dat de oorzaak van deze zeemanstrategie schuilt in het feit dat zulk soort vrouwen eenvoudigweg niet opgewassen is tegen de tegenwerpingen die hun man of vriend te berde zal brengen teneinde haar beslissing ongedaan te maken. Niettemin blijft het voor de man een uiterst pijnlijke aangelegenheid, omdat hij machteloos staat tegenover het onrecht dat hem door het zoveelste loeder is aangedaan. Ik zeg 'het zoveelste loeder', omdat, evenals er altijd vrouwen zullen bestaan die zich van zulke streken bedienen, er ook altijd mannen zullen zijn die er telkens weer met open ogen intrappen. Na deze teleurstelling zal hij op een volgende reis weer precies zo'n brief van een andere vrouw tegemoet kunnen zien, omdat hij nu eenmaal de sufferd is die hij moet zijn. Gelukkig zijn de meeste mannen snel over de klap heen wanneer de volgende haven wordt aangedaan en ze zich ongeremd kunnen uitleven. Iets wat deels weer te danken is aan die vrouwen, omdat de meesten hun geliefde vrij kort na zijn vertrek afschrijven en de brief ook posten.

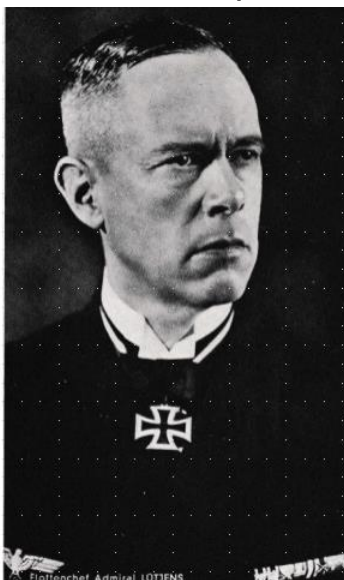
Extra verdrietig is het natuurlijk voor de man die van de zes maanden durende reis er ruim vijf monogaam is gebleven en een paar dagen vóór thuiskomst hoort dat het voorbij is. Maar die gevallen zijn zeer zeldzaam; zoiets overkomt slechts grote minkukels. Een nog grotere zeldzaamheid vormen de mannen die met de brief geen genoegen nemen en stante pede naar huis willen. Midden op zee kan dat grote problemen opleveren.

Tony Wit was een knappe jongen om te zien, muntte uit in onberispelijk gedrag - twee dingen die voor een marineman toch zeker onalledaags genoemd mogen worden - en woonde in een klein dorp in Brabant, waar hij al sinds de middelbare school verkering had met een meisje met

de trutnaam kleur. Vorig jaar hadden ze zich verloofd en een maand na Tony's thuiskomst zouden ze trouwen. Alles was al in kannen en kruiken; het enige wat nog ontbrak, was Tony. De reis zou vier maanden duren en leidde door de Middellandse Zee, langs de Canarische eilanden, Madeira, terug omhoog via Frankrijk en Engeland en uiteindelijk naar huis. In de derde week, Toen we door de Straat van Gibraltar voeren, waar we door de verrekijsker turend de apen op de rotsen zagen zitten, zat Tony's onheil al in een postzak die diezelfde middag nog aan boord zou worden gebracht.

Ontroostbaar! Een ander woord was er voor Tony's gemoedstoestand niet voorhanden. Nog nooit hadden we een jongen zo verscheurd en gebroken door verdriet ineen zien storten. We lieten hem een uurtje alleen, in de hoop dat hij zijn zelfbeheersing snel zou herwinnen, maar tevergeefs. Al binnen een kwartier moest de dokter er met een kalmeringsspuit aan te pas komen. Tony had zich in de hut van de commandant opgesloten en eiste onmiddellijke repatriëring. Veel heen en weer gepraat mocht niet baten. Pas toen de dokter uitlegde dat alleen zwaar zieken en gewonden naar huis werden vervoerd, ging Tony een lichtje op. Hij stond op en begon als een bezetene met zijn rechterscheenbeen tegen een stalen deurpost te bonken. Al gauw kwam het bloed door zijn broek heen en hij slaagde er zelfs in het been te breken. De pijn van de breuk bleek draaglijker dan de pijn in zijn hart. Tony kon alsnog naar huis, al was alle moeite - zo hoorden we later - voor niets geweest.

=====
Operatie „Rheinübung” – ondergang van een slagschip.



ADMIRAAL GONTER LÜTJENS.
 Wiesbaden, 25 mei 1889; Noordatlantische Oceaan, 27 mei 1941.
 foto Imperial War Museum, Londen



Plaquette aan boord van de Duitse torpedobootjager „Lütjens”, in 1967 in dienst gesteld. Archief L. L. von Munching

ACHTERGRONDEN VAN HET „BISMARCK”- DRAMA

door M. van Westen

Een maritiem-strategisch én menselijk drama

Operatie Rheinübung

Begin 1941 ontwerpt de Duitse Marineleiding plannen voor een geconcentreerde aanval van oppervlakte-schepen op de sinds kort zwaarder geëskorteerde Britse Atlantische konvooien, gelijktijdig uit te voeren door „Bismarck” en „Prinz Eugen” vanuit Gdynia en door „Scharnhorst” en „Gneisenau” vanuit Brest. Vertraging in reparatie alsmede Britse luchtaanvallen, schakelen deze laatste schepen echter uit zodat de operatie alleen door „Bismarck” en „Prinz Eugen” moet worden uitgevoerd. Beide schepen verlaten 18 mei Gdynia, worden 20 mei in het Skagerrak gezien door de Zweedse kruiser „Gotland (Londen is enkele uren later op de hoogte), en 21 mei door de RAF in de Kors Fjord bij Bergen, Noorwegen. Op 22 mei vertrekken beide

schepen, maar worden in de avond van de 23e in de Denemarken Straat ontdekt door de Britse kruisers „Norfolk” en „Suffolk” die het smaldeel blijven schaduwen. 24 mei krijgen de ijlings uitgevaren slagschepen „Hood” en „Prince of Wales” contact met de Duitse formatie, maar na een gevecht van 8 minuten explodeert de „Hood” onder „Bismarck's” vijfde salvo, terwijl de „Prince of Wales” zich aan het gevecht onttrekt. Admiraal Lütjens laat dit schip ontsnappen, besluit ondanks schade in het voorschip de operatie door te zetten en koerst naar het zuiden. Als deze schade zich ernstiger laat aanzien dan aanvankelijk gedacht, besluit hij St. Nazaire aan te lopen, geeft „Prinz Eugen” opdracht onafhankelijk te opereren en wijzigt later koers naar Brest. De inmiddels van alle kanten gealarmeerde Royal Navy verliest 25 mei, na een vergeefse Swordfish-aanval van het vlieg-dekschip „Victorious” contact. „Bismarck” 's ontsnapingskans is nu zeer groot, daar de Admiralty aanneemt dat zij is teruggekeerd naar het noorden. 26 mei wordt „Bismarck” echter fataal verrast door een Catalina van Coastal Command, waarna een moeilijke, maar met grote beslistheid doorgezette Swordfish-aanval vanaf het vliegdekschip „Ark Royal” het lot van de „Bismarck” bezegelt door onherstelbare roerschade. De 27e mei wordt dan ook de stuurloze „Bismarck” door de inmiddels gearriveerde



Slagschip „Bismarck” tijdens „Operatie Rheinübung”. Foto copyright W. Schafer, Kiel, Duitsland. hoofdmacht van de Homefleet afgemaakt. De „Prinz Eugen” bereikt 1 juni veilig Brest.

