



“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:

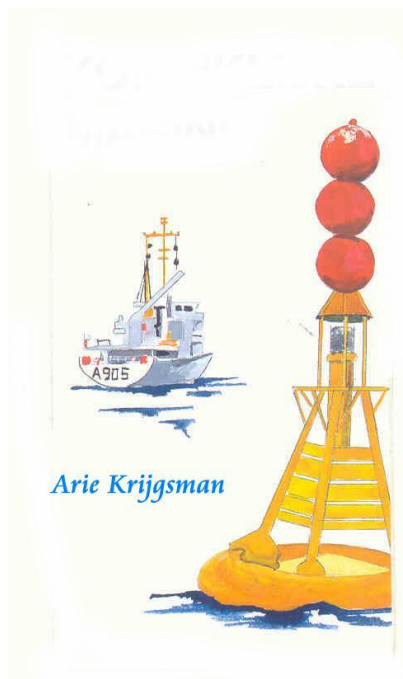
<https://www.tenanker.com>

en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

.....

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 11 – 7e jaargang – 14 maart 2024



Compilatie Kruistocht door de Archipel Deel IX en X slot
Het karakter van een zeeoorlog en de bescherming van de handelszeevaart (4)
Doorvechten tot Zero Hour
Kernonderzeeboten voor de Koninklijke Marine deel 2 (slot)
Torpedowerkschepen.
S.S. De Aledebaran, een kolenstoker
De ondergang van de ertstanker Jacob Verolme deel 3 (slot)
Nautilus instructieschip...
De speld

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



BEVOORRADEN OP ZEE

DEEL 4 (SLOT)

OVERGEVEN VAN HET TUIG VOLGENS DE SPATBOEI-METHODE (FLOAT METHOD)

Bij de spatboeimethode stroomt het afgevende schip de slang over de achterstevan en wordt die door het ontvangende schip opgevist.

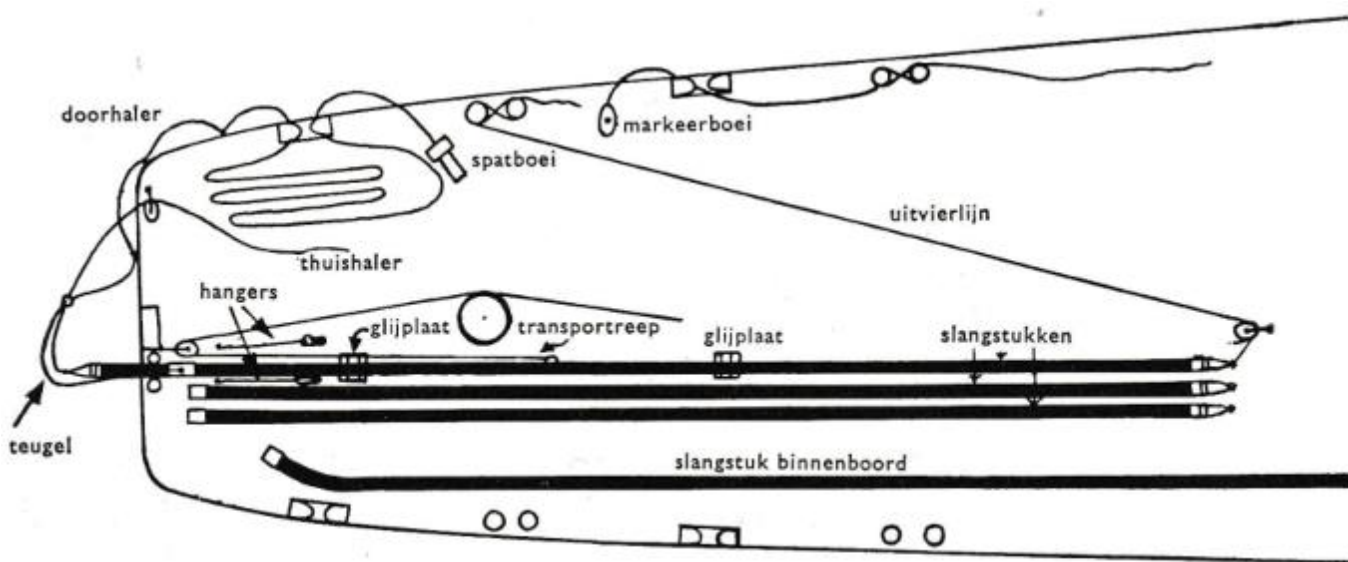


Fig. 301

Daartoe wordt eerst een spatboei met doorhaler gestroomd. De doorhaler is met behulp van een *teugel* met *teugelverlengstuk* aan het uiteinde van de slang verbonden (fig. 301). Aan de ring van het teugelverlengstuk is tevens de *thuishaler* bevestigd. Met de *transportreep* wordt nu het eerste stuk slang uitgevoerd, daarop het gereedliggende tweede stuk slang gekoppeld, waarna het geheel weer wat verder wordt uitgebracht en zo vervolgens. Zodra de trekkracht van het reeds door het water slepende tuig groot genoeg is, behoeft men de transportreep uiteraard niet meer te gebruiken. Om het uitlopen onder controle te houden, wordt een *uitvierlijn* gebezigd. Ten behoeve van het aan elkaar koppelen van de slangsegmenten wordt het reeds uitgevoerde stuk slang telkens gevangen in enkele hangers, waarvan de haak in een *trekbeugel* wordt gepikt, die speciaal voor dat doel om elk *koppelingtussenstuk* is aangebracht.

Nadat het gehele tuig is uitgegeven, sluit men het binnenboordse slangeinde aan op het brandstofsysteem. Vervolgens pompt men in de slang een weinig lucht om deze zo veel mogelijk drijfvermogen te geven. Over het andere boord wordt tegelijkertijd een markeerboei

uitgegeven aan een reep. Dat gebeurt pas nu, om zo lang mogelijk volledig manoeuvreerbaar te blijven. Het afgevende schip is thans gereed om het te bevoorraden schip te ontvangen (fig. 302).

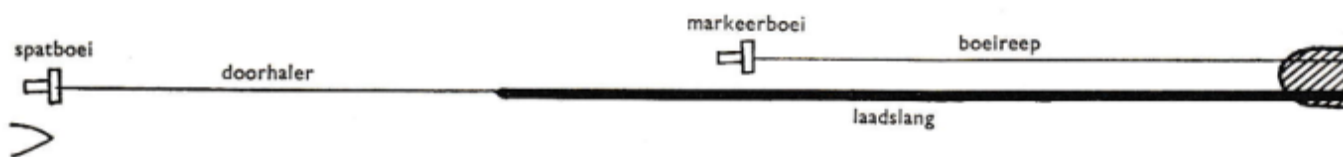


Fig. 302

Aan boord van het laatste heeft men inmiddels een hanger met sliphak aan de daarvoor

