

# “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](mailto:b.g.g.h)  
06-25160899

E-mail:

[arcon46@kpnmail.nl](mailto: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 9 – 6e jaargang – 3 maart 2023



De geschiedenis van de Geus  
Vijf jaar troepenvaren – Waterman 1950 – hoofdstuk 5  
Adelborsten promotie 59 – Spieken.  
De scheepskip.  
De crash van de Russische JAK-28P  
170 jaar onder stoom, deel 7 – 8 en 9  
File  
Nationale strategie en koopvaardij deel 1  
De Marine koffie mok...  
De Morgenster.

# De geschiedenis van de Geus

Van alle Nederlandse vlaggen is de 'Prinsengeus' enig in zijn soort. Alleen de naam al roept vraagtekens op. Want vrijwel iedere landgenoot denkt bij het woord 'geus' aan een 'vrijheidsstrijder' in het verre verleden van onze geschiedenis. Maar wie weet dat een 'geus' ook een vlag kan zijn? Dat een dergelijke vlag, Dubbele Prinsengeus genoemd, bij Koninklijk Besluit in 1931 is vastgesteld voor oorlogsschepen en vaartuigen? In Den Briel weten ze het al lang. Ieder jaar feesten ze daar op 1 april, op de dag waarop in 1572 de Watergeuzen de stad binnentrokken. Vanaf 1922 hijsen ze op de toren van de Grote of Catharinakerk een dergelijke vlag. Maar deden zij het ook daarvoor? Dat willen wij uitzoeken.

## Door Dr. WILLEM VAN HAM VLAGRECONSTRUCTIES THEUN OKKERSE

In Nederland was de naam 'geus' of 'geusje' al in 1598 bekend voor het boegvlagje van een schip. Omdat die naam zolang bestond kwam de opinie op, dat die had te maken met een vlag van de Watergeuzen die in 1572 Den Briel veroverden. Dat mag zo zijn, maar men kan zich afvragen of de vlag toen de vorm en kleuren had van de vlag die in 1931 officieel werd. De geschiedenis zal het leren. Wie meer over historische of technische details van de geus wil weten kan deze terugvinden in bijgaande kaderteksten.

### Een opstandige krijgsmacht: de Watergeuzen

De aanvoerders van de Geuzenvloot die op 1 april 1572 Den Briel had ingenomen, besloten de stad niet te plunderen, maar haar te blijven bezetten: "In naam van Oranje", Prins Willem I dus. Dat was eigenlijk tegen hun gewoonte. De Watergeuzen hadden sinds augustus 1569 al meer dan 40 landingen uitgevoerd op de kusten van het noorden en westen der Nederlanden. Steden en dorpen die zij bemachtigden werden geplunderd en zwaar beschadigd. De Hollandse steden kozen al snel voor een meer duurzame aanpak.

Zij beriepen zich op een geregeld bestuur onder de Prins van Oranje als hoofd van hen die zich tegen het Spaanse bewind verzetten. Ondertussen had Den Briel ook al de eretitel "Eersteling van de Vrijheid" gekregen. Met die verovering zou het vormen van de Nederlanden tot een onafhankelijke staat zijn begonnen. Van toen af bleven de Watergeuzen in de Hollandse traditie populair, vooral bij politieke onrust of in crisisperiodes. Als militaire factor van betekenis waren zij al binnen twee jaar uitgeschakeld. Prins Willem vormde circa 1575 een 'Staats' leger en een 'Staatse' vloot. Alle ongeregelde en gewelddadige troepen, dus ook vele Watergeuzen, gingen geruisloos op in het leger of zij vielen in ongenade.

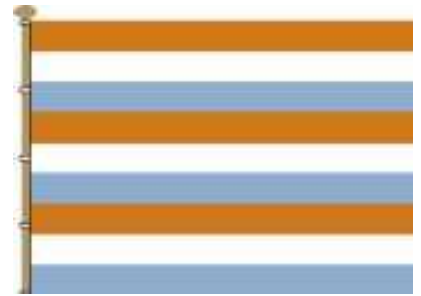
### Hoe zag de vlag van de Watergeuzen eruit?



afbeelding 01

Dat de Watergeuzen de kleuren van de Prins in vlag of vaandel zouden hebben gevoerd, is niet onmogelijk. Schriftelijke bewijzen daarvoor zijn zeldzaam; verhalen daarover zijn soms moeilijk te controleren. Soms dateren zij uit een tijd dat er al jarenlang een vast staatsverband in de noordelijke Nederlanden bestond, in de vorm van een republiek. Betrouwbare afbeeldingen die laten zien hoe de landing in 1572 in Brielle werkelijk gebeurd was, zijn ook al zeldzaam. Het minst verdacht lijkt het miniatuur- portret van de Geuzenaanvoerder Lumey in een handschrift dat ooit in zijn bezit is geweest en zich thans in het Nationaal Archief te Den Haag bevindt. Op de achtergrond van de afbeelding zijn de schepen van zijn vloot (Afb. 03) afgebeeld, met schuin gestreepte vlaggen in zwart en wit (afb. 01). Er is geen oranje te zien. Minder betrouwbaar lijken afbeeldingen van vaandels en vlaggen in horizontale banen zoals die in het handschrift van Walter Morgan (ca. 1574) te zien zijn en in de iets later verschenen gravures door Frans Hogenberg.

Later kregen zij de kleuren van de Prins met zich meedroegen. Een gravure van Jan Luyken uit 1674 Later kregen zij (soms veel later) de inkleuring oranje of rood, wit en blauw (afb. 02). Latere publicaties geven nog de overlevering door, dat Lumey bij de bestorming een vaandel voerde waarin tien penningen stonden. Het verhaal van de aanval op Den Briel kreeg nog in de 17de eeuw uitbreiding met het tafereel, waarin de Watergeuzen bij de bestorming één vlag of vaandel in de kleuren van de Prins met zich meedroegen. Een gravure van Jan Luyken uit 1674 brengt dit verhaal in beeld. Centraal loopt een jongeman met een vlag mee. Slechts stippels geven een driedeling in het vlaggendoek aan. In 1759 schilderde Johann H. Keller de bestorming opnieuw aan de hand van de gravure. De vlag is nu duidelijk rood, wit en blauw (afb. 04). De Watergeuzen werden gezien als helden, die de kiemen van een onafhankelijke staat met zich meedroegen. Niets is minder waar, maar het tafereel paste goed in een tijd van groeiend nationaal besef. Dichterlijke zielen zoals Onno Zwier van Haaren (1776) gaven sinds die tijd de Nederlandse vlag in plaats van de omstreden namen Princevlag of Statenvlag de als vleidend bedoelde betiteling Geuzenvlag. Duidelijk is, dat hiermee de gebruikelijke vlag in de drie kleuren oranje (later rood), wit en blauw werd aangeduid, niet uitsluitend een boegvlagje. Men kon niet beseffen dat deze naamgeving de kiem in zich droeg voor een toekomstige verwarring tussen de Prinsenvlag en de Prinsengeus en tussen de Geuzenvlag



*afbeelding 02*

## Geuzen

Geuzen waren personen die zich verzetten tegen de strenge maatregelen van het bewind van koning Filips II (1555-1581) vooral wat betreft de bestrijding van het protestantisme, de legering van vreemde troepen en de invoering van hogere belastingen. Na de verovering van het havenstadje Den Briel verspreidde hun invloed zich over grote delen van de gewesten Holland en Zeeland. Omdat zij prins Willem I van Oranje als hun leider beschouwden, kon deze door zich aan het hoofd van de Opstand te handhaven aan hun bewind een einde maken. Aanvoerders werden afgezet of zelfs wegens misdaden gevangengenomen; de overigens gingen deel uitmaken van het nieuwe Staatse leger of de vloot.

De naam 'geus' oorspronkelijk een bij of scheldnaam die door henzelf en hun medestanders als erenaam gebruikt werd. Hij ontwikkelde zich tot een in de Nederlandse taal erkend begrip als Geuzennaam'. Ook hiervan afgeleid werd de naam 'Geuzenvlag' voor de Nederlandse vlag, vooral in de historische kleurstelling oranje, wit en blauw. Bij de nationale bewustwording tijdens het koninkrijk (vooral tweede helft negentiende eeuw) werd de gegeerde vorm van het geusvlagje [zie techniek van de geus] in vergroot formaat gebruikt als herinnering aan de vroegere Watergeuzen. Verwarrend hierbij was dat men één van die vormen ook als 'Geuzenvlag' ging betitelen.



*afbeelding 03*

*afbeelding 04*

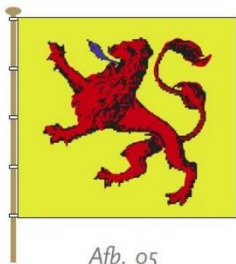


De vlag is nu duidelijk rood, wit en blauw (afb. 04). De Watergeuzen werden gezien als helden, die de kiemen van een onafhankelijke staat met zich meedroegen. Niets is minder waar, maar het tafereel paste goed in een tijd van groeiend nationaal besef. Dichterlijke zielen zoals Onno Zwier van Haaren (1776) gaven sinds die tijd de Nederlandse vlag in plaats van de omstreden namen Princevlag of Statenvlag de als vleidend bedoelde betiteling Geuzenvlag. Duidelijk is, dat hiermee de gebruikelijke vlag in de drie kleuren oranje (later rood), wit en blauw werd aangeduid, niet uitsluitend een boegvlagje. Men kon niet beseffen dat deze naamgeving de kiem in zich droeg voor een toekomstige verwarring tussen

de Prinsenvlag en de Prinsengeus en tussen de Geuzenvlag en de Prinsengeus

## Onder de Republiek

Tijdens de rumoerige tijd van de eerste opstand (1568-1574) en de moeizame periode van de politieke staatsvorming (1574-1588) hebben de besturen van de voornaamste vijf zeehavens in Holland, Zeeland en Friesland elk een eigen admiraliteit gesticht. Pas in 1597 kwam een definitieve regeling tot stand voor de onderlinge samenwerking van de tot dan zelfstandige colleges binnen één oorlogsvloot. De Staten-Generaal erkenden Maurits van Nassau, de zoon en opvolger van Willem van Oranje, als admiraalgeneraal. Hij liet zich bij de vloot vertegenwoordigen door een luitenant-admiraal. In een



Afb. 05

wartaalrekening van 1598 voor de Zeeuwse vloot wordt de leverantie en betaling vermeld van vaandeldoek voor twee grote vlaggen en een geuse. Op een stadsplattegrond van Rotterdam uit het volgende jaar is een schip afgebeeld met een geus, waarop een leeuw, ongetwijfeld de Hollandse (afb. 05).

Uit het geraadpleegde beeldmateriaal blijkt dat op de jonge Nederlandse vloot vlaggen in drie of meer banen werden gebruikt. Omdat de kleuren oranje, wit en blauw die van de Prins van Oranje als admiraal-generaal van de vloot waren, noemde men deze vlaggen Prinsenvlag. De naam Prinsengeus komt in de vermeldingen vanaf 1632 voor. Tevoren (1606/1630) noemen de bronnen

wel geuzen van oranje, wit en blauw, maar zonder die naam.<sup>10</sup> Daarnaast kwam de betiteling Hollandse Geus voor. Het abusievelijke gebruik om de hele Republiek de naam te geven van één gewest, kwam in de zeventiende eeuw op en bleek, vooral ten opzichte van het buitenland, onuitroeibaar."

De Staten-Generaal was een college, gevormd uit de provinciebesturen dat namens hen de soevereiniteit uitoefende, ook over de vloot. Daarom kwam ook de naam Staten-Generaalsvlag of Statenvlag voor. Het gebruik van de namen wisselde dus nog al eens, al naar gelang de politieke situatie of voorkeur van het ogenblik. De overheid schreef de benaming Statenvlag vanaf circa 1650 dwingend voor. De reden was dat de meeste gewesten besloten hadden geen stadhouder meer te benoemen. De nog minderjarige Prins was (voorlopig) als opperste vlootvoogd uitgeschakeld. Er dreigde kort nadien bij de vloot verwarring te ontstaan en om dat te voorkomen mochten de bevelvoerenden voortaan op het achterdek (de campagne) en vóór op de boegspriet alleen de vlag voeren van de admiraliteit waaronder het schip behoorde, of de gewone kleuren van de 'Generaliteit'. Die worden voor alle duidelijkheid opnieuw oranje, wit en blauw genoemd. De Waard heeft aangetoond dat vooral sinds 1630 het gebruik van rood in plaats van oranje de boventoon ging voeren.

Op een meerderheid van de bekende 'zeestukken' of marine-schilderijen wappert op de oorlogsschepen in dienst van de Republiek aan de boegspriet een geus in drie banen van oranje of rood, wit en blauw. In de loop van de geschiedenis noemde men deze boegvlagjes Prinsen of Statengeuzen. De analogie met de namen Prinsen- of Statenvlag is duidelijk. Pieter Mortier geeft op een vlaggenkaartje uit 1693 een afbeelding van een Statenvlag vlag met wapenschild en noemt daarbij als kleuren uitdrukkelijk rood, wit en blauw (afb. 06). De Staten [Generaals] Geus was een verkleinde vorm daarvan, maar dan meestal zonder wapenschild.



afbeelding 06





Op het schip van de opperbevelhebber van de Staatse vloot prijkte vanaf circa 1600 een gele vlag met de Generaliteits-leeuw. Vanaf circa 1640, wellicht al eerder, werd de kleur rood. Bij speciale gelegenheden, bijvoorbeeld bij het afscheid van stadhouder prins Willem III voor zijn vertrek naar Engeland in 1688, waait op afbeeldingen van het Statenjacht als geus de Staten-Generaalsvlag met de Generaliteitsleeuw (Afb. 07)

Uitzonderingen traden op als men de geus voor seinen gebruikte of om in 'vreemde' aanlegplaatsen te laten zien tot welke admiraliteit of thuishaven het schip behoorde. Voor de koopvaardij en in de binnenvaart op particuliere schepen was dat allang vanzelfsprekend. Witsen schreef in zijn boek over het construeren en gebruiken van schepen (1671) dat het Geusjen op de steng van de boegspriet stond. Het verkleinwoord wijst op het formaat ten opzichte van de andere dundoeken aan boord. Behalve voor symbolisch vlagvertoon diende het 'geusje' ook voor praktische doeleinden: als seinvlag. Het toepassen van vlaggen als communicatiemiddel was in een tijd zonder elektronica, telecommunicatie of internet wereldwijd gebruikelijk. Hiervoor werden aanvankelijk zowel bestaande vlaggen gebruikt, als geuzen in effen kleuren, of speciale seinvlaggen, eveneens effen zonder figuren erin.<sup>16</sup> Het boegvlagje kon indien nodig met dit doel bij de zeeoorlog op een andere plaats dan aan de boegspriet geplaatst worden. Admiraal Michiel de Ruyter bepaalde in juni 1673 dat men het geusken ook kon hijsen aan de vlaggenstok achter op het schip, waaiend vanaf de bezaansroede of onder de wimpel (vleugel) aan de voorsteng.<sup>De meeste oorlogsschepen beschouwden als hun thuishaven die van de steden waar de admiraliteiten waren gevestigd of een werf hadden. Toen er geen prins van Oranje meer aan het hoofd van de oorlogsvloot stond, kregen de geusvlaggen de kleuren en/of figuren uit de wapens van deze steden.<sup>18</sup> In 1665 werd aan een bepaald eskader bevolen, een Delftse geus te voeren, gemakshalve nog omschreven als een witte vlag met een zwarte streep erdoor.</sup>

zowel de geuzen als andere vlaggen aan boord van groen doek. Voor die keuze is geen specifieke betekenis bekend. Deze admiraliteit toonde in 1664/1665 haar (betrekkelijke) onafhankelijkheid ten opzichte van de andere door in plaats van het Generaliteitswapen in haar groene geus het provinciewapen in het embleem op te nemen (afb. 08). De overzeese handelscompagnieën, zowel de Verenigde Oost-Indische als eerste opgerichte, als de jongere West-Indische hadden hun eigen gebruiken. In top van de grote mast prijkte meestal een effen (witte, gele of oranje?) vlag met het zwarte letterembleem van de Compagnie, of een oranje/rood, wit en blauw dundoek met dit embleem in de witte baan. Hij wapperde meestal achteruit, maar soms ook voorop als geus. Stedelijke vlaggen en daarvan afgeleide geuzen kwamen vooral bij zeehavens, maar soms ook bij steden aan de binnenvaarwegen voor. Vooral grotere steden lieten vanaf de tweede helft van de zeventiende eeuw een stadsjacht uitrusten, vaak uitgedost met stadsvlag of geus.