Een der meest spectaculaire en dramatische maritieme episodes uit de laatste wereldoorlog was die van de jacht op het slagschip „Bismarck”, Wie echter dieper op de feiten ingaat moet tot de conclusie komen, dat de geschiedschrijving ervan — het officiële verslag — een dimensie mist. Geen wonder overigens, aangezien dit gevormd is niet alleen onder invloed der oorlogsemoties maar ook uit nog slechts zeer globale gegevens. Langzamerhand heeft echter een grondige research het materiaal tevoorschijn gebracht dat het aanbrenge van deze dimensie althans enigszins mogelijk maakt. Met name de diepgaande discussie over deze materie in de Bondsrepubliek heeft belangrijke achtergronden aan het licht gebracht, die duidelijk aantonen dat het succes der Engelsen in hoge mate te danken is geweest aan de fouten, nalatigheden en wellicht het fatalisme der Duitsers. Ze tonen tevens aan hoe bitter weinig het gescheeld heeft, of Operatie Rheinübung was voor de Kriegsmarine een eclatant succes en voor de destijds benarde Britten een formidabele materieële en morele slag geworden. Maar ook welke ernstige consequenties schijnbaar onbeduidende organisatorische onderdelen alsmede psychologische factoren als menselijke gevoeligheden voor een dergelijke operatie kunnen hebben.

In het hier volgende wordt getracht een aantal achtergronden van Lütjens' beleid in chronologische volgorde te geven. Hierbij moet worden vooropgesteld, dat een definitief oordeel niet mogelijk is en ook nooit zal zijn. Aangezien de sleutelfiguur, diens totale staf, alsmede het document waarin eerstgenoemde zijn beleid rechtvaardigde, rusten op de bodem van de oceaan, zullen Lütjens' motieven voor zijn handelwijze nooit bekend worden. Het ontbreken van deze essentiële informatie, maakt ieder oordeel bij voorbaat discutabel. Om te beginnen is het zeer de vraag of Lütjens wel met hart en ziel achter deze operatie heeft gestaan. Het is gebleken dat hij na het uitvallen der Brest-schepen op het standpunt stond dat die diende te worden uitgesteld wegens het te grote risico, nu van binding der Britse zeestrijdkrachten door een tweede smaldeel geen sprake meer was. Het staat vast dat Lütjens dit standpunt op een bespreking met Raeder heeft uiteengezet, maar tenslotte met diens motieven, die onder zware druk stonden van Hitler's voorgenomen, alle andere prioriteiten wegnemende, aanval op de Sovjet Unie, heeft ingestemd. Hetgeen echter niet impliceert dat hij ook innerlijk van de juistheid van het tijdstip overtuigd is geweest. Het is denkbaar dat een dergelijke innerlijke tweespalt, indien aanwezig, een remmend effect op Lütjens' beslissingen heeft gehad. Vooral in de latere stadia van de operatie, toen de juistheid van zijn standpunt op zo desastreuze wijze werd gedemonstreerd. Bepaald fataal is voorts ook geworden het verzuim voldoende te bunkeren. Het staat vast dat de „Bismarck” Bergen heeft verlaten met een brandstofvoorraad van minus 1400 ton. Dit begon eerst te spreken toen bij het gevecht in de Denemarken Straat nog eens 1000 ton door een treffer werd afgesloten. Het noodzaakte later tot vaartvermindering. Was de „Bismarck” met de maximale voorraad brandstof uit Bergen vertrokken, dan was ze niet alleen dichterbij Brest gekomen (bescherming!), maar ook Force H van de Royal Navy ontlopen en daarmee de allesbeslissende roerschade.



Slagschip „Bismarck” in de Denemarken Straat vurend op HMS „Hood”. Deze, op 24 mei 1941 te 0600 genomen actie-foto vanaf de „Prinz Eugen” is afkomstig uit de Nazi-archieven. De opname is zwaar beschadigd, maar de enige die ooit van het treffen werd gemaakt. Foto Imperial War Museum Londen.

Het verzuim te Bergen is niet duidelijk. Er waren tankers op zee, zeker. Maar was wegens de onzekerheid bunkeren te Bergen toch niet beter? De „Prinz Eugen” heeft daar wél gebunkerd. Was het een nalatigheid, was het te moeilijk, te tijdrovend? Misschien ook dit: in het Operations-befehl was het niet

voorzien. Er stond in feite in, dat Lütjens vanuit Gdynia rechtstreeks naar zee zou gaan. Zag Lütjens er van af omdat hij een onverkwikkelijk debat met de ambtelijke Gruppe Nord, de leiders der operatie, wilde ontlopen, een instantie waarmee hij toch al op gespannen voet stond?