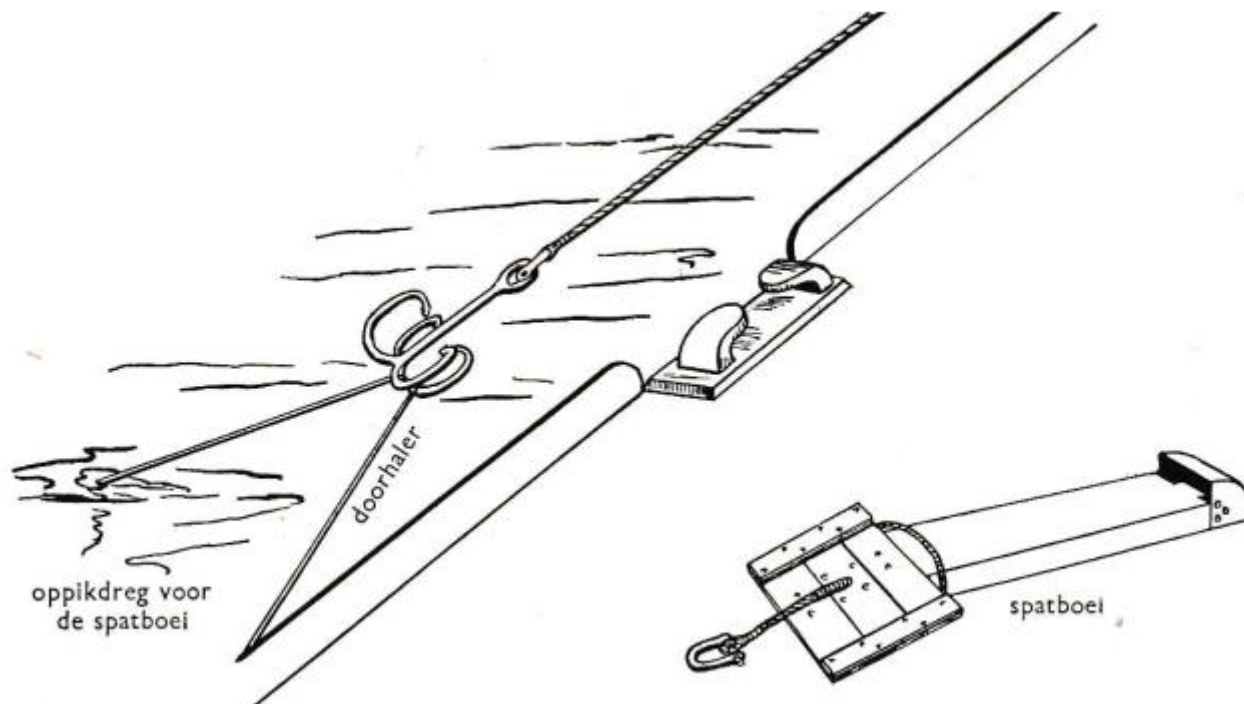


Fig. 303

bestemde slaper aan dek bevestigd. Indien de aansluitkoppeling zover van de rolstoel, waarover het tuig binnenboord moet komen, verwijderd is, dat het eindstuk van de slang onmogelijk daarop rechtstreeks kan worden aangesloten, wordt tevoren op de koppeling een slangstuk gekoppeld. Voorts legt men oppikdreggen - ten minste vier stuks -, enkele talies, snijstroppen, werkeinden, sluitingen enz. gereed. Zodra het afgevende schip het sein geeft, dat het gereed is voor de operatie, stoomt het ontvangende schip op tot het met de bak naast de spatboei ligt. Met een oppikdreg wordt de daaraan bevestigde doorhaler opgevist (fig. 303) en vervolgens het slangeinde binnenboord gehaald, waarbij het schip iets aanzet tot het met de brug dwars van de markeerboei is gekomen (fig. 304).



Fig. 304

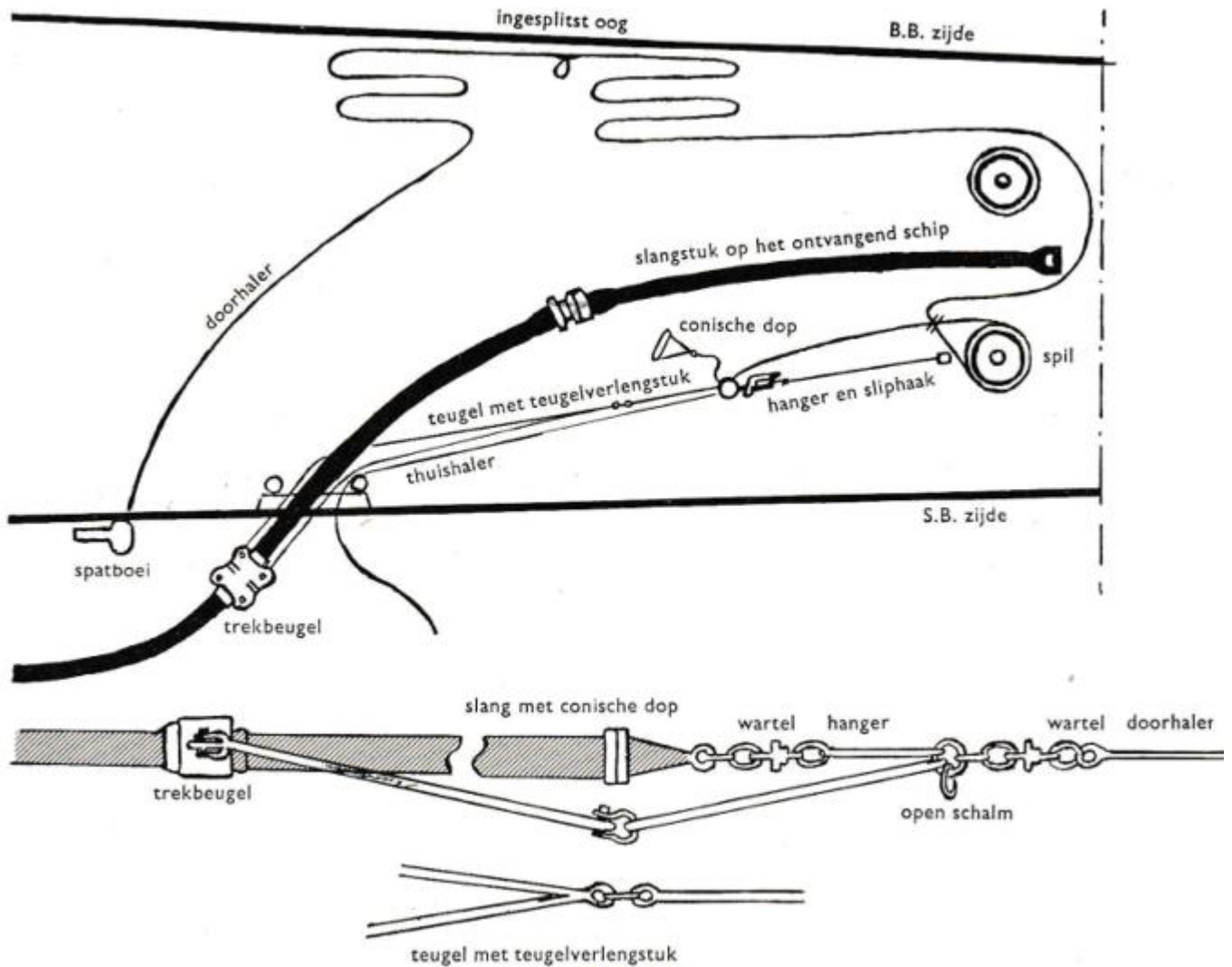


Fig. 305

De doorhaler wordt zo ver doorgedraaid tot de sliphaak van de hanger in de ring van het teugelverlengstuk kan worden gepikt. Door de doorhaler op te laten komen komt het tuig in de hanger te hangen (fig. 305).