Aan het einde van de zeventiende eeuw vond men niet de Hollandse stadsgeuzen, maar die van Middelburg, Veere en Vlissingen op het Zeeuwse eiland Walcheren nog belangrijk genoeg om ze op de vlaggenkaarten af te laten beelden.

Doorgaans waren de Zeeuwse geusvlaggen rood met hun stadswapen erin of met de voornaamste figuur uit dat wapen.

Middelburg voerde een gele burchtoren (afb. 09),



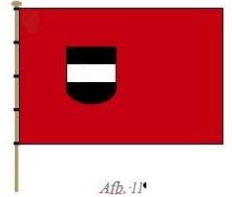
Afb. 09

Vlissingen een witte fles, dikwijls met een kroontje erboven (afb. 10)



Afb. 10

en Veere een wapenschildje, dat Van Borssele (afb. 11)



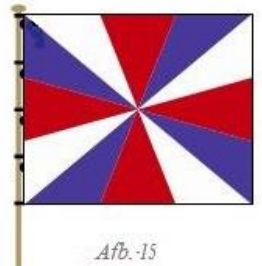
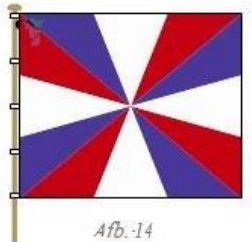
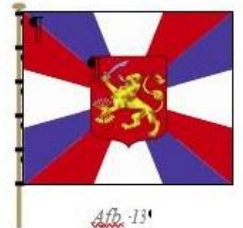
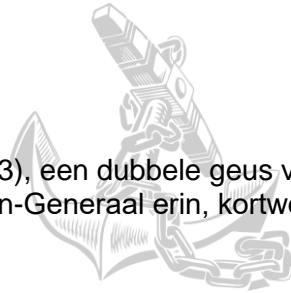
Van de andere Zeeuwse steden wordt in archiefstukken alleen nog de eveneens rode geus van Zierikzee genoemd

### Gegeerde Geus

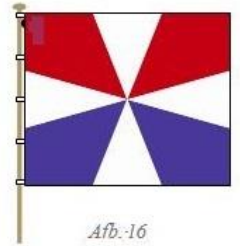
Willem van Voorbeytel Cannenburgh, de eerste directeur van het scheepvaartmuseum te Amsterdam, publiceerde in oktober 1931 een artikel over de Prinsengeus in het tijdschrift 'Onze Vloot'. Volgens een krantenbericht uit die dagen was hij als adviseur door het verstrekken van historische gegevens aan de regering 'de geestelijke vader' bij de invoering van de 'nieuwe vlag' geweest. Hij was bij zijn onderzoek in de materie tot de conclusie gekomen dat de gegeerde Prinsengeus voor het eerst voorkomt in een vlaggenboek uit het einde van de 17de eeuw. Vóór die tijd had de auteur deze vlag niet op schild-rijen aangetroffen, wel boegvlagjes van een andere samenstelling en in onderling verschillende vormen, formaten en kleuren.<sup>27</sup> Met dat vlaggenboek zal Voorbeytel de fameuze atlas *Le Neptune françois* bedoeld hebben, waarvan diverse drukken verschenen, de eerste gedateerd op 1693. Waar moet deze bron worden ingelast binnen het historisch kader van ons land circa 1700?

### De vier nieuwe geuzen waren:

- 1) De Staten-Generaalsgeus (afb. 13), een dubbele geus van 12 geren met het wapen van de Republiek of Staten-Generaal erin, kortweg de 'Statengeus' genoemd en
- 2) de Dubbele Prinsengeus of Hollandse Geus (afb. 14), in feite dezelfde vlag, maar dan zonder het wapen.<sup>28</sup> De middelste geren vormen samen een wit kruis;
- 3) een andere Prinsengeus (afb. 15) waarin de kleuren van de geren een afwijken- de volgorde hebben, zodat de middel- ste geren een rood kruis vormen en



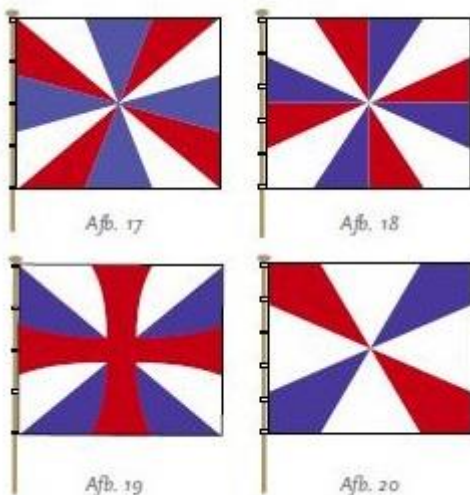
4) een Enkele Geus (afb. 16) van slechts acht geren.



Schrijvers uit de 17de eeuw zeggen dat de gegeerde vlaggen van de Staatse vloot bestonden uit samengevoegde kruisen. Dat zou kunnen wijzen op een verband met de Britse Union Jack. De Nederlandse gegeerde geus is bijzonder origineel omdat de kruisvormen wel aanwezig zijn maar niet domineren zoals bij de Jack het geval is. De vlaggenkaarten vermelden niet, voor welk doel de dubbele en enkele geuzen bestemd waren. Letten wij op de traditioneel gevolgde rangorde onder de vlootvoogden, dan zou de Statengeus bestemd kunnen zijn voor het hoofd van de vloot (de luitenant-admiraal-generaal), de Prinsengeus voor de viceadmiraal(s) en een variant voor de schout-bij-nacht. Vermoedelijk zou de enkele geus voor een praktisch doel, bijvoorbeeld voor gebruik op kleinere schepen, sloepen of roeiboten bestemd kunnen zijn

### Een rol voor Willem III?

Een werkhypothese volgend kan men de nieuwe geusvlaggen invoegen in het politieke avontuur dat stadhouder Willem III in 1688 ondernam door met steun van de Staten-Generaal naar Engeland over te steken. Hij voer erheen met een krijgsmacht en ondervond daar bij morele steun van het grootste deel van de bevolking van de Republiek. Op het jacht waarmee hij naar het vertrekpunt Hellevoetsluis voer wapperde aan de grote masttop en vooruit als geus zijn vlag. Die was rood, wit en blauw met in de witte baan zijn prinselijk wapen links en rechts vergezeld van takken met oranjeappels (afb. 12). Willem nam op het Britse eiland en in Ierland de macht over van zijn schoonvader Jacobus II. Ondanks het feit dat de Engelsen en de Nederlanders elkaar tevoren meer dan 40 jaar hadden bevochten in drie bloedige zeeoorlogen, zagen zij zich nu gedwongen tot heroriëntatie en te gaan samenwerken. Voortaan moesten hun oorlogsvloten indien nodig gecombineerd optrekken, vooral tegen de Fransen. Het invoeren van een stel nieuwe geuzen kan hebben gepast bij de mogelijke integratie van Staatse schepen binnen de Brits-Nederlands Unievloot. Of een werkelijke invoering van dit viertal vlaggen heeft plaatsgevonden moet in het midden worden gelaten. Volgens de bekende afbeeldingen bleven ook in de jaren na 1688 de Nederlandse en Britse schepen als geus steeds hun gewone vlaggen voeren.



### Afwijkende vormen

Doordat de waarnemer aan boord of aan de wal of een kopiist uit boek of kaart geen wijs kon uit de volgorde van de kleuren der segmenten, ontstonden al snel afwijkende vormen van de Prinsengeus. Een vroeg voorbeeld, uit de periode 1702-1707, vormen de tekeningen in het handschrift Hesman. Bij één daarvan tekenden de middelste geren zich in de lengte van de vlag af als een blauw kruis (afb. 17). Sommige vervormen variant nr. 15 zodanig, dat de middelste geren kloksgewijze gezien aan elke zijde van rood en blauw gedeeld zijn (afb. 18). Uitzonderlijk is de afbeelding van dezelfde geus in enige Britse gedrukte bronnen die het rode kruis afbeelden als een kruis dat aan de uiteinden licht verbreed is, terwijl het dundoek tegen de klok in volgens een schuinkruis in acht segmenten van blauw en wit verdeeld is. De overeenkomst met de Britse Unievlag lijkt mij

duidelijk (afb. 19) Weer andere vlaggenkaarten beelden de 'enkele' geus (variant nr. 16) zodanig af, dat de kleuren blauw en rood diagonaal verspringen (afb. 20).

### Van 'geusje' naar Geuzenvlag

In 1795 ontstond in de Noordelijke Nederlanden een nieuwe staat, de Bataafse Republiek. Bij het invoeren van nieuwe vlaggen in 1796 kreeg de geus hetzelfde uiterlijk als de rechthoekige inzet die bij de nationale vlag in de rode baan was geplaatst: op een wit doek de afbeelding van een zittende

Bataafse Maagd, vergezeld van de nu eveneens Bataafse Leeuw. De geus met de Bataafse Maagd verdween tien jaar later na de uitroeping van een koninkrijk Holland onder Lodewijk Napoleon: op de witte middelste baan die breder was dan elk van de beide andere liet hij zijn wapen plaatsen. Erg populair waren de nieuwe geuzen niet. Met koning Willem I keerde men wat dit betreft terug naar de eenvoudige geus van rood, wit en blauw.

'Geus' als naam voor een vlag bleef letterkundigen boeien. Het was de landelijk beroemde dichter Willem Bilderdijk die in 1821 in een verklarende woorden- lijst de Geus een soort wimpel noemde, die zo heet omdat zij uit 'driehoekige lappen' bestaat, net als de kleding van een bedelaar. De letterkundige Jacob van Lennep legde in 1856 uitdrukkelijk een link tussen de 'vlag, die van den boeg- spriet waait' en de Watergeuzen. Die hadden namelijk in Den Briel 'hun standaard' gehesen met de kleuren van de Prins. 'Alzoo' hadden zij 'hun verschijning' aangekondigd. Met die 'standaard' wordt kennelijk een Prinsengeus (welke variant dan ook) bedoeld en niet de Prinsenvlag of driekleur. De Geuzen- naam voor de driekleur handhaafde zich zolang de Republiek bestond en ging nadien over op de nationale vlag, dezelfde als die van het koninkrijk.

De gegeerde geus was nog niet helemaal vergeten: zo nu en dan kwam hij tevoorschijn wanneer de historische zeilvaart in beeld moest worden gebracht, zoals bij de herdenking van de tocht van Hudson naar Amerika in 1909. Drie jaar nadien verscheen in Duitsland het omvangrijke standaardwerk over vlaggen door R. Siegel. De gegeerde geus behandelde hij als een vervallen dundoek uit het verleden

## De Watergeuzen herdacht

Er was een landelijke herdenking nodig, om de vroegere geusvlag uit het intellectuele niveau naar het grotere publiek te brengen. Bij het 300-jarig jubileum van de Geuzenval in 1872 zagen de organisatoren zich gedwongen om zoveel mogelijk bevolkingsgroepen (zelfs de rooms-katholieke) bij het feest te betrekken. Daarom werd het thema omgebogen van een Geuzenfeest tot een Vrijheidsfeest. Het toen te Den Briel opgerichte monument, ontworpen door J. Ph. Koelman, laat geen woeste piraat zien, maar een bekoorlijke jongedame, de 'Waternimf', die op gracieuze wijze een vlag draagt.

Tegenstanders van de

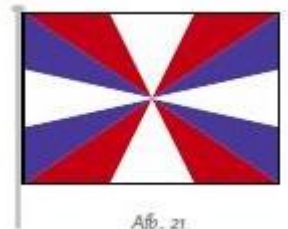
'neutralisatie' van het feestthema lieten tezelfdertijd aan een nieuwgebouwd gesticht vlakbij het monument een alternatief gedenkteken plaatsten in de vorm van een flinke gevelsteen. Hierop zwaait een ruige Watergeus de driekleur (het rood in een lichte tint).

Een jaar later kwam de gegeerde geus, nu Geuzenvlag genoemd, weer boven water. W.F.P. Enklaar publiceerde een boekje waarin hij in kleurendruk aan de hand van een (naar hij beweerde) teruggevonden 'zestiende-eeuwse' afbeelding drie vlaggen documenteerde: een gegeerde (dubbele) Princegeus, een (enkele) 'Hollandse Geus' en een Bosgeus. Weer drie jaar later, bij de herdenking van de 300ste verjaardag van de Pacificatie, wapperden ook in de Vlaamse stad Gent 'de vroolijke geuzenvlag, het oranje-blanje-bleu', zoals een verslaggever uit Middelburg opmerkte, 'uitdagend met haar lichte kleuren, als een zonnestraal Gent's grijze gebouwen oprisschend'

Toen Brielenaren in 1897 opnieuw een herdenkingsfeest gingen organiseren haalde men de tekeningen uit 1873 tevoorschijn. Dat gebeurde in het volgende herdenkingsjaar 1922 opnieuw.

Tijdens de feestelijkheden van dat jaar hees een afvaardiging uit de Amsterdamse afdeling van de beweging 'Volksweerbaarheid' op de Catharina- toren voor het eerst een vierkante 'Geuzenvlag'. Het dundoek werd na afloop aan de gemeente Brielle aangeboden. Het was een enkele geus van grote afmetingen (2,10 x 2,10) geworden

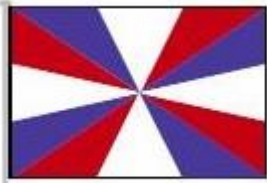
Volgens foto's van de feestelijkheden ging ook de andere variant van de dubbele Prinsengeus mee in de optocht (afb. 21). Hiermee waren minstens twee versies van de gegeerde geus letterlijk aan land gekomen en eigenlijk geen 'geusje' meer maar volwassen en soms forse vlaggen.



## Groeiende belangstelling



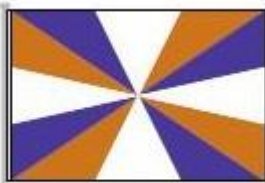
Toen koningin Wilhelmina op 20 juli 1931 haar handtekening plaatste onder het besluit om de zogenaamde Dubbele Prinsengeus in te voeren voor 'schepen en vaartuigen van oorlog' kreeg dit in de pers een summiere vermelding. 30 april van het volgende jaar, de verjaardag van kroonprinses Juliana, werd de 'nieuwe' vlag bij de marine plechtig in gebruik genomen met kanonschoten en het spelen van het Wilhelmus op alle beschikbare 'oorlogsbodems', zoals dat toen heette. Hoe de vlag eruit zag vertelde de tekst van het besluit niet. Men vond het kennelijk voldoende te verwijzen naar de gekleurde afbeelding die erbij hoorde (afb. 22).



Afb. 22

Pas koningin Beatrix heeft op 6 maart 1986 de geus omschreven als een rechthoekige vlag, waarvan de lengte zich verhoudt tot de hoogte als 3:2. Het dundoek is verdeeld in 'sectoren' (driehoekige geren) die elk 1/3 van de rechthoekzijden (vlag- lengten) beslaan. De segmenten vertonen de kleuren van de Koninkrijksvlag, dus rood, wit en blauw. De regering vond in 1931 die vermelding kennelijk overbodig omdat de teksten uitsluitend spreken over oorlogsschepen en 'vaartuigen'. Daar was de Prinsengeus voor bestemd en aan een mogelijk gebruik door anderen hebben de ambtenaren van het ministerie kennelijk niet gedacht. Dat de vlag vrijwel steeds alleen aan of op de boeg wordt gevoerd, vonden zij vermoedelijk zo vanzelfsprekend dat daarvan ook al geen sprake is. Later kwam, gezien de bestemming voor de oorlogsvloot, het goede gebruik op om de dubbele Prinsengeus voor gebruik bij de marine te reserveren en de enkele geus over te laten aan particulier gebruik. Ondertussen was men bij de commerciële vracht- en passagiersvaart, maar ook bij de pleziervaart voorop, gewend boeg- vlagjes te gebruiken. Zij hadden vaak de vorm van een vereenvoudigde verenigingsvlag en waren soms driehoekig als een fietsvlaggetje.