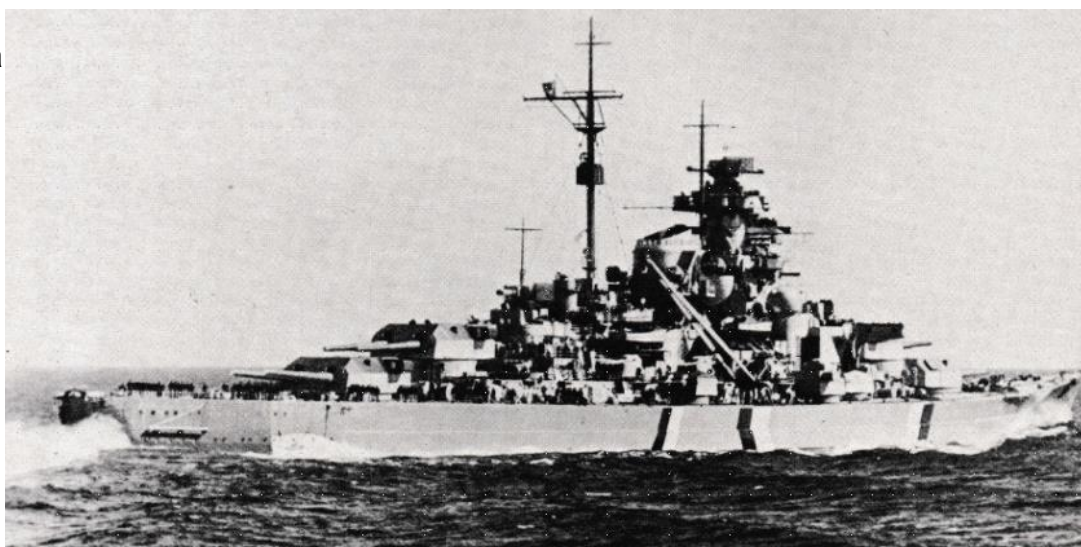
Een primair discussiepunt is de vraag, waarom Lütjens na de ontdekking in de Denemarken Straat niet rechtsomkeert heeft gemaakt nu een verrassingsaanval, noodzakelijke voorwaarde, een illusie was geworden. Hier zijn twee punten van belang: één organisatorisch, betreffende de leiding van dergelijke operaties, en verder een stekelig radiobericht gedurende een van Lütjens' vorige operaties van dit soort. Bij een vorige actie, in januari 1941, ontving Lütjens, ditmaal met de „Scharnhorst” en de „Gneisenau” van Gruppe Nord, een ironisch en hem feitelijk van lafheid beschuldigend, en daarom grote ergenis gevend, telegram omdat hij keert gemaakt had bij het peilen van enige Britse destroyers. Later bleek dit evenwel de voorhoede te zijn geweest van niet minder dan de hoofdmacht der Homefleet zelf. Men mag volgens deskundigen, kenners van Lütjens' karakter, veilig aannemen dat dit incident belangrijk heeft meegespeeld in diens beslissing in operatie Rheinübung om ondanks ontdekking door te stomen.

Er was echter meer.

Voor het begin van Wereldoorlog II had de Flottenchef — Lütjens' functie dus — op zee volledig vrijheid van handelen. Bevelhebber van een dergelijk smaldeel was dan ook altijd een hoge vlagofficier. In 1939 echter werd als operatieleider ingesteld het aan land residerende Gruppenkommando. In de praktijk kwam dit natuurlijk neer op devaluatie van de functie Flottenchef. De logische consequentie was dat de Flottenchef hoofd van het Gruppenkommando werd en de bevelhebber op zee een jonger vlagofficier. Dat gebeurde echter eerst in 1943. Wat de wrijving nog versterkte was het voor de hand liggende verschijnsel, dat iedere planningsinstantie 't afwijken van een door haar opgesteld plan met ergernis vervult. Hoe groot die wrijving wel was blijkt uit het heengaan van Lütjens' twee voorganger-Flottenchefs, de admiralen Marschall en Boehm. Vóór zijn vertrek had Lütjens nog een gesprek met Marschall. Op diens advies tot een ondanks alles flexibele hantering van het operatieplan, antwoordde Lütjens dat hij niet de derde Flottenchef wilde zijn die verdween. Hij voegde er veelbetekenend aan toe: „Ich weisz was die Seekriegsleitung will und ich werde ihre Befehle ausführen.” Nóg opener was hij tot zijn vriend admiraal Patzig, die hij toevertrouwde voor het alternatief gesteld te zijn deze bevelen uit te voeren of van lafheid te worden beschuldigd. Er is weinig fantasie voor nodig om te begrijpen dat bij dergelijke verhoudingen Lütjens bij zijn ontdekking in de Denemarken Straat ditmaal Gruppe Nord haar zin liet hebben.

Het bovenstaande geeft ook antwoord op de door zeer velen — o.a. ook door Hitler aan Raeder — gestelde vraag,

waarom Lütjens na de „Hood” ook niet de „Prince of Wales” vernietigd heeft. Dat dit mogelijk was, en ongestraft, is voor deskundigen geen punt meer. De „Prince” was vrij zwaar beschadigd en had nog nauwelijks vuurkracht van enige betekenis.



De „Bismarck”, gefotografeerd tijdens “Operatie Rheinübung”. Let op de camouflages: enkele verticale strepen in twee kleuren en een zwart gemaakt achterschip.

★ ★

★

ADMIRAAL LÜTJENS:

„Ik zal de bevelen van de Marineleiding uitvoeren“

De overlevende “Bismarck”-gevechtsroerganger Heinz Staat heeft verklaard dat hierover op de brug van de „Bismarck” geruime tijd „dicke Luft” gehangen heeft, aangezien Lindemann, de commandant van de „Bismarck”, Lütjens herhaaldelijk dringend heeft verzocht deze nieuwe victorie toch niet te „verschenken”. Lütjens weigerde echter botweg.

Een ogenblik is bij de Skl op hoog niveau overlegd Lütjens terug te roepen. Men kende hem. Begreep daar ook wel dat het verrassings-moment nu faliekant verkeken was. En dat de Britten schip noch maatregel zouden sparen om de vernietiger van de „Hood” op de knieën te brengen. Raeder was echter van oordeel dat de beslissing aan Lütjens moest worden overgelaten. En aangezien onder de boven beschreven verhoudingen terugkeer alleen dan mogelijk was wanneer het Gruppenkommando hem daartoe opdracht gaf, maar niets van dien aard het dilemma doorbrak, zweeg Lütjens en bleef de „Bismarck” op koers.

Merkwaardig, en moeilijk verklaarbaar, is voorts de speech tot de bemanning die Lütjens op zijn verjaardag, 25 mei, hield. Het pessimistisch karakter van deze toespraak heeft volgens overlevenden het op dat moment nog uitstekende moreel sterk aangetast. Uit het aan het licht gekomen materiaal is vanaf dat moment een bepaald, met de voortgang der operatie groeiend, fatalisme aanwijsbaar. Lütjens' motieven zijn niet duidelijk. Men beweert dat hij zijn bemanning illusies wilde ontnemen en daardoor prikkelen tot nog grotere inspanning. Als dit zo is, was het effect volkomen averechts. Van psychologisch diletantisme kan men Lütjens moeilijk betichten. Hij was een met een bemanning onder oorlogsomstandigheden in twee wereldoorlogen ervaren commandant. Merkwaardig, misschien ook wel veelzeggend, is de opmerking van de overlevende officier van de machinekamer Gerhard Junack, dat de admiraal diep inzicht had in de politieke situatie van zijn land. Wil dat zeggen dat deze hoge officier uit de traditie der Keizerlijke Marine iets teveel heeft laten blijken van zijn geloof in het “no way out”, in even gelijke mate geldend voor Duitsland in het algemeen als voor de „Bismarck” in het bijzonder? Beter dan speculatie is vaststelling van het feit, dat ondanks de beweringen van hen die de to-the-last-minute heroïek van “Bismarck” ‘s bemanning coûte que coûte willen redden, het moreel vanaf dat moment ongunstig beïnvloed werd.