Nu moet de conische dop van de slang worden verwijderd, maar alvorens dat te doen, ontlucht men eerst de slang met behulp van de ontluichtingsplug, die in die dop is aangebracht. Nadat vervolgens de slang is aangesloten op het brandstofsysteem, kan met het overpompen worden begonnen.

OVERGEVEN VAN HET TUIG VOLGENS DE LIJNSCHIETMETHODE (GUNLINE METHOD)

Bij de lijnschietmethode wordt de slang op dezelfde wijze door het afgevend schip uitgevoerd als bij de spatboeimethode, met dien verstande echter, dat de doorhaler - zonder spatboei - binnenboord blijft en de thuishaler niet wordt bijgestoken, als gevolg waarvan de slang in een bocht achter het schip aan wordt gesleept (fig. 306).

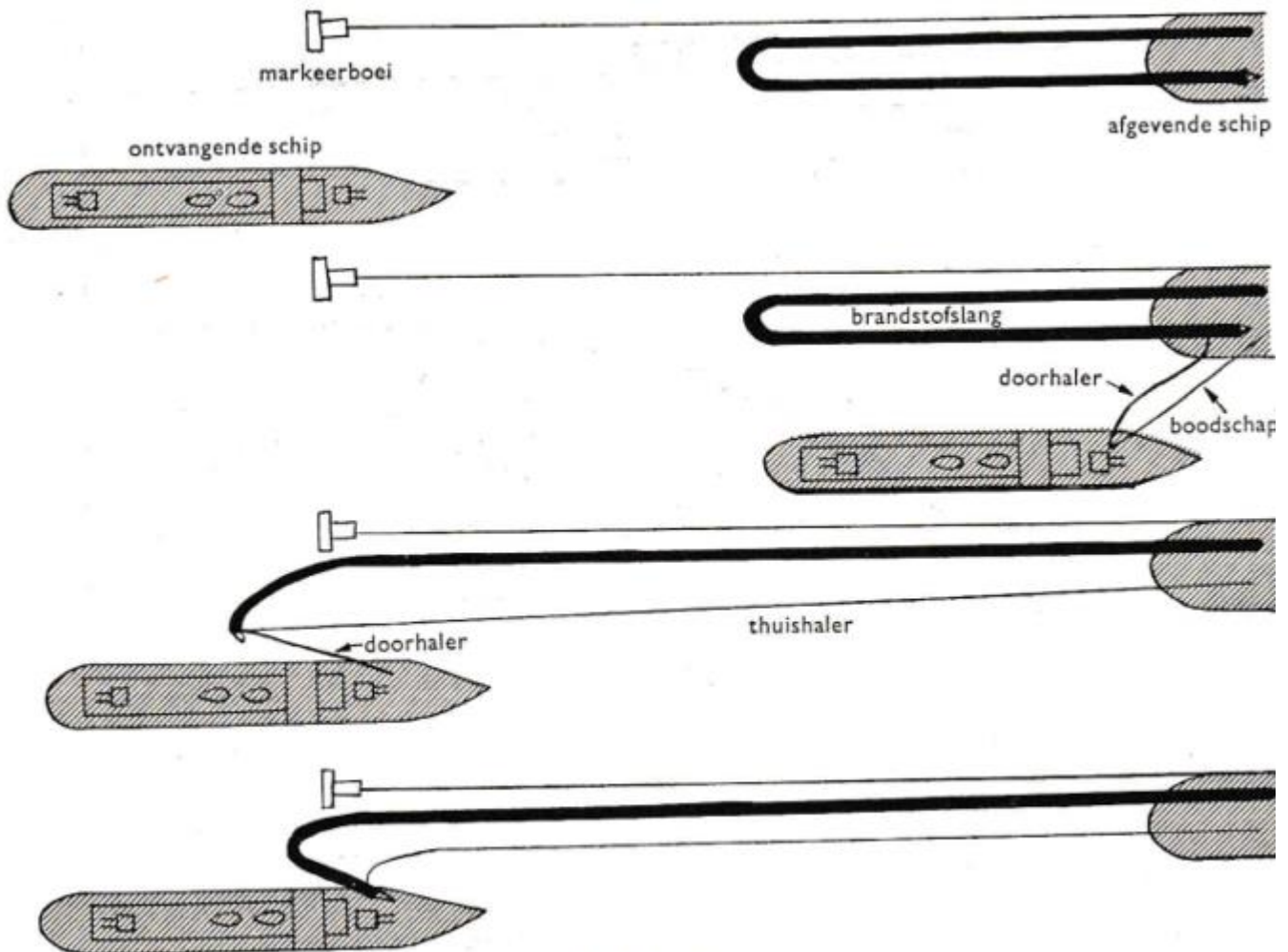


Fig. 306

Het ontvangende schip nadert het achterschip van het afgevend schip aan lij. Het zorgt ervoor, dat zijn boeg het achterschip van het afgevend schip niet te veel overlapt noch zo dicht nadert, dat het de invloed van stuwing en zuiging ondervindt. Voor jagers is een goede positie: het achterschip van het afgevend schip vanaf de eigen brug op ongeveer 5 à 6 streken en op ongeveer 50 m afstand; voor kruisers zijn die peiling en afstand ongeveer 3 à 4 streken en 70 à 80 meter.

Nu schiet het afgevend schip een schietlijn over en steekt daarop de boodschapper. Op de boodschapper wordt vervolgens de doorhaler gestoken. Zodra men aan boord van het ontvangende schip de doorhaler binnenboord heeft, wordt deze om het spil genomen. Alvorens nu de doorhaler in te draaien, mindert men vaart en laat men zich afzakken, tot de brug ongeveer dwars van de markeerboei is gekomen. Onderwijl wordt aan boord van het afgevend schip de thuishaler bijgestoken, als gevolg waarvan de slang zich strekt.

Zodra het ontvangende schip op zijn post is gekomen, draait men aan boord daarvan de doorhaler in. Daarmee komt het eindstuk van de slang binnenboord, waarmee wordt gehandeld zoals bij de spatboeimethode is aangegeven.

Post houden

Post houden is bij bevoorraden over de achtersteven gemakkelijker dan bij de methode langs zij, omdat er in de afstand tussen de beide schepen wat meer speelruimte zit. Her zwaartepunt valt daarbij op de bocht in de slang: deze mag niet te klein worden, maar ook niet te groot, omdat er

anders te veel spanning op de slang komt. Goed sturen is daarom ook hier een gebiedende eis en gieren moet zo veel mogelijk worden vermeden.

Het ontvangende schip houdt post op het afgevend schip. Om dat post houden te vergemakkelijken, is de markeerboei gestroomd, die des nachts wordt verlicht.

