



“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.



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.

Redactie

Arie Krijgsman

Vijverlaan 101

3319 SN Dordrecht

e-mail:

arcon46@kpnmail.nl

telefoon

tussen 10.00 en
16.00 uur

078-7504575

b.g.g.h.

06-25160899

www.tenanker.com

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 10 – 7e jaargang – 7 maart 2024



Compilatie Kruistocht door de Archipel Deel VII en VIII

De Onderzeedienst van de Koninklijke Marine

Het karakter van een zeeoorlog en de bescherming van de handelszeevaart (3)

Kernonderzeeboten voor de Koninklijke Marine deel 1

Texas bar

Urania 1948

De ondergang van de ertstanker Jacob Verolme deel 2

De nieuwe Geus 1933

De MLD in Australië 1947

Een dagje toeren op Aruba

Hr.Ms. Hamel

Een prachtige redding door de bemanning van een Hollandsch schip



De Jannen van 't eskader genieten met stralen...

Tijdens een der officiële bezoeken aan boord van Hr. Ms. „Van Galen" en „Tjerk Hiddesz" bevond zich onder de gasten S. J. Rehatta, Radjah van Soya, en deze was zo welwillend me uit te nodigen voor een typisch landelijk Ambonnees volksfeest, dat in de negorij Passo, op een goede 14 kilometer van de stad Ambon liggend, de laatste avond van het verblijf van het eskader gegeven zou worden. Het lag tevens in de bedoeling dat een beperkt aantal opvarenden van beide jagers aanwezig was.

DE WEG van Ambon naar Passo is geen Nederlandse hoofdverkeersweg. Deze weg was in hoge mate krom en scheef. Als men de ene haarspeldbocht uit was, vloog de nieuwe De Soto-auto de volgende alweer in. Het was lichtelijk sensationeel en achteraf bezien ben ik de Radjah van Soya dankbaar dat hij mij zóveel van zijn land en volk te vertellen had, dat ik de ergste haarspelden niet gezien heb ...

Dat feest werd gehouden in de woning van de Regent, de heer Simauw, die al dagen van tevoren aan het organiseren was geslagen met een legertje gediensstigen om de dorpsgenoten en de jongens van de vloot waardig te ontvangen. Er was een groot orkest, dat nu eens strijkorkest was, dan weer typisch-Indische muziek speelde. En bij ieder nummer werd gezongen, met een vaart en een plezier, die men in Holland bij de beste jazzband vergeefs zoekt.

Er werd gedanst. Precies op tijd arriveerde de groep meisjes. In feestsarong en -kabaja. Met ernstige gezichten, alsof het geen feestavond maar een treurspel betrof. Maar deze ernst duurde verrassend kort en nauwelijks had de band "Johnny get your gun" ingezet (op Indische toonzetting overigens) of deze schuchtere schoonheden kwamen... de aanwezige heren ten dans vragen. Daarna was het ijs definitief gebroken.

Het werd een zeer bijzondere avond en in het bijzonder de jongens van het eskader hebben met volle teugen genoten met de jongedames, die dan schuchter en zeer ingetogen plegen te doen, maar kennelijk van een prettig avondje houden, precies als hun leeftijdgenoten in Holland. En waarom zou het anders zijn!

Tussen de bedrijven door werden enkele volksdansen opgevoerd en zo kon het gebeuren dat daar, midden op het eiland Ambon, een soort quadrille werd gedanst. Erfenis van de Compagnie, een paar eeuwen oud. En de leider van deze dans, die niet dansmeester maar Kommandeur heet, bleek de Franse terminologie uitstekend meester te zijn. Zij het dat hij "en avant quatre" uitbrulde als „Alla ving kater", hetgeen trouwens op hetzelfde neerkomt.

Er waren ook enkele Chinese meisjes en dat betekende, dat er ook een Chinese dans opgevoerd moest worden. Dit bleek echter te veel te zijn voor een deel der Jannen, die in minder dan geen tijd de ernstig schuifelende, vingerdraaiende en heupwiegende meisjes bij sprongen en eveneens aan het heupwiegen, vingerdraaien en hoofdschudden sloegen. Het werd een vrij grotesk geval en honderden mannen, vrouwen en kinderen, die rondom het huis

van de Regent samendromden, brulden van het lachen. En toen lachten de Chinese en Ambonense schone maar mee, enkelen als de bekende boer met kiespijn ...!

Passo vierde feest ...!

En omdat het maar zelden feest viert, en de Jannen van de Marine er voor de eerste maal weer waren, werden de bloemetjes danig buiten gezet. Er is daar best gefeest, onder 't atap-dak van het huis, zo zelfs dat ik enkele malen vreesde dat de fundamente der woning niet op zoveel laaiende vreugde zouden zijn ingesteld.

Het was warm..... ik geef het toe. Het bier was niet ijsgekoeld, het is waar. En de meisjes dansen hier op blote voeten hetgeen soms précair is als je zelf matrozen „kistjes" aan hebt. Dat alles mag dan waar zijn, het kwik in de stemmingsthermometer steeg met het kwartier en de verbroedering en verzustering, of hoe zal ik het noemen, was tegen het middernachtelijk uur volkomen.

Er is enorm genoten en de nonna's straalden! Maar behalve nonna's (de meisjes) waren er ook nogal wat nonja's (de moeders) die er, al nèt als Hollandse moeders, niets van begrepen, dat het contact zo snel en zo spontaan plaats vond ... Maar wat wil je, als de Indische band liedjes speelt in de geest van "O Moeder ... die man kust me ...! Ja, kind, zo zijn de mannen nu eenmaal!" enz.

De Radjah van Soya bracht me, zo rond het uur van middernacht, via de haarspelden weer terug naar Ambon. Het was droog en dus konden de ramen van de De Soto openstaan. Uit de baai kwam koelte aanwaaien en we waren er allen aan toe, aan wat frisse lucht. En de Radjah heeft me alles nog eens een keer haarfijn uitgelegd, wat dit betekende en wat dat. Hij vond het feest zeer geslaagd en betreurde het, dat we zo vroeg weg moesten. Deze feesten duren altijd tot daglicht en het wordt naarmate het later wordt steeds vrolijker.

Ambon sliep, toen we binnenreden. Op de douane na, bij de steiger. En daar lag de motorsloep van Hr. Ms. Van Galen, met z'n rood en groen licht. En terwijl de sloep wegvoer, zich oploste in het donker over het water, bleef de Radjah van Soya, met de hem begeleidende vrienden, alsmar vaarwel wuiven en de beste wensen wensend voor de toekomst. En "tot ziens in Holland"! Maar dat zal wel na de "eeuw der deviezen" worden, vrees ik.

=====

DEEL 8

COMPILATIE
INDISCH JOURNAAL
EN REIS HR.MS. KORTENAER
ANTHONY VAN KAMPEN
1918



XX-06-1948 KRUISOCHT DOOR DE ARCHIPEL. VAN AMBON NAAR BOETON

Boeton: schelpen, klapper en parels

La Ode Falihi: zelfbestuurder over 350.000 onderdanen

23-07-1948 Nieuwe Apeldoornsche courant

Dertig uur varen liggen er tussen Ambon en Boeton en die dertig uren worden goeddeels door Hr. Ms. „Van Galen" en Hr. Ms. „Tjerk Hiddesz" voor het houden van oefeningen gebruikt. Heel die 7e Juni zijn de twee jagers als twee drieste, grijze jachthonden, die elkaar dwars zitten: nu eens wordt in kiellinie gevaren en scheiden gedurende een uur en langer slechts 400 meter deinend water de Van Galen van de Hiddesz, dan weer schuiven ze van elkaar weg, dwarsuit „verbandvaren" heet dit en hoewel het een aardig spel van grote mensen lijkt, een spel met twee machtige jagers, ergens op een lap water midden tussen de ontelbare eilanden van de

Molukken in, het is geen spel, maar dodelijke ernst. Dodelijke ernst van een vergevorderd mechanisch vernuft ook. Dodelijke ernst, omdat het belangrijk is dat de mannen van de Koninklijke Marine dit „spel" kennen. We hebben het al eerder gespeeld bijvoorbeeld in het voorjaar van '42 Ook in Indië. In de Javazee!

INVASIE VAN JONG-BOETON OP DE JAGER.

Kiellinie en verscherfde kiellinie wordt gevaren. Soms zit er behoorlijk wat beweging in de Van Galen en de Banda zee heeft niets meer van een „olie-zeetje". De avond is donker. Geen maan en nauwelijks wat sterren. Maar op de bak van Hr. Ms. Van Galen kun je je hart ophalen. De dokter, verwoed O.S. & O.-man, draait de film „De Overlanders" en of het waait of niet, of de witte broeken, zojuist gewassen, te flapperen en te klapperen hangen als speciaal décor, of „De Overlanders" nu driemaal in één, minuut afbreken ... de stemming is perfect. Ook al zitten ze op het stalen dek, en al is een bolder geen fauteuiltje ...

De andere morgen liggen we tegen 10 uur voor Boeton. Het eiland, omringd door een muur van andere eilanden, ligt er ongelooflijk mooi, van zee uit gezien. De kinderen zijn echter geen engelen, maar goede zakenlieden, want nog liggen de jagers niet voor anker, of handelend Boeton heeft zich gemeld. In kleine kano's, niet meer dan uitgeholde palmstammen. De negotie? Eieren, 6 voor een gulden. Schelpen, zo groot dat je ze toch niet mee kunt nemen: vraagprijs 6 gulden per stuk, maar voor een oud brood krijg je ze ook. Klappers, kammen, bananen, kakatoes (die niemand zelfs cadeau wil hebben, omdat ze zo onhebbelijk te keer gaan...!) en parels.

Op een moment liggen er ineens 4 kleine parels in m'n hand. Vier dofglanzende, melkwitte kralen. Ik trek een gezicht alsof ik m'n leven lang „in parels" gedaan heb, kijk kritisch en zeg (niet zonder angst voor de reactie van de 16-jarige parelvisser) „ze zijn toch wel écht?" Waarop een stortvloed verontwaardigd commentaar volgt en beneden in de kano zogenaamd aanstalten worden gemaakt om direct dit schip te verlaten dat zulke dingen denkt van bonafide Boetonnese parelhandelaars. Voor 60 gulden ben ik de man voor 4 parels, maar 60 gulden is een hoop geld en tenslotte kun je niet met 4 parels in je portemonnaie blijven lopen. En dan is er ook nog een sergeant-kok, die wetenschappelijk vaststelt, aan de hand van een druppel water, die om de parel heenvloeit (en er niet, zoals bij de echte, op blijft liggen!) dat het toch niet helemaal zuivere koffie is. Ze zijn mooi, maar... er is een luchtje aan. Daarna peddelt de kano onverdroten naar de Tjerk Hiddesz, in de hoop dat de waterdruppelproef daar niet bekend is ...

De officier van piket is naar de wal geweest en komt terug met het bericht, dat de komst van de Sultan van Boeton tegemoet gezien kan worden. Even later staan de ministers van de eerste man van Boeton op het dek. Ze worden ontvangen door de beide commandanten van de jagers en op de boeg wordt een glas koud bier aangeboden. Daarna verschijnt La Ode Falihi, de Sultan. Een uiterst waardige verschijning, in vol ornaat en in gezelschap van zijn lijfwacht. Nadat de Sultan, die zelfbestuurder is en regeert over 350.000 onderdanen, met zijn gevolg Hr. Ms. Van Galen" bezichtigd heeft, waarbij speciaal de radar-installatie een machtige indruk maakte, werd de sloep, waarin het staatsiekleed was gelegd, gereed gemaakt en even later waren beide commandanten, de Sultan en zijn ministers onderweg naar het eiland. In de tijdelijke Kraton (er wordt hard gewerkt aan een nieuwe) werden wij ontvangen. Ook dit samenzijn kenmerkte zich door een grote waardigheid, en het was een typisch Indisch ceremonieel, tijdens de duur waarvan alle oude vormen en etiquette gehandhaafd bleven. Koekjes, cake en sigaretten werden geserveerd op de voorgalerij, van de wanden waarvan de

beeltenissen van de Koningin, de Prins en de Prinses op dit gemengde Oosterse en Westerse gezelschap neerzagen.

Na de ontvangst vond een autotochtje plaats. Opnieuw stonden wij op een fort, thans fort Speelman, eeuwen oud, en met de gegoten ijzeren compagniekanonnen, alles het merk VOC dragend (Verenigde Oost-Indische Compagnie), gericht op zee. Opnieuw muren van een meter dik. Muren en kanonnen, die evenzovele symbolen zijn van een tijd van koloniaal beheer. Een tijd, die voorbij is, voorgoed voorbij. Maar Boeton denkt er niet aan die kanonnen en muren op te ruimen.

Ik zie een kopergieterij midden in het bos, ontstellend primitief, maar de resultaten zijn niet primitief. Jammer dat het koper zo moeilijk te krijgen is. We zien de missiekit, het kerkje op de heuvel, met er vóór een kleine honderd Boetonnezen en Boetonneesjes, handelend in de meest zonderlinge artikelen. We zien het mausoleum, waar de voorvaderen van Sultan La Ode Falihi zijn bijgezet en de plaats waar Sultans worden benoemd.

En dan rijden we terug naar de steiger en op die steiger staan minstens 400 Boetonneesjes. Allemaal willen ze naar die twee schepen, maar een sloep is maar een sloep en over 2 uur moeten we ankerop; 400 Boetonneesjes willen naar boord, en als een golf bruin water storten ze zich telkens in een der sloepen, als die langsij komen.

Het is de eerste maal, dat twee zulke grote schepen de baai zijn binnengevallen en het is de kans van hun leven, van de jeugd van Boeton, om aan boord te komen. En dan lijkt het, de twee volgende uren, of heel Boeton op de jagers zit. Als ze om zijn, die twee uren, wordt het schip van onder tot boven doorzicht. Het valt mee, er wordt geen enkele verstekeling gevonden.

Of nog niet. Verrassingen lijken me morgen niet uitgesloten. Om half 6 gaat Hr. Ms. Van Galen ankerop. Een klein uur later is ze onder de kim verdwenen. Dan volgt Hr. Ms. Tjerk Hiddesz. Even voor het vertrek van Hr. Ms. Van Galen ben ik overgestapt, teneinde het laatste deel van deze merkwaardige reis, hetgeen geheel aan oefeningen gewijd zal zijn, op de Tjerk Hiddesz mee te maken. Vier nachten en drie dagen nog, vóór we het Westervaarwater opstomen, vóór we in Soerabaja zijn.