Een ander sterk bekritiseerd punt is het achterwege laten van elke poging tot vermomming, ofschoon een dummy-schoorsteen klaar lag, een set Britse codes, en een gebruiksklare lijst van seinen voor alle denkbare eventualiteiten. In plaats van iets van dien aard te proberen liet Lütjens bij de fatale ontdekking door de Britse Catalina onmiddellijk vuren, daarmee alle twijfel omtrent “Bismarck’s” identiteit wegvagend. Dit vermomningsverzuim spreekt duidelijke taal indien men het plaatst in het licht van wat later Britse Swordfish-piloten overkwam. Bij slecht zicht ondernamen dezen een vastberaden torpedo-aanval op de kruiser „Sheffield”, deze voor de „Bismarck” aanziende.

Het scheelde maar een haar, of er was aan Britse zijde een tweede kapitaal slachtoffer gevallen en wel door een bal in eigen goal. Vermomming had in elk geval verwarring veroorzaakt, en daardoor kostbare tijdwinst. Wellicht was dan ook de fatale roerschade achterwege gebleven. Het niet eens proberen is het typerende.

★ ★

★

Deze roerschade-kwestie tenslotte is het meest heftig omstreden discussie-punt geworden, waartegenover zich twee partijen hebben opgesteld. Het gaat hierbij om de vraag, waarom op de „Bismarck” geen enkele poging in het werk is gesteld om deze roerschade te herstellen of te compenseren. De ene partij, waaronder de beide overlevende „Bismarck”-officieren Junack en Von Müllenheim-Rechberg, meent dat de oorzaak is de gedepimeerde stemming onder de leiding, die zich na Lütjens’ speech ook onder de bemanning verspreidde. Zij meent dat dit ten koste ging van optimale inspanning en inspiratie. Evenmin is zij overtuigd van de noodzaak van de Noordwestkoers, zijnde de tactisch meest ongunstige, namelijk recht in de armen van de vijand. Deze partij kan niet accepteren, dat passief wachten op het einde het enig alternatief zou zijn voor een slagschip met een weliswaar vastgeklemd roer, maar overigens met een onbeschadigde romp, een volkomen intacte bewapening, een kundige bemanning en een voortstuwingsinstallatie die nog 28 knoop kon leveren.

Maar de sterk geslonken brandstofvoorraad dan? Er is geen antwoord op de vraag, waarom met zóveel materiaal, zóveel technische vaklieden en zóveel tijd de op 24 mei door een treffer afgesloten 1000 ton brandstof niet bereikbaar was — of werd gemaakt. Aan de andere kant staat de partij, vooral bestaande uit hoge officieren van de Kriegsmarine — waaronder vrienden van Lütjens — die de down-stemming meer of minder ontkent. Deze partij stelt Lütjens in het gelijk in diens beoordeling van de situatie als in feite hopeloos. Aangezien zij de door haar tegenstanders geopperde mogelijkheden — w.o. verwijdering van het roer met springstoffen of onderwatersnijbranders, methodes tot het manoeuvreren met de schroeven alleen, die tot koersstabilisatie door middel van hekanker(s), trossen en/of ankerkettingen — als technisch onuitvoerbaar beschouwt, is volgens haar al het praktisch mogelijke gedaan.

Natuurlijk heeft ieder deskundige het recht deze mogelijkheden als niet-haalbaar te beschouwen. Evenmin staat natuurlijk vast, dat die wél succes zouden hebben opgeleverd. Het kan echter moeilijk ontkend worden, dat het feit dat niets gedaan is, veelzeggend is. Een bevestiging ook van een impressie waarvan men, bij nauwgezette bestudering van de feiten, toch al niet ontkomen kon. In plaats van maximale activiteit zag men op dit slagschip in het laatste stadium een onnatuurlijke rust. En op de brug heerste een soort Götterdämmerung-sfeer, waarin hoge en lagere goden, bleek en zwijgend, geduldig op het onontkoombaar einde wachtten.

Het antwoord op de vraag, waarom men niets deed kan, evenals op alle opgeworpen vragen bij deze mislukte operatie, alleen gegeven worden door Lütjens’ Kriegstagebuch. Hoezeer hij er prijs op heeft gesteld zijn beleid voor de Marineleiding — alsook voor de wereld — te rechtvaardigen, blijkt uit het feit dat zijn laatste bericht verzocht om een U-boot om dit KTB af te halen. Hij wilde daar zelfs honderd mensenlevens voor wagen. Het is wéér die vreemde ironie der historie, dat deze weinig mededeelzame, conventionele, autoritaire officier, deze grote individualist, het spreken belet werd op het enige moment in zijn leven waarop hij dat wenste. Hetgeen impliceerde dat het nageslacht de kans ontnomen werd inzicht te krijgen in een maritiem-strategisch én menselijk drama van de eerste orde.

Eén conclusie kan men evenwel uit alle discussies trekken: de achtergronden die zij aan het licht hebben gebracht maken het „standaardverhaal” menselijker. Zij toch bevestigden het klassieke maritieme axioma, dat niet schepen maar ménsen vechten. Operatie Rheinübung was een menselijk drama. Hoe kon het anders. It was bound to be!



Het postsyndroom

Post betekent in het Engels: voorbij, maar ook paal, stijl, post, in de betekenis van iets dat staat. Onroerend goed, dus. Het beweegt in elk geval niet. Arme PTT! Post ontvangen of verzenden betekent altijd iets passé ... want het werd X aantal uren - dagen, maanden, jaren vliegen als 'n schaduw heen, – geschreven, gedictieerd, getelegrafeerd, getelexed of op fax gezet. En er is altijd vertraging ...

Feit is dat zeelieden altijd naar post uitkijken. Ze hebben tegenwoordig weliswaar SATCOM - Satelliet Communicatie – aan boord, maar dat is nog vrij duur, dus wordt er nog veel geschreven. Post is erg belangrijk voor 'n zeeman; net zo belangrijk als voor 'n zakenman, met dit verschil dat er wel naar een schip getelefoneerd kan worden, maar dat is effe duurder dan een postzegel... Dus gaat de post naar de rederij, en die weet vaak vandaag niet waar het schip morgen heengaat.

Daardoor komt post altijd zeer, zeer vertraagd aan boord; misschien via Suez terwijl het schip bij Gibraltar al bericht kreeg naar New York te varen, of via Panama, terwijl de reis per nader inzien toch maar via Buenos Aires en Kaap Hoorn naar Djakarta gaat.