Na 1945 ondergaat het voortaan vrijwel onafgebroken gevierde 1-april-feest te Den Briel een reeks transformaties. Op de milde golven van economische welvaart zwelt de sobere stoet van relatief weinig medespelers met slechts enkele vlaggen aan tot een meervoud daar van, dat een groot aantal vlaggen van verschillende samenstelling meevoert. Bekende vlaggen ondergingen enige kleine aanpassingen. In de Enkele Geus zijn de kleuren van de segmenten om en om gewisseld (zoals afgebeeld bij de variant afb.20). De dubbele Prinsengeus wordt hier sinds de jaren zestig gevoerd in een oranje, wit en blauwe versie die de naam Brielse Geus draagt (afb. 23).



Afb. 23

In navolging van Den Briel ging men in andere plaatsen die indertijd van de Geuzenopstand 'bevrijd' waren bij feestelijke herdenkingen ook de dubbele Prinsengeus gebruiken. Ontwikkelingen in de laatste decennia laten zien, dat het voeren van de dubbele geus ook in de pleziervaart voorkomt. Daarnaast worden er aan wal varianten gebruikt, uiteraard in groter formaat dan aan boord. De Nederlandse Vereniging voor Vlaggenkunde gebruikte lange tijd (1971-1986) een verenigingsvlag in de vorm van een enkele Prinsenvlag met inzetstuk. In 2013 hees het Wereldcongres van vlaggenkundigen een variant van een dito geus in combinatie met de stadskleuren groen en wit (zogenaamde Rotterdamse Geus) (afb. 24).



Afb. 24

Hij werd een jaar nadien versierd met het embleem ('wapen') van het Korps Mariniers in gebruik genomen als speciale geus voor dat korps, gelegerd in de Van Ghendtkazerne aldaar (afb. 25).



Afb. 25

## Conclusies

Het onderzoek voor deze bijdrage gaf als duidelijkste uitkomst, dat de studie Prinsengeus een opgave is die wij nog grotendeels 'voor de boeg' hebben. Hier dragen wij enige voorzichtige conclusies voor:

1

De Prinsengeus uit de zeventiende eeuw kende een viertal vormen of varianten waarvan er twee thans nog bekend en in gebruik zijn: officieel bij de Marine: de dubbele Prinsengeus, ingevoerd bij Koninklijk Besluit van 20 juli 1931; officieus bij particuliere personen en instellingen: de enkele Prinsengeus.

2

De naam en traditie van de Prinsengeus verwijzen naar de Watergeuzen die op 1 april 1672 Den Briel innamen. De in 1931 voor de Marine vastgestelde geus is een variant van de Nederlandse vlag die mogelijk pas uit de tweede helft van de 17de eeuw dateert.

3

Het is moeilijk te bewijzen dat de gebeurtenissen te Den Briel in 1672 onmiddellijk in verband gebracht kunnen worden met de gegeerde vlaggen die sinds 1693/1695 zijn gedocumenteerd. Voor de historicus lijkt alleen al het verschil van meer dan 100 jaar tussen beide tijdstippen te kunnen wijzen op een mogelijk anachronisme.

4

Het jaartal 1693 schijnt eerder te verwijzen naar stadhouder-koning Willem III, die vanaf 1688 tot 1702 niet alleen in de Republiek van de Verenigde Provinciën, maar tevens over de Britse Eilanden regeerde.

5

De traditie dat de boegvlag op de Nederlandse oorlogsschepen rechtstreeks iets te maken heeft met de Watergeuzen die in 1672 Den Briel binnentrokken, berust vooral op de naam 'geus' die men al in de late 16de eeuw daaraan verbond. Deze vlag had op de vloot vrijwel steeds de vorm van een (verkleinde) Prinsenvlag van drie of meer banen.

6

Vooraf in de zeventiende eeuw zijn ook bij de oorlogsvloot soms de vlaggen of wapenkleuren van provincies, gewesten of steden voorop het schip als boegvlag gebruikt.

7

Bij de hernieuwde belangstelling voor de geus in 1872, maar vooral sinds 1922 nam het gebruik toe aan de gegeerde Prinsengeus de in feite foutieve, maar als eretitel bedoelde naam 'Geuzenvlag' te geven. Die was al eerder met meer recht toegekend aan de Nederlandse driekleur, in het bijzonder aan de historische variant daarvan met een bovenste baan van oranje.

---

## DE DERTIENDE REIS NAAR INDONESIË

### Hoofdstuk 5

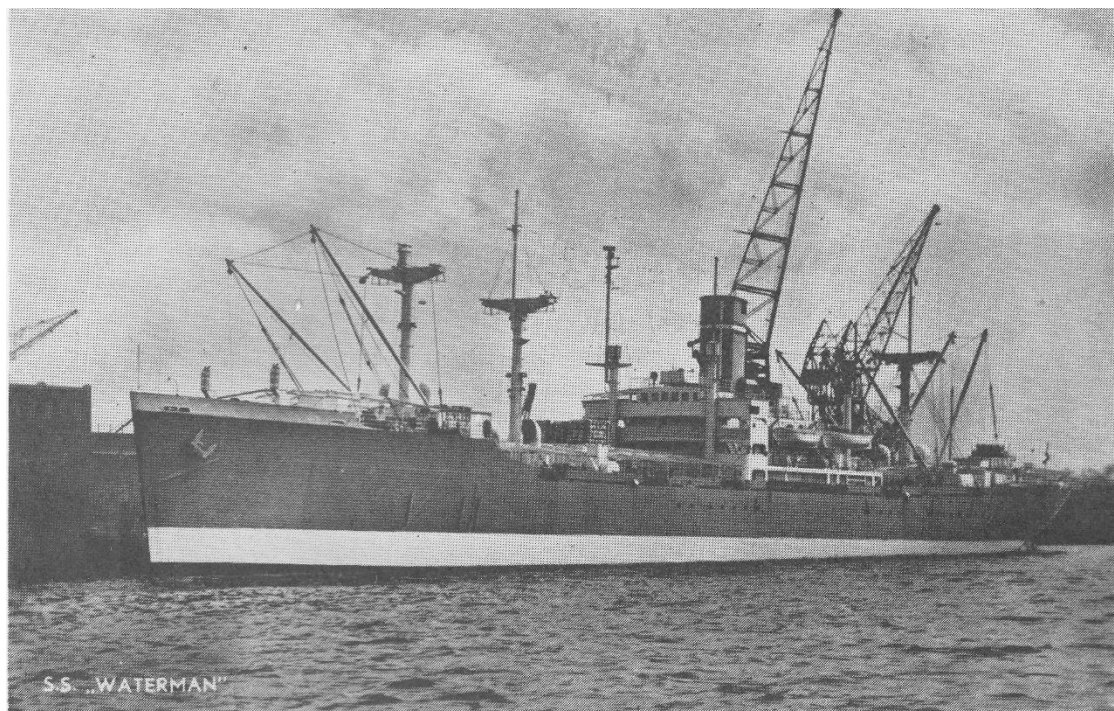
met de Waterman

23 juni 1950 tot 25 november 1950

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

Via de Banda Zee varende kwamen we 27 juli in de eerste haven aan, die we op Nieuw Guinea zouden aandoen en dat was Fak-Fak, gelegen aan de westkust van de Vogelkop tegenover Ceram. Bij het ochtendgloren en gepaard gaande met luidruchtig hanengekraai aan boord ging het schip voor anker, we lagen daar in een prachtige baai, omringd door bergen en zo hier en daar zagen we heldere huisjes. Papoea's in uitgeholde boomstammen bewogen zich langs het schip, trachtende wat fruit te verkopen. Verderop zag je ook enkele vlerkprouwen, dat zijn

prauwtjes met een breed dak overdekt. Van de aan boord komende autoriteiten vernamen we dat de commandant van de legerstrijdkrachten op Nieuw Guinea, kolonel Luchsinger, met een Catalina onderweg was en 's morgens ook aan boord zou komen om ons verder tot Hollandia te vergezellen. Inderdaad kwam kort daarna het watervliegtuig aancirkelen. Onze dokter en ik zijn toen, met de motorsloep naar de plaats van de landing gevaren om de hoge gast te verwelkomen en naar de Waterman te brengen. Met zijn drieën zijn we later nog een kijkje in Fak-Fak gaan nemen. Wegen en vervoermiddelen bleken daar niet te zijn; alles is aangewezen op vervoer te water. Het enig wat we zagen was een omhooglopend paadje met gladde stenen en een smal straatje met primitieve huisjes. We bezochten er een hospitaaltje, waar we met een Nederlandse non spraken; de verpleging bleek er erg sober te zijn. Ook hebben we een mooi kerkje gezien en de kazerne van de Hollandse jongens bezocht, die, temidden van een weelde aan bloemen en vogels, ongeveer 100 meter hoog lag. Onderweg hebben we met enkele Papoea's gesproken; in de havenplaatsen bleken deze er, in tegenstelling tot hun makkers in het binnenland, vrij behoorlijk gekleed bij te lopen. Na de debarkatie en embarkatie van passagiers vertrokken we dezelfde middag via de Ceram Zee en Straat Selel naar Sorong, dat we in de ochtend van 28 juli bereikten. Sorong is de plaats waar de olie hoogtij viert. De concessie, die 100 vierkante kilometer groot is, is Amerikaans doch de B.P.M. participeert met 40%. Hoewel we niet aan de wal zijn geweest konden we toch van de prachtige omliggende natuur genieten. Hier gingen onder meer twee officiersgezinnen en een dokter van boord, die



daar in twee huisjes met samen vier kamers kwamen te wonen. Dezelfde avond werd de reis weer voortgezet en de volgende morgen waren we in Manokwari, waar we op de rede voor anker gingen Hoe

mooi was daar het helgele strand, dat verder overging in groen tropengewas vol palm- en klapperbomen, temidden waarvan je de paalwoninkjes van de Papoea's zag staan.

Hier moesten 150 passagiers debarkeren en dat was maar een moeilijke opgave, aangezien er geen vervoermiddelen waren. Doch we vonden een oplossing. We streken een sloep en brachten over een afstand van 200 meter een kabelverbinding tussen het schip en de wal tot stand. Langs het schip legden we daarna een vlotje, waarop een aantal passagiers met hun bagage plaats nam en dat trokken we daarna langs de kabel naar de wal. Natuurlijk nam het enige tijd voordat alle passagiers met hun bagage waren overgevoerd, maar het was toch een gezellig karwei. En het was leuk ook eens veerman geweest te zijn. Later hebben we nog met

een jeep een tripje landinwaarts kunnen maken. Behalve dat we ook toen weer van de mooie tropische natuur hebben genoten, konden we bovendien nog een grote collectie schelpen van het strand meenemen. Ook hier bleken de Papoea's vrij netjes, zij het ook spaarzaam gekleed te zijn. De meeste mannen dragen een zwembroekje, soms ook een schortje, de vrouwen een soort sarong, waarmee ze alleen het onderlichaam bedekken en de kleine kinderen niets. Men hecht weinig waarde aan kleding. C. & A. behoeft hier beslist geen filiaal op te zetten.

En 's maandags hebben de dames geen drukke wasdag. We hebben daar verder een Papoea-kampong bezocht om wat foto's te maken. Wel, de mannen komen graag op een foto en toen ze ons dan ook bezig zagen riepen ze elkaar "kodak-kodak" toe en daar kwamen ze aan. De mannen en kinderen voorop en de dames, die eerst wat meer wilden bedekken, daarachter. We zijn ook in enkele huisjes geweest en wat ons opviel was, dat die mensen erg oranje-gezind zijn; we zagen tenminste diverse foto's van ons vorstenhuis. Over het algemeen genomen zijn de Papoea's niet knap, En verder verspreiden ze een wat minder aangename lucht om zich heen vanwege het gebruikelijke inoliën. Dat zal ook wel de reden zijn dat onze Hollandse jongens weinig belangstelling voor de meisjes hier hebben. Van die Papoea's moet intussen wel gezegd worden dat het flinke militairen zijn; overigens zijn ze niet al te werklustig.

Een schip schoonmaken is er niet bij. Ze zijn frank en vrij en vriendelijk en beleefd; de meer serviele instelling van de Indonesische bevolking hebben ze echter niet.

Diezelfde avond zijn we weer vertrokken om daarna de volgende morgen, 30 juli, in Biak aan te komen, dat op de Schouten Eilanden ligt. Hier gingen 85 passagiers van boord, mannen met hun gezinnen, die deel uitgemaakt hadden van het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger. De Koninklijke Marine was zo vriendelijk ons vervoer aan te bieden, zodat we weer een mooie trip konden maken. Na veel klimmen en dalen kwamen we bij twee grotten terecht en die waren daarom zo interessant, omdat militairen van MacArthur hier destijds resten van Jappen aantroffen, die zich niet wilden overgeven en daarom uitgerookt en met vlammenspuitten vernietigd moesten worden. Beenderen, schoenen en ook oorlogstuig lagen daar nog in het rond verspreid. Biak zelf Bleek overigens maar een kleine nederzetting te zijn. Ook hier hebben we weer veel mooie natuur gezien en verder hebben we ons wat onder de Papoea's begeven; enkelen hebben ons zelfs als gids vergezeld. Diezelfde middag begon dan onze laatste etappe naar Hollandia, waar we in de ochtend van 31 juli aankwamen. De resterende 548 passagiers, allen militairen van het Nieuw Guinea-bataljon met hun gezinnen alsook de 126 gevangenen gingen hier van boord. Na de vele belevenissen van de laatste tijd waren we wel wat opgelucht. Maar nu zaten we nog met een erg vuil schip. Enfin, we zouden tot 3 augustus in Hollandia blijven en hadden dus enkele dagen speling. Van hier zouden we het 434e bataljon infanterie meekrijgen tot Soerabaja en dat was toen zo vriendelijk ons een grote schoonmaakploeg ter beschikking te stellen, die er in drie dagen in slaagde het schip weer behoorlijk toonbaar te maken. Hollandia is een kleine nederzetting bij de grens van Nederlands en Australisch Nieuw Guinea. Alle gebouwen, die er door Nederlanders of Amerikanen zijn neergezet zijn van gegolfd plaatijzer opgetrokken en half cilindervormig. Woonhuizen zijn precies zo gebouwd, alleen van binnen betimmerd. Vaak zijn die huizen aan elkaar en onder één koepeldak gebouwd. Stenen of andere huizen of gebouwen hebben we niet gezien. Een Nederlandse officier met zijn gezin heeft meestal niet meer dan twee kamers. Het meubilair is veelal van rotan gemaakt. In geheel Hollandia, dat misschien 1000 inwoners telt en hoofdstad is, zag ik geen enkele winkel. Men



kan er dus niets kopen; alles moet per schip van elders worden aangevoerd.