Bemanning Hr. Ms. Van Galen 1948. Bron foto: NIMH

WORDT VERVOLGD

De Onderzeedienst van de Koninklijke marine

Koninklijke Marine

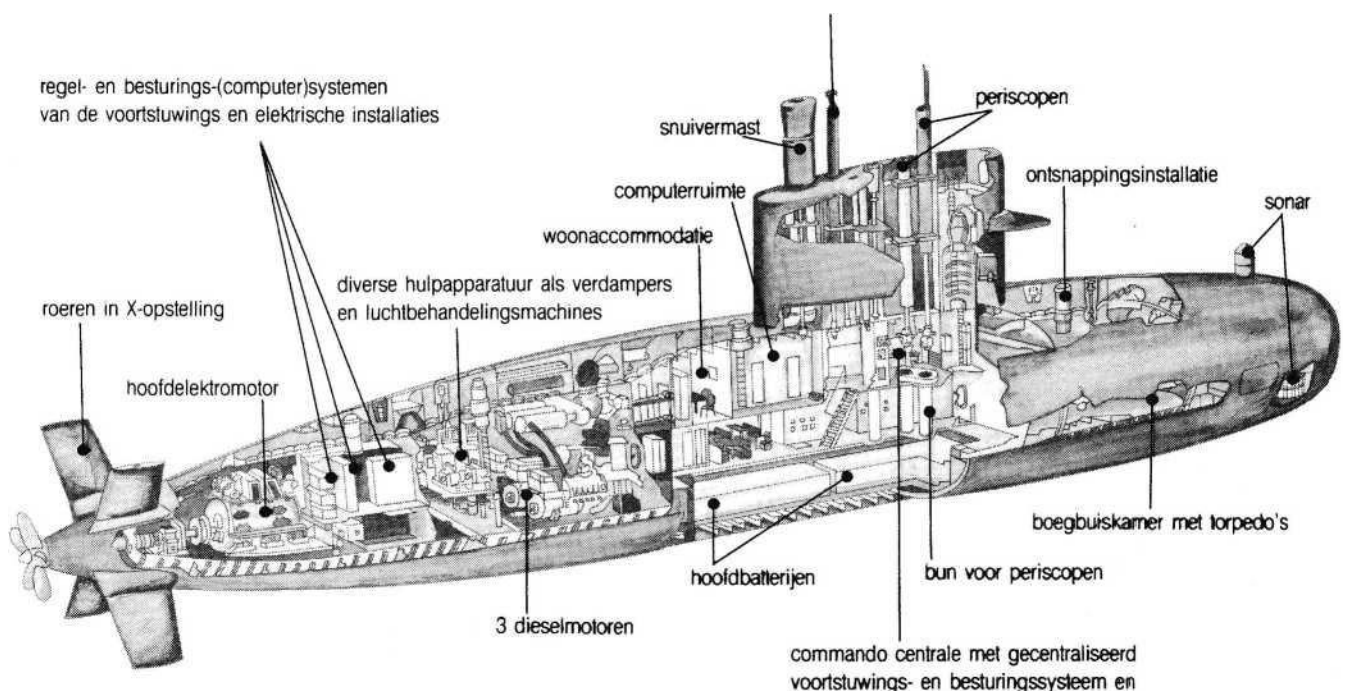


Geïntegreerd wapen- en commandosysteem

De Onderzeedienst

De Onderzeedienst telt ongeveer 600 personeelsleden en beschikt over zes onderzeeboten en één torpedowerkschip. De thuishaven van de onderzeeboten is Den Helder, maar door de nauwe samenwerking met de Britse marine opereren zij ook dikwijls vanuit Britse havens. In vreedstijd worden de Nederlandse onderzeeboten vooral ingezet voor verkenningen. Een andere taak van de onderzeeboten is dat zij veelvuldig optreden als doelboot voor fregatten, maritieme patrouillevliegtuigen en helicopters, om de geoefendheid van deze eenheden op peil te houden. In oorlogstijd is het opsporen en aanvallen van vijandige

onderzeeboten en oppervlakteschepen de voornaamste taak van de Onderzeedienst. Dit zal vooral worden uitgevoerd in gebieden waar het vijandelijk oppervlakteen luchtverwicht groot is en die voor fregatten en vliegtuigen moeilijk bereikbaar zijn.



De onderzeeboot

Om te kunnen duiken heeft de onderzeeboot aan de buitenkant hoofdballasttanks. Ze zijn open aan de onderzijde en gevuld met lucht als de onderzeeboot boven water vaart. Wil men onder water, dan worden de kleppen aan de bovenzijde van de tanks geopend. De lucht stroomt dan weg, de tanks vullen zich met water en de boot verdwijnt onder de waterspiegel. De boot wordt vervolgens in een zwevende toestand gehouden door kleine hulpballasttanks in de boot te vullen met zeewater of water weg te pompen. Met horizontaal geplaatste voor- en achterduikroeren kan de boot op de gewenste diepte en in de gewenste helling gebracht worden. Om weer aan de oppervlakte te komen, wordt onder hoge druk, lucht in en water uit de hoofdballasttanks geperst.

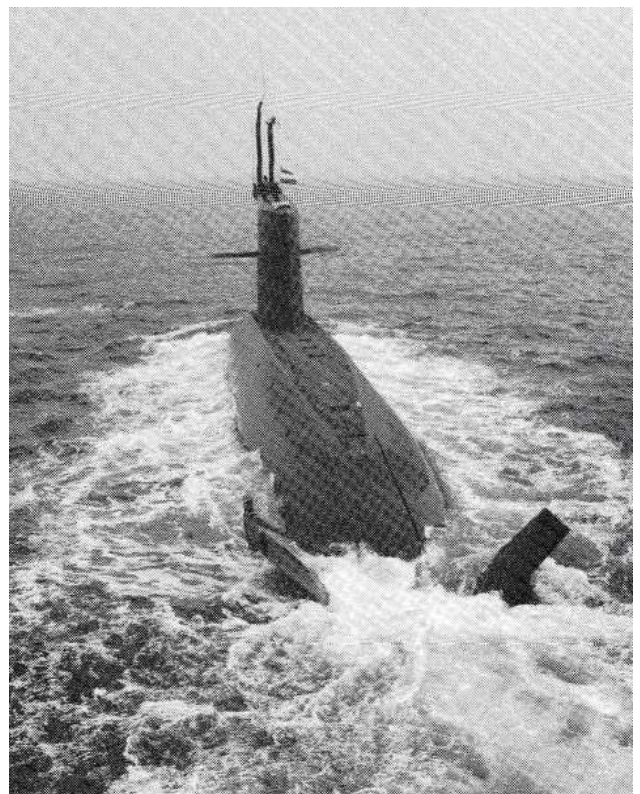
De onderzeeboten hebben een diesel- elektrische voortstuwing. Onder water wordt de energie voor de hoofd-elektromotor betrokken uit een grote batterij. Periodiek moet de batterij weer worden geladen. Dit gebeurt met een dieselgenerator. Onderwater varende kan dit alleen als de boot snuivert d.w.z. dat de boot vlak onder de oppervlakte door een opgestoken mast lucht aanzuigt en dieselfoergassen uitblaast.

Onderzeeboten zijn zeer moeilijk onder water te detecteren. Daarom gebruikt een onderzeeboot voornamelijk passieve sensoren, waarmee op zeer grote afstanden andere schepen vroegtijdig kunnen worden gedetecteerd. Op deze wijze kan maximaal worden geprofiteerd van de belangrijkste eigenschap van een onderzeeboot: 'zien zonder gezien te worden'.

Klassen

Al in de jaren zestig is bewust gekozen voor diesel- elektrische onderzeeboten in plaats van nucleair voortgestuwde. De eerstgenoemde categorie kan geruislozer opereren en is dus bij uitstek geschikt voor haar taken. Bovendien liggen de bouw en exploitatiekosten van diesel- elektrische onderzeeboten aanzienlijk lager. De Zwaardvis- en de Walrusklasse zijn de twee typen onderzeeboten waarover de Koninklijke marine momenteel beschikt. De vier onderzeeboten van de Walrusklasse komen in de plaats van de Potvisklasse, waarvan de laatste, Hr.Ms. Potvis, in 1992 uit dienst is gesteld.

De 'druppelvorm' van de beide onderzeeboten van de Zwaardvisklasse, Hr.Ms. Zwaardvis (S806) en Hr.Ms. Tijgerhaai (S807), is afgeleid van de Amerikaanse nucleair voortgestuwde onderzeeboten. Door deze vorm zijn de boten onder water zeer goed manoeuvreerbaar en kunnen een hoge vaart lopen. De onderzeeboten van de Walrusklasse zijn weer afgeleid van de Zwaardvisklasse. Hr.Ms. Zeeleeuw is de eerste operationele onderzeeboot van de Walrusklasse. De nieuwe onderzeeboten bevatten de modernste elektronica, de meest geavanceerde wapensystemen en een geïntegreerd Sensor-, Wapen- en Commandosysteem (SEWA- CO). Door de ver doorgevoerde platform- automatisering en integratie van wapensystemen, is bij deze boten sprake van een nieuwe generatie.



Training

Door de invoering van de Walrusklasse met de ver doorgevoerde automatisering, bestaat behoefte aan personeel dat ervaring heeft op deze klasse onder-zeeboten. Een van de middelen omdat te bereiken is de 'platform onderwater centrale trainer'. Deze simulator, die met het bewegende gedeelte identiek is aan een varende onderzeeboot van de Walrusklasse, wordt sinds oktober 1991 gebruikt voor het opleiden van roergangers. Het is de bedoeling dat

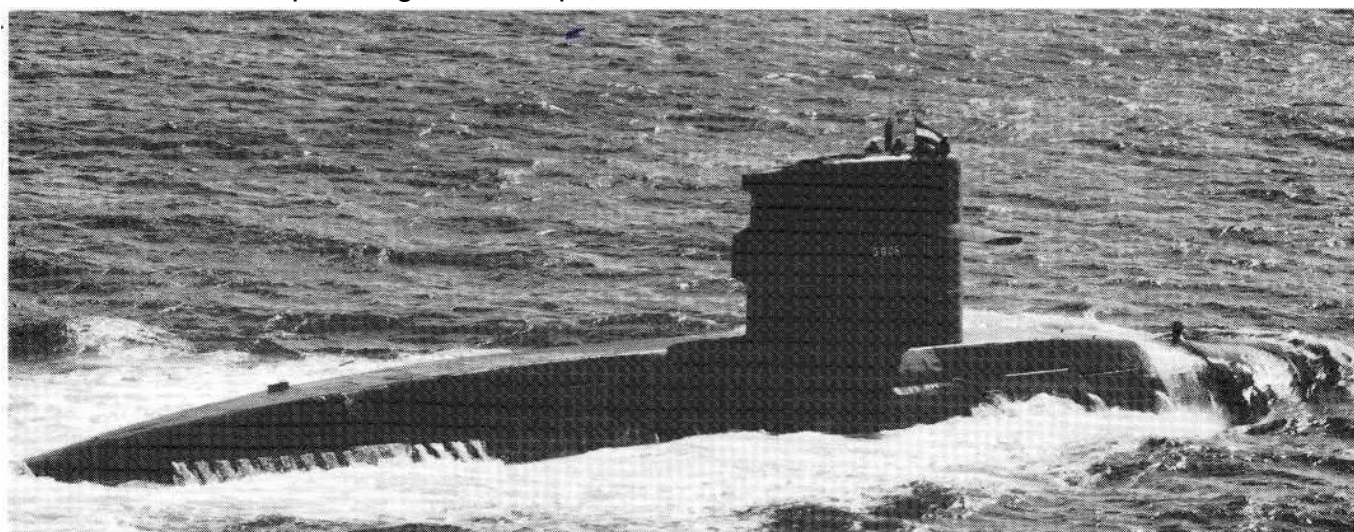


binnen afzienbare tijd ook de onderwater-, voortstuwing- en veiligheidssystemen worden aangebracht. Dan heeft de Onderzeedienst de beschikking over een perfecte simulator waarmee ook allerlei noodsituaties beoefend kunnen worden. Door de komst van de simulator is het accent gedeeltelijk verlegd van het opleiden aan boord, naar het opleiden aan de wal.

Torpedowerkschip

Voor het inschieten van de torpedolanceerinrichtingen gaan de onderzeeboten van de Koninklijke marine regelmatig naar de diepe Schotse en Noorse wateren. Ze worden bij het inschieten geassisteerd door het torpedowerkschip Hr.Ms. Mercurus. Nadat een oefentorpedo is gelanceerd en aan het einde van zijn looptijd boven komt drijven, wordt deze door de bemanning van Hr.Ms. Mercurus uit het water gevist en gereed gemaakt voor de volgende lancering. Tevens doet het schip dienst als doelwit voor de onderzeeboten waarbij niet op maar onder het schip door wordt

geschoten. Het schip is zelf ook uitgerust met een torpedolanceerbuis, die gebruikt wordt voor het uitvoeren van beproevingen met torpedo's.



Technische gegevens Zwaardvisklasse

Zwaardvis S806, Tijgerhaai S807

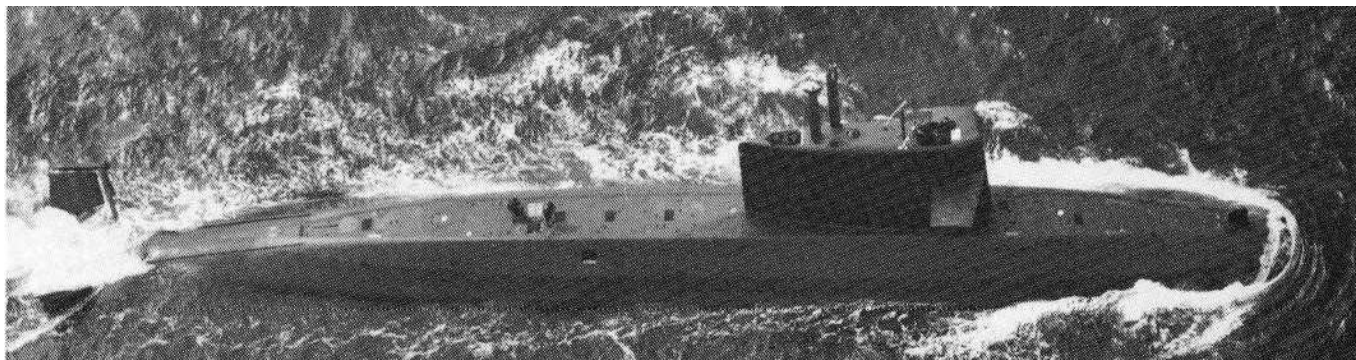
Lengte 67 meter
Breedte 8,4 meter
Diepgang 7 meter (boven water varende)

Voortstuwing

diesel- elektrisch: 4200 ASPK
snelheid
boven water: 13 zeemijlen/uur

bemanning: 67 koppen
waterverplaatsing boven water: 2350 ton

onder water: 20 zeemijlen/uur
bewapening: 6 torpedobuizen
onderwater: 2650 ton



Technische gegevens Walrusklasse

Zeeleeuw S803, Walrus S802, Dolfijn S808, Bruinvis S810 Snelheid:

Lengte: 68 meter
Breedte: 8,5 meter
Diepgang: 7 meter (boven water varend)
Waterverplaatsing: boven water 2450 ton
Voortstuwing: diesel- elektrisch 4200 ASPK

boven water: 13 zeemijlen/uur
onder water: 20 zeemijlen/uur
bemanning: 50 koppen
bewapening: 4 torpedobuizen
onder water 2800 ton

Colofon: redactie: Ministerie van Defensie afdeling Marinevoorlichting, Productie: Audio- Visuele Dienst KM, April 1992, Druk: Repro - Zuid

HET KARAKTER VAN DEN ZEEORLOG EN DE BESCHERMING VAN DE HANDELSSCHEEPVAART. (DEEL 3)