Koersveranderingen worden op kalme wijze uitgevoerd; een enigszins grote wijziging in etappes, waarbij het posthoudende schip de gelegenheid heeft zo nodig vaart te vermeerderen of te verminderen. In de tactische voorschriften zijn terzake gedetailleerde voorschriften opgenomen.

Er moet voortdurend op worden gelet, dat geen brandstof verloren gaat door lekkages in het tuig. Des nachts kan dat gebeuren door geregeld de afgegeven en ontvangen hoeveelheden met elkaar te vergelijken.

Als de slang breekt, gebeurt dat vaak kort achter het afgevend schip, omdat aldaar de kracht, op de slang uitgeoefend, het grootst is. De lengte van de wegstromende slang is dan veelal groter dan de afstand tussen het aansluitpunt op de bak en de voortstuweraars aan boord van het ontvangende schip. Daarom moet men op eerste aanwijzing van een dergelijke brekage onmiddellijk met het roer aan boord naar de slang toedraaien. Weliswaar vaart men dan over de thuishaler heen, maar dat is niet zo erg als beschadigde voortstuweraars. Tijdens de draai kan al naar gelang van de tactische omstandigheden het tuig worden gekapt of - nadat de voortstuweraars zijn gestopt - worden geborgen.

Post verlaten

Wanneer het overpompen van de vloeistof is gebeurd, moet, alvorens het tuig wordt teruggegeven, de slang eerst worden doorgeblazen. Daarmee voorkomt men niet alleen, dat bij het loskoppelen van de slang vloeistof aan dek wordt gemorst, maar ook dat de slang straks, als ze te water komt, zal zinken. Zulks bemoeilijkt voor het afgevend schip het thuishalen van het tuig. Bij de spatboeimethode maakt een gezonken slang en een door deze onder water getrokken spatboei en doorhaler het een volgend schip onmogelijk, een en ander op te pikken. Vervolgens moet het tuig terug worden gegeven. De verrichtingen daartoe verschillen uiteraard al naar gelang de spatboeimethode of de lijnschietmethode is gevolgd.

TERUGGEVEN VAN HET TUIG BIJ DE SPATBOEIMETHODE

Aan boord van het ontvangende schip draait men de doorhaler - die gedurende het overpompen als een extra borg met een enkele dichtgebindselde bocht om het spil is gebleven - door om de kracht van de hanger te nemen (fig. 305). Inmiddels heeft men de laadslang ontkoppeld en voorzien van de conische dop. Daarna wordt de sliphaak van de hanger losgeslagen, waardoor het tuig in de doorhaler komt te hangen.

Het schip laat zich nu langzaam afzakken en onderwijl viert men het tuig aan de doorhaler af (fig. 307). Op enige afstand van het einde bevindt zich in de doorhaler een ingesplitst oog, waarin de sliphaak van de hanger wordt gepikt. Zo wordt het mogelijk de doorhaler even te ontlasten om deze van het spil te kunnen nemen. Nadat men zich ervan heeft overtuigd, dat er niets kan vastlopen, wordt de spatboei - die aan het hekwerk was bijgebindseld - losgesneden en de sliphaak losgeslagen.

Het restant van het tuig loopt nu buitenboord en het schip is vrij en kan uitsturen.

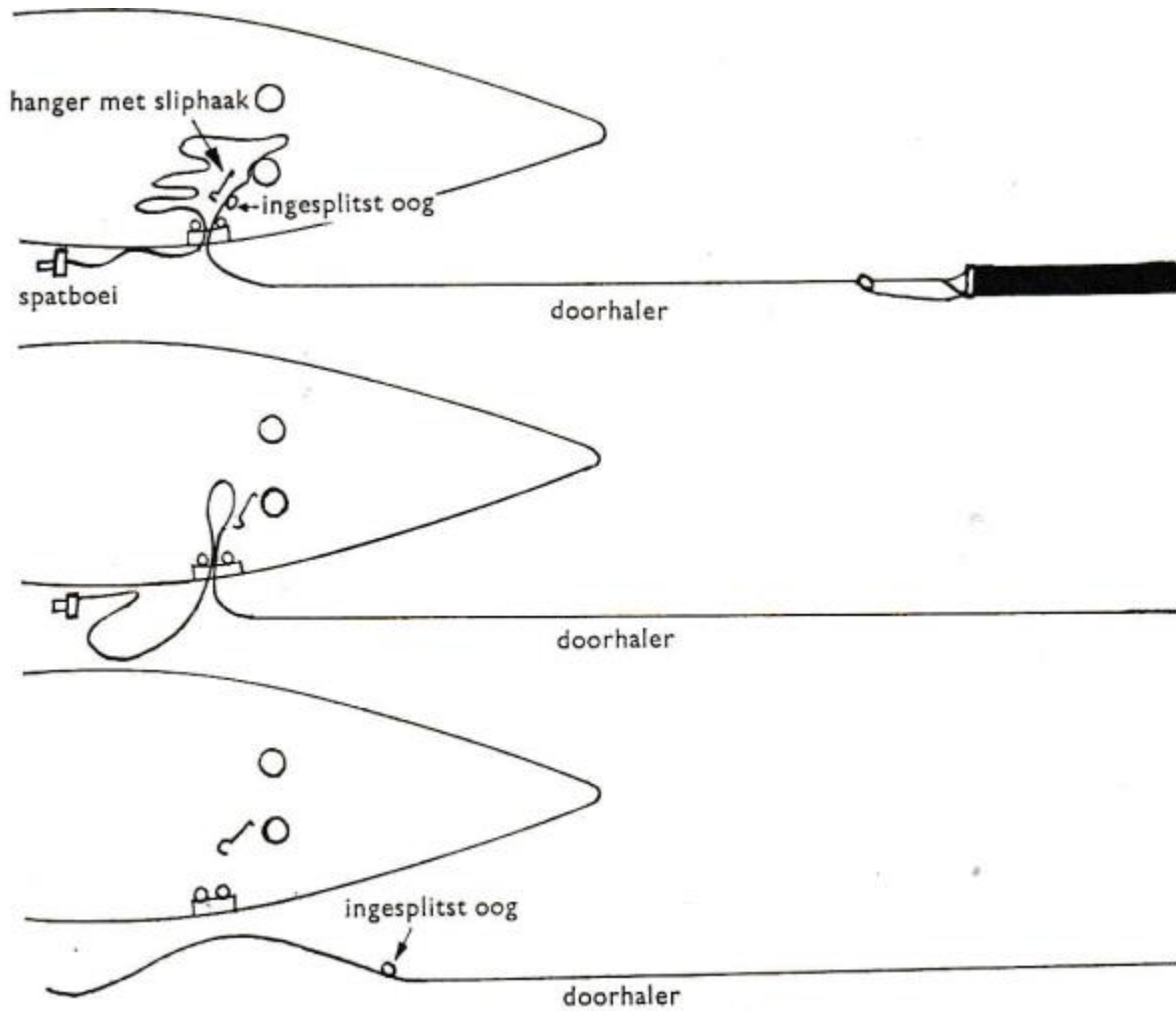


Fig. 307

TERUGGEVEN VAN HET TUIG BIJ DE SCHIETLIJNMETHODE

Nadat de slang is doorgeblazen, ontkoppeld en daarop de conische dop is teruggeplaatst, draait men met het spil het tuig uit tot het eindstuk van de slang te water komt. Terwijl men het tuig zo vasthoudt op het spil, stoomt het schip op naar het achterschip van het afgevende schip.