Wil men onderhands iets van Papoea's kopen, dan betaalt men formidabele prijzen, een domineesvrouw gaf f. 100.- voor zeven borden en f. 70.- voor drie pannetjes. Wel te verstaan Nederlandse waarde, want Nieuw Guinea is Nederlands. Hier wappert niet alleen de rood-wit-blauwe vlag, doch het zilvergeld is ook hetzelfde als bij ons. Men heeft eigen papiergeld, maar de waarde is wederom uitgedrukt in guldens. Ook op de postzegels staat de beeltenis van onze Koningin. In Hollandia is alles dus uiterst primitief: geen winkels, geen bioscopen, geen bussen, geen trams, geen fietsen, alleen maar slechte wegen. Ook geen huishoudelijke hulp zoals de baboes in Indonesië, want uit Papoea's komt geen dienstpersoneel voort. Hollandia zelf is hoofdplaats en havenplaats; het burgerlijke en militaire bestuur zijn iets verder het binnenland in gevestigd. Zo woont de gouverneur, de heer van Waardenburg, in Kota Baroe en de legercommandant, kolonel Luchsinger, in Ivar. Deze bestuurscentra zien er precies zo uit als de gebouwen in Hollandia, dus zonder enige luxe. Beide plaatsen, die ongeveer 50 kilometer van Hollandia liggen, hebben we bezocht. De trip er heen was mooi, doch de weg bar slecht. Steeds weer kon je genieten van een prachtig uitzicht over de baai met al die eilandjes erin en later van het schilderachtige Sentani Meer. Op de achtergrond rezen overal de groene bergen omhoog. Dat Sentani Meer is het enige meer ter wereld waarin zaagvissen voorkomen; het vreemde is dat dit een zoutwatervis is die in de oceanen leeft. Dat deze hier in zoet water voorkomt is vermoedelijk het gevolg van een bergverschuiving, waardoor een stuk zee meer werd. Tijdens deze trips zagen we onderweg bijna geen mensen, geen huizen en geen vervoer en dat is begrijpelijk, omdat Nieuw Guinea zo dun bevolkt is. Het heeft maar ongeveer één miljoen inwoners, terwijl het twaalfmaal zo groot als Nederland is. Wat nog even vermelding verdient, dat is het enige en nog wel gloednieuwe café, het Slokkershuis, dat drie kilometer vanaf Hollandia aan zee gelegen is. De exploitant, die zo juist met de Waterman meegekomen was, had ons allen voor een bezoek uitgenodigd. Het bleek een groot gebouw te zijn, dat daar destijds door de Amerikanen was neergezet. Behalve de caféruimte waren er een speelzaal voor biljart en pingpong en nog enkele andere zaaltjes. Binnenkort zou hij nog een bakkerij en een vishandel openen. Intussen had hij voor al deze plannen een van de beste bedienden van de Waterman overgenomen. Wel vroegen we ons af of dit alles hier kans van slagen zou hebben. De verrassing van dit Slokkershuis had de exploitant echter voor het laatst bewaard, want toen we wilden vertrekken moesten we eerst zijn grote balkon nog zien. En daar konden we weer van iets onbeschrijflijk moois genieten. Onder ons hoorde je het zachte klotsen van de zee. En boven was alles één glanzend grijze hemel met donkerblauwe plekken. De maan en sterren stonden in volle glorie hun licht op de omgeving te werpen. De prachtige groen omzoomde baai was daghelder verlicht; een mooier gezicht op onze Waterman daar hadden we nooit gehad. Wat onze ogen mochten zien was zo groot en majestueus, zo onvoorstelbaar mooi, dat we diep onder de indruk waren. Het was de meest kostbare herinnering, die Hollandia kon bieden. Souvenirs of ansichtkaarten waren nergens te koop. Toch slaagden we er gelukkig in van de bevolking zelf een Papoea-boog met enige soorten pijlen alsmede wat houtsnijwerk te kunnen kopen.

### **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 garde-regiment 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 heen gestuurd 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 gingen 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 verdat 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 Amboneze 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 Amboneze 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 omroepshut 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.

**Wordt vervolgd...**

---

## De scheepskip

Dit is het verhaal van een kip. Geen gewone kip, maar een scheepskip. Waar ze aan boord is gekomen, wist niemand. Ze hoorde gewoon bij de bemanning. Overdag trippelde ze rond op het dek en ze genoot als het mooi weer was. Ze had vrije toegang tot de kombuis en daar viel altijd wel wat te pikken. Drinkwater snavelde ze onder een lekkende kraan. Ze had haar eigen roest onder een afdakje. 's Nachts en bij slecht weer kon ze daar fijn op zitten dromen. Als het varken, dat zijn eigen hok had op het achterschip, lag te slapen, stapte ze er binnen en daar was het echt een luilekkerland. Wat het varken niet lustte, was lekker voor een kip.

Oppassen als dat vetgevreten monster wakker werd, want die gunde een ander niks en werd dan heel gemeen. Maar verder was ze tevreden en gelukkig aan boord; over haar toekomst had ze nog nooit nagedacht.

En toen gebeurde het vreselijke. Kwam het door een windvlaag tijdens het koers veranderen? Of was het toch die matroos, die kippenhater die haar een schop gaf? Opeens verloor ze de grond onder haar pootjes en zeilde met de luchtstroom mee de machinekamer in. Wanhopig bijsturend en noodkreten uitstotend verloor ze snel hoogte en landde in de krukput van de lagedruk van de triple-expansiemachine.

Zo'n stoommachine was open. Je zag alles bewegen. De zuigerstang ging op en neer en die beweging werd omgezet in een ronddraaiende beweging van de krukas. Een staaltje van technisch vernuft. Er hoorden machinisten bij die tijdens het draaien de hand op het lager hielden en je precies konden vertellen wat de temperatuur was, of dat er kans was op een warmloper. Het kippetje had het leven lief en wilde eruit, weg uit die benauwde gevangenis, maar telkens als ze haar kop omhoog stak, kwam die kruk eraan, dat geweldige brok ijzer. Snel werd het kopje dan weer ingetrokken en dat herhaalde zich bij elke zuigerslag. Het was een benarde situatie waarin ze verzeild was geraakt. Niemand kon haar helpen zolang de machine draaide. Hete waterdruppels en oliespaten regenden op haar mooie verenpakje. De hoofdmachinist sprak de bedenkelijke woorden: "IK STOP NIET VOOR EEN KIP".

En zo zat het arme beestje, dat tot voor kort zo heerlijk in het zonnetje had rondgewandeld, nog drie uur lang in de ellende. Toen ging het schip voor anker. De kok kwam kijken wat er van de kip over was. Dat viel nog best mee. Liefdevol werd ze uit de put gevist en aan dek neergezet om uit te rusten en te drogen. Maar het gekke was, nog wel een uur lang bleef ze daar op dezelfde plaats zitten en regelmatig ging haar kopje op en neer terwijl dat toch niet meer nodig was om te blijven leven. Van hoog tot laag stond de bemanning er omheen om dat biologische wonder te kunnen aanschouwen. Maar toen ze weer droog was, de veertjes gladgestreken waren en de oogjes de normale felle blik hadden teruggekregen, stapte ze opgewekt, zelfverzekerd en met nieuwe levensmoed het varkenshok binnen en ging het varken pesten. Een kip die de krukas heeft overleefd is nergens meer bang voor!

---

## De crash van de Russische JAK-28P

### Pech voor de Russen, opluchting bij de NAVO- luchtverdediging deel 1

Auteur: **Albert J. Vinke**

**Vrij kort na de Tweede Wereldoorlog werd Duitsland opgedeeld. Eerst in bezettingszones, daarna in twee afzonderlijke staten: de Bondsrepubliek Duitsland (BRD) in mei 1949 en de Duitse Democratische Republiek (DDR) in oktober 1949. Op de grens tussen de twee landen, het spreekwoordelijke "IJzeren Gordijn", stonden de twee militaire bondgenootschappen NAVO en Warschau Pact, onder grote spanning, veertig jaar lijnrecht tegenover elkaar.**



**Jak-28 met gedenksteen voor omgekomen piloten in het luchtvaartmuseum in Finowfurt (GFDL 1.2 - Ralf Roletschek - wiki)**

De BRD en de DDR werden de grootste wapenplatforms van de wereld. Het ene kamp verwachtte een plotselinge aanval van de ander en omgekeerd. Ondanks afspraken kwamen veelvuldig bewuste of onbewuste grensschendingen voor, hetgeen aan beide kanten tot nervositeit leidde. Een onbewuste grensschending vond op 6 april 1966 plaats met een Russische Jakovlev 28P (JAK-28P) gevechtsvliegtuig. Een tragisch ongeluk op het toppunt van de Koude Oorlog leidde tot een spectaculaire spionageactie van de Britten in het toenmalige West-Berlijn en vervolgens tot opluchting bij de NAVO en bij de in West-Duitsland geplaatste Nederlandse 9 Hawk-Geleide Wapen Squadrons. Dit artikel belicht de achtergrond van het incident.

## **De JAK-28P**

De Russische luchtmacht maakte deel uit van de Gruppe der Sowjetischen Streitkräfte in Deutschland (GSSD). Deze werd gevormd uit de achtergebleven Russische strijdkrachten die in 1944/45 het Oosten van Duitsland hadden veroverd. De leger- en luchtmachteenheden, inclusief familieleden, waren ongeveer 500.000 m/v sterk en bevonden zich grotendeels in Brandenburg. Hun hoofdkwartier lag in het ten zuiden van Berlijn gelegen Wünsdorf. De in de DDR aanwezige eenheden werden als speerpunt van het Warschau Pact beschouwd. De Sovjet-luchtmacht beschikte in de DDR over 47 vliegvelden voor hun honderden vliegtuigen en helikopters van diverse types.

Een van de vliegvelden was Eberswalde-Finow, een voormalig vliegveld van de Luftwaffe, ongeveer 45 kilometer noordoostelijk van Berlijn, dat sedert 1951 door de Russen in gebruik was met twee squadrons jachtvliegtuigen, waaronder JAK en MIG toestellen. In maart 1966



nam een Amerikaanse militaire missie voor het eerst een JAK-28P bij de start waar. Het toestel was op weg naar het vliegveld Köhthen, waarnaartoe deze vliegtuigen werden overgeplaatst. Ook Köhthen, ten noorden van Halle gelegen, was een voormalig vliegveld van de Luftwaffe en door de Russische luchtmacht in gebruik.



**Vliegende Yak-28**

De JAK-28 was een met straalmotoren aangedreven gevechtsvliegtuig. Het werd gebouwd als bommenwerper, voor elektronische oorlogvoering of als verkenningsstoestel (NAVO-code-naam "*Brewer*"), als luchtverdedigingsjager ("*Firebar*") en als trainingstoestel ("*Maestro*"). Het toestel maakte de eerste vlucht op 5 maart 1958 en kwam in dienst in 1960. Er zijn vele varianten van de JAK-28 gebouwd, waaronder de JAK-28P, een luchtverdedigingsjager voor de lange afstand, met een splinternieuwe Oriol-D interceptieradar met lucht-luchtraketten. Het voormalige bommenruim werd een extra ruimte voor brandstoftanks. Het bereik was 2500 kilometer en haalde een topsnelheid van 1200 km/uur.

## **De vlucht van kapitein Kapustin en eerste luitenant Janow**

In de middag van 6 april 1966 tegen 15.20 uur startten kapitein Boris W. Kapustin en eerste luitenant Yuri N. Janow hun vlucht met hun toestel van het Type JAK-28P van het militaire vliegveld Eberswalde-Finow richting Berlijn. Doel was het vliegveld Köhthen. Twaalf minuten na de start, kort nadat het toestel de geplande vlieghoogte van 4700 meter had bereikt, meldde Kapustin het uitvallen van de beide motoren. Het vliegtuig verloor snel hoogte en raasde stuurloos op een dicht bebouwde woonwijk in West-Berlijn af. De bemanning zou geen toestemming hebben gekregen het toestel met de schietstoel te verlaten voordat West-Berlijn was gepasseerd en DDR-gebied was bereikt. Kapustin dwong Janow nog wel om vlak voor het neerstorten het toestel te verlaten, maar het gebeurde niet, waarschijnlijk was hij te laat met deze ingreep. De schietstoel beschikte niet over de huidige "0/0-mogelijkheid".

Op hun traject lag de Heerstrasse in West-Berlijn en de Stößensee Brücke. De beide vliegers probeerden hun JAK-28P op onbewoond gebied te laten neerkomen en zochten een vrijliggend



gebied. Het laatst gehoorde radiobericht was: “Waarheen Yuri?” Kapustin probeerde het toestel nog op te trekken om het neerstorten in dicht bewoond gebied te voorkomen. Hij stuurde met een laatste vertwijfelde krachtsinspanning het tollende vliegtuig over de brug om te 15.36 uur in de Stößensee neer te storten.

## De berging

De crash liet niet alleen West-Berlijnse watervogels en wandelaars opschrikken, maar ook militairen, diplomaten, vliegtuigspecialisten en geheim agenten tussen New York en Moskou. In het troebele water hoopte het Westen geheime informatie te krijgen over de technische stand van zaken van het Russische luchtwapen en over de sterkte van de in de DDR gestationeerde squadrons van de Russische luchtmacht. Ooggetuigen hielden het toestel eerst voor een verkeersvliegtuig. Toen duikers van de politie, samen met de brandweer, rond 18.00 uur ter plekke waren om het toestel te identificeren, arriveerden reeds de eerste Sovjets. Ze kwamen niet uit het Oosten, maar uit West-Berlijn: twintig soldaten van het Russische monument in Tiergarten/West-Berlijn, die daar als erewacht dienden, werden ingezet. Ze wilden samen met de Russische militaire politie de plek van het ongeval afgrenzen en kondigden een Russische bergingsploeg aan. De Russen stuurden de volgende dag militaire specialisten met een amfibievaartuig de grens over bij Checkpoint Charlie.

De plaatsvervangend commandant van de Britse sector in West-Berlijn, Sir Peter T. Hayman, liet ze niet door en maakte de Russen duidelijk: “Wat hier te doen is, is ons werk”. Een ernstig militair conflict dreigde. De Russen lieten het echter niet zo ver komen. Terwijl een verkenningsvliegtuig boven het meer vloog en de plek van het ongeval fotografeerde, begonnen Britse genie-troepen met de berging en brachten eerst de lichamen van de twee inzittenden naar boven. Aanvankelijk was het niet duidelijk of de vliegers gebruik hadden gemaakt van hun schietstoel. Helikopters gingen in de avond nog op zoek naar de twee inzittenden. De volgende dag, 7 april 1966 om 22.30 uur vonden meerdere duikers van de Royal Navy, Kapustin en Janow.

De berging van de twee vliegers uit de cockpit werd een precaire zaak voor de Britse marine-duikers in het zeer troebele water. Janow had nog geprobeerd zich met zijn schietstoel te redden, maar het ontstekingsmechanisme had kennelijk gefaald of werd te laat geactiveerd. Het kon door de crash een defect hebben opgelopen, waardoor uiterste voorzichtigheid was geboden.

Aanvankelijk dacht men dat het om het modernste Russische vliegtuig ging, het supermoderne gevechtsvliegtuig Tupolev 28, met een maximumsnelheid ruim anderhalf keer sneller dan het geluid en een vliegbereik van 3200 kilometer. Bij de NAVO stond dit toestel bekend onder de code-naam “*Fiddler*”. Bij het meten van de wrakstukken bleek echter dat het niet de grote Tupolev 28 was, maar de kleinere JAK 28P. Dit type was bij de NAVO bekend sedert haar eerste verschijning op een vliegshow in Moskou in 1961. De elektronica, het supermoderne Oriol-D systeem was niet bekend, maar wel wisten luchtvaartspecialisten dat de JAK-28P onafhankelijk van gevechtsleiding-stations, doelen kon lokaliseren en aanvallen.