Dat noemden ze vroeger 'wilde vaart', gedachtig het bekroonde boek van de lang overleden ex-zeeman Willem de Geus, maar er bestáát tegenwoordig bijna geen lijnvaart meer.

Het is praktisch allemaal 'wilde vaart'; varen van jop naar jop, van lading naar lading, van aanbidding naar aanbidding.

Schepen zijn publieke vrouwen geworden ... Ze bieden zich aan, en zien wel!

En voor de incommunicado zeeman blijft het post-syndroom. Hij blijft elke haven uitkijken naar post van huis, van thuis dat hij idealiseert in de ellende van het moment: storm, hitte, kou, muskieten, nationalisme, everything! Hij vaart, vervoert; daar is ie voor opgeleid, maar van politiek snapt ie niks. Hij háát politiek. Welke dan? De Russische, Amerikaanse, Engelse, Indiase, Argentijnse, Chinese, Taiwanese, Japanse of Koreaanse? Weet hij veel?! Hij vaart, vervoert van land naar land en continent naar continent. Dat is z'n taak.

Verwacht geen exacte politieke wereldvisie van 'n zeeman; die is altijd zeegericht. Hij heeft 'n beperkte taak: vervoer over de zeven zeeën, en hij koppelt dat aan een persoonlijk, zeer

persoonlijk idee dat hij de wereld op die manier kan verbeteren ...

Hoe belangrijk post wel is, wordt duidelijk uit het verhaal van de zeeman die in Port Said geen post ontving, en daarom in het Suezkanaal een brief op poten naar huis schreef, dreigend met echtscheiding, die hij ter posting aan de stuurman gaf. Aan de andere kant van het Kanaal, Port Tewfik, kwam er echter wél post. 'Stuurman, stuurman!' brulde hij, 'm'n post is toch nog niet weg? ... Geef terug, geef terug, ik moet effe 'n nieuwe schrijven .. .' En die begon uiteraard met 'Liefste ... '. Ja, post is belangrijk! 'Lievaling, het weer is guur en Pietje heeft waarschijnlijk bronchitis. Je dochter Marina komt altijd middenin de nacht thuis en je moeder maakt het niet lang meer. Veel liefs, Margo!'

Thuisfront, schrijf dat nooit! Verman jezelf, al ben je 'n vrouw!

'Liefste, het weer is guur en we hebben wat problemen, maar ik weet zeker dat die kleiner zijn dan die van jou ... '

De zeevarende Pa of zoon, schoonzoon of zwager zal na ontvangst van zo'n overcode bericht zeggen: 'Dat is er een! Die fikst het zelfs als ik er niet ben!' en trots als een pauw alles trotseren wat er ter wereld te trotseren valt!

En hij zal van je houden tot aan het einde van de wereld!



Bron:
Jan Noordegraaf



De geschiedenis van de houten hektjalk DE JONGE JACOB

Door Jos Hubens

Het is 20 december 2006. Het water in de Dordtsche Kil is spiegelglad, uit het water steken staalkabels, die door kraanschepen worden strakgetrokken. Iedereen kijkt gespannen toe; journalisten, bestuurders en ambtenaren op een nabijgelegen partyschip en wachten af wat er straks uit het donkere, 13 meter diepe water, van de Kil tevoorschijn komt.

Hiervoor is iedereen gekomen: de lichting van het achterschip van een scheepswrak uit de negentiende eeuw. Tijdens baggerwerkzaamheden in de vaargeul van de Dordtsche Kil is men in juni 2006 op een houten wrak gestoten en is het werk door Rijkswaterstaat, onmiddellijk stilgelegd. Dit is gevolg van het "Verdrag van Malta" en de Monumentenwet die daarvan is afgeleid. Deze wet is erop gericht om archeologische resten zoveel mogelijk ter plaatse te bewaren en alleen te kiezen voor een opgraving als het behoud mogelijk is. Hierbij geldt dat de "verstoorder" voor de kosten opdraait. Het wrak moest eerst door duikers en archeologen onderzocht worden. Zij hebben vastgesteld dat het om een houten tjalk gaat, dat het scheepshout van het achterschip nog goed geconserveerd is en het schip ergens tussen 1838

en 1850 gebouwd moet zijn. En dat er zich nog bijzondere vondsten aan boord bevinden. Zelfs de naambordjes van het schip zijn gevonden: D. JONGE/JACOB, staat erop te lezen.



Fotobijchrift: Het achterschip van de houten hektjalk DE JONGE JACOB in het laadruim van de LASHbak. Op de achtergrond de vitrine met een foto van de Dordtsche Kil met bijbehorende vondsten die na 150 jaar weer boven water zijn gekomen. Foto: vereniging 'De Binnenvaart'.

Berging

Omdat het voorschip nagenoeg volledig kapot is, kan het niet in zijn geheel worden gelicht. Besloten wordt dan ook alleen het achterschip te lichten. Daarvoor was het noodzakelijk het wrak onder water door te zagen!

Na de berging wordt het achterschip van DE JONGE JACOB op een klaarliggend ponton, op een bed van zand gezet en daarna aan de zijkanten gestut. De berging is een succes en de hektjalk is na bijna 150 jaar weer boven water. Aansluitend wordt het wrak vervoerd naar het terrein van Rijkswaterstaat op het Duivelseiland en in een bedding van zand geplaatst. Over het wrak is een loods gebouwd, waar de temperatuur en vochtigheid geregeld worden, om de conditie van het wrak te handhaven, in afwachting van een definitieve bestemming.

Ondergetekende heeft zich lang beijverd om DE JONGE JACOB uiteindelijk aan de collectie van vereniging De Binnenvaart toe te voegen.

Fatale dag

Midden in de zomer van het jaar 1857 ging het bij de samenvloeiing van de Dordtsche Kil en het Hollands Diep mis. DE JONGE JACOB, geladen met 70 ton brokken Doornikse kalksteen, op weg van Werkendam via de Dordtsche Kil naar Waspik kwam niet aan op de losplaats.

Rond het middaguur zag schipper Hendrik Ritmeester uit Werkendam hoe zich boven het Hollandsch Diep donkere wolken samenpakten. Om niet in een storm terecht te komen, wilde hij in de monding van de Kil keren. Daarbij ging de zware lading schuiven en sloeg de tjalk om. Hendrik wist zich te redden. Zijn vader Joachem, 80 jaar oud, verdrong; zijn lichaam werd een

paar dagen later uit het Hollandsch Diep gevestigd. Een enkel krantenbericht schonk aandacht aan dit drama.

Expositie

Vijf jaar na de spectaculaire berging zijn het achterschip en de vondsten van DE JONGE JACOB te bewonderen in het laadruim van de LASHbak CGS 6013, die gekoppeld is aan de voormalige duwboot RENE SIEGFRIED. Beide vormen samen het nationaal Binnenvaartmuseum in Dordrecht. Liggend in het Wantij bij de voormalige scheepswerf De Biesbosch, waar de RENE SIEGFRIED in 1963 is gebouwd.