Indien men het hierboven aangeduide karakter van den zeeoorlog vergelijkt met de oorlogvoering ter zee van vóór de 17e eeuw, blijkt wel, dat een geheel nieuwe maritiem-strategische opvatting door de uitbreiding van den zeehandel was ontstaan. Wij spraken reeds zoo dikwijls over de heerschappij ter zee, dit begrip verdient een nadere beschouwing, daar het een geheel andere beteekenis heeft dan heerschappij over veroverd grondgebied. Met het verwerven toch van de macht ter zee doen wij niet meer dan voor ons zelf het veilig gebruik der zee-handelswegen verkrijgen, terwijl aan de tegenpartij het gebruik der zee in dit opzicht min of meer volkomen wordt ontzegd. De zeeoorlog is dus een zaak van „verbindingen” geworden, welk woord hier niet mag worden opgevat in den engen zin van militaire toevoerwegen, doch integendeel moet worden beschouwd te omvatten den verzekerden toevoer van alles, wat de geheele natie noodig heeft om in de eischen van haar onderhoud te voorzien. Het doel van den zeeoorlog werd derhalve het verwerven of behouden van de controle over de zeeverbindingen. Ongetwijfeld is het vernietigen van de vijandelijke vloot het beste middel om de veiligheid der zeewegen te verzekeren, doch dit middel kan dikwijls niet worden toegepast, omdat een vloot zich volkomen aan elke vijandelijke maritieme actie kan onttrekken door zich tijdelijk in een basis terug te trekken; een der grootste puzzles van de maritieme strategie is dan ook wel voor den sterkeren vijand om de zwakkere vloot tot een gevecht te dwingen. Hiermede kan zeer langen tijd gemoeid zijn, waarin de machtiger vloot toch haar werk verricht, doordat de

onderbroken toevoer over zee den vijand langzaam maar zeker wort. Evenwel kunnen gedurende dien tijd de verbindingen ter zee niet ongedekt blootgesteld blijven aan aanvallen van kruisers en raiders, en daarmee is het dualistisch karakter van den zeeoorlog reeds aangeduid, n.l. enerzijds het streven naar vernietiging van 's vijands vloot, anderzijds de zorg voor de veiligheid der zeewegen. Deze twee oogmerken zijn dikwijls niet met dezelfde maatregelen te bereiken en men zou geneigd kunnen zijn tot deze simplistische oplossing, alles te zetten op vernietiging van 's vijands vloot en de zorg voor den handel voorloopig naar het tweede plan te verschuiven. Een dergelijke strategie is echter bij nader inzien onverdedigbaar, zoowel doordat 's vijands vloot, zoolang zij dat wenscht, onbereikbaar kan blijven, als omdat een niet of althans weinig belemmerde overzeesche toevoer in de meeste gevallen een levensbehoefte is.

In den zeeoorlog valt dus een dualistisch karakter te herkennen, waardoor de toepassing van strategische beginselen dikwijls geheel anders wordt dan in den landoorlog. Kan men daar zeggen, dat het eenige doel is de vijandelijke weermacht, ter zee komt daarbij steeds de zorg voor de veiligheid der zeeverbindingen. In tegenstelling met de Fransche maritieme strategie is de Britsche er steeds op gericht geweest zoo mogelijk door slaan der vijandelijke vloot overwicht ter zee te verkrijgen, waarna de handel vanzelf veilig was en groote gebieden zonder veel moeite konden worden veroverd. Het is de moeite waard tegenover deze juiste conceptie te stellen de meeningen, die dikwijls in de Fransche marine hebben geheerscht. Algemeen was daar in de 17e en 18e eeuw de opvatting, dat de marine in de eerste plaats tot taak had 's vijands handel te beschadigen, landingen te steunen en koloniale gebieden te veroveren; een zeegevecht ontweek men liefst, zelfs van een gewonnen slag achtte men het voordeel dikwijls gering, de materiele schade altijd belangrijk. Deze strategische inzichten deden hun werking ook gevoelen op de Fransche taktiek. Men schoot bij voorkeur hoog om het tuig van den vijand te beschadigen en daarmee te verkrijgen, dat de aanval niet kon worden doorgezet. Indien dit gelukte, was het doel bereikt.

De Britten daarentegen vuurden steeds op den romp om het vijandelijke schip tot zinken te brengen, doel was nimmer een doorgezet gevecht te ontwijken, integendeel, vernietiging der vijandelijke oorlogsschepen was de zaak waarom het ging. In een tactische verhandeling van het begin der 19e eeuw betoogde de schrijver — Ramatuelle — zelfs het navolgende: „La marine française a toujours préféré la gloire d'assister et de protéger une conquête à celle, plus brillante peut-être, mais moins réelle, de prendre quelques vaisseaux. Par là elle a serré de plus près le but de la guerre".

De Fransche zeerijks-geschiedenis wemelt van voorbeelden, die er op wijzen, dat deze geheel valsche conceptie inderdaad in de marine heerschte. Het behoeft dan ook wel niet te verwonderen, dat de Franschen niet op veel succes ter zee konden wijzen. Suffren was een der weinigen, zoo niet de eenige, die zulk een strategie verwierp; hij begreep, dat het gevecht eerst het overwicht ter zee moest geven, dat de oorlogsvloot gebouwd is om te vechten, en dat daarna alle nevendoelen gemakkelijk worden bereikt. Men zou kunnen zeggen, dat het gevecht de eenige verontschuldiging is voor het hebben van een oorlogsvloot! Zooals bekend had Suffren ook succes met zijn juiste opvattingen, hoewel hij daarmee in Frankrijk vrijwel alleen stond; zijn campagne in Oost-Indië in de jaren 1780—1783 verdient nog steeds de allerhoogste bewondering. Als illustratie van het vorenstaande willen wij nog enkele Fransche uitlatingen aanhalen:

1691. Bevel aan Tourville voor zijn bekende „croisée au large”: „Het nemen van dit rijke convooi (Britsch-Hollandsch uit Smyrna) is voor den Koning nuttiger dan een tweede groote overwinning ter zee”. Het nemen van het convooi gelukte niet en in 1692 werd de Fransche vloot door de inmiddels zeer versterkte Britsch-Hollandsche vloot geheel verslagen.

1756. Bevelen aan De la Galissonnière: (Expeditie naar Minorca „l'objet dont il doit perpétuellement s'occuper est la conservation des farces que Sa Majesé destine pour cette expédition”).

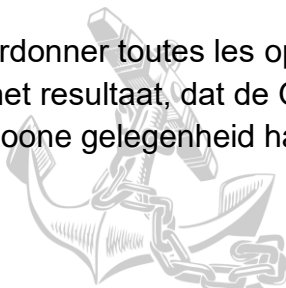
1780. d'Estaing: „Beaucoup plus de bruit que de besogne n'est que trop souvent le produit net des combats navaux”.

1780. Bevel aan de Guichen in West-Indië: „a tenir la mer autant que les forces anglaises pourront le lui permettre, sans trop compromettre celles qui lui sont confiés”.

1781. Lamotte-Piquet: „Le plus sur moyen de vaincre les Anglais, c'est de les attaquer dans leur commerce”.

1781. Barras: „Il est de principe de guerre, qu'on doit risquer beaucoup pour défendre ses propres positions et très peu pour attaquer celles des ennemis”.

1782. Bevelen aan de Grasse: „Subordonner toutes les opérations de la campagne a l'expédition contre la Jamaïque” met het resultaat, dat de Grasse verzuimde de Britsche vloot aan te vallen toen hij daarvoor een schoone gelegenheid had, en daarna in April 1782 werd verslagen en gevangen genomen.



Hoort hiertegenover Suffren; al zijn maatregelen beoogen slag te leveren, zoodra de kans maar even gunstig is:

April 1782. „Les deux escadres sont depuis quatre jours occupées a se réparer. Nous le sommes déjà et nous attendons le moment où l'escadre anglaise appareillera pour l'attaquer”.

Juli 1782. „J'ai embarqué 700 Européens et 800 cipayes — je pars demain pour attaquer la flotte anglaise — si je suis heureux, je ferai ensuite le siège de Negapatnam”.

Juli 1782. „Je suis au bout de mes ressources, cependant il faut nous battre pour gagner Ceylon”.

Maart 1804. Ganteaume aan Napoleon: „L'armée navale est prête a sortir, il y a dans l'Iroise 15 vaisseaux anglais, impossible sortir sans risquer un combat. Le succès n'est pas douteux”.

Antwoord van Napoleon: „Une victoire navale dans cette circonstance ne conduirait a rien. Sortez sans combat”.

Het resultaat was, dat G. deze goede gelegenheid verzuimde en nimmer meer kans heeft gezien uit Brest uit te loopen!

Het is geen wonder, dat Frankrijk bijna na eiken zeeoorlog het verlies had te betreuren van koloniale gebieden en handelsscheepvaart!

De opvatting, dat de vloot den slag wel kon ontwijken, en allereerst moest dienen om territoir en handel rechtstreeks te dekken leidde steeds weer tot groote rampen.

Ook in de drie-ledige samenstelling der vloten — zware schepen — lichte kruisers — klein materieel — komt het aangegeven karakter van den zeeoorlog tot uiting.

Deze indeeling is feitelijk eerst afkomstig uit den tijd van den zevenjarigen oorlog (1756—1763) door Anson's inzicht. Voor dien trachtte men een grondtype voor alle functies te gebruiken, de schepen verschilden onderling slechts in grootte, niet in eigenschappen.

Langzamerhand was men echter gaan inzien, dat de aanval op en de verdediging van den handel ook schepen eischte met bijzondere eigenschappen. Men stond o. a. voor deze vraag, of het beter was veel koopvaardij-schepen te vereenigen in een groot convooi met krachtige dekking, of wel de schepen te verdeelen over vele kleine transporten. Het bezwaar van het groote convooi was, dat het door zijn groote waarde en onhandelbaarheid den vijand aantrok, zoodat men om veilig te zijn de dekking zeer krachtig moest maken; dit kon echter alleen geschieden door schepen te ontnemen aan de eigenlijke slagvloot, wat ook weer ongewenscht was.

Zoo kwam men vanzelf tot kleiner convooien met lichte dekking, waarbij veiligheid meer in snelheid moest worden gezocht, doch het sprak vanzelf, dat de begeleidende oorlogsschepen minstens zoo snel moesten zijn als de koopvaardij-schepen. Met het zware, volle lineschip in zijn diverse grootten was dat niet het geval, zoodat men kwam tot het bouwen van schepen met lichter bewapening en scherper lijnen, de z.g. fregatten, herleving van de zilverfregatten van Philips II. *l'Histoire se répétait!*

Daarmede kwam men vanzelf tot de samenstelling der vloot uit lineschepen en fregatten, benevens het noodige lichte materieel voor werk op de kust en hulpdiensten. Niet langer dus het streven om één type geschikt te maken voor alle diensten, maar de duidelijke erkenning, dat het slagschip zoo krachtig mogelijk moet worden gemaakt voor zijn speciale functie, en daartoe ontheven moet worden van kruiser- diensten, terwijl de kruiser in de eerste plaats snelheid behoeft en steun vindt in de kracht der slagschepen. In de 3-ledige indeeling van Anson zien wij de kruisers voor twee doelen, n.l. voor beveiliging van den handel en als verkenners voor de slagvloot.

Welke dier twee functies op een gegeven oogenblik de voornaamste is, valt niet a priori te zeggen. Nelson gebruikte noch in 1797 noch, in 1804 zijn kruisers in de eerste plaats als oogen der vloot, integendeel, hij achtte ze meer noodig als beschermers der Middellandsche Zeeverbindingen en reeds dit voorbeeld wijst er op, dat het onjuist zou zijn de verkenningstaak per sé voorop' te stellen.

Indien wij als doel van den zeeoorlog erkennen de controle der verbindingen, dan is het logisch, dat wij ook de middelen moeten bezitten om die Controle uit te oefenen. Dit middel vindt men in de kruisers en de slagvloot is het middel om te beletten, dat de kruisers in hun taak door een overmachtigen vijand worden gestoord. Op de kruisers rust de uitoefening der controle. Het meest afdoende middel om voor die veiligheid te zorgen is de vernietiging van 's vijands; maritieme weermacht, doch zooals wij reeds opmerkten, dit is niet steeds mogelijk, het kost dikwijls veel tijd eer een slag wordt geleverd, en gedurende dien tijd moet toch de veiligheid der zeewegen worden verzorgd. De macht ter zee uit zich, juist doordat het gaat om het behouden van toevoerwegen, die voor het bestaan van het geheele volk van belang zijn, zeer sterk in economisch opzicht, de werking blijkt eerst op den langen duur. Zoowel hierdoor, als door het feit, dat een vloot binnen haar basis voor maritieme actie volkomen onaantastbaar is, zien wij in de zeeoorlogsgeschiedenis veel minder gevechten dan te land. De hoofdfactor in den zeeoorlog

is de „silent pressure” voor vele buitenstaanders onzichtbaar, doch onfeilbaar zooals steeds uit de geschiedenis bleek (Holl.-Br. oorlogen, Napoleontische oorlogen, Oorlog 1914—'18). Wij willen thans nagaan hoe de beveiliging van den handel was georganiseerd tijdens het hoogtepunt van den zeiltijd, dus onder de oorlogen der Fransche revolutie en het eerste Keizerrijk om daarna te zien, welke wijzigingen later zijn ontstaan.

Hiervóór vermeldden we reeds eenige beginselen betreffende de beveiliging van den handel, in hoofdzaak kwam het schema, dat gedurende de jaren 1792—1815 in gebruik was, daarmee overeen. In de eerste plaats werd het voornaamste deel der Britsche slagvloot gestationneerd in den West-ingang van het Kanaal, 't z.g. Western Squadron; deze positie was gunstig, zoowel voor beveiliging tegen een mogelijke Fransche invasie, als voor het bewaken van de aankomst- en vertrekzône der meeste koopvaarders. In alle oorlogen met Frankrijk vinden we dan ook hier de Britsche hoofdmacht terug. Verder werden de Fransche havens Brest, Rochefort, Toulon, de Spaansche havens Ferrol en Cad'ix en de Nederlandsche Noordzeehavens door Britsche eskaders geblokkeerd.

Tusschen die eskaders onderling en het Western Squadron werd een nauw verband onderhouden om steeds een concentratie mogelijk te maken. Mahan vergeleek de vloot in deze positie bij een waaier, die open- en toegekapt kon worden. Achter dit scherm genoot de handel reeds een vrij groote mate van veiligheid, doch deze indirecte dekking was natuurlijk niet voldoende tegen raiders en uitbrekende kruisers. Daarom werden belangrijke aanloopzones en knooppunten van zeehandelswegen door kruisereskaders bezet. Op punten, waar veel scheepvaart samenkwam, konden vijandelijke kruisers zich dus niet staande houden, zij werden wel gedwongen hun werkzaamheid alleen uit te oefenen in volle zee en daar gaf de groote ruimte aan de handelsschepen gelegenheid tot groote verspreiding en dus tot meerdere veiligheid.

De verschillende kruiserstations stonden geregeld met elkaar in verbinding. Verder was het noodig de Britsche kustvaart, die natuurlijk zeer druk en dus zeer kwetsbaar was, ook in bijzondere mate te verdedigen. Hiertoe werd een zeer groote hoeveelheid klein materieel gebruikt, verdeeld over de kust, die in zónes was verdeeld elk onder een „port admiral”. Aan de convoien koopvaarders behoefde nu slechts lichte dekking te worden medegegeven bestand tegen aanvallen van enkele uitgebroken kruisers.