Tupolev 28 (cc by-sa 3.0 – Alexey Vlasov – wiki)

## Overdracht lichamen met militaire eer

Kapustin en Janow werden op 8 april 1966 rond 02.00 uur in de nacht met alle militaire eer door de Britten aan de Sovjets overgedragen. Met een treurmars van een Russische kapel en een solo van een Schotse doedelzakspeler, betuigden de Britten en de Russen de beide vliegers saluerend de laatste eer. De burgemeester van Berlijn, Willy Brandt, dankte de vliegers in een

toespraak op televisie dat zij hun leven hadden geofferd om inwoners van West-Berlijn te sparen.

tragische ongeval met de volgende inscriptie:

*“Op 6 april 1966 stuurden de Russische vliegers kapitein Boris Wladimirowitsch Kapustin en eerste luitenant Juri Nikolajewitsch Janow hun defecte gevechtsvliegtuig in de Stößensee en verloren daarbij hun leven. Door hun onbaatzuchtige inzet vermeden zij een onvoorziene ramp in het nabij gelegen woongebied. Deze plaquette gedenkt het offer van de Russische militairen als teken van menselijkheid ten tijde van de Koude Oorlog”.*

Een monument bij het meer herinnert aan het



Gedenktafel bij de Stößensee ter herinnering aan het ongeval (cc0 – Borges – wiki)

Bron: 30/2022



Wordt vervolgd



## Deel 7

# 170 jaar

# Onderstoom

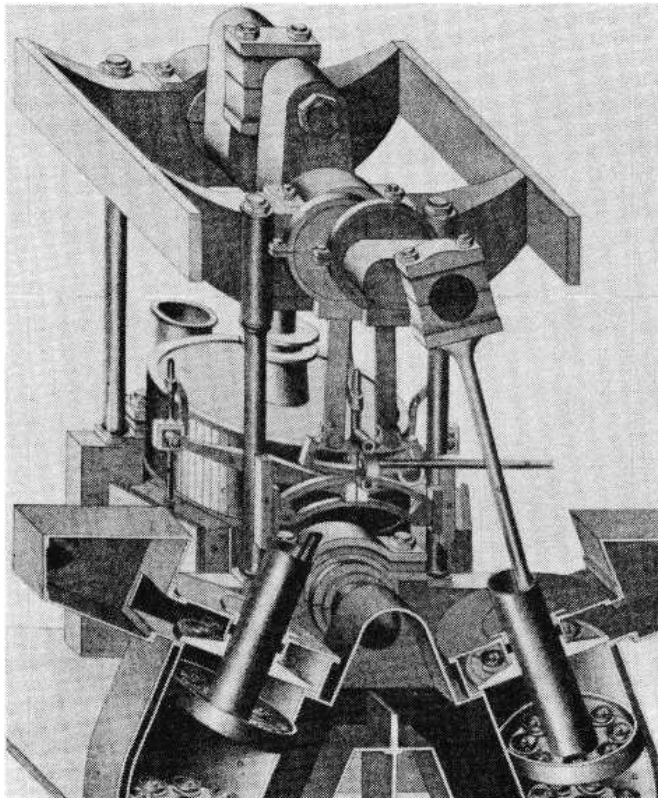


1824-1994

De stoomzuigermachine is bij de Koninklijke Marine heel lang in gebruik geweest. De eerste machine kwam in 1824 en de laatste is omstreeks 1960 afgevoerd. Het principe was in al die jaren hetzelfde. Allemaal met armen en benen en met krukken en kruizen. De constructie werd in de loop der jaren wel sterk gewijzigd. Dat ging samen met de ontwikkeling van de ketel en de condensor. In den beginne was de stoomdruk erg laag en werd de ketel tijdens bedrijf gevoed met brak water. De eerste stoommachine had één zuiger en de laatste was een triple-expansie machine. Dat wil zeggen dat de stoom door drie steeds grotere cilinders werd geleid. De drie zuigers dreven elk via een drijfstaang en kruishoofd de krukas aan. De expansie in meerdere trappen werd mogelijk door toepassing van de oppervlakte condensor. Deze condensor voerde het condensaat terug naar de ketel, hetgeen voor het ketelbedrijf een grote verbetering

was. De meeste stoomzuigermachines liepen als naaimachientjes. Bijna geruisloos, maar sommigen bonkten er lustig op los. Dan moest een lager worden nagezien. Het aanvoelen van een heet aanggelopen kruishoofd was een hachelijke zaak. Dat heeft menige machinist het

inkorten van een of meer vingers gekost. De smering was hoogst primitief. Spatsmering, zogenoemd omdat de olie opspatte als de kruk door een met olie gevulde bak sloeg. Of druppelsmering, zo genoemd als door katoentjes de opgezogen olie naar een der vele draaipunten druppelde. Bovendien was er nog een oliekan met een lange tuit om extra olie te geven.

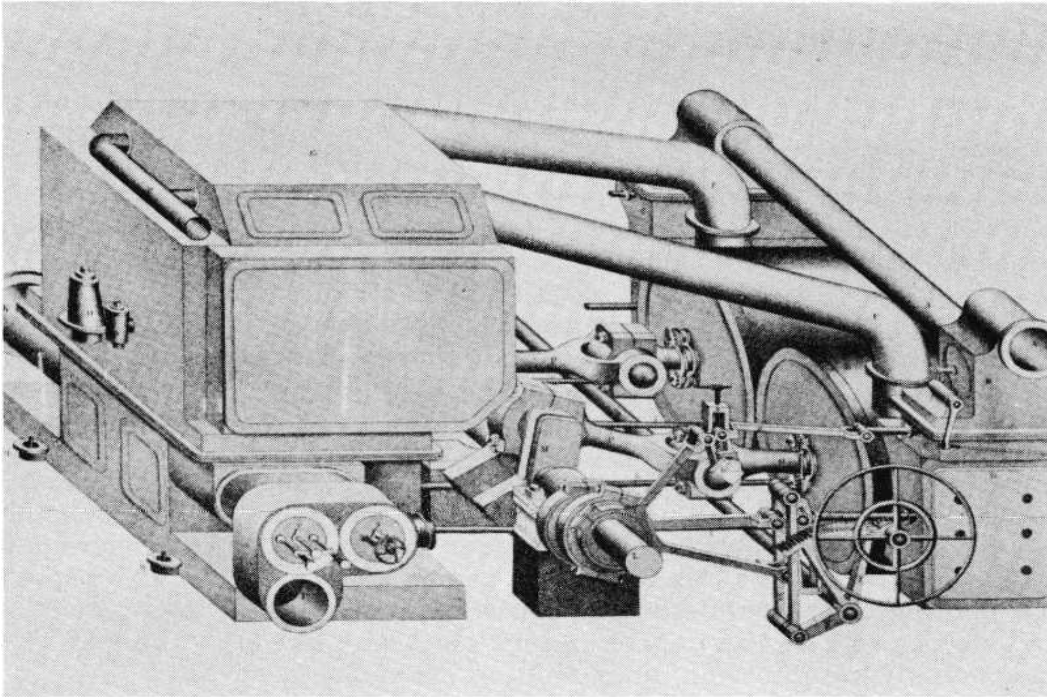


*Stoommachine met oscillerende cilinders van Zr.Ms. rader stoomschip "Valk" (1864). Bij dit type stoomschip vooral toegepast op rader-schepen, slingerde de cilinder om holle tappen, waardoor de stoom werd toegevoerd.*

De stoomzuigermachine was ondanks de vele bewegende delen een zeer betrouwbaar voortstuwingswerktuig, die met behulp van een werkplaats aan boord het zelden liet afweten.

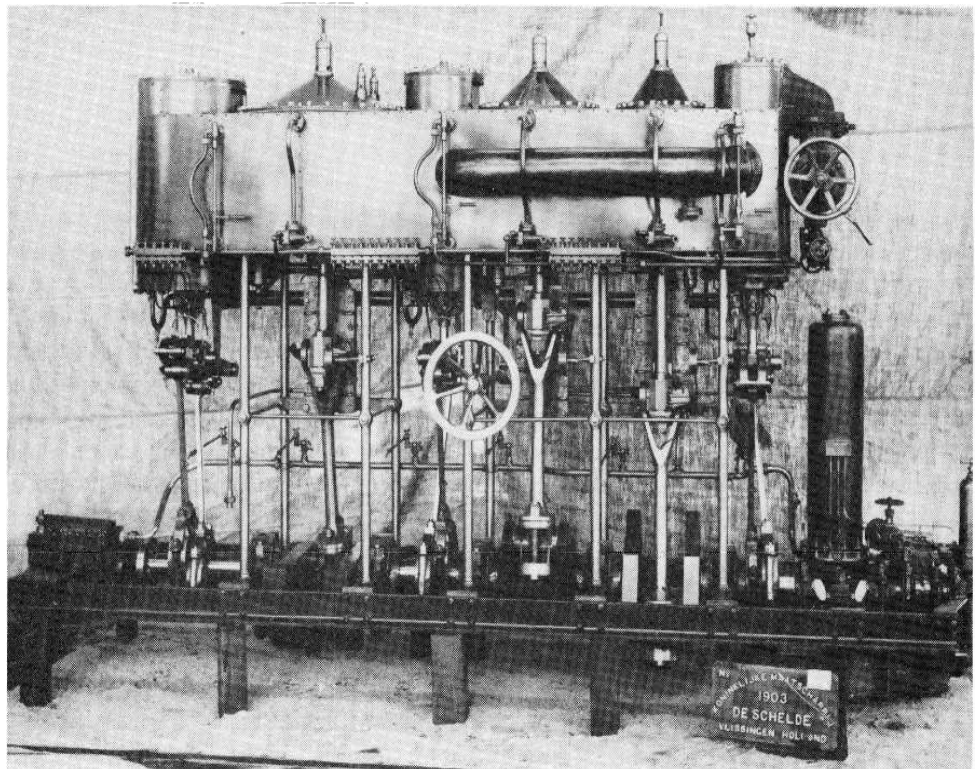


Men kon bijna alles zelf repareren. In de werkplaats kon men draaien, frezen en smeden. Later ook lassen. Witmetalen lagers werden ingegoten en uitgedraaid. Het pas maken van een koolstof as-doorvoering was uiterst secuur werkje. Geweldig vakmanschap !



*De direct werkende schroefmachine van Zr.Ms. schroefschip der 3e klasse "Alkmaar" (1874), dit was de opvolgster van de balansmachine met tandwieloverbrenging op de schroefas, toegepast bij de eerste schroefstoomschepen van de Nederlandse zeemacht.*

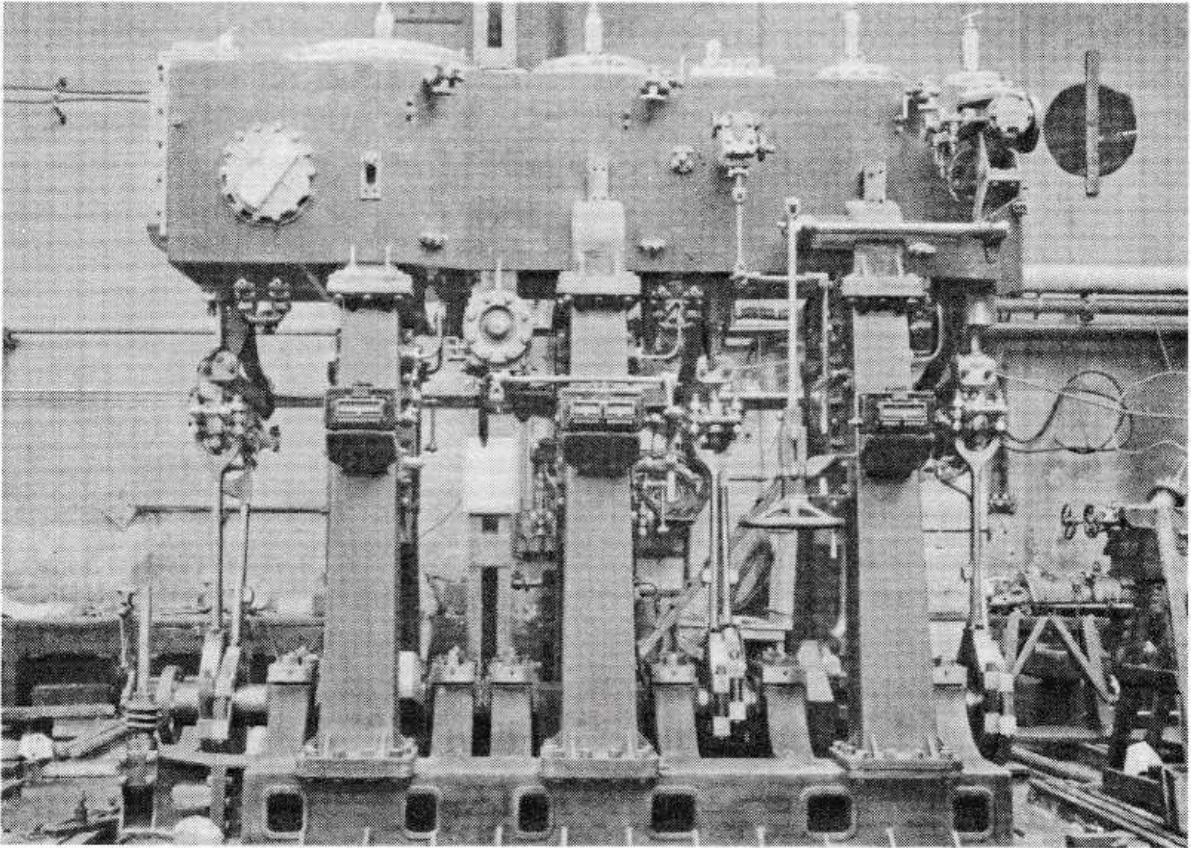
*De slanke triple-expansie machine voor een torpedoboot. 1442 IPK. 24,38 mijl! Met deze naaimachine voeren 2 torpedoboten in 1903 in 9 weken naar Nederlands-Indië en deden onderweg nog 7 havens aan. Gebouwd door' Koninklijke Maatschappij de Schelde.*



*De laatste triple-expansie machines, die in Vlissingen door' de Koninklijke Maatschappij de Schelde voor de KM zijn gebouwd, waren voor Hr.Ms. Jan van Brakel in 1936.*

*175 omw /min. Geen tandwielkast. Rechtstreekse koppeling op de schroefas. Twee excentrieken per zuiger, één voor vooruit en één voor achteruit*





**VOORVALLEN OP Hr.Ms. SOERABAJA  
en  
Hr.Ms. VAN KINSBERGEN.**

**8**

***Op Hr.Ms. Soerabaja:***

De jongste jaar adelborsten voor de Marine Stoomvaart Dienst zijn voor hun bootjesreis geëmbarkeerd aan boord Hr.Ms. Soerabaja, een pantserschip met de grootste kanonnen die de Koninklijke Marine ooit op haar schepen heeft gehad. Het is november 1941. Wij zijn pas drie maanden geleden in dienst gekomen en dit is onze eerste kennismaking met onze toekomst in bedrijf. Drie naast elkaar geplaatste ketels en indrukwekkende triple-expansie machines in SB- en BB machinekamer. Het bedrijf waar echte machinisten uit voortkomen. Er zijn uitgebreide werkplaatsen aan boord omdat de stokersopleiding ook gedeeltelijk op de Soerabaja plaats vindt. Ons routinematig wachtlopen in de machinekamers en ketelruimen wordt afgewisseld met de praktijk in de werkplaatsen, zoals kleppen slijpen, afsluiters verpakken, soorten pakkingen en hun toepassingen leren, enz.

Van de olopende spanning en oorlogsdreiging in het Verre Oosten worden wij niet op de hoogte gehouden. Dilly op Portugees Timor wordt twee weken later bezet onder dekking van de 28cm kanonnen van de Soerabaja. Van eigen vrije tijd blijft weinig over. Bij mijn eerste alarmoefening ren ik naar mijn alarmpost, duik enthousiast SB machinekamer in en kruip onder de waterdichte schuif door naar SB tunnel. De schuif wordt daarna moeizaam en tergend langzaam dichtgedraaid alsof het voor altijd is. Als er wat gebeurt kom ik van mijn leven niet

tijdig door dat gat heen, bedenk ik me en vind de oefening niet zó leuk meer. Maar ik zit niet alleen, er is nog iemand anders, een jeugdige stoker van de stokersopleiding, nog jeugdiger dan ikzelf. Ik zit en wacht en kijk rond. Het zoemende geluid van de schroefas in de tunnelblokken, het gerommel van de schroef in het water buiten en de grote glimmende waarloo-delen, vastgeschroefd tegen de schotten en de scheepshuid vullen de ruimte. Maar die ruimte lijkt steeds kleiner te worden. Hoe langer het duurt, hoe meer kans er is dat er iets gebeurt, iets fout kan gaan. (Murphy's law heet dat later). Ik moet wat zeggen en vraag aan de stoker in opleiding:

*"Heb je hier vaker gezeten?"* *"Ja, jonker. Dit is mijn alarmpost"*. Dat klinkt geruststellend. Hij heeft het dus altijd overleefd. Maar wat zou die stoker in hemelsnaam kunnen doen, als er ?  
Ik vraag: *"Wat doe je als we hier een torpedotreffer krijgen?"*

(Dan maar meteen de volle laag). Hij kijkt me niet helemaal begrijpend aan en zegt dan:

*"Wachten op orders, jonker."* Much help!