De expositie van de vele geborgen voorwerpen uit het wrak maakt ruim 150 jaar oude binnenvaart geschiedenis tastbaar en beleefbaar. De lading kalkstenen uit Doornik vertelt het verhaal van de rivier normalisaties en de handel van schippers. De zinker van de wrakkenboei ten slotte geeft aan dat het wrak in de vaargeul een obstakel vormde en gaf aansluiting met het archiefonderzoek. Het unieke Binnenvaartmuseum herbergt een stuk geschiedenis waar velen vermoedelijk nog nooit bij stil hebben gestaan. U bent donderdags en zaterdag van harte welkom!

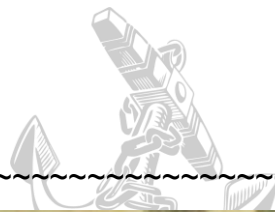
Bron:



Jos Hubens

Ambassadeur vereniging

De Binnenvaart



Alvorens met de reisbeschrijving te beginnen wilde ik eerst een paar punten naar voren brengen.

De Koninklijke Marine heeft nog nooit groote sleepreizen gemaakt. De sleepboten „Beatrix” en „Margriet” waren bestemd voor werkzaamheden op het marine-etablissement te Soerabaja. Daar ze toch naar den Oost moesten, werd besloten ze nuttig te gebruiken en den bok „Valk” van Nederland uit en het Julianadok van Curaçao uit naar Ned. Oost- Indië te sleepen. Dat het marinepersoneel volkomen onbekend is met het zeesleepen behoeft geen nader betoog.

Daarom werden door de bekende zeesleepfirma N. V. Bureau Wijsmuller een kapitein en drie matrozen aan boord van iedere sleepboot geplaatst. De samenwerking aan boord tusschen marine- en burgerbemanning is uitstekend en laat niets te wenschen over.

Het marinepersoneel is niet speciaal hiervoor uitgekozen. De eenige eischen waren: vaarpraktijk en zeevastheid. Aan dit laatste bleek niet een ieder te voldoen, maar dat is voor dit soort schepen niet te verwonderen. Het is een in doorsnee bevaren marinebemanning.

“Als jonge veulens”

Van 22 September af lag de heele sleep te Vlaardingen klaar om te vertrekken. Het wachten was op gunstige weerberichten, die op 26 September ontvangen werden en te 10 uur nam de groote sleepreis een aanvang. Het eerste traject van Vlaardingen naar Falmouth in het Zuiden van Engeland werd begunstigd door zeer mooie weersomstandigheden. Op dit traject deden zich heel weinig bijzonderheden voor. Het deed ons hart goed te constateeren dat alle drie andere sleepen die wij in het Kanaal tegenkwamen, door Nederlandsche sleepboten getrokken werden. Op dit gebied hebben wij nog steeds iets in de melk te brokkelen.

Te Falmouth arriveerden wij op 29 September en vertrokken op 3 October na olie geladen te hebben voor den oversteek van de in dezen tijd van het jaar zoo beruchte Golf van Biskaye. Gedurende de passage van de Golf woei er een matige wind, zee en deining waren navenant. Toch slingerden en stampten de sleepboten aanmerkelijk, hetgeen niet te verwonderen was daar de booten maar 140 ton waterverplaatsing hebben. De noodige slachtoffers werden dan ook van de marinebemanning geeischt, maar na een dag of vier was het geheel er gelukkig aangewend en zeevast.

Ter hoogte van de Spaansche kust werd het voor een dag ruw. De booten gingen te keer als jonge veulens in de wei en er werd zeer veel geeischt van het uithoudingsvermogen der bemanningen. Voorbij Lissabon was het weer gunstig.

Op 13 October was de sleep voor Madeira en daar onze resteerende brandstoffenvoorraad ruim voldoende was om St. Vincent (Kaap Verdische Eilanden) te halen werd besloten de reis voort te zetten met de „Beatrix” en „Valk”. De „Margriet” moest voor enkele kleine reparaties naar binnen. Dien zelfden avond vertrok ze en den volgenden ochtend voegde ze zich bij ons na eerst de aangekochte ververschingen overgegeven te hebben. Bovendien waren er ook eenige zeer welkome brieven bij.

Van het traject van Madeira naar Sint Vincent is heel weinig te vermelden. Het weer was gunstig, de schepen slingerden en de eentonigheid was groot.

Te Sint Vincent aangekomen op 21 October bleek, dat onze brandstof nog niet gearriveerd was. We waren te vroeg, maar dat was geen bezwaar, want de bemanning kon nu een paar dagen van een welverdiende rust genieten.

De groote oversteek

24 October vertrok de sleep en de Atlantische Oceaan werd overgestoken. Het weer was geheel overeenkomstig de verwachtingen. Wij hadden den N.O. Passaat en de deining achterin, hetgeen den voortgang zeer ten goede kwam. Doch het slingeren van de booten bleef aanhouden, hetgeen eenige leden, der bemanning deed veronderstellen dat de slinger er zelfs bij vlak water nog niet uit zou zijn. Ons doel was Curaçao in één ruk te halen.



In Trinidad konden wij in geval van nood brandstof bijladen. Gelukkig is dit niet nodig gebleken, want het met een sleep op een haven komen is geen kleinigheid en neemt zeer veel tijd in beslag. Op 7 November passeerden wij Tobago aan het Zuidelijk uiteinde der Antillen, hetgeen ons in de Caraïbische Zee bracht. Het weer was hier rustiger dan in den Atlantischen Oceaan, zoodat onze vaart toenam. Op een dag werd 187 mijl afgelegd, hetgeen voor een sleep zeer gunstig is. De Sleepbootkapiteins noemen de bootjes dan ook „nijdige trekkers”. Curaçao bereikten we op 11 November. Het eerste deel van deze sleepreis, ongeveer een derde van den geheelen afstand was achter den rug.

Iederen middag om twaalf uur hadden wij weer het sein „alles wel” gezien en dat was steeds een groote geruststelling. Men bedenke hierbij, dat de sleep het voornaamste is bij het sleepbedrijf. Bij de normale scheepvaart wordt steeds vooruitgekeken, doch bij de zeesleepvaart is dit juist andersom. De sleep is het zorgenkind en er wordt zooveel mogelijk aandacht aan geschonken. Aan boord van den bok bevonden zich een kapitein en vijf opvarenden van de N.V. Bureau Wijsmuller.