Het systeem was dus:

- 1e.** de hoofdmacht, het Western Squadron in of nabij den West-ingang van het Kanaal;
- 2e.** blokkade der voornaamste vijandelijke havens (indirecte dekking der handelsvaart);
- 3e.** bijzondere maatregelen ter beveiliging der zeer drukke kustvaart;
- 4e.** bezetten door kruisereskaders van punten waar veel zee- verkeer samenkwam;
- 5e.** vaart in convoien met lichte dekking.

Het voornaamste verschil met de vroeger genoemde methode was, dat inde indirecte dekking de kracht van het systeem werd gevonden, men voorkwam op deze wijze het vroeger heerschende euvel van te groote verspreiding der lineschepen, waarvan een groot deel voor het convoieeren moest worden afgestaan. Daarentegen hield men thans de mogelijkheid van een vereeniging der geheele slagvloot steeds voldoende in de hand. Strategisch gesproken stelde men dus hier concentratie tegenover de vroegere verspreiding. Zoozeer vertrouwd men op dit systeem van indirecte dekking, dat aan de expeditie Craig van 45 transportschepen met ± 8000 man troepen, die in April 1804 van Engeland naar Malta vertrok, slechts een dekking

van 1 driedekker en 1 linesschip van 74 stukken werd medegegeven. Maar begrijpelijk was de onrust, die heerschte, toen men na het vertrek der expeditie in Engeland vernam, dat Villeneuve uit Toulon was ontsnapt, zoodat kans bestond op een ontmoeting met de expeditie Craig! Dit incident illustreert duidelijk den zwakken kant, die aan het systeem naast veel goeds eigen was. Niet onaardig is het tegenover deze maatregelen te lezen het Fransche decreet van 23 Thermidor an III (1795) over het voeren van den zeeoorlog: „Nous avons un seul objet a remplir et eet objet attire toutes nos sollicitudes, occupe toutes nos combinaisons, c'est de protéger notre commerce et d'anéantir celui de nos ennemis. Le gouvernement anglais pourra, s'il le veut, se pavaner de ses escadres et les faire promener en ordre tactique, le Français se bornera a l'attaquer dans ce qu'il a de plus cher, dans ce qui fait son bonheur et son existence, dans ses richesses. Tous nos plans, toutes nos croisières, tous nos mouvements, dans nos ports et en mer, n'auront pour but que de ravager son commerce, de détruire et de bouleverser ses colonies, de le forcer enfin a une banqueroute honteuse”.

Het is wel geen wonder, dat deze verheerlijking van den kruiseroorlog en deze strategie „des objets ultérieurs”, waarop wij thans geen verder commentaar willen geven, tot groote rampen heeft geleid.

Hoe af doende de Britsche maatregelen ter beveiliging van den handel waren blijkt uit onderstaande tabel:

Jaar.	Veroverde Britsche koopvaardij- schepen in % van de geheele koopvaardijvloot.	Sterkte van de handelsvloot. (Aantal schepen).	De Britsche handel nam dus
1793	3.8 %	16.329	ondanks de gevaren van den oorlog gestadig toe, de Fransche daarentegen was vrijwel vernietigd. De invloed van Trafalgar is merkbaar, vóór dien slag was het verliespercentage gemiddeld 6.3 % daarna 4.7 %. Na Trafalgar toch was het niet
1795	7.5 %	16.728	
1797	11.5 %	16.903	
1799	7.5 %	17.879	
1804	3.5 %	21.774	
1805	4.6 %	22.051	
1807	5.2 %	22.297	
1809	5.0 %	23.070	
1811	4.3 %	24.106	
1812	3.8 %	24.107	

meer noodig zulk een krachtige Britsche vloot geconcentreerd te houden en konden bijna alle krachten uitsluitend worden gebruikt tot rechtstreeksche bestrijding van vijandelijke kapers en kruisers, de door Frankrijk zoo geliefde kruiseroorlog was hiertegen geheel machteloos.

De grootte der koopvaarders bedroeg gemiddeld 1300 tot 1500 Reg. ton voor de vaart op Indië, door hun bewapening waren de Oost-Indiëvaarders tegen een fregat opgewassen. De handel met Amerika en Europa had plaats met schepen, die gemiddeld niet meer dan 300 ton maten. De convoien telden soms een enorm aantal schepen, zoo vertrok in 1794 een convooi van 600 koopvaardij-
schepen uit Torbay, in 1796 bestond een convooi voor Scandinavië uit 1000 koopvaarders.

Den aard van het handelsverkeer in deze periode gaven wij hiervoor reeds aan, hoofdkenmerk was de sterke concentratie op Engeland, hetgeen voor dit land het probleem der bescherming vereenvoudigde. Om te kunnen nagaan welke lessen voor den tegenwoordigen tijd uit het voorgaande zijn te trekken, moet eerst worden nagegaan in welk opzicht sinds dien belangrijke wijzigingen zijn ontstaan.

Tot omstreeks 1870 behield Engeland zijn domineerende positie inzake de zeevaart, Nederland onderhield terwille van de koloniën een eigen verbinding met Nederlandsch-Indië, doch overigens had het verkeer met ver afgelegen landen practisch geheel via Engeland plaats; de

Nederlandsche en Duitsche havens hadden geen noemenswaard aandeel in het wereldverkeer. Na 1870 is in de positie van Engeland echter wijziging gekomen door verschillende oorzaken, waarvan de voornaamste zijn:

1e. De opening van het Suez-kanaal (1869); hierdoor werd de vaart op Azië door de Middellandsche Zee geleid en breidde de stoomvaart zich belangrijk uit, vaste scheepvaartlijnen ook buiten Engeland om kwamen meer en meer in zwang.

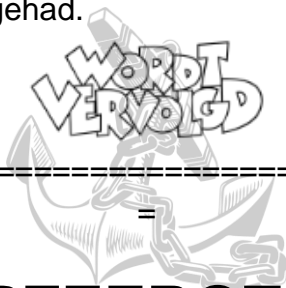
2e. De opkomst van Duitschland als industrieland, waardoor Duitschland een ernstige concurrent voor Engeland werd. De grootere behoefte aan grondstoffen leidde vanzelf tot een rechtstreeksch scheepvaartverkeer en uitbreiding der eigen scheepvaart.

3e. De koloniale expansie na '70 zoowel van Frankrijk als van Duitschland en België leidde tot uitbreiding van de scheepvaart dier landen.

De eigenlijke groote havens zijn eerst na 1870 ontstaan, kleinere havens raakten in verval, Hamburg, Bremen, Havre kwamen op, evenals de Middellandsche Zee havens Marseille, Genua. Triest en Fiume.

Uit een en ander blijkt, dat de Britsche havens ernstige concurrenten kregen, het zeeverkeer werd meer verspreid en aan ie Britsche bepaald overheerschende positie kwam een einde.

Ook het algemeen gebruik van stoomschepen in plaats van zeilschepen heeft op het vraagstuk van de handelsbescherming invloed gehad.



KERNONDERZEEBOTEN VOOR DE KONINKLIJKE MARINE deel 1

door J.J. Vaessen, Luitenant ter zee 1e klasse



De schrijver werd in 1932 geboren in Maastricht. Hij kwam in 1949 op het K.I.M. en werd in 1952 benoemd tot officier. Zijn eerste jaar als officier bracht hij door in de Nederlandse Antillen aan boord van Hr. Ms. „Willem van der Zaan”. In september 1953 volgde zijn plaatsing bij de Onderzeedienst, bij welke dienst hij sindsdien onafgebroken heeft gediend. Na o.a. de Amerikaanse en Britse com- mandantscursussen te hebben gevolgd, commandeerde hij van begin 1962 tot eind 1966 achtereenvolgens Hr. Ms. „Tijgerhaai”, Hr. Ms. „Dolfijn” en Hr. Ms. „Tonijn”.

Momenteel bekleedt hij de dubbelfunctie van stafofficier operaties bij de Onderzeedienst en stafofficier onderzeeboten bij de staf van de Commandant der Zeemacht in Nederland. Hij is medewerker van de Grote Winkler Prins voor onderzeeboot onderwerpen. Bijdragen van zijn hand verschenen in de Marinebladen van 1958, 1959 en 1965.

In de defensienota 1964 heeft de regering aangegeven hoe naar haar mening de samenstelling van de vloot van de Koninklijke Marine in de toekomst zal dienen te zijn om de gestelde taken op de beste manier te kunnen verrichten.

Hierbij wordt voor de onderzeebootbestrijding als de beste en meest efficiënte bijdrage van Nederland aan de NAVO gezien een combinatie van:

- onderzeebootbestrijdings onderzeeboten.
- fregatten, bestemd voor onderzeebootbestrijding met een luchtverdedigings- en antioppervlakteschepen capaciteit,
- maritieme onderzeebootbestrijdingsvliegtuigen.

Deze combinatie van onderzeebootbestrijdingseenheden zou volgens de regering een aanzienlijk grotere slagkracht krijgen wanneer de onderzeeboten worden uitgerust met kernvoortstuwing. Naast vele andere eigenschappen beschikken deze immers over een zeer hoge en vrijwel onbeperkt vol te houden onderwatervaart en de mogelijkheid om lang op zee en gedurende langdurige perioden onderwater te blijven. Omdat door deze eigenschappen de kans om een vijandelijke onderzeeboot te ontdekken vergroot wordt ten opzichte van een conventioneel voortgestuwde onderzeeboot, nam de regering zich voor om te streven naar het verwerven van onderzeeboten met kernvoortstuwing.

Aangezien in de geschetste toekomstige samenstelling van de vloot geen plaats was ingeruimd voor vliegkampschepen in de een of andere vorm, en de fregatten van de van Speyk-klasse bij het indienen van de defensienota al in aanbouw waren, wordt dit vlootplan in de regel populair samengevat in de zin dat Hr. Ms. „Karel Doorman” vervangen zal worden door onderzeeboten met nucleaire voortstuwing plus maritieme lange afstandvliegtuigen voor de onderzeebootbestrijding.

Nu we 4 jaar later leven rijst de vraag hoe het staat met de kernonderzeeboten voor de Koninklijke Marine.

Alvorens daar iets naders over te zeggen heeft het zin om nog eens samen te vatten hoe de ontwikkeling van de voortstuwing van onderzeeboten is geweest en hoe momenteel de situatie ten aanzien van kernonderzeeboten is bij andere marines.

Vanaf de intrede van de onderzeeboot in de moderne oorlogvoering hebben constructeurs en uitvinders hun hoofd gebroken over de vraag hoe zij de onderzeeboot tijdens de onderwatervaart onafhankelijk zouden kunnen maken van de atmosferische lucht. Zowel voor het verbrandingsproces dat bij de voortstuwing in de een of andere vorm moet plaats vinden, als voor de ademhaling van de bemanning, is toevoer van verse lucht en afvoer van verbruikte of verontreinigde lucht een vereiste.

Omdat het probleem van de luchttoevoer ten behoeve van de voortstuwing in eerste instantie om een oplossing vroeg, hebben op dit terrein de meeste ontwikkelingen plaats gevonden.

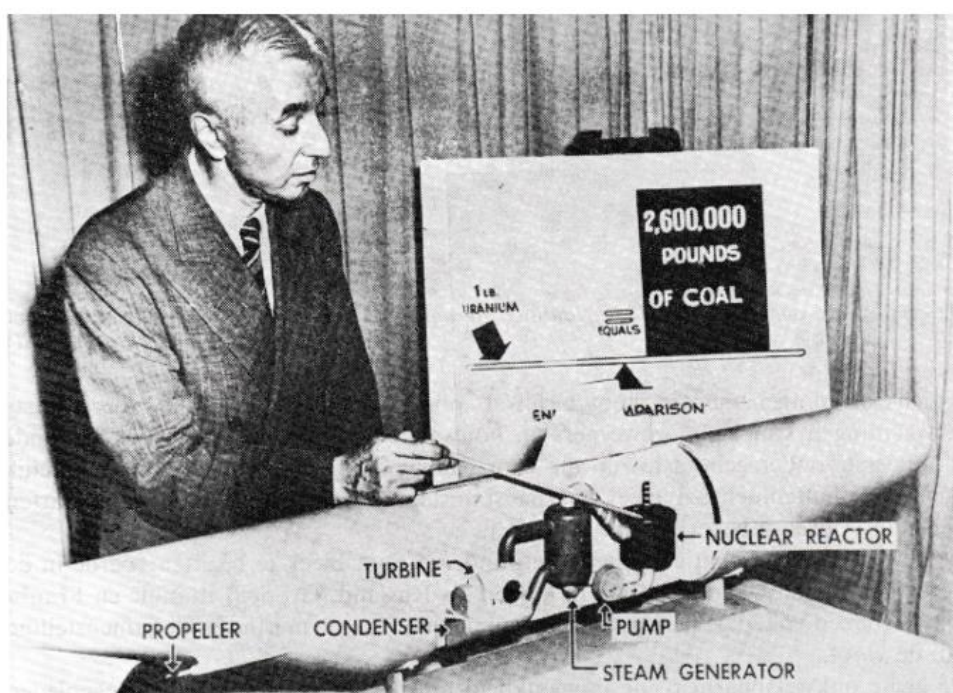
Om te beginnen is er natuurlijk de klassieke conventioneel voortgestuwde onderzeeboot. Deze verkrijgt de benodigde elektrische energie voor de voortstuwing onderwater uit een batterij. De uit de batterij verbruikte energie moet dan tijdens het verblijf aan de oppervlakte weer worden aangevuld middels een verbrandingsmotor waaraan een generator is gekoppeld. In het prille begin van de onderzeedienst bediende men zich hiertoe van benzinemotoren, later ging men over op dieselmotoren.

Om het gebruik van de verbrandingsmotor ook tijdens onderwatervaart mogelijk te maken werd de snuiver ontwikkeld. Hierdoor was het niet meer nodig om regelmatig boven water te komen. Via de snuivermast wordt lucht toegevoerd naar de dieselmotor en worden de afvoergassen afgevoerd terwijl tevens de ademhalingslucht voor de bemanning in de bootsruimte wordt ververst.

Naast deze klassieke wijze van onderzeebootvoortstuwing zijn er nog vele andere ontwikkelingen geweest, die voor het merendeel niet veel levensvatbaarheid bleken te bezitten.

Zo bouwde de Royal Navy omstreeks 1920 de beroemde K-boten, die een stoomketel hadden waarvan de branders voor het onderwatergaan werden afgezet. Met de resterende en uiteraard steeds afnemende stoomdruk werden dan 2 turbines aangedreven, die op hun beurt weer energie leverden voor 2 electromotoren. Naast deze hoofdvoortstuwing beschikte het schip nog over een hulpvoortstuwing bestaande uit een kleine diesel en een batterij van bescheiden afmetingen.

Ook de Duitse professor Helmuth Walter maakte gebruik van turbinevoortstuwing. Hij gebruikte voor het verbrandingsproces geconcentreerd waterstof-peroxyde dat katalytisch werd ontleed. Bij dit ontledingsproces wordt zuurstof en stoom gevormd onder het vrijkomen van grote hoeveelheden warmte. Aan het stoom-zuurstofmengsel wordt dieselolie toegevoegd als brandstof en daarna



H.G. Rickover, vader van de kernonderzeeboot.