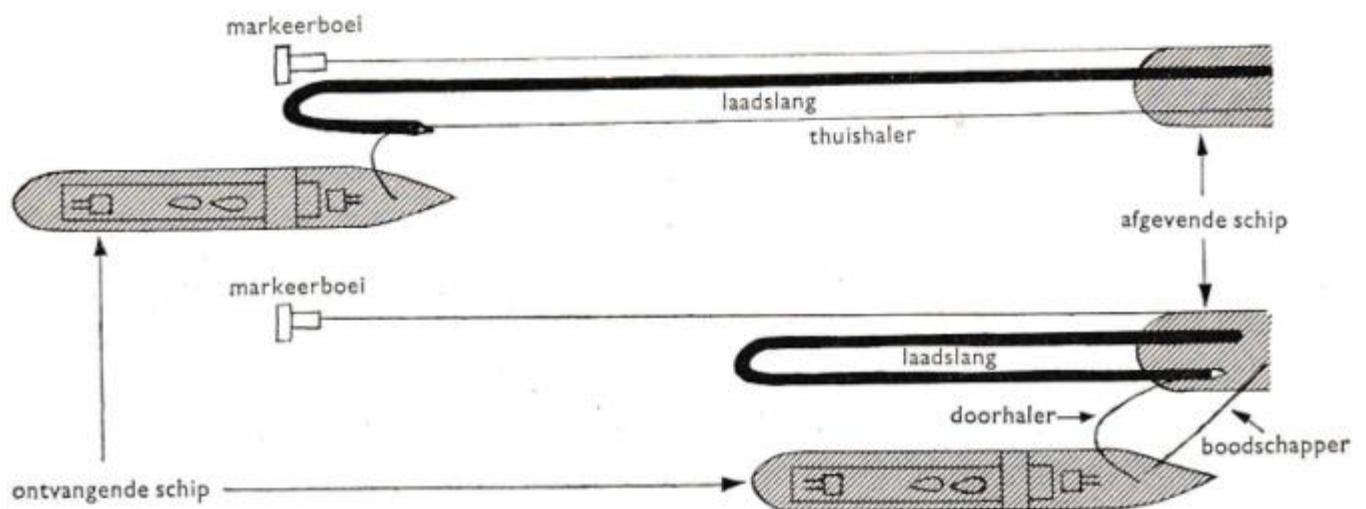


Fig. 308

Aan boord daarvan draait men onderwijl de thuishaler in. Daarmede gaat men door, ook als het ontvangende schip in dezelfde positie is gekomen als waarin het tuig oorspronkelijk werd overgenomen. Aan boord van het ontvangende schip wordt uiteraard de doorhaler bijgestoken.

Zodra het afgevendende schip het eindstuk van de slang weer binnenboord heeft, worden met behulp van een schietlijn de doorhaler en de boodschapper teruggegeven. Het ontvangende schip is nu weer vrij in zijn bewegingen en kan zijn post verlaten.

DOORGEVEN VAN HET TUIG AAN EEN VOLGEND SCHIP

Wanneer het tuig aan een volgend schip moet worden doorgegeven, gaat men, tot het eindstuk van de slang te water is, te werk als bij teruggeven. Het volgende schip kiest positie dwars van het eerste schip, aan de vrije zijde daarvan. Met een schietlijn wordt verbinding gemaakt en vervolgens wordt op die lijn de boodschapper gestoken. Met behulp van de boodschapper wordt daarna voor de boeg langs de doorhaler overgegeven. Het eerste schip laat zich nu snel afzakken, terwijl het het tuig laat slippen.

INDRAAIEN VAN HET TUIG DOOR HET AFGEVENDE SCHIP

Terwijl bij het uitgeven van het tuig een vrij hoge vaart kan worden gelopen, moet men bij het indraaien daarvan niet meer vaart hebben dan ongeveer zeven knopen. In geen geval mag de tien knopen worden overschreden.

Overigens gaat men bij het indraaien op dezelfde manier te werk als bij het uitgeven, alleen in omgekeerde volgorde. De markeerboei moet zo spoedig mogelijk binnenboord worden gehaald, omdat deze de manoeuvreerbaarheid van het schip belemmert.

Bevoorraden van meer schepen tegelijkertijd

Het bevoorradingsschip kan ook twee slangen stromen en daarmee twee schepen tegelijkertijd van brandstof voorzien, of daarmee aan een schip tegelijkertijd twee verschillende soorten brandstof leveren. Daarnaast kan het dan nog twee schepen langszij bevoorraden. In beginsel wordt daarbij op dezelfde wijze te werk gegaan als bij het bevoorraden van slechts één schip. Nadere gegevens omtrent een en ander vindt men in de tactische voorschriften.

The End

DEEL 9

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



XX-06-1948 KRUISTOCHT DOOR DE ARCHIPEL.

AANZETTEN TOT 21 MIJL.... !

Hr. Ms. „Tjerk Hiddesz oefent in de Floreszee.

Met 20.000 p.k. voorbij de piek van Lombok.

10-08-1948 Nieuwe Apeldoornsche courant

HR. MS. TORPEDOJAGER „TJERK HIDDESZ", onder commando van de Luitenant ter Zee eerste klasse W. A. Montanus, werkt zich door de Floreszee, nu eens met een snelheid van 13 mijl, dan weer met een tot 20 en 21 mijl opgevoerde vaart. Aan de kim staan de grijze, je zou haast zeggen doorzichtige, schaduwen van de vulkanen en eiland-massieven, maar geen enkele maal wordt er koers gezet op land. Er is een einde gekomen aan het vlagvertoon en de dagen, die nog voor Soerabaja resten, worden gebruikt voor intensief oefenen. Ik geloof, dat Hr. Ms. „Tjerk Hiddesz" een goed schip is. Waarom ik dat denk, zou ik niet precies kunnen zeggen.

Het is een kwestie van sfeer, van „klimaat". Een schip is nu eenmaal een levend wezen, dat scherp reageert op de bemanning, die het bevaart.

Urenlang wordt er verband-gevaren en de tweede middag na het vertrek gaan van beide jagers de sleepschijven in zee. Hr. Ms. „Van Galen" beschiet de schijf van „Hr. Ms. Tjerk Hiddesz" en omgekeerd. Van de brug af volg ik de resultaten en zie, dat de granaten op enkele meters afstand van dat dansende schijfje terecht komen. Het schijfje, dat wordt voortgetrokken door de andere jager en dat moet een verduiveld lastig doel zijn voor de stuksbemanning. Maar lastig of niet, er wordt uitstekend geschoten en het schijnt met de artillerie aan boord wel in orde te zijn.