Over een dag of veertien hopen we de reis te kunnen voortzetten naar Balikpapan via het Panama-kanaal. Ik hoop dat dit zal gaan volgens 't bekende sleepersmotto: „Alles wel, geen bijzonders”.

Bron:

Luit-ter-Zee II J. Suermondt in Trouw, 25.11.'46.



AFLEIDINGSMANOEUVRES MET DUMMYSCHEPEN

DUITSCHE MARINE OM
DEN TUIN GELEID DOOR BRITSCHE
„SPOOK VLOOT”

Nadat Prien in de Engelsche oorlogshaven van Scapa Flow het Britsche slagschip *Royal Oak* met vier torpedo's had vernietigd, eischte ook het Duitse luchtwapen eind September 1940 zijn aandeel op in den oorlog ter zee. „Waar is de *Ark Royal*?” zoo vroegen de Duitse radio omroepers dagen achtereen ongeveer elk uur. En: „Volk van Engeland, vraag het aan uw Admiraliteit!” Het antwoord van de Britsche Admiraliteit kwam, als gewoonlijk, koel en uit de hoogte: „Een formatie vijandelijke bommenwerpers passeerde op zee een eskader Britsche oorlogsbodems, die een beschadigde Engelsche onderzeeboot begeleidden. De nazi's lieten bommen vallen, doch troffen geen enkel doel.” De nazi-omroep bleef echter aandringen: „Waar is de *Ark Royal*?” Doch ook in den propaganda-slag om de *Ark Royal* wist Engeland te zegevieren en het laatste woord te krijgen. De Amerikaansche marine-attaché woonde tijdens een bezoek aan de Britsche vloot den kerkdienst aan boord van de *Ark Royal* bij en gebruikte er de lunch...



Daarmede was het debat gesloten, doch wie belangstelde in den zee-oorlog heeft zich later nog menigmaal afgevraagd, hoe dit zonderlinge twistgesprek ooit ontstaan kan zijn, want men kreeg destijds den indruk, dat de Duitschers wel degelijk geloofden, dat zij het vliegkampschip *Ark Royal* vernietigd hadden. De piloot Francke kreeg er zelfs het Ijzeren Kruis voor...

De eerste zwakke aanwijzing in welke richting men de oplossing van het mysterie moest zoeken, kreeg men begin November 1940 in „Die Wehrmacht”, welk blad eenige groote houtskoolschetsen publiceerde, vervaardigd door den teekenaar Theo Matejko en weergevend den aanval van Duitse luchtstrijdkrachten op de *Ark Royal* volgens beschrijvingen van „ooggetuigen”. Terwijl de *Ark Royal* echter in het bezit van een vol vliegdek was, toont het hierafgebeelde vliegkampschip slechts een driekwart vliegdek . . . Daar de teekenaar echter tevens de fout der ondeskundigheid had begaan om de vliegtuigen op het dek met de neuzen in de richting van de scheepsschroeven te plaatsen, nam men in het algemeen aan, dat Matejko's teekening in het geheel niet au sérieux genomen kon worden.



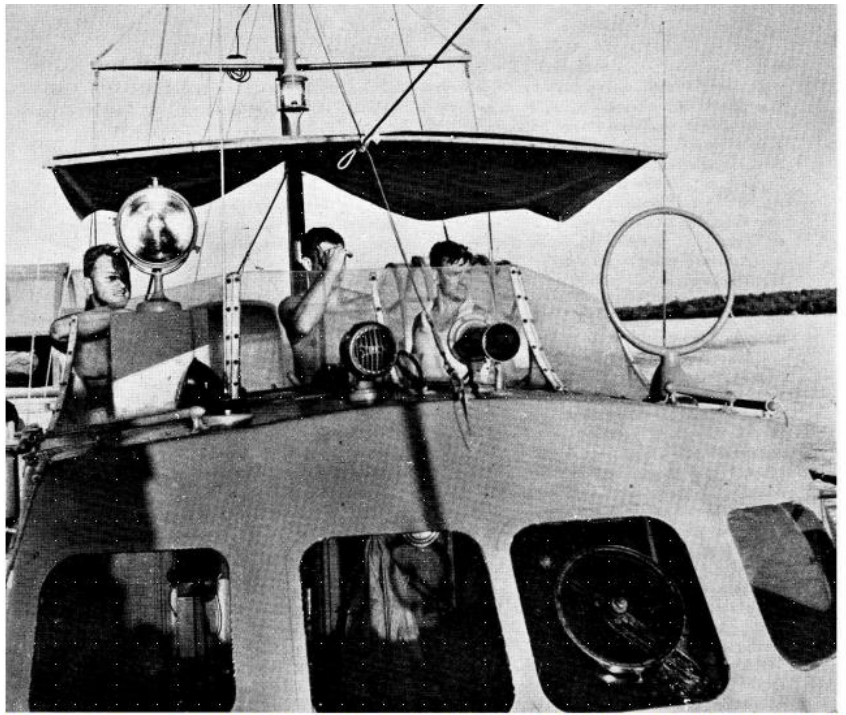
Het nieuwste type van een Amerikaanse motortorpedoboot.

Het mysterie is thans echter weer aanmerkelijk dichterbij zijn oplossing gekomen, nu de vijandelikheden gestaakt zijn en er meer en meer onthuld wordt over de wederwaardigheden der Britse vloot tijdens dezen oorlog. Het blijkt namelijk, dat Churchill bij het uitbreken van den oorlog in September 1939, als Eerste Lord van de Admiraliteit, opdracht heeft gegeven tot het bouwen van een soort van „spookvloot”, die de Duitse zee strijdkrachten moest binden en de bewegingen der echte vloot moest camoufleren. Het betrof hier koopvaardij schepen, die voorzien werden van een bovenbouw van triplex en zeildoek, waardoor zij veel overeenkomst vertoonden met belangrijke oorlogsschepen, o. a. met de slagschepen der R-klasse (*Revenge* en *Resolution*). Inderdaad is het gelukt om de Duitse verkenners, bombardementsvliegtuigen en onderzeeboten op deze wijze meer dan twee jaar lang om den tuin te leiden. Behalve de twee R-slagschepen geeft de Britse Admiraliteit thans toe, dat men ook nog een vliegekampschip de zeeën heeft laten bevaren, dat in werkelijkheid een oud vrachtschip was. Wat uiterlijk betreft, leek dit vliegekampschip overigens meer op de *Hermes* dan op de *Ark Royal*.