Foto:USIS

wordt met het totale mengsel de turbine aangedreven. Behalve dat dit procédé technisch moeilijk is, bestaat er een groot gevaar voor explosies als gevolg van de instabiliteit van de gebezigde waterstof-peroxyde in hoge concentraties. Desondanks zijn er door de Duitse marine in de oorlog een aantal experimentele onderzeeboten gebouwd die een Waltervoortstuwing hadden. Ook de Britse onderzeeboten HMS „Explorer” en „Excalibur”, die na de oorlog gebouwd werden en tot voor kort dienst hebben gedaan, hadden een Walter turbine als voortstuwingsinstallatie.

De Duitsers experimenteerden ook met closed cycle diesels, waarbij de afvoergassen van de diesel, na opnieuw verrijkt te zijn met zuurstof, weer werden gebruikt voor het verbrandingsproces.

Verder kan nog worden genoemd de brandstofcel, waarmee brandstof rechtstreeks kan worden omgezet in energie. Op dit terrein vindt nog steeds onderzoek plaats en het is niet uitgesloten dat dit systeem nog eens bruikbaar blijkt te zijn voor de voortstuwing van onderzeeboten, mits de bereikte vermogens aanzienlijk groter worden dan tot dusverre mogelijk is gebleken.

Toen eind 1942 in de Verenigde Staten de eerste kernreactor begon te werken, kreeg men de beschikking over een energiebron die grote mogelijkheden zou kunnen bieden voor de voortstuwing van onderzeeboten.

Het is voor een groot deel aan de visie en het doorzettingsvermogen van de toenmalige Captain Hyman George Rickover USN te danken dat we thans kunnen spreken over kernonderzeeboten. Hij kwam op het idee om een kernreactor te installeren aan boord van een onderzeeboot tijdens een cursus in kernfysica die hij in 1946 volgde in het Amerikaanse atoomcentrum Oak Ridge.

Ondanks ongeloof en tegenwerking zag hij kans om fondsen beschikbaar te krijgen om de levensvatbaarheid van zijn ideeën te onderzoeken. Op 25 april 1950 stelde de Chief of Naval Operations, wijlen Admiral Forrest P. Sherman USN, aan het congres voor om gelden toe te staan voor het ontwerpen en bouwen van een nucleair voortgestuwde onderzeeboot voor het fiscale jaar 1952.

Nadat oplossingen gevonden waren voor een groot aantal bijzonder gecompliceerde problemen kon op 30 september 1954 USS „Nautilus” in dienst worden gesteld, die op 17 januari 1955 tijdens haar eerste vaartocht trots kon seinen: „UNDERWAY ON NUCLEAR POWER”.

De ware onderzeeboot was een feit.



*De eerste, ware onderzeeboot, USS „Nautilus”, terugkerend van haar reis onder de Noordpool.
Foto: USIS*

Tijdens oefeningen met de vloot bleek al spoedig dat USS „Nautilus” de stoutste verwachtingen van haar ontwerpers en bouwers verre overtrof. Niet alleen toonde zij de eerste onderzeeboot te zijn die voor haar voortstuwing volledig onafhankelijk was van de buitenlucht; zij bleek daarnaast in staat te zijn tot hoge onderwatervaarten welke zij vrijwel onbeperkt kon volhouden.

De geweldige eigenschappen die de kernonderzeeboot bleek te bezitten voerde in de Verenigde Staten — en later ook in landen als Rusland, Groot-Brittannië en Frankrijk — tot een volledige herwaardering van de taak van de marine en de samenstelling van de vloot. De grote onkwetsbaarheid, de mogelijkheid om te opereren onder alle zeegebieden met inbegrip van het poolijs, de nagenoeg onbegrensde actieradius, dit alles opende ongekende mogelijkheden.

Nog in het zelfde jaar dat de „Nautilus” in de vaart kwam startte de Amerikaanse marine een programma dat bestemd was om de kwetsbaar geworden luchtvloot van het Strategie Air Command te vervangen als voornaamste strategisch afschrikkings- en second strike capability-wapensysteem. Dit was het „fleet ballistic missile weapon system”, populair bekend als het Polaris programma.

De problemen die zich hadden voorgedaan bij het ontwerpen en de bouw van de „Nautilus” waren kleinigheden, vergeleken bij de problematiek die zich aandeede bij het Polaris project. Door een radicaal nieuwe aanpak en ten koste van enorme kapitalen werden alle problemen echter overwonnen en op 15 november 1960 werd USS „George Washington”, uitgerust met 16 Polaris ballistische projectielen, als eerste fleet ballistic missile onderzeeboot in dienst gesteld.

Intussen had de ontwikkeling van de kernonderzeeboot bestemd voor de meer gebruikelijke taken niet stilgestaan. Verbeterde hydrodynamische vormgeving, verder ontwikkelde voortstuwingssystemen, betere staalsoorten en nieuwe lastechnieken leverden onderzeeboten op met een grotere duikdiepte, een hogere snelheid en verbazingwekkende manoeuvreereigenschappen. Dit alles gekoppeld aan een grotere geruisloosheid en verbeterde detectie- en wapensystemen levert een tegenstander die uiterst moeilijk te bestrijden zal zijn.

Ook het probleem van de luchtverversing voor de ademhalingslucht van de opvarenden werd uiteindelijk opgelost, zodat de kernonderzeeboot in alle opzichten onafhankelijk is geworden van de atmosferische lucht.

De onderstaande tabel, verkregen uit open bronnen en afgesloten in maart 1968, geeft een overzicht van alle kernonderzeeboten die — voor zover bekend — ter wereld in gebruik of in aanbouw zijn.

Naam/klasse	Type	Aantal operationeel	Aantal in aanbouw	Aanbouwperiode
USA				
Nautilus	SSN	1	-	Jun 52- sep 54
Seawolf	SSN	1	-	Sep 53- mrt 57
Skate	SSN	4	-	Jul 55- dec 59
Triton	SSN(1)	1	-	Mei 56- nov 59
Halibut	SSN(2)	1	-	Apr 57- jan 60
Tullibee	SSN	1	-	Mei 58- nov 60
Skipjack	SSN	6	-	Mei 58- nov 61
Thresher-groep (Permit, Sturgeon en Narwhal kl.)	SSN(3)	21	29	Jul 61- heden
George Washington	SSBN(4)	5	-	Jun 59- jan 61

Ethan Ellen	SSBN	5	-	Sep 59- jan 63
Lafayette	SSBN	31	-	Jan 61- apr 67
Totaal		77	29	

- (1) Oorspronkelijk SSRN, radarpicket onderzeeboot; een verlaten conceptie.
(2) Oorspronkelijk SSGN, uitgerust met Regulus geleide projectielen welke thans verwijderd zijn.
(3) De grootste groep kernonderzeeboten genoemd naar het eerste schip van de groep. De "Sturgeon"- en "Narwhal"-klasse zijn verbeteringen van de oorspronkelijke "Thresher"-klasse, die na verlies van het naamschip „Permit"-klasse wordt genoemd.
(4) Gebouwd met gebruikmaking van rompen bestemd voor „Skipjack"-klasse, welke werden verlengd.

Naam/klasse	Type	Aantal operationeel	Aantal in aanbouw	Aanbouwperiode
USSR				
N-klasse	SSN	12	9	?
H-klasse	SSBN	13	9	9
E-1 klasse	SSGN	15	?	?
Totaal		50	?	
UK				
Dreadnought	SSN	1	—	jun 59 — apr 63
Valiant	SSN(5)	2	3	aug 60 — heden
Resolution	SSBN	1	3	feb 64 — heden
Totaal		4	6	

- 5) Een aankondiging dat nóg een eenheid van deze klasse gebouwd zou worden is niet bevestigd.

Frankrijk

Redoutable	SSBN(6)	-	2	mrt 64 — heden
Rubis	SSN	-	1	?
Totaal		-	3	

- (6) De bouw van een tweede boot van deze klasse is zeker, volgens officiële mededelingen zullen in totaal tenminste drie en mogelijk 5 boten worden gebouwd.

Gebruikte type-aanduidingen:	SSN	-	Nucleaire aanvalsonderzeeboten.
	SSBN	-	Nucleaire onderzeeboot met ballistische projectielen.
	SSGN	-	Nucleaire onderzeeboot met geleide projectielen.

Totaal generaal: 131 kernonderzeeboten operationeel; tenminste 38 in aanbouw.

Texas Bar

Op de kruiser *De Ruyter* heerste in 1956 in de achtermachinekamer de oude majoor-machinist Borst. Een rijzige vaderlijke figuur met grijs haar. Het schip was net afgemeerd in Lissabon en bij het uitzetten van de installatie vroeg hij aan een pas aan boord geplaatste machinist 3 wat hij die avond ging doen. De machinist vertelde dat hij, nu in zijn eerste buitenlandse haven, waar hij al veel over had gehoord, de wal opging om wat vrouwtjes te versieren. Hij had gehoord dat de Texas bar daar een goede gelegenheid voor was. De majoor vroeg hem of hij het erg vond als hij meeinging.

De jonge machinist was natuurlijk verguld zo'n bereisde zeeman bij zich te hebben.

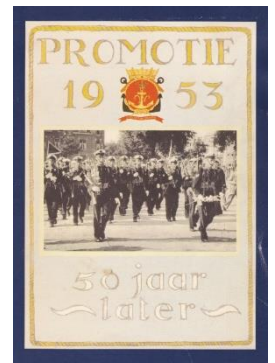
Die avond in de Texas bar aangekomen zei de majoor: "Nou zoek maar een leuk meisje uit". De jonge machinist had er al gauw een gevonden. De majoor liet haar bij zich komen en zei "Over een half uur neem jij deze jongen mee". "Want" zei, de majoor, "we gaan natuurlijk eerst nog even een paar pilsjes drinken".

Het verdere gebeuren in de Texas bar vond plaats achter het etablissement in een aantal kamertjes. "Nou", zei de majoor, "nu moetje haar wel goed in de gaten houden zodat ze over een half uur weer hier is."

De jongeman hield haar goed in de gaten. Al gauw verdween het meisje met een klant door de klapdeurtjes achter in het lokaal. Een kwartier later nogmaals met een klant. Het half uur was om en de majoor zei: "Heb je haar goed in de gaten gehouden?" De machinist knikte. "Ze is met twee klanten naar achter geweest en nou mag jij!" Het machinistje had er ineens geen zin meer in.

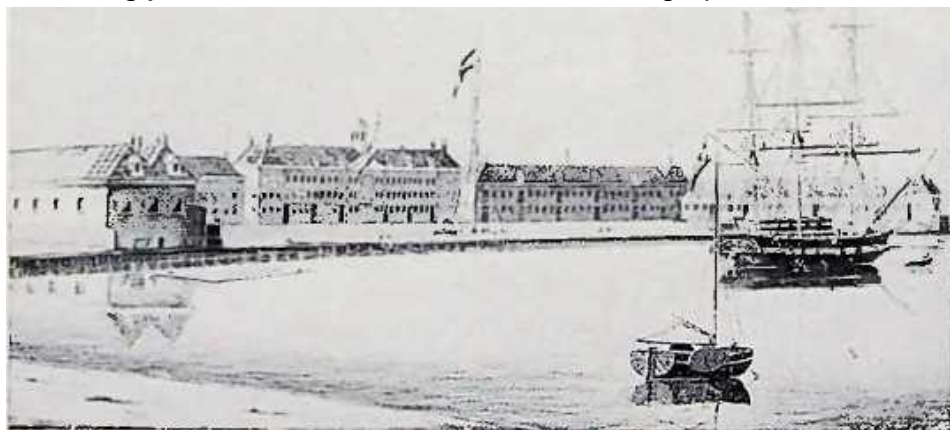
Jaap Kleijn

Bron: *Promotie 1953 en 50 jaar later.*



„Urania”

Meer dan 100 jaar heeft „Urania” een instructieve rol gespeeld in het leven van de adelborsten, niet als de muze der sterrenkunde — al beoefenden de adelborsten deze kunst reeds tijdens hun opleiding tot officier — doch als naam, die gedragen werd door drie zeilschepen, die in den loop der jaren aan het Kon. Instituut voor de Marine verbonden waren. Toen in 1829 te Medemblik het Kon. Instituut voor de Marine werd gevestigd, werd voor de praktische oefeningen een instructievaartuig de „Urania” in gebruik genomen. Dit fregat bleef in dienst, totdat het Kon. Instituut op 11 Aug. 1850 te Medemblik werd opgeheven en met de Kon. Militaire Academie te Breda werd vereenigd. Zoodra echter de opleiding tot zeeofficier weer een maritiem karakter kreeg en in 1854 naar Den Helder werd overgebracht, kwam de „Urania” in Mei 1855 weer in dienst. Twaalf jaar later (1867) werd deze „Urania” vervangen door een zeilkorvet van 96 ton, eveneens „Urania” geheeten, dat bewapend was met 4 kanons van 12 cm, die nog op rolpaarden opgesteld stonden. De oude „Urania” werd „Astrea” genoemd en deed nog jaren dienst voor exercities in het tuig op de Marinewerf. De oefentochten van de



Het instructievaartuig „Urania” voor het Kon. Instituut voor de Marine te Medemblik na 1829.

nieuwe „Urania” beperkten zich tot de Zuiderzee; buitenlandsche reizen heeft dit zeilkorvet nooit gemaakt in de veertig jaren dat dit schip aan het Instituut verbonden was. In 1909 verdween het van de schepenlijst onzer marine. Men begon de hoop op te geven, dat ooit nog een

zeilschip aan de opleiding voor de adelborsten zou worden toegevoegd, toen in

1938 een als jacht getuigde schoener geschonken werd. Dertig jaren was het Instituut zonder een „Urania” geweest; een generatie van zeeofficieren kende die naam alleen uit overlevering, sterk genoeg overigens om het verlangen naar een zeilende Urania levendig te houden. Nu was het er weer, klein weliswaar als een jacht, maar het hield de traditie onzer marine staande. Twee reizen naar het Noorden werden er mee gemaakt. Toen brak de Mei-oorlog 1940 uit en werd ons land bezet. De „Urania” werd als krijgsbuit weggevoerd.

De ondergang van de ertstanker Jacob Verolme deel 2

3. De redding

Inmiddels dreven de 3 sloepen bij elkaar. Van de 4e zagen we nog een zeiltje aan de horizon. Het was gelukkig een kalme zee.

Zo'n windkracht 5 Beaufort. Het was heel goed te doen. We vermaakten ons met eigenlijk niets. Iedereen was zeer zwijgend. We hadden allemaal zo onze gedachten. De pan patates frites deed wonderen. Eten en drinken was er genoeg. Dat was geen probleem.

De vraag was hoe lang het zou duren, voordat er redders verschenen.

De tijd ging langzaam voorbij.

Hoe laat het was weet ik niet meer, maar op zeker moment hoorden we het geluid van een vliegtuig. We hadden het goed. Een vliegtuig had ons reeds gevonden. De plane scheerde laag over ons heen.

We juichten allemaal. Tranen in de ogen. Het bleek een vliegtuig te zijn van de USAF. De Amerikaanse luchtmacht. Ze waren gestationeerd op de Azoren en hadden onze noodsignalen opgevangen. Onmiddellijk hadden ze actie ondernomen.

Nogmaals vlogen ze laag over.