Hr.Ms. Soerabaja voer gewoonlijk op maandag uit en kwam op zaterdag weer binnen. Het schip had dan een rondje om Madoera gedaan of had in Straat Madoera op en neer gehouden om bij de Gili-eilanden voor anker te gaan voor oefeningen zoals sloep-roeien en zeilen, maar ook om van de schitterende stranden zand te halen voor het Marine Etablissement in Soerabaja. Op gezette tijden werd er, ook met het oog op de steeds wisselende stokersopleidingen, verlaatrol gehouden. Dit beperkte zich gewoonlijk tot het op post komen met zwemvest om. De aanwezigheid van de man en de gereede toestand van het zwemvest werden dan gecontroleerd en werd nagegaan of de eventuele schipverlater wist hoe hij het grote en onhandige ding met allerlei banden om moest doen. In verband met de oorlogsdreiging moest maar eens de effectiviteit worden uitgetest en daarom zou na het voor anker gaan de verlaatrol helemaal worden uitgevoerd. Dan kon alles rustig worden bekeken en worden nagegaan waar eventuele knelpunten zaten. Op het sein "Schip verlaten" ging alles wat drijven wilde te water. Niet alleen de paar sloepen die het schip rijk was, maar ook de valreep, de stoelen van het halfdek, de bankjes bij de Onderofficier van de Wacht, de Jacobs- ladder, overal waren mannetjes op ingedeeld. De adelborsten waren maar heel kort aan boord en waren natuurlijk boven de sterkte. Zij waren dan ook overal bijgeschreven.

Mijn verlaatrol was "Hakblok bottelier" en toen ik het ding gevonden had, was een stoker-olieman al bezig het blok naar de verschansing te zeulen. Ik maakte schijnbewegingen of ik hem hielp, want het leek mij beter hem niet in de weg te lopen. Met een zucht en een kreun ging het blok over de verschansing waar ik in mijn ijver al op was geklommen. De olieman zei: *"Wacht nou even, jonker"* En vol spanning keken wij hoe het blok met een plons en een fontein in zee viel. We wachtten en wachtten, maar er kwam niets boven drijven.

*"Ik dacht wel dat ie zwaarder was dan water"* leraarde de olieman.

### **Op Hr.Ms. Van Kinsbergen:**

Eind 1943 werd ik als sergeant-adelborst geplaatst aan boord Hr.Ms. Van Kinsbergen. Het schip deed toen dienst als escort-commander voor konvooien onder andere tussen Trinidad en Guantánamo op Cuba. Na enige weken de wacht te hebben meegelopen in het ketelruim, de machinekamer en de tandwielkamer werd ik "chef van de plaat". Het was eentonig varen, met 12-mijlsvaart zigzaggend voor een konvooi van 40 tot 50 schepen dat met 8 mijlsvaart voort kroop. Maar het had als voordeel dat alle kunsten en kuren van ieder werktuig mij haarfijn

werden verteld met alle mogelijke verschrikkelijke dingen die daarbij weleens waren gebeurd of misschien zouden kunnen gebeuren.

Vrijwel alle mensen van mijn wacht divisie zaten al vanaf de nieuwbouw aan boord. Zij hadden ieder boutje en moertje al ettelijke malen los- en weer vastgedraaid en hadden elkaar niets meer te vertellen. En nu hadden zij mij als praatpaal, ik kwam nauwelijks aan het woord. De enige uitzondering was een Surinaamse stoker-in-opleiding die tegelijk met mij aan boord was gekomen. Hij stond voor de ketel. Een enkele keer werd de sleur doorbroken door een onderzeeboot-alarm. De aanval werd dan meteen ingezet en de vaart werd opgevoerd tot 18 mijl, waarbij voor de ketels moest worden overgegaan van hulp- op hoofdvoeding. In de machinekamer trok een mannetje de manoeuvreerafsluiters verder open, terwijl een ander de turbo voedingspomp startte. In het ketelruim schakelde de olieman over van handvoeding op automatische voeding, werden de turbofans opgevoerd en gingen branders bij enz. Het leek daarbij of ieder van hen geen zaken had met wat de anderen deden en toch pasten de resultaten precies aan- en in elkaar. Het was verbluffend dit samenspel te zien, dat toch in verschillende compartimenten gelijktijdig plaats vond. Maar dat zo'n automatisch samenspel, als je daar helemaal op rekent, je de das kan omdoen, overkwam mij bijna toen ik pas enkele weken chef van de plaat was en wij een onderzeebootalarm kregen.

De wachtsmannetjes springen zonder dat ik iets hoeft te zeggen in de routine-actie en terwijl de alarmschellen nog door blijven rammelen wordt in de machinekamer de vaart al opgevoerd. Een sterker wordende trilling in het schip is duidelijk merkbaar. Een groeiend gevoel van spanning en urgentie stijgt in me op, niet zozeer door de gedachte aan de dodelijke vijand waar we op af gaan, maar door een opgedrongen bewustwording verantwoordelijk te zijn voor een stuk machinerie dat voor het hele schip noodzakelijk is om te overleven. M'n tenen krommen, m'n nekharen gaan overeind en m'n mond wordt kurkdroog, maar ogenschijnlijk rustig sta ik in de hoek waar de chef van de plaat hoort te staan.

En dan slaat de stookoliepomp af! Hij stopt!

Alle geluiden veranderen dan opeens en ik zie de stoomdruk zakken. "Eenparig versneld!" schiet door me heen. (Ik weet nu niet eens meer wat dat precies betekent, maar die gedachte is mij haarscherp bijgebleven). De doorgewinterde stokers die alle handgrepen geblinddoekt automatisch weten en kunnen uitvoeren doen niets.

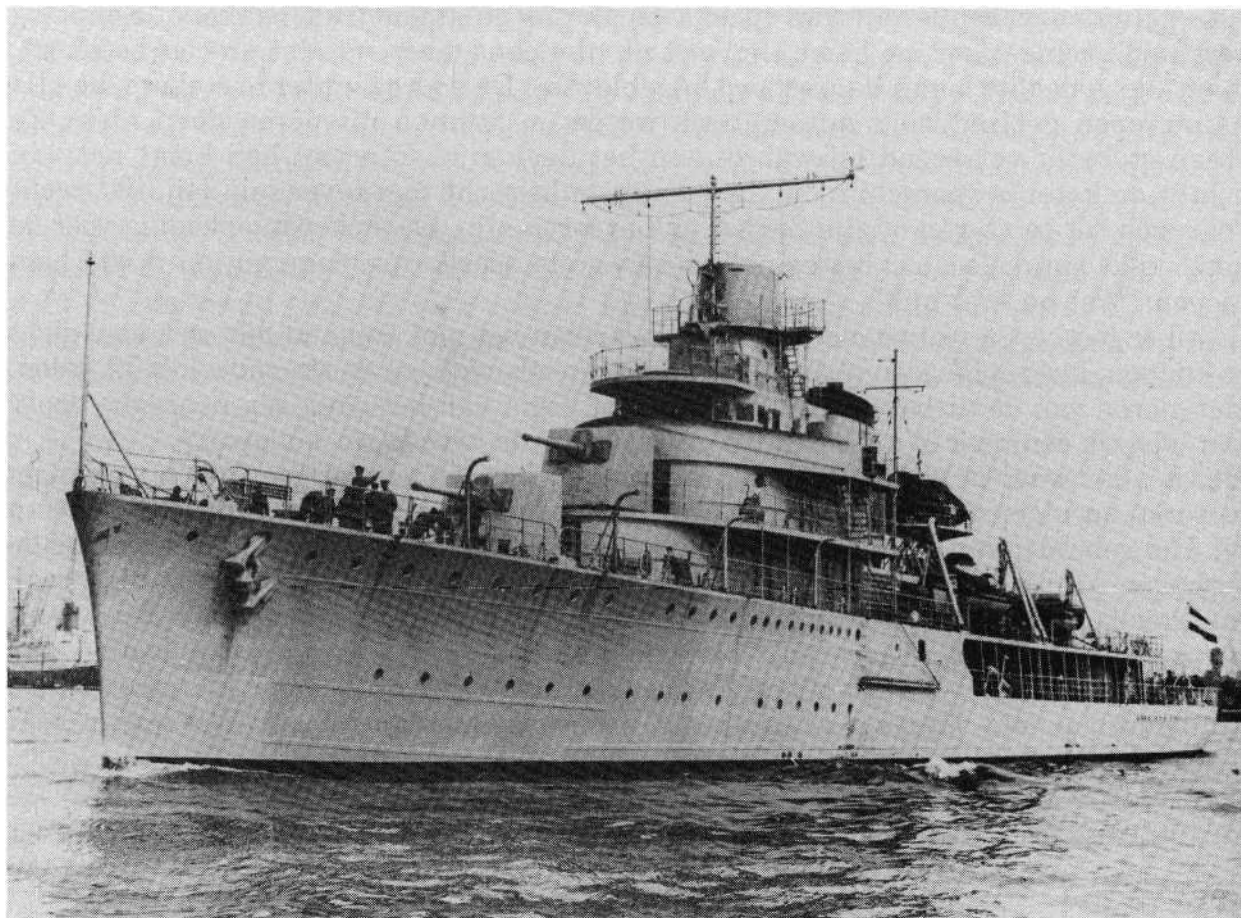
Ze staan stokstijf versteend bij wat ze aan het doen zijn. Eén van hen komt net van achter de ketel te voorschijn en staat half gebukt recht tegenover mij. Hij lijkt recht voor zich uit te staren of zijn oogballen bevroren zijn. De stoker-in-opleiding voor de ketel kijkt sprakeloos en bewegingloos met grote schrikogen naar mij en ik zie hem roepen: "Wat nu, wat nu?" Ik wil ze toeroepen wat ze moeten doen, maar kan het niet. Iemand lijkt m'n keel dicht te knijpen, krijg zelfs geen lucht. Ze doen nog steeds niets en de stoomdruk blijft dalen. Het gieren van de turboketelfans zakt af. Het begin van het eind, een kaars die dooft! Dan klap ik éénmaal in mijn handen en wijs naar de tweede stookoliepomp.

Het is alles waar ik op dat ogenblik toe in staat ben. Of ze met een tjabeh rawit zijn bewerkt, springen de stokers weer in actie en in een mum van tijd staat de tweede pomp bij. Het gebulder van de branders als die weer bijgaan en het toenemende gieren van de turbofans klinkt me als muziek in de oren. Of het lang heeft geduurd weet ik niet meer, maar zelfs toen alles weer bijstond voor 18 mijl was er nog door niemand één woord gesproken of enig geluid gegeven. Ook in de machinekamer, waar men aan de manometers de ellende in het ketelruim



had kunnen aflezen, heeft men zich met klamme handen kunnen inhouden. Pas toen alles weer in orde was ging de telefoon: "Wat was er loos, jonker?"

De uitdrukking: "*Ik schrok me dood*" heeft toen meer betekenis voor mij gekregen.



*Hr.Ms. Van Kinsbergen werd vlak voor de oorlog gebouwd als artillerie-instructieschip. Om langdurig lage vaarten te kunnen lopen werd een verzadigde stoominstallatie geïnstalleerd. De MK-compartimenten hadden als bescherming zijtanks. Een mini- kruiser die 26 mijl kon lopen. Een keer heeft een rat de hondenwacht meegelopen. Maar niet voor lang!*

## **DE RAT VAN DE HONDEWACHT.**

**9**

De korporaal-machinist van divisie A die de wacht liep bij SB manoeuvreerafsluiter had hem het eerst gezien. Door de openingen van het rooster van het manoeuvreerbordes had hij een verdieping lager tussen de condensaatpompen een forse rat zien lopen. De olieman op de beneden vloer had niets gezien en niemand geloofde de korporaal. Waar zou trouwens het beest van moeten leven in de machinekamer?

De beneden wachtslieden van divisie B en C werd ook opgedragen, naast hun routine werkzaamheden de vermeende machinekamer rat te melden als die zich liet zien. Doch enige dagen verlieden en het incident werd een beetje vergeten. Trouwens de andere wachten hadden in die periode ook niet zoveel tijd om zich druk te maken over een rat. Anders was het met de hondenwacht. Op die wacht daalde als het ware de rust over het schip. Behalve het



normale wacht personeel en de oorlogswacht bij de kanonnen sliep iedereen, en was er weinig of geen kans op manoeuvreren met de machines of vaartverandering. s' Nachts was het dan ook meestal gezellig en rustig in de hoofd -en hulpmachinekamer met de nodige sterke verhalen en elkaar in de maling nemen. Niet echter het eerste half uur van de wacht, want die tijd gunden wij elkaar om de slaap uit hoofd en ogen te overwinnen.

Na het rondbrengen van het bakje koffie door het zeuntje van de wacht kwam er wat leven in de machinekamer en al ras brak de stilte tussen de chef van de wacht, de twee manoeuvreerwachten en de olielieden van de boven-en beneden vloer. Door de gehuwden werd uiteraard nogal eens hardop gefilosofeerd over het lot van vrouw en kinderen in het bezette Nederland, maar ook vaak kwamen sterke verhalen over het passagieren los. Over de chef van de wacht ging zelfs het verhaal dat hij schatrijk moest zijn. Want zo werd gezegd: Hij rookt niet, hij drinkt niet en hij gaat nooit naar de vrouwen. Wijselijk beaamde noch ontkende hij deze niet bewezen stellingen.

Onze divisie C had die week de hondenwacht en de koffie en poeroet waren net rondgebracht. "Kijk nou eens, wat een vette, daar heb je 'm !" schreeuwde olieman Goedegebuur plotseling van achter SB hoofdcondensor vandaan. Hij was een lauwe droogkomek die ons wel vaker er tussen nam, dus geloofden wij hem niet. Maar het onderwerp "RAT" was wel nieuw leven ingeblazen. Even later zagen wij het dier echter ook. Hij liep rustig rond tussen de pompen, leidingen en afsluiters. Ons jachtinstinct kwam boven alsof het een haai gold. Een zware steeksleutel werd als projectiel gebruikt en een afvalemmer als fuik. Maar niets hielp natuurlijk en onze rat had voor de rest van de wacht de benen genomen. Om half twee zagen we in de diepte olieman Goedegebuur zeulen met een grote dikke blinde flens van de condensorinlaat. Hij keek schuin omhoog naar ons en zei: "Jongens, morgen om deze tijd heeft divisie C de rat, maar niet verder vertellen." De volgende nacht kwam hij naar beneden met wat broodkrumels, een lang stuk bindgaren en een scheermesje. De blinde flens werd met het touw onder een hoek van ongeveer 30° opgetild van de vloer naast SB condensaatpomp. Het andere eind van het touw werd vastgemaakt aan het hekwerk om de elektrische fan op de boven vloer en de schrijver van dit verhaal werd als hoogste in rang benoemd tot paai scheermesje. Er lag een weg van broodkrumels tot onder de blinde flens. Goedegebuur hield naast SB condensor het plein van actie in de gaten en zou een teken geven als de rat zijn wandeling zou hebben volbracht tot midden onder de flens. Het werd een half uur van spanning of hij zou komen, en toen hij kwam duurde het tergend lang voor hij bij de flens was. Doodse stilte en een knipoog van Goedegebuur in mijn richting en het scheermes kliefde de draad in tweeën. Misschien was de laatste gedachte van onze rat van de hondenwacht:

**" BETER EEN VERRE VRIEND DAN EEN GOEDEGE BUUR !"**



.....  
**'File'**

Bij de scheepstoko staat na vastwerken een rij bemanningsleden op hun beurt te wachten om een 'pijpe' (flesje bier) te kopen. Komt er een stoker aan gelopen die meteen vooraan gaat

staan. Zegt één van de 'smachtenden' tegen hem: Zeg orang, zou jij even achteraan willen gaan staan?' Waarop de stoker antwoordt: 'Daar staat er al één!'



Mijnneviger M 809 met een ander soort 'file'.