Tegen de avond passeren we hoge rotsen. De zon hangt laag op de kim en het is alsof er een doorschijnend terracotta kleed voor die rotsen hangt. Ik herinner mij jaren geleden eens Indische schilderijen gezien te hebben, die overtoegen waren met datzelfde terracotta. Het leek me overdreven en onwerkelijk. Nu zie ik, dat ik me vergist heb. Dit wits de kleur.

Tegen de nacht verdwijnt Hr. Ms. „Van Galen". Morgen is het de taak van de „Tjerk Hiddesz" hem op te sporen, ergens in de Westelijke Floreszee, ergens bij de kleine Soenda-eilanden. De radar zal het weer druk krijgen.

DE andere morgen liggen we recht voor een groot eiland en drie hoge bergen rijen zich achter elkaar. Het is Lombok en de middelste berg, de hoogste (3765 meter) is de Piek van Lombok. Op mijlen afstand kun je zien, dat de top van de krater overdekt is met lava: het glanst rossig in het felle licht van de nieuwe dag. Aan stuurboord is nog het laatste contour zichtbaar van Tambora, een andere vulkaan, bijna 3000 meter hoog. Een halve eeuw geleden was hij actief en richtte eveneens enorme verwoestingen aan. Nu is hij een lieflijk stukje gestolde nevel aan de horizon. Ik volg lang de Piek van Lombok. Daar, op haast 4000 meter hoogte, zal de kou over de top sluizen. Het zal er behoorlijk vriezen. Je zult er dik gekleed moeten zijn. Met een behoorlijk stel ondergoed ... En hier ... maar ik mag niet klagen. Hr. Ms. „Tjerk Hiddesz" ploegt zich met 21 mijl door het blauwe water en er staat een frisse bries, die het aan dek best uit te houden maakt. Als het schip nu stil lag, zouden we gebraden worden ...

NEE, ik mag niet klagen. Dat zouden alleen de mannen mogen in de machinekamer van de jager. Ik was er ook, maar na 10 minuten verzon ik een "boodschap" in de kajuit. De anderen moesten blijven. Nog 3 ½ uur. Ik geloof, dat de "body 's van deze korporaalmachinist, van die stoker en ook dat van de officier MSD, die daar met hun drieën bezig waren de snelheid op te voeren tot 21 mijl, toch wel van gewapend beton moeten zijn! En zeker in de tropen, waar ze moeten werken in temperaturen, waarvan iemand in Holland, die niet vaart, zich geen voorstelling kan maken.

In het ketelruim was de temperatuur beter, zij het dat alle 8 branders aanstonden. 20.000 paardenkrachten worden hier ingespannen om Hr. Ms. „Tjerk Hiddesz" zijn vaart te geven. Soms is daar even de helle flikkering van wit vuur, en slaat de gloed je in het gezicht. Je deinst terug van die gloed. Maar niet de mannen van het ketelruim van Hr. Ms. „Tjerk Hiddesz". En het gebeurt ook niet met de sergeant-machinist, noch met de stokers en de milicien, die ik er bezig zie.

ER wordt in deze dagen hard gewerkt, duchtig aangepakt op de jager. Oefenen... oefenen ... oefenen ... Opdat heel dit schip met zijn bemanning paraat is ingesteld op alle mogelijkheden en verrassingen, die eens, wat de Voorzienigheid verhoede, denkbaar zouden kunnen zijn.

De schepen van de Koninklijke Marine bevinden zich goeddeels in de Indische wateren. Ze patrouilleren er, ze wijden zich aan het hoognodige vlagvertoon en ze oefenen. Dag aan dag, nacht aan nacht. Dit alles heeft niets van doen met rustig varen over kalme, Indische zeeën. Maar mis niet het in de kortst mogelijke tijd in staat van paraatheid brengen van de vloot en de mannen, die de vloot bevaren. Nederland is een zeevarende mogendheid. Dat scheidt de harde plicht de rechten daarvan ten allen tijde te kunnen verdedigen.

En dat te kunnen, waar en wanneer, daartoe oefent in deze dagen, in de Floreszee en wijde omgeving, het kleine eskader, bestaande uit Hr. Ms. „Van Galen" en Hr. Ms. „Tjerk Hiddesz". En daartoe oefenen alle andere schepen waar ook varende in de onmetelijke ruimten van deze grandioze archipel, die Indië heet.

+++++

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



DEEL 10 (SLOT KRUISTOCHT)
XX-06-1948 KRUISTOCHT DOOR DE ARCHIPEL.
„VUURVLIEGEN" OVER HET ESKADER

Artillerie-oefeningen in de Java-zee. En dan eindelijk... weer Soerabaja!

09-08-1948 Nieuwe Apeldoornsche courant

Om half 7 vanmorgen, tegen dagworden, zag ik aan dek de uiterton passeren, baken voor het Westervaarwater, en voor zo menig marineman in het verleden en ook nu weer, het einde van een lange reis.

De laatste dag dat ik aan boord van Hr. Ms. „Tjerk Hiddesz" ben, maar een dag die druk belooft te worden. Een overladen programma van oefeningen. Ditmaal geen navigatie-oefeningen maar artillerie-oefeningen. Vandaag zal er geschoten worden en behoorlijk ook. Het bewijs daarvan merk ik aan de nogal fikse dosis watten, die voor onze oren worden rondgedeeld.

'n Kwartier later komt de schijf: gesleept door de Margriet, roemrucht duvelstoejagertje, waarmee anderhalf jaar geleden een reuzentocht over, pak weg, de helft van de evenaar werd gemaakt, met een dok en een bok er achteraan zeulend. Thans wordt er op gewerkt door een geheel Indische bemanning die het uitstekend fikst met dat ex-ijsbrekertje van de Waddenzee, gebouwd tijdens de bezetting.

Er wordt inderdaad geschoten, die dag. Keer op keer sta ik met proppen watten in m'n oren en open mond (advies dokter). Het begint vroeg met een aanval op Fireflies der MLD, die, na op enige tientallen mijlen door de radar van Mr. Ms. Tjerk Hiddesz gepeild te zijn, ineens als speldeprikken in de hard-blauwe hemel verschijnen. Het wordt "schieten met verlegd trefpunt" en hoewel dan uiteraard de drie Vuurvliegen zelf niet onder schot worden genomen, ontbreekt het niet aan de nodige emotie. Radarstation, seinstation, brug, commandotoren ... alles



Even uitblazen, want de temperatuur in de commandotoren van Hr.Ms. „Tjerk Hiddesz" is nogal aan de hoge kant. Links de vuurleider, luitenant ter zee H. G. Zeiler uit Bergen en rechts luit. ter zee 3 KMR H. O. G. Ten Raa, doelsofficier. Bron foto: NIMH.

werkt op maximum toeren. De vliegtuigen zijn enorm snel en verplaatsen zich met een vaart van ongeveer 300 mijl. Dat is héél snel., te snel waarschijnlijk voor de 4.7 inch batterijen, die nu eenmaal niet gespecialiseerd zijn op luchtdoel. Het is overigens verbazend interessant te zien hoe snel, soepel en lenig de dubbellopen deze watervlugge toestellen volgen, die als haviken over beide schepen scheren.