Deze „dummy”-oorlogsschepen waren bemand met Engelsch marinepersoneel. De ruimen waren gevuld met leege vaten, tengevolge waarvan zij een bijzonder hoog drijfvermogen vertoonden bij beschadiging door bommen of torpedo's. Zij hebben blijkbaar voortreffelijke diensten bewezen, als het er om ging den vijand in de war te brengen ten aanzien van de bewegingen en de positie van de vloot en om de aanvallen der Duitschers op de Firth of Forth en Scapa Flow af te leiden. De *Mamari* — het zoogenaamde vliegekampschip — werd, naar thans bekend wordt, inderdaad tot zinken gebracht ter hoogte van de Washbay. De andere koopvaardij schepen der „spookvloot” werden na 1941, toen de Admiraliteit van oordeel was, dat hun diensten niet langer noodig waren, teruggegeven aan de eigenaars en zij zijn thans nog in de vaart. De geruchten, welke er in omloop kwamen, als deze schepen zich vertoonden in een

Engelsche haven — geruchten, welke zelfs den Duitschen spionnagedienst bereikten — schijnen eveneens groote diensten bewezen te hebben bij de tenuitvoerlegging der Britsche marineplannen.

Terwijl de „spookschepen” der R-klasse en het zg. vliegkampschip voornamelijk in de Britsche wateren opereerden, bleef voor een echt oorlogsschip de eer bewaard om deze wijze van oorlogvoering zelfs op verre oceanen in toepassing te brengen. Het 33 jaar oude slagschip *Centurion*, dat reeds ontwapend was onder invloed van het Vlootverdrag van Washington en dat te Devonport was gestationneerd als reparatieschip, werd in April 1941, toen deze haven elk oogenblik het mikpunt was van Duitsche luchtaanvallen, veranderd in het evenbeeld van het nieuwe slagschip *H.M.S. Anson*. De bewerking nam veertien dagen in beslag. *De Centurion* werd voorzien van een extra schoorsteen, een grooten mast en de noodige kanonnen, zoowel echte als... houten. Bemand



De brug van de Amerikaansche motortorpedoboot. Links zoeklicht, rechts radiopeilapparaat.

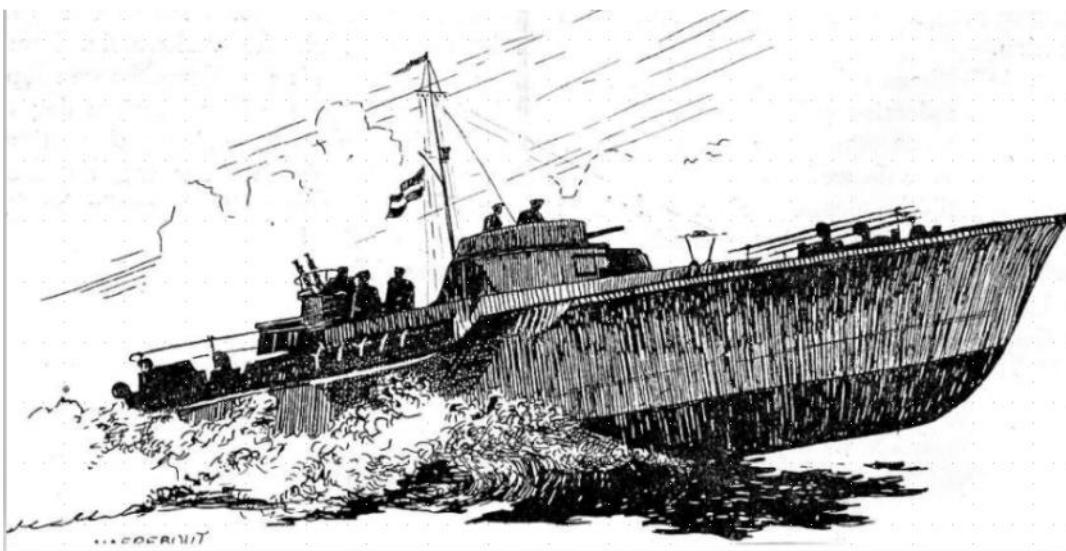
Zoek de fouten! — Deze teekening verscheen in het officieele Duitsche orgaan „Die Wehrmacht” en zou gebaseerd zijn op „ooggetuigenverslagen” van den ondergang van de Ark Royal. De Ark Royal had echter een vol vliegdek, terwijl het hier afgebeelde schip slechts een driekwart vliegdek bezit. Bovendien staan de beide vliegtuigen op dit dek verkeerd; starten en landen aan boord van een vliegkampschip geschiedt altijd in de richting van de vaart. Was het hier afgebeelde vaartuig een dummy-vliegkampschip van Churchill's „Spookvloot”? Er zijn echter nog meer onnauwkeurigheden te ontdekken. Het slagschip behoort niet achter, doch vóór het vliegkampschip te varen. Bovendien draagt het aan beide masten vuurwaarnemingsposten op gelijke hoogte. Was de Duitsche teekenaar zoo ondeskundig, of waren beide schepen dummies?



met 16 officieren en 265 manschappen, maakte het vervolgens een reis om Kaap de Goede Hoop naar Bombay.

In juni 1942 voer de *Centurion-Anson* in een konvooi naar Malta, bij welke gelegenheid zij herhaaldelijk werd aangevallen door Italiaansche en Duitsche bommenwerpers. Zij kreeg verschillende treffers, doch schoot zelf een Stuka naar beneden, terwijl zij minstens vier Junker vliegtuigen beschadigde. De grootste zorg der bemanning tijdens deze aanvallen was, dat de houten kanonnen en toebehooren niet in brand zouden geraken. In den Indischen Oceaan is het gebeurd, dat de geheele houten A-toren door een zware zee overboord werd geslagen. Een uitkijk van hetzelfde konvooi kon vervolgens zijn oogen niet gelooven, toen hij op de golven een 14-inch kanon voorbij zag drijven!

Centurion-Anson vond tenslotte een waardig zeemansgraf op D-dag voor de Normandische kust, waar het deel uitmaakte van den historischen golfbreker, die de „drijvende haven” mogelijk maakte.



Nederlandsche motortorpedoboot in actie.

Churchill's „spookvloot” is in den zee-oorlog geen geheel nieuw verschijnsel; ook in 1914—18 heeft de Britsche Admiraliteit zich reeds van dergelijke camouflagemanoeuvres bediend, zij het dan ook niet in

zulk een omvang. Het was ditmaal echter een bijzonder belang om den vijand te misleiden ten aanzien van de Britsche vlootbewegingen, daar admiraal Raeder van het begin af op zijn eenige kans geloerd moet hebben: nl. om de Engelsche vloot bij gedeelten te verslaan. Door het optreden van de dummy-slagschepen en het -vliegkampschip moet de vloot gedurende de eerste twee benarde oorlogsjaren aanmerkelijk meer bewegingsvrijheid gehad hebben dan het geval geweest ware, indien de vijand haar bewegingen en omvang precies had kunnen vaststellen.

Bron: Onze Vloot 1ste jaargang no. 3 September 1945

.....