*Marinehumor door de jaren heen  
Dick N. Wentholt en Gerard Wolf*



MAANDBLAD GEWIJD AAN DE NEDERLANDSE ZEESTRIJDKRACHTEN

OFFICIEEL ORGAAN VAN DE KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE VEREENIGING „ONZE VLOOT”

Surinamestraat 15» 's-Gravenhage ■ Telefoon 116594 - Postrekening 37486

# Nationale strategie en koopvaardij

## *Bevoordeling der Amerikaanse scheepvaart in strijd met de Marshall-hulp Deel 1*

*In „United States Naval Institute Proceedings” van Augustus jl. publiceerde Commander George D. Synon van de Amerikaanse Kustwacht, thans verbonden aan de Staf der Hogere Marine Krijgsschool, een openhartig en ook voor de Nederlandse scheepvaart belangrijk artikel over „nationale strategie en koopvaardij”. In deze beschouwing wordt de vraag aan de orde gesteld, of de door de staat gesubsidieerde Amerikaanse koopvaardij zich niet beter kan bepalen tot de kustroutes in plaats van te worden aangemoedigd tot concurrentie met schepen onder de vlag van de zeevarende landen in West- Europa.*

*Van Commander Synon’s uiteenzetting laten wij hier een vertaling volgen. De belangrijkste passages zijn gecursiveerd.*

De meeste lieden, die er over hebben nagedacht, beschouwen een sterke koopvaardij als onmisbaar voor de veiligheid der Verenigde Staten. Van deze stelling is de Amerikaanse marine strategie blijven uitgaan sinds Mahan tegen het einde van de vorige eeuw zijn conceptie van zeemacht openbaarde.

Ieder jaar besteden wij miljoenen dollars voor de instandhouding van een de oceanen bevarende koopvaardijvloot. Onze schepen leveren in concurrentie met buitenlanders niet voldoende op, maar in het verleden hebben wij ingestemd met het verlenen van subsidie aan particuliere reders, met het motief, dat een sterke koopvaardijvloot van groot belang is voor de economische welvaart en de nationale defensie.

Is dit nog steeds een juiste veronderstelling? Is een grote koopvaardijvloot werkelijk een noodzakelijk of begerenswaardig middel om onze maritieme wereldpositie te behouden? Deze vraag kan niet bevredigend worden beantwoord zonder dat men rekening houdt met nieuwe strategische en economische invloeden, die zich sedert het einde van de Tweede Wereldoorlog hebben doen gelden. Deze invloeden zijn zo revolutionair van karakter, dat zij een herziening van onze traditionele conceptie van zeemacht rechtvaardigen, zoal niet noodzakelijk maken. Thans zijn wij de hulpbronnen van onze natie langzamerhand aan het mobiliseren onder het Noord-Atlantisch Pact. Wij trachten in West-Europa een verdedigend bondgenootschap in het leven te roepen om de aanvallers af te schrikken van verdere usurpaties in onze richting. Wij verwachten, dat, indien ons een oorlog wordt opgedrongen, de vrije naties, die de kustgebieden van het Oostelijk deel van de Atlantische Oceaan bevolken, sterk genoeg zullen zijn om een verdedigingslinie in Europa te handhaven tot wij ons bij hen kunnen aansluiten voor een beslissende poging om de gemeenschappelijke vijand te verslaan.

Dit veelomvattende programma heeft het aanzijn gegeven aan een aantal waarden, die met betrekking tot de koopvaardij nooit eerder hebben gegolden. Het is daarom gewenst onze politiek ten aanzien van de koopvaardij te herzien in het licht van de toestanden, die zich sedert het einde van de oorlog in de wereld hebben ontwikkeld. Het zou onverstandig en nutteloos zijn, vast te houden aan een politiek, die achterhaald is door veranderingen in strategische en economische waarden, welke indertijd niet waren te voorzien.

In deze uiteenzetting zal een poging worden gedaan een beknopte beschouwing te geven over de geschiedkundige verhouding van scheepvaart tot nationale strategie. Tegen zulk een achtergrond kan de situatie, waar de Verenigde Staten thans tegenover gesteld zijn, in haar eigen perspectief worden gezien. Door een dergelijke behandeling moet het mogelijk zijn ten aanzien van de koopvaardij een politiek te introduceren, die overeenstemt met de algemene nationale politiek, waarvan zij slechts een onderdeel vormt.

## **Continentalen en maritieme mogendheden**

De naties, waaruit de wereld bestaat, worden onderscheiden in continentale en maritieme mogendheden. Vele militaire geschiedkundigen zijn het er over eens, dat van dit standpunt uit de vorm van strategie, die voor een land het meest geschikt is, moet worden vastgesteld. De Britten bijv. zijn een maritiem volk en zij hebben zich met succes aan een maritieme strategie gehouden. De Duitsers daarentegen zijn een continentale mogendheid en hun belangrijke militaire successen zijn te land behaald.

Dit wil niet zeggen, dat een bepaalde natie niet zekere elementen van zee- en landmacht in zichzelf kan verenigen. Vele naties hebben zich daarop toegelegd, zoals Frankrijk en Spanje. Het is duidelijk, dat invloeden als aardrijkskundige ligging, bevolking enz. er toe leiden, de belangen van een volk in de eerste plaats naar het land of naar de zee te leiden. Indien deze krachten worden erkend en begrepen, is het naar mijn mening mogelijk de afhankelijkheid van een staat van de zee af te meten en op deze wijze een strategie vast te stellen, die het best in staat is zijn nationale macht te behouden of te vergroten.

Inderdaad, de afhankelijkheid van een staat van maritieme verrichtingen is de eigenlijke maatstaf, waarmee zijn koopvaardij-politiek moet worden bepaald. Een staat, die in zijn economische behoeften voorziet door maritieme activiteit, moet zijn koopvaardij behouden als middel tot economisch welzijn, anders zal deze staat gaan kwijnen en afsterven. Omgekeerd is een staat, die het grootste deel van zijn kracht van het land verkrijgt, voor zijn economisch onderhoud niet wezenlijk afhankelijk van de opbrengst van scheepvaart.



**De haven van Poesan. de belangrijkste basis der Ver. Naties op Zuid-Korea.**

Als men de landen van Europa en Azië in beschouwing neemt en deze volgens hun historische kenmerken in continentale en maritieme mogendheden verdeelt, zal men tussen beide groepen één veelbetekenend verschil opmerken. Alle zeemogendheden — behalve Groot-Brittannië — blijken zich te eniger tijd in hun geschiedenis te hebben ontwikkeld tot een wereldmacht en daarna tot verval te zijn geraakt, om nooit meer aan zeemacht te winnen nadat deze eenmaal verloren is gegaan.

Te zeggen, dat Groot-Brittannië zich thans naar deze achteruitgang beweegt, zou alsnog te voorbarig zijn.

Met de continentale mogendheden is het zo niet gesteld. De grote landmogendheden — Rusland, Frankrijk, Duitsland — hebben bij talrijke gelegenheden een dominerende plaats in Europa verloren en herwonnen. Zelfs in tijdperken van verval hebben zij hun politieke betekenis behouden, in tegenstelling tot het bijna volledige verlies aan invloed in de wereldpolitiek bij de kleine naties, die aan de zee zijn gelegen.

Spanje en Portugal zijn thans duidelijke voorbeelden van mogendheden, die hun belangrijke plaats in de wereld hebben verspeeld. De één heeft nog veel te betekenen in de wereldpolitiek, de ander is van weinig of geen betekenis meer.

De oorzaak van dit politieke verschijnsel is, geloof ik, dat landmogendheden verworvenheden van vitaal belang, zoals grondgebied, hulpbronnen voor grondstoffen en mankracht, blijven



behouden en dat deze hun niet kunnen worden ontnomen. Een werkelijke zeemogendheid daarentegen kan haar gemis aan dergelijke waarden slechts compenseren door middel van de zee.

Kleine staten, die wereldbetekenis hebben verkregen door omstandigheden van geografische en commerciële aard, hebben hun plaats niet kunnen behouden, wanneer hun de vrije toegang tot de zee werd ontzegd. Hun militair en economisch vermogen hing af van gunstige maritieme toestanden. Wanneer deze verdwenen, geraakten maritieme staten onveranderlijk in verval.

## **De Middellandse Zee en maritieme geaardheid**

Het Middellandse Zeegebied is een vruchtbaar terrein voor het bestuderen van de verhouding van koopvaardij tot de opkomst en het verval van maritieme landen. Hier speelden zich de wederwaardigheden af van de historisch opeenvolgende zeemogendheden. Bovendien is de oorlogvoering in de geschiedenis van Europa onafscheidelijk verbonden met de uitoefening van zeemacht in de Middellandse Zee.

Overzicht ter zee werd in deze wateren bijna onveranderlijk verwezenlijkt in één van de twee volgende vormen: door handelsbescherming of door het gebruik van oorlogs- of koopvaardij-schepen ter ondersteuning van landlegers.

Het is veelbetekenend, dat de wijzigingen in bewapening en strijdwijzen, die zich sedert vele eeuwen vóór Christus' geboorte hebben voltrokken, geen invloed hebben gehad op de fundamentele strategische factoren, die in dit historisch belangrijke gebied de krijgskansen hebben bepaald. De voordelen van korte verbindingslijnen in eigen gebied, bewegelijkheid en vrijheid van handelen, die de klassieke machten, welke in staat waren de routes van de Middellandse Zee te beheersen en te gebruiken, genoten, blijven tot de huidige dag van kracht. In het jaar 525 vóór Christus was Cambyses, de koning van Perzië, niet in staat zijn verovering van Egypte uit te buiten om Carthago te bezetten. Hij had geen scheepsruimte ter ondersteuning van zijn opmars door Libyë; tengevolge daarvan verkommerde zijn leger in de woestijn. In 1940 daarentegen legden de Engelsen onder generaal Wavell dezelfde afstand langs de Noord-Afrikaanse kust af — en dit in een werkelijk opzienbarende veldtocht — om een Italiaans leger van meer dan 200.000 te verslaan. Maar de Britse rechterflank steunde onwankelbaar op het vrije gebruik van zeeverbindingen voor de handhaving van Wavell's tank-colonnes en tactische luchtmacht.

De afloop van veldtochten in het Middellandse Zeegebied werd gewoonlijk beslist door de beschikbaarheid van scheepsruimte bij de ene oorlogvoerende partij of de andere.

Alexander de Grote erkende de hopeloosheid van zijn streven om Egypte te veroveren totdat hij zijn verbindingen over het Oostelijk deel van de Middellandse Zee had veiliggesteld. Zodoende maakte hij eerst een geslaagde veldtocht naar Tyrus, de voornaamste stad der Phoeniciërs, ten einde de vrachtschepen te verkrijgen, die hij nodig had om Egypte aan te vallen.

Napoleon daarentegen heeft niet ingezien, dat zijn landlegers door de nederlaag van de Franse vloot bij de Slag aan de Nijl waren afgesneden van de maritieme hulp. Hij werd naar Syrië teruggedreven door een zwakkere Turkse troepenmacht, die van de zeezijde werd geassisteerd door een klein eskader Britse schepen.

Bij elk van deze gebeurtenissen en bij andere werd de strijd beslist ten gunste van de oorlogvoerende partij, die in staat was mannen en voorraden overzee aan te voeren ter ondersteuning van de te land vechtende legers.

Vaak werden er kleine staten in een conflict betrokken. Wanneer deze landen over transportschepen beschikten, speelden zij een rol, die hun grootte en economische belangrijkheid ver te boven ging. Verbonden met sterkere machten hebben zij de balans ten gunste van de éne grote partij of de andere doen overslaan. In de oudheid en tijdens de Middeleeuwen waren de voornaamste staten, die in de Middellandse Zee over maritieme macht beschikten, Kreta, Phoenicië, Carthago, de Griekse staten, Rome, Genua en Pisa. Deze staten hadden alle bepaalde verworvenheden gemeen. Tezamen waren deze verworvenheden van zuiver maritieme aard. De oudste maritieme mogendheden waren zonder uitzondering klein in aardrijkskundige zin. Zij misten natuurlijke hulpbronnen en landbouw. Zij grensden aan moeilijk of onbegaanbaar terrein, zoals bergen of woestijnen, of anders aan grondgebied van minder goedgezinde volken. De inwoners van de maritieme staten waren gewoonlijk kooplui en ambachtslieden, die niet veel bereikten op het gebied van landbouw en veeteelt. Zij waren afhankelijk van voedselinvoer overzee en in eigen land waren zij niet in staat grondstoffen voort te brengen. Maar zij verkregen een groot deel van hun nationale inkomen door het aantrekken van de koopvaart van volken, die zich niet toelegden op de zeevaart.

De eerste maritieme mogendheden aan de Atlantische Oceaan toonden dezelfde eigenschappen. Portugal, *Holland* en de Hanzesteden aan de Oostzee zijn daarvan goede voorbeelden. Groot-Brittannië behoort tot een enigszins afzonderlijke categorie, maar dit is alleen een gevolg van zijn eilandvorm, welke dit land afhankelijk maakt van de zee en het tevens een natuurlijke bescherming biedt.

Frankrijk en Spanje moeten ondanks hun omvangrijke maritieme geschiedenis tot zulk een groepering niet worden gerekend, omdat zij in de eerste plaats een continentaal karakter dragen. Doch het zou niet misplaatst zijn het zeegebied van Nieuw-Engeland in de V. S. aan deze lijst toe te voegen, zoals dit bestaan heeft van het begin van de negentiende eeuw tot de Amerikaanse Burgeroorlog, omdat deze streek zoveel verschijnselen van maritieme aard vertoonde. Het is niet mogelijk het verval van de eerste zeemogendheden aan de een of andere gemeenschappelijke oorzaak toe te schrijven. In de geschiedenis van naties, die tot maritieme grootheid zijn gestegen en deze hebben verloren, zijn er sterke en langzaam werkende invloeden geweest, doch die doen hier niet ter zake. Er is echter één omstandigheid, die steeds het verval van zeemacht heeft begeleid: als kleine staten niet langer in staat waren winst te maken met het verrichten van maritieme diensten, was het spoedig met hun nationale macht gedaan.

Vastgesteld moet dan ook worden, dat, indien die onafhankelijke naties, welke een werkelijk maritiem karakter dragen, van de zee worden verdrongen — hetzij door economische concurrentie, waartegen zij niet opgewassen zijn, hetzij door staatkundige of militaire oorzaken —, hun invloed in de wereldpolitiek en diensvolgens hun vermogen om hun onafhankelijkheid te verdedigen aanzienlijk zal verminderen.

## **Een gewijzigde conceptie van Zeemacht**

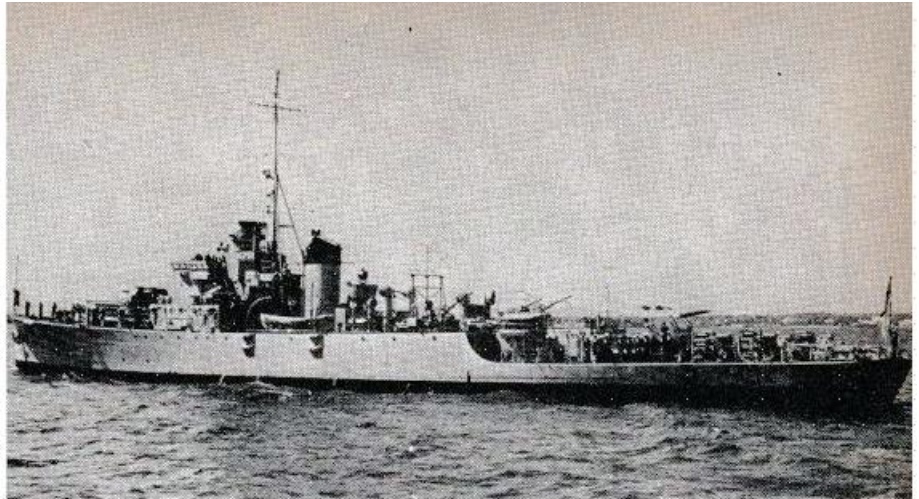
Een grondstelling van Mahan was, dat een natie aan drie voorwaarden moet voldoen om een grote zeemogendheid te zijn: 1°. zulk een land moet over de middelen beschikken om te pro-

duceren en aldus worden geprikkeld tot de uitwisseling van voortbrengselen: 2°. het moet de scheepvaart beoefenen, waardoor deze uitwisseling doorgang kan vinden; 3°. het moet koloniën bezitten, die de scheepvaart vergemakkelijken en uitbreiden. (Ons eigen gemis aan koloniën deed Mahan de vraag stellen, of de V. S. ooit waarlijk groot ter zee zouden kunnen worden.)

Tot aan de Tweede Wereldoorlog werd deze conceptie van zeemacht bevestigd door de geschiedenis der zeevarende landen. Men dient evenwel op te merken, dat dit een conceptie is, die voortkwam uit het koloniale stelsel en de leer van het mercantilisme.