Op zeker moment sprongen er twee parachutisten uit, gekleed in kikvorspakken. De parachutes kwamen in het water vlak bij onze 3 sloepen terecht.

Ze waren gekomen om eerste hulp te verlenen aan de gewonde bankwerker.

Dat er een zwaar gewonde was hadden ze al gehoord via de noodberichten. Een van de para's was een arts.

Terwijl we zo met de sloepen dicht bij elkaar dreven streek de tijd voorbij.

Inmiddels was het 4 uur in de middag geworden toen er plotseling iets aan de horizon verscheen. Het werd steeds groter en kwam onze kant uit.

Dichterbij gekomen bleek het een passagiersschip te zijn. Het was een Pool, genaamd "Batory" (tot 1968 in de vaart), met als gezagvoerder kapitein Jerzy Pszenny. (De Batory is in 1968 opgevolgd door de Stefan Batory). We zagen de passagiers al over de railing hangen.

Zij hadden de reis van hun leven. Als passagier maak je dat natuurlijk nooit mee.

Het was uniek voor hen, maar ook voor ons.

Schitterend! Wij waren gered.

De touwladders gingen uit en langzaam maar zeker klommen we allemaal omhoog, uit de sloep vandaan omhoog naar het passagiersschip. De passagiers juichten. Wat een ontvangst! Geweldig! Toch was de stemming bij ons bedrukt. Er was een collega van ons verloren en we hadden een zwaar gewonde. Echt juichen konden we niet.

Aan boord van de Batory werd van alles voor ons geregeld. Er werd kleding en schoeisel voor ons ingezameld, we waren allemaal van boord gegaan op een schoen en een slof.

Ikzelf had slechts een overall aan en een uniformjasje. We werden enorm in de watten gelegd. We moesten gebruik maken van hun badkamers en heerlijke zoutwater-ligbaden. De inwendige mens werd heel goed verzorgd en de drank vloeide rijkelijk. Daar wisten we allemaal wel weg mee.

Wat ging er nu verder gebeuren, want er was uiteindelijk een man zoek. De 4e wtk, die bij de laswerkzaamheden aanwezig was en waarschijnlijk overboord geslagen was, was zoek. Er moest uiteraard verder gezocht worden. En dat deed de bemanning van de Batory ook.

Op de plaats van de ramp is dan ook een hele tijd rondgevaren en is de zee stelselmatig afgezocht.

Helaas had dit geen enkel resultaat en heeft men dit zoeken dan ook na verloop van tijd gestaakt. De ongelukkige is waarschijnlijk door de kracht van de explosie verdoofd, in de zee



De redder: het Poolse passagiersschip "BATORY"

terecht gekomen, onmiddellijk verdronken en niet meer boven gekomen.

De Batory is na de zoekactie naar het eilandje Palma van de Canarische eilanden gevaren. Na douan-formaliteiten zijn we daar met de hele bemanning in een hotel gegaan.

De volgende dag zijn we met een DC-3 naar Gran Canaria gevlogen. Dat gebeurde in twee groepen. Er konden namelijk niet meer dan ca. 20 man van de bemanning mee het vliegtuig in. Zo kwamen we dus in twee groepen op Gran Canaria aan en konden we daar overstappen op een vliegtuig van Martins Air Charter. (Thans Martinair).

Zo kwamen we na een paar dagen op schiphol aan, waar we overstelpt werden met verslaggevers en fotografen, die het naadje van de kous wilden weten.

Daar stond ook mijn verloofde, die het verhaal van de schipbreuk thuis op de TV zag op het zondagmiddag programma Monitor. Zo kwam zij het te weten.

Uiteindelijk was de afloop voor haar en voor mij heel goed Voor mijn collega 4e wtk een treurig einde en vooral voor zijn echtgenote die in verwachting was. Haar kind heeft z'n vader dus nooit gekend.

De collega is postuum begraven, hij is nooit meer gevonden. De hele bemanning was bij deze dienst aanwezig in Brabant. Hoe het verder met de bemanningsleden is afgelopen in hun leven weet ik niet. Wel heb ik gehoord dat een paar hoge leidinggevende scheepsofficieren door de Raad van Bestuur voor de Zeevaart zijn gestraft en voor een (bij mij bekende) zekere tijd zijn ontheven van hun vaarbevoegdheid.

Dit was mijn verhaal over de ramp met de Jacob Verolme. Ik heb daarna nog ca. 5 jaar gevaren. Eerst op een zusterschip van de Jacob Verolme, het ss. P.G. Thulin en daarna nog op een aantal andere schepen van de Koninklijke Nederlandsche Lloyd, zoals het ms. Kennemerland, ms Eemland, ms. Graveland, ms. Gaasterland, ms. Waterlan, ms. Zaanland en ms. Montferland. Zo eindigt dit verhaal.

4. Oorzaken en achtergronden.

De directe oorzaak van de ramp was het feit dat er gelast werd op het voordek.

Ten gevolge van deze werkzaamheden ontstond de explosie.

De klus bestond uit het repareren van stoomverwarmingsspiralen, waarbij men bezig was met laswerkzaamheden aan een pijpstomp van een stoomverwarmingsspiraal, die via een dekdoorvoering de ladingolietank inging. Hierbij zijn vonken in de tank terecht gekomen.

Tank 1 was ca. een week voor aanvang van de werkzaamheden na vertrek Buenos Aires gewassen met heet water door middel van het butterworth-systeem en daarna op gasvorming gecontroleerd. In de week voorafgaande aan de werkzaamheden heeft zich opnieuw gas gevormd uit de achtergebleven restanten van de crude-oil.

Juist voor de aanvang van het laswerk is of zijn de tanks niet meer gecontroleerd op gas, waardoor de explosie kon plaats vinden.

Als indirecte aanleiding van het ongeluk kan men zich afvragen, waarom juist op deze zondagmorgen de explosie plaats vond. De 4e werktuigkundige en de machinebankwerker waren al geruime tijd werkzaam aan de lekkende stoomleidingen.

Daartoe was in Kiel het elektrische lasapparaat aan boord gebracht.

De opdracht aan de machinekamerdienst was om de lekkages aan de stoomleidingen zoveel mogelijk te verhelpen. De meeste werkzaamheden vonden hierbij plaats in de werkplaats van de machinekamer. Daar werd alles voorbereid om tenslotte op het dek te monteren.

Dat ging goed tot er gelast werd aan de bewuste dekdoorvoering boven tank 1. Dit moest ter plaatse op het dek gebeuren.

Omdat er slecht weer werd voorspeld voor de komende dagen besloot de "dagdienst" 4e wtk de klus zo snel als mogelijk was af te maken.

Zo werd met de bankwerker afgesproken om dit karwei op de bewuste zondagmorgen aan te pakken.

De scheeps- en machinekamerleiding was hier niet van op de hoogte, zo blijkt uit de vele verslagen van de verhoren door de Raad van Bestuur voor de Zeevaart.

De 4e wtk had de beslissing zelf genomen. Een van de redenen hiervoor was, dat hij weinig steun en leiding kreeg van z'n meerderen en daardoor zeer zelfstandig was gaan werken.

Als tweede indirecte aanleiding kan worden gesteld, dat de scheepsleiding in gebreke was gebleven. Het boterde niet tussen de hoofden van dienst. De communicatie tussen hen was zeer slecht.

Er waren vele ruzies, die soms tot in de messroom van de sloopofficieren werden uitgevochten. Zo konden de stuurlieden en werktuigkundigen meegenieten van woedende woordwisselingen tussen de hoofden van dienst.

De 2e wtk had geen tankerervaring, terwijl het merendeel van de wtk's wel tankerervaring had en sommigen al geruime tijd op de Jacob Verolme meevoeren.

De wtk's hadden weinig steun van de 2e wtk en zeker de helaas omgekomen 4e wtk kon zijn eigen boontjes wel doppen. Hij stond bekend als een man met "gouden handjes". Feitelijk was hij onmisbaar op het schip.

Hij repareerde alles wat hem voor de voeten kwam en om deze redenen had men deze buitengewoon goede vakman in de dagploeg gezet met de achteraf verschrikkelijke gevolgen.

Berging van „Jacob Verolme” nog vraagteken

De sleepboot „Zwarte zee” van L. Smit en Co is met de gekapseide erts-tanker Jacob Verolme nog steeds op weg naar de baai van Gando, 12 km ten zuidoosten van Las Palmas. De verbinding tussen de sleepboot en het wrak was dit week-einde twee keer verbroken, eerst in de nacht van vrijdag op zaterdag, later in het begin van de zaterdagmiddag. In beide gevallen duurde het uren voordat men weer vast kon maken.

De Duitse sleepboot „Seefalke”, die eerst de verbinding tussen de „Zwarte zee” en de „Jacob Verolme” bewaakte heeft zaterdag ook vastgemaakt. De sleep maakte zaterdagmiddag 'n snelheid van 2,2 km per uur bij een windkracht van 4 tot 5 en sterke tegenstroom. Zondag was het weer gunstiger. L. Smit en Co verwacht nu dat de sleep dinsdagavond of woensdagmorgen in de 36 meter diepe baai van Gando zal arriveren.

Over de methode van berging staat nog niets vast, zo zei men vandaag bij L. Smit en Co. Men acht het wel zeker, dat het een erg moeilijke opgave zal worden. Zeker is wel, dat er eerst een duikeronderzoek zal plaatsvinden. Hooftuitvoerder Moerkerk van Van der Tak's bergingsmaatschappij — een dochteronderneming van L. Smit en Co — gaat vandaag met mensen van de assurantie-maatschappijen en van de rederij naar Las Palmas.

Tenslotte nog enige woorden over de technische dienst van de maatschappij.

Deze had in Kiel de elektrische laskar aan boord laten brengen.

Dus als deze er niet geweest was, had het ongeluk waarschijnlijk niet plaats gevonden.

De werkzaamheden hadden ook in een droogdok of bij een werf kunnen gebeuren.

Maar de reparaties konden niet uitgesteld worden en het schip moest doorvaren om geld op te leveren. Maar er werd te veel gedistilleerd water verloren (ca. 40 ton per dag) om nog langer te wachten. De zoetwaterfabrieken (verdampers) konden het verlies aan water nauwelijks bijhouden. Er kon met de laswerkzaamheden dus niet langer gewacht worden.

Kortom, de boot was in al die jaren zo zeer verwaarloosd, dat de beslissing door de technische dienst van de Koninklijk Hollandsche Lloyd was genomen om een een laskar in Kiel aan boord te brengen.

5. Naschrift

Na de explosie is de Jacob Verolme gekapseisd. Het schip heeft toen geruime tijd (wekenlang) ondersteboven gedreven op zijn lege olietanks. Het erts

is waarschijnlijk door de luikhoofden heen op de zeebodem gevallen.

Omdat de berging van het schip financieel niet meer haalbaar was, werd besloten het wrak tot zinken te brengen.

Het wrak is door de Nederlandse zeesleper Zwarte Zee en de Duitse zeesleper Seefalke op sleeptouw genomen en naar de Gando baai gesleept, 12 mijl ten zuiden van Las Palmas. Daar is het wrak op dd. 6 maart 1967 tenslotte met explosieven tot zinken gebracht.

Bij de behandeling van deze ramp door de Raad voor de Scheepvaart gaf deze instantie te kennen, dat bij de werkzaamheden aan boord van het schip onaanvaardbare risico's waren genomen, ook door de rederij. In zijn uitspraak kwam de Raad voor de Scheepvaart tot de conclusie, dat de kapitein en de andere hoge leidinggevenden aan de ondergang van het schip schuld hadden.

De Raad strafte de betrokkenen door hun de bevoegdheid om in hun functies te varen op zeeschepen te ontnemen voor een bepaalde tijd (bij de schrijver bekend).





Uit: Jaarboekje van het Korps Adelborsten 1933.

DE NIEUWE GEUS.



De invoering van de nieuwe geus in onze marine heeft wellicht aanleiding gegeven dat enkelen zich de vraag stelden, vanwaar komt deze vlag en waarom voerde men juist deze vlag in?

Het laatste is zuiver een kwestie van herstel van een oude traditie. We vinden in het begin van den tachtigjarigen oorlog voor op de boegspriet der Hollandsche en Prinselijke schepen een vlag, gegeerd in oranje, wit, blauw en wel met een staand wit kruis.

Of haar naam duidt op verband met de geuzen is niet bekend. Wel weten wij, dat de geuzen de effen oranjevlag of in horizontale banen het oranje-blanche-bleu voerden.

Later treffen we dezelfde geus aan, varieerend rood, wit, blauw of oranje, wit, blauw. Men noemde deze vlag de Hollandsche geus, ter onderscheiding van de statengeus, die een hartschild, waarin een klimmende leeuw, vertoonde.

Als bijzonderheid dient vermeld te worden, dat deze beide vlaggen ook als Statenvlag en

Prinsenvlag zelve gebruikt zijn.

In tegenstelling met andere landen had Frankrijk, en heeft het nog steeds, als geus een verkleind model van de Fransche vlag.

Dit is misschien de reden geweest waarom na 1795 ongeveer, in onze marine, waarschijnlijk onder invloed van de Fransche overheersching, de in horizontale rood, wit, blauwe banen uitgevoerde geus werd gevoerd, totdat nu op 30 april 1932 een oude traditie werd hersteld en wederom de geus van De Ruijter en Tromp en zoovelen voor en na hen, voor op onze oorlogsschepen wappert.

L.v.A.

DE MLD. IN AUSTRALIË - 1947

Een veel omvattende taak

Toen de val van Java een feit was geworden en van eenigen georganiseerden tegenstand geen sprake meer kon zijn, zocht iedere strijdbare man een mogelijkheid om weg te komen, teneinde niet in de handen van de Japanners te vallen en aldus den strijd te kunnen voortzetten. Op de meest vreemde manieren en met behulp van vele hulpmiddelen trachtte men het veege lijf te redden.

Een wel zeer merkwaardige vlucht heeft de officier-vlieger der 1e klasse G. F. Rijnders met enkele landgenooten ondernomen.

Het was op 7 Maart 1942, ergens op een sawah nabij Tjilatjap. Twee vliegboten, een Nederlandsche en een Amerikaansche, stonden voor vertrek gereed.

De Nederlandsche vliegboot was voorzien van instrumenten en andere noodige attributen, de Amerikaansche verkeerde in een erbarmelijken toestand. Vrijwel geen instrumenten, slechts één rubberboot, terwijl er in den bakboordmotor geen leven te krijgen was.

De tijd drong. De Jappen kwamen nader en nader. De Nederlandsche vliegboot steeg op om zijn weg naar Australië te beginnen, de Amerikaansche moest achterblijven.....

In het donker hebben de mecano's als paarden gewerkt, immers, het ging om het leven van de geheele bemanning.

Toen de reparaties verricht waren en zoowel bakboord- als stuurboordmotor op volle toeren draaiden, was de duisternis gevallen. Een start op onbekend terrein, een vliegtuig zonder instrumenten en een smalle sawah zijn geen ideale omstandigheden. De start werd afgelast en "krijgsraad" werd gehouden. Wat te doen?

Opeens werd een reusachtige helle vuurgloed in de verte zichtbaar. Benzinetanks bij Tjilatjap stonden in lichter laaie!

Off.-vlieger Rijnders bedacht zich geen twee keer. Op goed geluk werd gestart. Rakelings werd de kist over de palmboomen getrokken en spoedig lag Java in de diepte.