De drie 4.7 inch batterijen krijgen die dag een goede beurt, maar ook de mitrailleurs en de pompoms. En vandaag weet, behalve de commandant en de officier van de wacht, ook de vuurleider in de

commandotoren, de luitenant ter Zee 2 G. Zeiler, wat hem te doen staat. Tenslotte worden er met de vuurvliegen torpedo-aanval-oefeningen gehouden, waarna de middagoefening schieten op de gevechtsschijf oplevert.

Eerst donderen de salvo's van Hr. Ms. Van Galen, daarna van Hr. Ms. Tjerk Hiddesz, en vervolgens schieten beide schepen, Hr. Ms. Tjerk Hiddesz braakt vuur en smook, iedere keer opnieuw trilt de jager onder de krakende explosies en volgen vele ogen de inslagen van de granaten. Het is een dag van actie op actie en er wordt nauwelijks tijd afgenomen om even te schaften.



Bemanning Hr. Ms. "Tjerk Hiddesz" 1948. Bron foto: NIMH

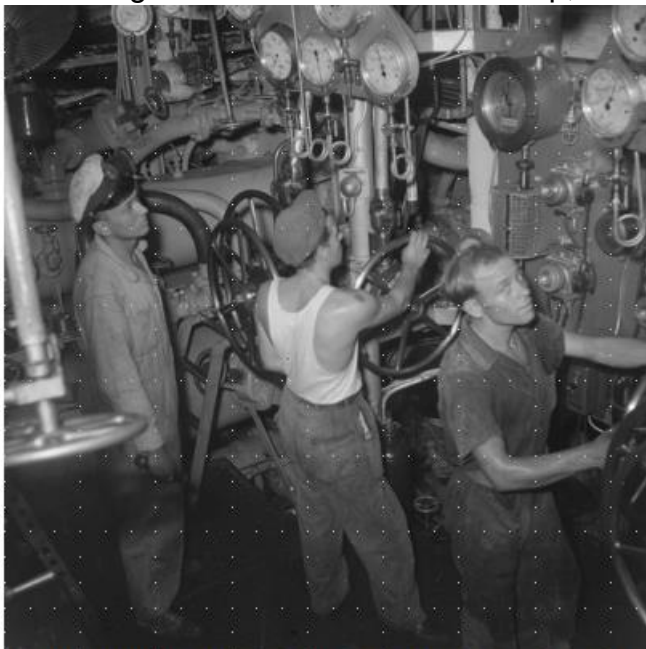
Het is de laatste dag ... en hij zal benut worden. Ik zie de kanonnen baksen ... ik zie het vuren ... ik zie in de verte de inslagen van de granaten, ik hoor de commando's ... en dat alles gebeurt in de Javazee. De Javazee is blauw en wijd en het is er heet. De zon brandt op het schip, dat sedert de ochtend vaart zonder tenten.

De Javazee is het terrein van de oefening ... dezelfde Javazee, waar nog niet zo lang geleden ook geschoten werd. Ook gecommandeerd, waar óók kanonnen werden gebakst. En waar het heet was. Gruwelijk heet. Dat was in de tweede maand van het jaar 1942. Het was alleen geen oefening maar bloedige ernst, daar in die slag in de Javazee, weet U 't nog ...?

Vanavond vindt nog een nachtschietoefening op de gevechtsschijf plaats. Daarna is het voorgoed vastvuren. En er is een kans, dat we in de loop van de nacht nog aan de Madoera-steiger liggen. Thuis in Soerabaja.

Thuis, na een lange, lange reis door vele zeeën, langs vele eilanden en in vele havens.

Als ik deze woorden neerschrijf, ligt de kleine groep schepen, de twee-eenheid Hr. Ms. Van Galen en Hr. Ms. Tjerk Hiddesz, onder de rook van Soerabaja. Nog enkele uren en ik zal weer op een steiger staan. Dan zit de reis er op, een lange kruistocht van twee jagers, die 18 Mei van



In de ingewanden van de "Tjerk Hiddesz" is het bloedheet, doch trouw vervult het personeel van de machinekamer zijn plicht. Bron foto: NIMH.

Soerabaja vertrokken en vandaag hun basis weer bereikt hebben. Ja, een lange reis: Van Soerabaja, via Makassar, Balikpapan, Toli Toli, Tarakan, Menado naar Ternate, Batjan, Ambon en Boeton, met nog een kort bezoek van de Tjerk Hiddesz aan Sorong op Nieuw-Guinea. De eerste grote reis van een eskader door de Grote Oost en., wat belangrijker is: de eerste grote vlagvertoonreis.

Langs vele kusten, in vele havens, op vele eilanden presenteerde zich het rood, het wit en het blauw van onze vlag en het deed weldadig aan te mogen vaststellen hoe gezien en geacht deze drie kleuren daar zijn.

Het was geen gemakkelijke reis. Van officieren, onderofficieren, korporaals en manschappen is veel gevergd en op

menigeen werd vaak een zwaar beroep gedaan. Er is veel geploeterd, er is veel gezweet. Maar al dat zweet, alle moeiten en zorgen zijn de prijs dubbel en dwars waard geweest. Men zag onze vlag, men zag onze schepen en 420 Nederlandse marinemannen werden bekwaamd in het werk, dat de eeuwen door een bitterharde noodzaak is gebleken voor iedere natie, die er prijs op stelde zichzelf te zijn en zichzelf te blijven.

De Koninklijke Marine is in opbouw. Na wat ik thans gezien heb, op deze lange reis, geloof ik, dat het tempo van die opbouw alle reden geeft tot vertrouwen in de naaste toekomst.

En nu rest mij alleen nog mijn dank uit te spreken ten aanzien van de beide commandanten der jagers, de kapitein-luitenant ter Zee G. A. Cox en de Luitenant ter Zee 1 W. A. Montanus. Dank voor de wijze waarop zij mij in staat stelden mijn werk aan boord te verrichten, dank voor al hun goede zorgen en dank voor hun voortdurende bereidheid mij te allen tijde in te lichten.

Slot !

HET KARAKTER VAN DEN ZEEORLOG EN DE BESCHERMING VAN DE HANDELSSCHEEPVAART. (DEEL 4)

De factoren, die hierbij in aanmerking komen, zijn in hoofdzaak de navolgende:

a. Wat betreft den invloed op den aanval op den handel:

1e. Het verschil in snelheid tusschen den kruiser en het koopvaardijship is veel grooter geworden dan vroeger, hetgeen aan den aanval ten goede komt.

2e. De rookontwikkeling bij het stoomen vergemakkelijkt den aanval; de kruiser toch houdt met geringe vaart heen en weer op zijn terrein en ontwikkelt daarbij geen rook, terwijl het

koopvaardijship volle kracht loopende dit meestal wel doet.

3e. Door de behoefte aan aanvulling van den brandstofvoorraad is de taak van den modernen kruiser zwaarder geworden en wordt de aanval bemoeilijkt.

b. Wat betreft den invloed op ontwijken van den aanval:

1e. Door het stoomvermogen is het koopvaardijship veel onafhankelijker in zijn bewegingen geworden, zeer afwijkende routen kunnen in den regel zonder overwegend bezwaar worden gevolgd.