In de halve eeuw, die voorafging aan de Eerste Wereldoorlog — toen Mahan schreef —, waren de maritieme mogendheden in een voortdurende worsteling om individuele vooruitgang gewik-

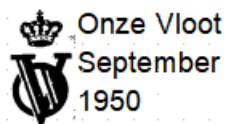
geld. Koloniën waren hun grootste bron van welvaart en macht. De leer van het mercantilisme eist van een natie, dat zij zich de grondstoffen verschaft om haar economie van binnenuit op de been te houden en haar producten met winst naar anderen uit te voeren. Vandaar dat elk der maritieme staten zijn eigen koopvaardijvloot nodig had, daar geen van hen voor het verkrijgen van scheepsruimte afhankelijk zou kunnen zijn van zijn mededingers, wanneer het niet-afstaan van deze tonnage de positie van de ander zou verzwakken.



De Australische kanonneerboot „Shoalhaven” maakt deel uit van de United-Nationsvloot om Korea.

Over het geheel genomen werd deze theorie van zeemacht waarschijnlijk gerechtvaardigd door de internationale verhoudingen tot aan de Tweede Wereldoorlog. Maar als gevolg van deze oorlog hebben er diep ingrijpende veranderingen plaats gehad in de politieke en economische betrekkingen tussen de naties onderling, hetgeen m. i. een herziening vereist van onze traditionele conceptie der betekenis van zeemacht.

Bron:



Wordt vervolgd



## De Marine Koffie MOK

Ja daar drink je koffie uit en hopelijk goede koffie MAAR deze mok is interessanter dan je op het eerste moment zou denken

Je komt bij de Rijkszeemacht oftewel de Koninklijke Marine die sinds 1905 Koninklijke Marine heet en toen dronk en ook al koffie maar dan uit een geëmailleerde kroes. Moet toen ook gesmaakt hebben of je nu in Nederland zat of 6 jaar in de Oost, koffie is koffie Mooi witte kroes met blauwe rand en K.M. opschrift.



Deze moet best een lange tijd dienst gedaan hebben en ik vermoed dat men pas na WO2 overging op aardewerk mokken en wat voor een mok een kanjer van een mok een bom-vaste mok die zelfs bij windkracht 11 bleef staan en de inhoud over de rand liet klotsen

Een mok met gewicht en als slagwapen the top of the bill. Nu beweren boze tongen dat je al op het MOKH deze mok met bestekop de man kreeg uitgereikt.

Staat mij niets van bij, gewoon de hele bubs inleveren in het spoelhok bij het zeuntje, anders had je er vast een marinenummer in moeten naaien.



Nee deze mok, deze enorme mok kreeg ik uitgereikt aan boord van Hr.Ms. Onderzetbootjager type B de Rotterdam en inderdaad op de man maar zonder bestek, dat kon je nog steeds inleveren bij het zeuntje wat zich het apelazarus zweette in het spoelhok

Gaandeweg leerde je omgaan met de MOK der MOKKEN

Het gewicht, je kreeg er gewoon sterke polsen van.

Herstel linker pols want met de rechterhand moest je ten aller tijde kunnen groeten als was het pikdonker. Had je de kroes in de verkeerde hand dan kon het noodlot toeslaan, want bij het groeten kon je jezelf voor uren kock out slaan.

OF je sobatjes, je valse vrienden sloegen je mok kapot en daar sta je dan met alleen het oortje in je handen. Geen koffie

Je leerde ook wat er zoal in de mok paste aan vloeistoffen en halfvaste stoffen.

Koffie... verrek daar kan nog meer in

Thee

Melk

Poeroet

IJs

Soep

Lem Lem

Vruchten Bowl

Zelfs Nasi,...



**Koffie** was met sloten tegelijk want en beetje marineman lurkt altijd koffie , Thee was voor watjes en schippers natuurlijk dus aar gaan wij het niet over hebben.

**Melk**.... Jawohl echte melk gemaakt van magere melkpoeder en dat zat dan in een grote melkbus met en tapkraan (stoker je hebt recht op EEN mokje,---- jawel eerste klas)



En dan nog het zeldzame verschijnsel **poeroet** , nee geen ordinaire chocolademelk  
Nee Poeroet aan de bak en dat is heel wat anders... TOCH . Het gebeurde niet vaak, je zorgde met precessie dat je geen slokje miste.



Op de bak dwaalde een licht: de onderofficier van de wacht maakte zijn rondje. Daarna ging hij weer aan de valreep staan om het wachtvolk voor het volgende uur in te delen.„De leerling zorgde ervoor, dat het aanwezige wachtvolk ruimschoots van koffie en „poeroet” (chocolademelk) werd voorzien, met voor de hongerige liefhebbers (en dat zijn er heel wat!) een paar boterhammen met kaas, jam of suiker.

**IJs** aan de bak en dat was meestal op een woensdag na de rijsthap, met mokkie vullen bij de IJsmachine waar en koelmonteur secuur je mokje halfweg optopte of als je een sobat was iets meer (Heb ik jou niet eerder gezien hier, je komt toch niet TWEE keer halen stokertje.... Eeeeeh nee Korporaal)

**Soep** ja in het ketelruim of machinekamer een flinke mok soep

Tomaat, kippensoep waar de kip met opgetrokken poten door gevlogen was maar het allerbeste was de snert met drijfijis.

Het zwarte koor had het voorecht om **Lem Lem** te krijgen in de ketelruimen en machinekamers, ze werden jaloers aangekeken van WAAROM hullie wel en wij niet. JULLIE krijgen als het buiten tropen is, eerder niet !

IJskoude Lem Lem met flinke brokken ijs van de ijskip, niet te snel drinken want dan had je een ijsklomp als maag.

Laat ik het zo zeggen dat de machinisten hun handen konden koelen aan de mok met Lem Lem en buiten stonden de mannen hun handen te warme aan een mok hete koffie al of niet met susu

**Vruchtenbowl** nooit bij de baas gehad, dat maakte je zelf met het aangekochte fruit op bv de floating market in Willemstad.

Krakkastje voltoppen en elke dag had je fruit.

**Nasi**, dat wat over was werd niet weggegooid, welnee daar at je twee dagen van in de machinekamers en ketelruimen. mokie lekker volstampen en makkannen maar (je mag ook makkkan-makkan zeggen)

Na de jagers kwamen er andere schepen en ook andere mokken, de stapelbare mokken en de eerste serie nog redelijk groot en de latere kicil verrekte kecil . Je kreeg alleen maar vochtige lippen



**Dit zoals ik de mokken beleefd heb, de minder gelukkigen ietwat anders soms**

**Velen hebben en andere versie wat betreft wanneer gekregen en wat voor model**



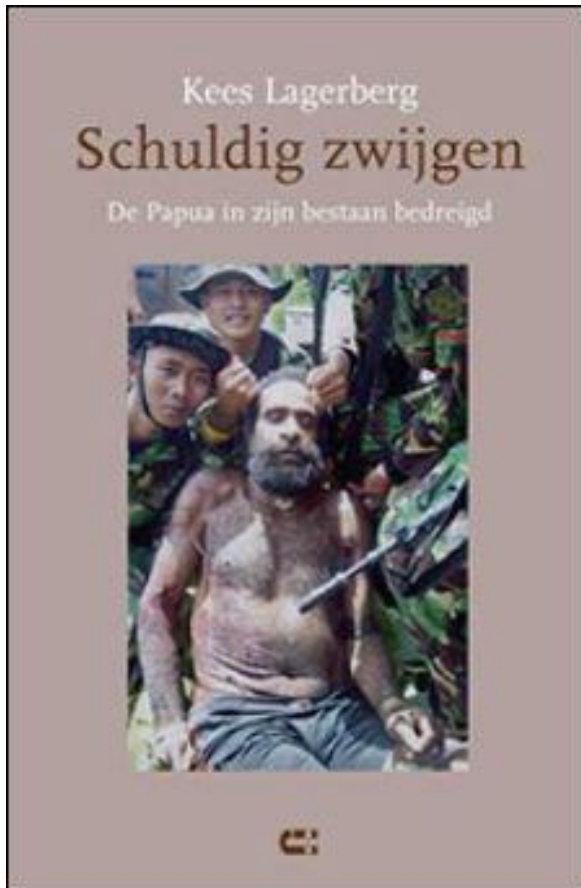
Deze aluminium mok is op Curaçao gevonden in een verlaten object



---

### *Vrijheid, vlag en volkslied*

Vrijheid en identiteit zijn basale begrippen met een diepe betekenis. Door eeuwenlange isolatie van de 'ontwikkelde' wereld, zijn Papoea's in de gelegenheid geweest om daar op een eigen manier inhoud aan te geven. Vanwege de uitgestrektheid en geaardheid van hun leefgebieden wisten de vele stammen vaak niet van elkaars bestaan. Zo ontstonden er uiteenlopende culturen, met een eigen taal. Papoea's maakten beetje bij beetje contact met 'anderen'. Blanke anderen waren vooral de Nederlanders. Hoe zat het met het respect van de Nederlanders voor de vrijheid en eigen identiteit van de Papoea's? Daar is geen eenduidig antwoord op te geven. Ambtenaren, ontwikkelingswerkers, militairen, politie, zendelingen, missionarissen, wetenschappers en leerkrachten, iedereen gaf daar een eigen inhoud aan. Ik vraag oudere Papoea's die de Nederlandse periode hebben meegemaakt weleens, om te vertellen hoe zij de Nederlanders destijds hebben ervaren. Het komt ons daarbij goed uit dat de Indonesiërs het na ons zo beroerd doen. De reactie is over het algemeen positief voor de Nederlanders en negatief voor de Indonesiërs. Twee illustraties: In 1961 reed ik mee in een Landrover van de mariniers. Naast de chauffeur zat een officier en ik zat achterin. We reden over een verharde zandweg met kuilen, gevuld met modderig regenwater en passeerden een autochtoon gezin Arfakkers. De man was traditioneel gekleed met een lendelap. Hij droeg een boog met pijlen in een van zijn handen. Op zijn schouders zat een naakt kind. De vrouw had alleen haar onderlijf bedekt met een omslagdoek. Aan haar hand bungelde een groter kind. De Landrover reed door een kuil regenwater en het gezin kreeg de volle laag. De officier liet de chauffeur stoppen en gaf hem opdracht uit te stappen en excuses te maken aan het gezin.



*Een illustratie van de Indonesische aanwezigheid, is de foto op de omslag van het boek "Schuldig zwijgen" van Cees Lagerberg. De foto toont Indonesische militairen met de door hen in 2003 vermoorde Yustinus Murib: regionaal commandant van de OPM. Als jagers die pronken met hun jachtbuit!*



### Vlag

Morgenster is de naam van de vlag die na de verkiezing van het parlement van Nederlands Nieuw-Guinea (de Nieuw-Guinea Raad) in 1961 als nationaal symbool van het gebied werd erkend en

toen naast de Nederlandse vlag werd gehesen. Na de overdracht aan Indonesië is de vlag één van de symbolen geworden van de strijd van Papoea's tegen de Indonesische overheersing. Het hijsen van de Morgenster wordt door Indonesië als een daad van verzet beschouwd en het leger reageert met buitensporige maatregelen. Regelmatig vallen daarbij dodelijke slachtoffers en krijgen mensen een jarenlange gevangenisstraf.

Over het ontwerp en andere zaken rondom de vlag, bestaan verschillende versies. Vien Sawor ondersteunt de versie van haar vader Zacharias (Zachi) Sawor, dat het ontwerp moet worden toegeschreven aan Nicolaas Jouwe; één van de Papoealeiders, die in 1961 werd gekozen tot vicevoorzitter van de Nieuw-Guineeraad. Aan de linkerkant is een verticale rode baan met een witte ster afgebeeld. In het rechterdeel, een aantal blauwe en witte horizontale banen die de toenmalige districten van het gebied vertegenwoordigen. Volgens Nicolaas Jouwe is de rode baan het symbool van de strijd van Papoea's naar onafhankelijkheid. De ster stelt de Morgenster voor die in een mythe van het eiland Biak, aan Manseren Manggundi, de mythische held van Biak, het geheim van welvaart en eeuwig leven onthulde.



*Om de Papoea's in het gareel te houden is intimidatie een belangrijk machtsmiddel van leger en politie. Uniformen hebben een machosnit en wapens worden provocerend*

*gedragen. Op strategische plekken staan beeltenissen van militairen en politie met een vervaarlijke en intimiderende uitstraling.*

Onder het bewind van president Abdurrahman Wahid kreeg het gebied in het jaar 2000, op verzoek van Papoea's, de naam Papua en werd speciale autonomie toegekend. Een onderdeel van die autonomie was dat het hijsen van de Morgenster werd toegestaan, maar kort daarna werd dit opnieuw verboden. Op plaatsen waar dit wel mag, zoals in Nederland, wordt jaarlijks door sympathisanten, ter herinnering aan de installatie van de Nieuw-Guinea Raad op 1 december 1961, de vlag gehesen. Dat gebeurt ook op de jaarlijkse Nationale Veteranendag in Den Haag door Nieuw-Guineaveteranen, Nederlandse Papoea's en andere betrokkenen.

Een besluit van de organisatie van dit evenement in 2014 om de Morgenster niet meer mee te dragen tijdens het défilé, was aanleiding voor heftige commotie. Minister van Defensie Jeanine Hennis-Plasschaert gaf in antwoord op Kamervragen aan, dat vanwege het formele karakter van een défilé, alleen officiële regimentsvlaggen zijn toegestaan, maar dat op het Malieveld de vlag wel mocht worden getoond. Tot grote frustratie van de aanwezigen, waaronder ikzelf, had de Marechaussee echter opdracht om samenscholing van meer dan drie personen met de vlag niet toe te staan. Onderstaande foto's geven een beeld van deze beschamende manifestatie en reacties daarop van aanwezigen.



Beschamend in relatie tot de historische banden die Nederland heeft met het Papoeavolk. Een eeuwenlange historie waarin, met name in de laatste fase, sprake was van beloften door de Nederlandse regering richting de realisatie van een vrije Papoea-staat. Daartoe behoorde ook de installatie van de Morgenster die trots, naast de Nederlandse driekleur, bij officiële gebouwen en gelegenheden zou moeten wapperen. Ja, zelfs op een duikboot van de Koninklijke Marine en afgebeeld op de staart van een Starfighter van de Luchtmacht. Beschamend ook omdat de Indonesische regering het tonen of hijsen van diezelfde vlag die Nederland aan de Papoea's heeft toegekend, verbiedt. Papoea's die het wagen om de vlag te tonen, worden vervolgd en krijgen vaak een jarenlange gevangenisstraf. Dat laatste is nog net niet gebeurd met Nieuw-Guineaveteranen op het Malieveld.

Het vlagincident' op het Malieveld vond plaats toen het WK-voetbal werd gehouden. Op een filmpje op internet was te zien en te horen, hoe Papoea's met wapperende Nederlandse vlaggen op hun brommers door Jayapura reden, om te vieren dat het Nederlands elftal een wedstrijd had gewonnen. Iets om over na te denken!





### *Hai tanahku Papua (Oh, mijn land Papua)*

Dat werd de titel van het officiële volkslied van Nederlands Nieuw-Guinea en door de Nieuw-Guineeraad als zodanig geratificeerd. De auteur is dominee Izaak Samuel Kijne. Toen Indonesië de macht kreeg, werd tegelijk met de Morgenster, het zingen van dit volkslied verboden.

Het lied bestaat uit zeven coupletten. Vaak worden alleen, zoals hieronder, het eerste en het zevende couplet bij speciale gelegenheden gezongen. In Papua is dat niet zonder gevaar!

Hai tanaku Papua  
Kau tanah lahirku,  
Ku kasih akan dikau  
Sehingga ajalku

Oh, mijn land Papua  
Gij zijt mijn vaderland  
Ik houd van U  
Tot het einde van mijn leven

Svukur bagiMu, Tuhan  
Kaub'rikan tanahku  
B'ri aku rajin juga  
Sampaikan malcsudMu

Dank U, Oh Heer  
U gaf mij mijn land  
Laat mij ijverig zijn  
In het bereiken van Uw doel