Zonder instrumenten, zonder kaarten werd gevlogen. De commandant van de Hollandsche vliegboot, Ltz. 2 Reynierse, had weliswaar vluchtig aan Off.-vl. Rijnders den koers medegedeeld, doch dat was slechts "aangeven".

Een spannende reis, waarin beide motoren om beurten weigerden en vreemd deden, werd afgelegd. De vliegboot zou op 200 meter hoogte vliegen, in werkelijkheid was het 60 meter Op 50 mijl afstand van Broome (Australië) werd een landing uitgevoerd, juist de plaats, waar de vliegboot moest aankomen. Een uur later arriveerde Reynierse.

Beiden hadden denzelfden koers, beiden hadden den verkeerden koers.

Per ongeluk vloog off.-vl. Rijnders echter iets van zijn koers af en recht op het doel toe.

In Australië

Inderdaad, veel was er niet, waarmee de M.L.D. kon werken, Op de basis Rosebay bij Sydney stond slechts één drie-motorige Dornier-vliegboot, de X 24, ter beschikking, terwijl de bureaux ondergebracht waren in leege vliegtuigkisten. De toenmalige off.-vl. der 2de klasse, W. O. P. R. Aernout, werd met het commando belast, terwijl het geheele detachement uit ongeveer 10 man bestond, inclusief grondpersoneel. Veel kon de M.L.D. derhalve niet doen en voorloopig bestond zijn taak uit het onderhouden van de verbindingen tusschen Australië en de nog vrije gebieden in Ned.-Indië, alsmede tusschen de plaatsen in Ned.-Indië onderling.

Menige vlucht werd met de X 24 uitgevoerd, totdat in den loop van het jaar 1943 een tweetal Catalina's bij het detachement werd gevoegd, met een gelijktijdige personeelsuitbreiding tot een sterkte van ongeveer 25 man. De van ouderdom en oorlogsmoeheid kreunende X 24 werd overgedragen aan de Royal Australian Airforce. Ook de behuizing was gaandeweg beter geworden. Eenige kleine, doch nette kantoortjes waren bijgebouwd. Van dit oogenblik af werden de opdrachten interessanter, hetgeen verband hield met de komende acties der geallieerden. De opmarsch der Jappen immers was tot stilstand gebracht en tegenaanvallen werden beraamd. Als eerste springplank moest Nieuw-Guinea dienen, van waaruit de succesvolle operaties moesten worden uitgevoerd in het moeilijk te veroveren terrein, dat uit duizenden eilanden en eilandjes bestond.

Nieuw-Guinea.

Het was o.m. de M.L.D., waarvan inmiddels het commando was overgedragen aan den toenmaligen officier-vlieger 2de klasse A. J. de Bruyn, die de eerste verkenningspatrouilles afzette op Nieuw-Guinea en deze regelmatig van voedsel en munitie voorzag. Deze noodzakelijke bevoorrading werd niet alleen gedaan middels afwerpen met parachutes, doch meerdere malen moesten de Catalina's op onbekende meren en rivieren landen. Dat dit niet steeds zonder gevaar is geweest, blijkt wel uit het feit, dat zoowel aan de zuidzijde als aan de noordzijde van dit eiland Japansche troepen zaten, die meer en meer naar het binnenland werden gedreven door de inmiddels gelande geallieerde troepen. Onder de uitgeworpen voedselvoorraden bevonden zich ook levende geiten, opdat de patrouilles van versch vleesch konden genieten. Deze patrouilles werden bijgestaan door Papoea's.

Een van zulke patrouilles, onder leiding van den controleur B.B. Dr. de Bruin, de man, die van de Wisselmeren dwars door Nieuw Guinea was getrokken, werd door de naar het binnenland gedreven Jappen dermate in het nauw gedreven, dat onmiddellijke hulp noodig was. Het was de derde Detachementscommandant officier-vlieger G. F. Rijnders, die met zijn Catalina Y 87 op een onbekend meertje landde, de patrouille inclusief de Papoea's in het toestel laadde, en vervolgens met het gezelschap naar geallieerd gebied vloog. De Jappen bereikten enkele uren later het meertje

Spionage.

Toen de herovering van Nieuw-Guinea door de Amerikanen al aardig onderweg was, werd de voorbereiding tot de actie in het overige gedeelte van onzen Archipel reeds getroffen. De eerste taak, die aldus diende te worden verricht, bestond uit het verzamelen van gegevens betreffende den vijand. Het was een speciale afdeling van de N.E.F.I.S., die hiermede werd belast. En onze onderzeeboten en vliegboten van het Det. M.L.D. in Australië hadden in deze operaties een actief aandeel. Immers, de geheime agenten, die door het opnemen van contacten o.a. met de bevolking de zoo noodige gegevens verzamelden, moesten worden afgezet, van levensmiddelen, munitie en andere middelen worden voorzien en ten slotte weer worden opgepikt.

Nila.

En zoo'n spionnen centrum werd door de Nederlanders gesticht op een klein eilandje, benoorden Australië. Reeds omstreeks het midden van 1944 werd een kleine knokploeg door onze vliegboten aan wal gezet en werd het gebied van mogelijke vijandelijke of onbetrouwbare elementen gezuiverd. Toen bleek, dat geen Jappen ter plaatse aanwezig waren en dat de bevolking in hooge mate trouw was gebleven aan het Ned. Gezag, werd besloten om van hieruit verdere operaties te voeren.

Spionnen-radio, bewapening en groote hoeveelheden andere middelen werden aangevoerd. En spoedig bleek, dat ook de bevolking deze gelegenheid wilde aangrijpen om actief den gehaten vijand te kunnen bestrijden. Militaire instructeurs en méér wapens behoorden dan ook tot de volgende zendingen.

Vanaf dit moment groeide de organisatie op Nila gestadig, en toen omstreeks 1945 de Japanners capituleerden kon met recht worden gesproken van een tweede Gibraltar.

Tarakan.

Doch bij deze operaties bleef het niet, Indië is groot, vanuit één punt is slechts een betrekkelijk klein gebied te bestrijken. Dus werd verder getrokken en werden de oogen gericht op Borneo. Bekend was, dat de vijandelijke concentraties zich hoofdzakelijk bij de groote olieplaatsen, Tarakan en Balik Papan bevonden.

Zoo werden in de buurt van deze plaatsen een aantal spionnen afgezet, die na 10 dagen weer werden opgepikt en naar het geallieerde hoofdkwartier werden gevoerd, natuurlijk voorzien van vele en belangrijke gegevens, welke bij de invasie, omstreeks zes maanden later uitgevoerd, van groot nut bleken te zijn. Maar het waren niet alleen spionnen, die teruggingen, een heele kampongbevolking, inclusief het kamponghoofd, moesten naar de vrije wereld, omdat ze door de Jappen werden achtervolgd. Zoo vertrok een Catalina vliegboot met mannen, vrouwen en kinderen aan boord (ongeveer 50 in getal) om daarna nog eens terug te keeren en de rest mee te nemen.

Behalve de hier genoemde opdrachten, werden er nog vele andere uitgevoerd, onder wel zeer riskante omstandigheden.

Wanneer de M.L.D. slechts met twee vliegtuigen zijn aandeel in den oorlog in het Verre Oosten gehad mocht hebben, gezegd kan worden, dat zijn taak zonder verliezen en ten volle is volbracht.

Bron:





EEN DAGJE TOEREN OP ARUBA..

Tijdens één van de reisjes naar Aruba werden we verrast met een toeristische rondrit over het eiland. Onze aanwezigheid was meestal van korte duur zodat we vaak niet verder kwamen dan het PMT bij de poort van Savaneta of een snel bezoekje aan San Nicolaas (Charlie's bar). Een busje zonder achterraut maar met chauffeur (marinier 1) stond de hele dag ter beschikking.

Het eiland is niet zo groot, we waren dus al snel door de toeristische plekjes heen. De inwendige mens moest ook verzorgd worden en een stop bij een strandtent werd het volgende doel. Natuurlijk vielen we op omdat iedereen het zelfde t-shirt droeg met de tekst "WAMANDAI A870 SCHIP VAN GEWELD". Het alternatieve uitgaanstenue.

Wat op de menukaart stond weet ik niet meer maar dat er vloeibare boterhammen aan te pas kwamen is wel zeker.

Er kwam een houten kistje op de bar en even later waren we in gezelschap van een aantal groene boomslangetjes. Leuk speelgoed maar we konden ze toch niet meenemen. Bij ons vertrek dreigde er nog een klein zwart hondje mee af te reizen. Dat kon wel eens problemen gaan geven met de hond die al op Parera rond liep. Daar had iedereen z'n handen al aan vol.

De namiddag werd afgesloten met een bezoekje aan Charlie's bar. Wie daar is geweest weet dat Charlie soms best nukkig kon zijn, deze dag was een van z'n topdagen wat dat betreft.

Opeens was hij het helemaal zat, iedereen moest de zaak uit en hij ging dicht. Wij op het stoepje nog even napraten en na een kwartiertje ging de deur weer open. Charlie stak z'n hoofd naar buiten en zei " Kom binnen jongens, maken we het gezellig". Iedereen weer naar binnen en ik kan je vertellen dat het inderdaad echt heel erg gezellig was.

Waar onze auto met chauffeur is gebleven.....géén idee maar iedereen is heel aan boord gekomen.



Freek Koning

Duitse onderzeeërs ook bij Curaçao gestopt

Op 2 mei 2015 heeft Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Beatrix - onze vorige koningin - officieel de tentoonstelling geopend over Curaçao gedurende de Tweede Wereldoorlog. Heel weinig mensen op Curaçao weten hoeveel eilandgenoten hun leven hebben gegeven om de mensen op Curaçao niet te laten verhongeren. Onder hen vele opvarenden van de 16 schepen van de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij (KNSM) die in het Caribisch gebied ten onder gingen. Maar ook de mensen die bij de raffinaderij werkten. Dit artikel is een aanvulling op de tentoonstelling die nog tot 12 juli 2015 was te bezichtigen in het Curaçaos Museum waaraan ook Joop Kooijman zijn medewerking heeft verleend.

Door Joop Kooijman

Samen met Aruba verzorgde Curaçao, in casu de Shell-raffinaderij, 70 procent van de brandstoffen die de oorlogvoerenden, de geallieerden gebruikten. Geallieerden waren de westerse mogendheden en hun overzeese gebiedsdelen, die tegen de nazi's vochten. Maar ook Rusland en China behoorden tot de geallieerden. Dit laatste land stelde militair toen niet veel voor. Door de Japanse aanval op Pearl Harbor op 7 december 1941, werd de strijd nu wereldwijd gevoerd. Er waren dus drie hoofd-zeeverkeersstromen van en naar Curaçao, te weten (1) de aanvoer van ruwe olie vanuit het meer van Maracaibo middels de zogenoemde 'Lake-tankers', (2) de afvoer van de geraffineerde brandstoffen, dus (vliegtuig)benzine en dieselolie naar het Verenigd Koninkrijk, dus Engeland en (3) de voedselvoorziening van Curaçao en uiteraard Aruba en de overige eilanden van het Koninkrijk.

Wat betreft dit laatste moest behalve met de bevolking, waaronder de duizenden onder de wapenen geroepen leden van de Schutterij, ook rekening gehouden worden met de vele buitenlandse soldaten. De lokale en buitenlandse militairen waren belast met de verdediging van Curaçao. Ten aanzien van de buitenlanders, kwamen eerst de Engelsen, later de Amerikanen. Deze militairen moesten ook hun voorraden aanvullen (waaronder voertuigen, wapens en munitie), hetgeen ook de taak van de geallieerde koopvaardij was.

Nazi-Duitsland leek tot maart 1943 de oorlog te winnen en deed er alles aan om aan het geallieerde zeetransport afbreuk te doen en gebruikte hiervoor voornamelijk de uitermate gevaarlijke onderzeeboten, die elk waren uitgerust met 24 torpedo's. Eén torpedo met een springlading van 300 kilo kon een schip tot zinken brengen.



S.S. Baam van de KNSM langs de kade in Willemstad in 1952, na de oorlog. Foto: Het geheugen van Nederland



Het KNSM-stoomschip Telamon met een laadvermogen van 3.450 ton was op 24 juli 1942 onderweg van Georgetown (Brits Guyana) naar Trinidad, toen het schip door een torpedo van een Duitse onderzeeboot tot zinken werd gebracht. Van de bemanning kwamen 23 mensen om het leven, onder wie de kapitein. Foto's: boek Koninklijke boot van kapitein H.J. Korver.

Indien de onderzeeboten erin zouden slagen om de zeeverbindingen naar Engeland te verhinderen, zou Engeland de oorlog verliezen en zouden de geallieerden hun belangrijkste springplank naar West-Europa, dus nazi-Duitsland, kwijtraken. Gelukkig is dit door gigantische gezamenlijke inspanningen niet gebeurd, anders had de wereld er nu heel anders uit gezien. Sinds 1942 trachtten de nazi's hetzelfde in het Caribisch gebied te doen en de zeeverbindingen van en naar Curaçao en Aruba af te snijden. Dit zou een ramp voor de geallieerden en de bevolking van Curaçao en de andere eilanden betekenen.



Het KNSM-vrachtschip Amazone. SS Amazone had 1.900 ton draagvermogen. De kapitein was J.B. Ciltay. Het schip voer op 29 april 1942 in de Atlantische Oceaan op weg van Curaçao naar New York en werd ten noordoosten van Miami door een Duitse onderzeeboot getorpedeerd. Veertien van de 34 opvarenden, onder wie 12 Antillianen, kwamen om het leven. Als u goed kijkt op de foto van het KNSM-monument staat Ciltay links onder.



Het KNSM passagiersschip Crijnssen. Dit schip werd op 10 januari 1942 ten zuiden van het Kanaal van Yucatan in de Caribische zee getorpedeerd. Het schip was onderweg van Curaçao naar New Orleans. Een van de 93 opvarenden, een Bonairiaans bemanningslid, kwam om het leven.

Ten aanzien van het zeetransport kan nog gesteld worden dat elke tanker zo veel vliegtuigbenzine vervoerde, dat een hele luchtvloot meer dan een week nazi-Duitsland voortdurend kon

aanvallen. Dus werden tankers het doelwit en de overlevingskansen voor de opvarenden bijna nihil als zo'n schip werd getroffen.

De KNSM-schepen bevoorraadden vanuit de Verenigde Staten, Curaçao en de overige eilanden. Een belangrijk deel van de 87 schepen tellende KNSM-vloot had Curaçao als thuishaven en de bemanningen van deze schepen bestonden uit Europees-Nederlandse officieren en veel Curaçaose onderofficieren en minderen, dus matrozen machinekameronderhoudspersoneel en de civiele dienst. Toen het varen in 1942 in het Caribisch gebied uitermate gevaarlijk werd, bleven alle opvarenden van deze schepen hun plicht doen. Meer dan 50 Curaçaose zeelieden kwamen om het leven. Er gingen in dat jaar 16 KNSM-schepen verloren, sommige met alle opvarenden. Heel weinig mensen op Curaçao weten hoeveel eilandgenoten hun

Het monument van de KNSM in de buurt van het Scheepvaartmuseum in Amsterdam. Gedurende de eerste jaren van de Tweede Wereldoorlog was de KNSM verantwoordelijk voor de bevoorrading van Curaçao met Amerikaanse voedingsmiddelen, reserveonderdelen en gebruiksartikelen waaronder de aanvoer van auto's. In 1942 gingen 17 schepen door oorlogshandelingen ten onder en omdat ongeveer een derde van haar bemanningsleden van Curaçao en Bonaire afkomstig was, vielen onder hen veel slachtoffers. Op het monument staan 245 namen van de personeelsleden die in de Tweede Wereldoorlog omkwamen. Foto: Antilliaans dagblad.



leven hebben gegeven om de mensen op Curaçao niet te laten verhongeren en om de oorlog te winnen.

Onder hen de 10.000 werknemers van de raffinaderij die hun uitermate essentiële werk moesten doen om deze oorlog te helpen winnen. Echter aan het einde van het kritische jaar 1942 begon Curaçao gebrek aan levensmiddelen te krijgen en gouverneur Wouters zond een telegram naar de Nederlandse regering in ballingschap om een oplossing te vinden voor de bevoorrading, die door het zinken van de vele KNSM-schepen zeer zorgelijk werd.

De overgebleven schepen van de KNSM bleven de bevoorrading van Curaçao en de overige eilanden zo goed mogelijk en met volledige inzet verzorgen.

In 1943 nam de scheepsbouw in de Verenigde Staten een enorme vlucht en op die manier kwamen er weer schepen beschikbaar. Deze konden producten uit de Verenigde Staten meenemen en bauxiet uit Suriname en Jamaica voor de bouw van militaire vliegtuigen mee terug nemen. Ook dit werk bleek niet zonder gevaar, ofschoon de nazi-onderzeeboten in de loop van het jaar 1943 uit het Caribisch gebied werden teruggetrokken.

AD WIKENT
30 mei 2015
Joop Kooijman



HR.MS.

Lodo van Hamel	
Geboren	6 juni 1915 Nieuwersluis
Overleden	16 juni 1941 Hilversum/Bussumerheide
Land/zijde	Nederland
Onderdeel	Koninklijke Marine
Dienstjaren	5
Rang	Luitenant-ter-zee tweede klasse
Eenheid	Marine
Slagen/oorlogen	Tweede Wereldoorlog
Onderscheidingen	Onder meer ridder Militaire Willems-Orde

Portaal  Marine

VAN HAMEL.

Bouwwerf	: G. de Vries Lentsch Jr. te Amsterdam
op stapel gezet	: 27 april 1959
te water gelaten	: 28 mei 1960
in dienst gesteld	: 14 november 1960
naamsein	: M 871

Het schip werd vernoemd naar Ltz.2 L.A.R.J. van Hamel, commandant van de snelle motorboot Hr.Ms. M 74, wegens:

"... Verleende assistentie bij de evacuatie van de British Expeditionary Force van Duinkerken naar Engeland tussen 31 mei en 4 juni 1940, waarvoor hij werd onderscheiden met de Bronzen Leeuw. Hij sneuvelde op 16 juni 1941 voor een Duits vuurpeloton..."

Het schip werd voor Amerikaanse rekening gebouwd. Het werd op 23 februari 1984 uit de sterkte afgevoerd en op die dag voor f 425.000,- verkocht aan de marine van Peru, waar het onder de naam BAP Acarillo in dienst werd gesteld. Het schip werd op 16 maart 1984 vanuit Rotterdam naar Peru verscheept.

Over Lodewijk Anne Rinse Jetse (roepnaam Lodo) van Hamel is op internet heel wat te vinden (bijvoorbeeld: https://nl.wikipedia.org/wiki/Lodo_van_Hamel) Ik heb wel wat documenten over hem maar die zijn niet openbaar. In essentie komen die op het volgende neer.

Op 29 maart 1946 bood Hoofd Bureau Inlichtingen (Ikol inf KNIL dr. J.M. Somer) een voorstel aan aan de Commissie Militaire Onderscheidingen (CMO) om Lodo tot ridder MWO te benoemen. De CMO stuurde het voorstel op 8 mei 1946 door naar het Kapittel MWO met mededeling "Aangezien genoemde officier zelfstandig in Nederland is opgetreden kunnen de vereischte getuigenverklaringen niet aan de voordracht worden toegevoegd (art. 8 van het Reglement op de Militaire Willemsorde)." Het Kapittel beoordeelde het voorstel en adviseerde op 13 juli 1946 de Minister van Marine om Lodo postuum de Bronzen Leeuw toe te kennen. De Minister antwoordde het Kapittel op 25 juli 1946 dat hij zich niet kan vinden in dat advies met verzoek om e.e.a. nader te bezien. In reactie hierop stuurde het Kapittel op 17 augustus 1946 een brief aan de Minister met mededeling dat het heldhaftige gedrag van Lodo waardering verdient maar dat de wet op de MWO alleen dient om daden van moed, beleid en trouw "in den strijd" te belonen en dat dit criterium door het Kapittel wordt gehanteerd. Verder merkt het Kapittel op dat er verschil van mening bestaat over de interpretatie van de term "in den strijd" en dat dit al bij diverse ministers is aangekaart. De Minister van Marine schreef het kapittel op 18 september 1946 dat hij het afwijzend advies over Lodo in de Ministerraad heeft gebracht en dat hij machtiging kreeg om Lodo voor postume benoeming MWO bij de Koningin voor te dragen. Lodo werd aldus bij Koninklijk Besluit van 4 oktober 1946 nr. 37 postuum tot ridder MWO benoemd wegens "Heeft zich in den strijd door het bedrijven van uitstekende daden van moed, beleid en trouw onderscheiden door zich op 27 augustus 1940 geheel vrijwillig als eerste organisator parachutist naar Nederland te begeven en onder uiterst moeilijke en gevaarvolle omstandigheden zich op loffelijke wijze van zijn taak te kwijten; als gevolg van zijn per radio ingediende rapporten konden voor den vijand werkende fabrieken en andere belangrijke doelen worden gebombardeerd; aan zijn onvermoeiden arbeid en aan zijn groot doorzettingsvermogen is het voorts te danken geweest, dat reeds spoedig een organisatie in bezet Nederland kon worden opgebouwd om bij voortduring waardevolle inlichtingen omtrent den vijand uit bezet Nederland naar Engeland over te brengen; bij een poging om de door hem in Nederland opgedane ervaringen, ingewonnen inlichtingen en verzamelde documenten naar Engeland over te brengen, door den vijand in October 1940 gevangengenomen, heeft hij door een onaantastbare flinke houding tijdens zijn verhooren en alle schuld op zich te nemen, zijn medewerkers naar vermogen gespaard; tenslotte is hij ter dood veroordeeld en op 13 Juni 1941 gefusilleerd; aldus in uiterste bewustheid zijn leven voor het Vaderland gevend werkte zijn voorbeeld bezielend voor het latere verzet."

Bij Koninklijk Besluit van 10 januari 1948 nr. 2 werd aan Lodo postuum de Bronzen Leeuw toegekend "Voor uitstekende daden in tijd van oorlog tegenover de vijand voor het vaderland bedreven, namelijk in de periode van 31 Mei - 4 Juni 1940 als commandant van Onze M 74 onder hevige bomaanvallen en mitrailleurvuur van vliegtuigen op voortreffelijke wijze assistentie verleend bij de evacuatie van de "British Expeditionary Force" uit Duinkerken waarbij het hem gelukte, met dit vaartuig tot driemaal toe Franse en Britse militairen naar Engeland over te brengen."

Aan Lodo werd tot slot in 1980 postuum het Verzetshedenkingskruis toegekend.

Bron: Defensie Utrecht afd. decoraties.

EEN PRACHTIGE REDDING DOOR DE BEMANNING VAN EEN HOLLANDSCH SCHIP

DOOR FRANS LUIDINGA

Soms slaat het toeval toe en dan wel uit een geheel onverwachte hoek. In dezelfde Wimpel (februari 2000) waarin van Nico Guns en mij een artikel over de scheepsbouwer Blokland-Visser was opgenomen, stond ook een publicatie van „good old” L.L. von Münching over de Nederlandse koopvaardij in de Eerste Wereldoorlog. Het was niet het belangwekkende en gedegen werk dat mij beroerde, maar de twee foto's die gepubliceerd werden over de reddingoperatie die de „Tambora” van de Rotterdamsche Lloyd in 1915 verrichtte.

De bewuste foto's kende ik al vanaf mijn vijfde jaar. Ze bevonden zich in mijn ouderlijk huis in een ouderwetse kartonnen koker, samen met een derde foto en enige papieren. Af en toe trok ik de papieren uit de koker, keek ernaar en had dan moeite om ze weer in de koker te krijgen. Ook herinner ik mij uit die tijd een wat groot uitgevallen munt die, naar ik aannam, afkomstig was uit een of ander ver land en ergens in een lade van ons Chinese bureautje slingerde.

Toen ik in 1993 een boek over mijn vader begon te schrijven, werden ook de munt en de papieren in de koker voorwerpen van onderzoek. De munt bleek een zilveren medaille te zijn, toegekend door de Zuidhollandse Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen te Rotterdam. Bij navraag bij de KNRM bleek de medaille aan mijn vader Tjalling Luidinga te zijn uitgereikt voor de redding van schipbreukelingen van het Franse troepenschip „Euphrate”. En bij de papieren in de koker bleek zich een document te bevinden waarin was vastgelegd dat de Franse Republiek de Medaille de Sauvetage en argent de 2e classe had toegekend aan:

Monsieur Luidinga (Tjalling), lieutenant à bord du vapeur hollandais „Tambora” pour reconnoître le courage et le dévouement dont il a fait preuve en portant secours aux naufragés du paquebot „Euphrate”, jeté par mauvais temps sur les récifs de l' Ile Socotora le 11 septembre 1915.

Nadat ik deze bijzonderheden had vastgelegd, verdiepte ik mij in de kapiteinsbrieven over deze reis, die zorgvuldig worden bewaard in het Gemeentearchief te Rotterdam.

De „Tambora”, met gezagvoerder Van der Putten, vertrok op 4 mei 1915 uit Rotterdam. Op 10 mei werd de „Tambora” in de Straat van Gibraltar door de Engelse marine aangehouden en moest ze Gibraltar binnenstomen voor onderzoek. Na een paar uur kon ze haar reis vervolgen.



De tweede sloep van de „Tambora” is net te water gelaten om zich naar de „Euphrate” te begeven, 13 september 1915. Foto via F. Luidinga.

Op 14 mei arriveerde de „Tambora” in Napels. Daar gaf ze een NOT-certificaat en een kegel over aan de „Insulinde”. 18 Mei arriveerde ze in Port Said. Hier werden certificaten en kegels achtergelaten voor de „Arakan”, de „Soerakarta”, de „Kediri”, de „Menado” en de „Tabanan”. Na 460 ton Amerikaanse kolen te hebben ingenomen, vervolgde de „Tambora” haar vaart door het Suezkanaal. Op 18 september schreef kapitein H. van der Putten vanuit Colombo naar de Directie Wm. Ruys & Zonen te Rotterdam:



Oorkonde van de Franse Republiek waaruit blijkt dat de Medaille de Sauvetage is toegekend aan Tj. Luidinga, 16 juni 1916. Foto F. Luidinga.

Oorkonde en zilveren medaille van de Zuid-hollandse Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen, toegekend aan Tj. Luidinga, januari 1916. Foto F. Luidinga.

[...] Den 13e September heb ik 49 personen 1 Europeesche onderofficier en 48 inlandsche soldaten van het wrak van het SS „Euphrate ” afgehaald. Waarvan de beschrijving hierbij is ingesloten [...].

Uit de beschrijving blijkt dat op 13 september vanaf het ss „City of Ragpur” telegrafisch om bijstand wordt gevraagd voor het redden van drenkelingen van het ss „Euphrate”. Dit schip was op de rotsen van Socotra gestrand op een halve mijl afstand ten Z.O. van de oostpunt van Socotra.

Vijf uur na het bericht bereikte de „Tambora” het in nood verkerende schip, dat behalve de equipage, 500 manschappen van het korps Pyrotechnische dienst vervoerde van Frans Indo-China naar Marseille.

Kapitein Van der Putten rapporteerde over de reddingoperatie:

[...] Ik zond direct naar gegeven aanwijzing, welke mij ook het beste voorkwam twee reddingsbooten met vrijwillig aangeboden volk en den 1e en 2e officier daar het nogal ruw was en de zee van tijd tot tijd over het wrak sloeg ter hulp. Ter ongeveer half vijf had ik de twee booten met 49 passagiers der Euphrate weer aan boord en stoomde ik naar het wrak terug om voor de tweede keer dezelfde manoeuvre uit te voeren en een tweede vijftigtal van het schip (wrak) te

halen [...].

De tweede reddingtocht werd op verzoek van de kapitein van de „Euphrate” afgebroken omdat er voldoende hulp aanwezig was. Ook het ss „Colegean” was namelijk bezig mensen van boord te halen.

De twee sloepen stonden onder bevel van de 1e officier H. Kuymans en mijn vader, de 2e officier Tj. Luidinga. De schipbreukelingen werden door de „Tambora” in Colombo afgezet. Drie maanden later, toen de „Tambora” weer veilig in de haven van Rotterdam lag, schreef de directie van de Rotterdamsche Lloyd aan kapitein Van der Putten, wonende aan de Beeklaan 432 te 's-Gravenhage:

Rotterdam 16 dec. 1915

Mijnheer

Wij kunnen noch in het jaarnaal, noch in uwe brieven vinden wie de sloepen hebben bemand bij de redding van passagiers van het ss „ Euphrate Alleen is ons bekend dat de 1e en 2e officier aan het reddingswerk hebben deelgenomen.

Gaarne vernemen wij van U of de namen van de andere opvarenden bekend zijn en wilt U ons deze in het bevestigend geval wel omgaand mededelen.

Kapitein Van der Putten deelde reeds twee dagen later de namen mee. In de eerste sloep zaten de 1e officier H. Kuymans, de kwartiermeesters F. Metz en P. Rotgans, de matrozen A. van Essen en B. van der Schoor, de olieman H. van Pelt, de stoker P. Reevers en de magazijn-meester J. Kroes.

In de tweede sloep bevonden zich de 2e officier Tj. Luidinga , de kwartiermeesters G. Laker-veld en J. Schuurink, de matrozen H. Brakken en A. v.d. Kooy, de olieman J. Kooiman, en de stokers P. Levering en A. Breedveld.

Aan de bemanningsleden van de sloepen werd een geldelijke beloning toegekend. De kapitein en de officieren kregen de reddingmedaille. De

kop van dit artikel is ontleend aan een artikel in de Wereldkroniek van 13 november 1915, waarop L.L. von Münching zijn artikel baseerde. Het Wereldkroniekartikel is op zijn beurt weer ontleend aan de Javabode, waaraan een passagier het verhaal over de redding vertelde.

Tot slot de derde foto die in de koker zat. Hierop is de andere sloep te zien die aan de redding-operatie te Socotra deelnam.

Hoe de foto's toentertijd in het bezit van mijn vader zijn gekomen is mij niet bekend.

Bron:


Noot van de redactie:

In bovenstaand artikel is sprake van het “**overgeven van een NOT-certificaat en kegel**” aan een ander schip. Kan iemand Uw redacteur uitleggen wat dat inhield?

Tot volgende week