2e. Het varen in convoi is gemakkelijker geworden, waardoor de verspreiding der schepen, die tot één convoi behooren, veel geringer is. Een vijandelijke kruiser zal dus slechts zelden een „straggler” kunnen nemen.

3e. Het moderne koopvaardijship heeft den tijd meer in zijn macht en kan daardoor zorgen gevaarlijke zónes in het duister te passeeren; wat de navigatie betreft is het ook vrijwel onafhankelijk van stroom en weersgesteldheid, zoodat zonder bezwaar in veel gevallen binnen de 3-mijls grens van neutrale kusten kan worden gevaren. In het algemeen is het steeds mogelijk de als het veiligst aangegeven routen te volgen.

Ook de moderne communicatiemiddelen zijn van invloed op dit vraagstuk; terwijl het koopvaardijship door ontvangst per D. T. steeds berichten omtrent vijandelijke kruisers kaft ontvangen, behoeft het zelf niet te seinen, waarmede het zijn plaats zou kunnen verraden.

Als algemeene conclusie van het bovenstaande kan worden aangenomen, dat de stoomvaart en de moderne communicatiemiddelen de veiligheid van den handel in oorlogstijd vergroot, den aanval bemoeilijkt hebben.

Vergeleken met den zeiltijd was het probleem in 1914 voor Engeland dus in zooverre verschillend, dat de handel belangrijker en meer verspreid was, en in zooverre meer kwetsbaar, doch de verdediging op zichzelf was niet moeilijker geworden. Voorts was de geografische ligging van den tegenstander van 1914 voor Engeland veel gunstiger dan die van Frankrijk, den vroegeren vijand, zoodat het systeem der indirecte dekking door blokkade van de vijandelijke havens veel gemakkelijker kon worden toegepast. Van principieele strategische wijziging was geen sprake, zoodat het niet behoeft te verwonderen, dat in hoofdzaak hetzelfde systeem van beveiliging werd gevolgd.

Alvorens hierop nader in te gaan is het gewenscht zeer in het kort aan te geven welke belangen met den overzeeschen handel waren gemoeid.

a. Groot Brittannië.

De voornaamste handelsrouten in volgorde der belangrijkheid zijn, de Noord-Amerikaansche route, de Aziatische route, de Zuid-Amerikaansche route, de Zuid-Afrika route en de handelsweg over den Pacific. Langs deze wegen werd in de jaren 1911—1913 gemiddeld per jaar ingevoerd:

voor verbruik in Groot Brittannië voor een waarde van £ 623.000.000 waarvan aan voedsel, tabak, drank, enz. voor £ 263.000.000 aan grondstoffen voor fabrieken £ 205.000.000

Gemiddeld moest $\frac{2}{3}$ van de benodigde voedingsmiddelen worden ingevoerd, waarvan onderstaand staatje een overzicht geeft:

Artikelen:	% dat moest worden ingevoerd:	
granen	79	%
vleesch	40	%
boter	64,5	%
kaas	80	%
eieren	50	%

margarine	49,5	%
groenten (geen aardappelen)	36	%
vruchten	73	%
suiker, cacao en chocolade	100	%

Circa 1/4 van de eigen vleeschproductie hing af van het gebruik van ingevoerd veevoeder. De normaal aanwezige voorraden waren betrekkelijk gering, zooals de volgende getallen aantonen:

voedingsmiddelen 4 a 8 weken
wol (invoer) 2 tot 3 maanden
wol (eigen productie) 6 maanden
katoen 7 maanden
vlas 4 tot 9 maanden
jute 4 tot 12 maanden
zijde enkele maanden
ijzererts (invoer) 1 tot 2 maanden
timmerhout 2 tot 8 maanden
huiden en leer 6 tot 9 maanden
petroleum 6 maanden
rubber 4 tot 8 weken

Belangrijke storing in den toevoer moest dus tot elken prijs worden voorkomen.

b. Frankrijk.

In 1914 had 60 a 70 % van den Franschen in- en uitvoer over zee plaats; de geheele waarde van den zeehandel bedroeg rond £ 435.000.000's jaars. Wat voedsel betreft, kon Frankrijk in hoofdzaak voor de eigen bevolking zorgen, doch voor de industrie moesten veel grondstoffen worden ingevoerd. Bij het uitbreken van den oorlog gingen al dadelijk de rijke ertsgebieden verloren, waardoor nog meer invoer noodig werd. De Fransche koopvaardijvloot was niet voldoende om aan de behoeften van het land te voldoen.

c. Rusland.

Van den invoer kwam 45 % over zee, van den uitvoer ging 72 % langs de zeerouten. Wat voedselvoorziening betreft, was Rusland onafhankelijk, doch de industrie was zeer weinig ontwikkeld, zoodat in dit opzicht alles van den toevoer afhing. Doordat de landgrenzen met Duitschland gesloten werden, nam na het uitbreken van den oorlog de afhankelijkheid van het zee- verkeer aanmerkelijk toe.

d. Duitschland.

Hoezeer en op welke wijze Duitschland afhankelijk was van het buitenlandsch verkeer blijkt duidelijk uit onderstaande tabel:

	Invoer (mill. mark) 1913	% v. h. geheel voor industrie	Uitvoer (mill. mark) met inbegrip van	% v. d. gehele uitvoer
I.	grondstoffen	55%	met inbegrip van	Halfabrikaten:
	5.822,6		2.370,6	26,5%
II.	Afgewerkte	Producten:		
	1.608,2	15%	5.787,5	64,6%
III	Voeding - en	Genotmiddelen:		
	2944,6	27,6%	789,8	8,8%
IV	Vee:			

	256	2,4%	8,9	0,1%
Totaal	10.770,4	100%	10.097,9	100%

Duidelijk ziet men hierin het beeld van den industriestaat, een grooten invoer van grondstoffen, die door de industrie in heel- of halffabrikaten werden omgezet, benevens invoer van voedingsmiddelen. Duitsland zelf kon slechts voor 2/3 voorzien in hetgeen voor de volksvoeding noodig was.

Van den buitenlandschen handel werd 2/3 overzee vervoerd, doch daar bij het uitbreken van den oorlog ook bijna alle landgrenzen gesloten werden, kan men aannemen, dat bijna de geheele toevoer van grondstoffen en voedingsmiddelen ophield. De binnenlandsche ertswinning leverde slechts 1/3 van de behoefte, daar echter de verbinding met Zweden gehandhaafd bleef, kon de ijzer- en staalindustrie voldoende blijven produceeren, doch aan koper en nikkel ontstond nijpend gebrek. Ook de aanvoer van olie heeft veel zorgen gegeven, voor een deel kon het bezetten van Roemenië daarin voorzien. Wij komen thans tot het systeem van de beveiliging van den handel. Over de Centrale mogendheden behoeven wij niet te spreken, de zeehandel stond behalve in de Oostzee, geheel stil, Groot-Brittannië zag zich echter gesteld voor het probleem, hoe de uitgebreide scheepvaart moest worden beschermd. Een denkbeeld van het belang der koopvaardij geven de volgende getallen:

De omvang van de groote vaart bedroeg, in- en uitvoer samen gerekend, jaarlijks 150 miljoen ton, waarbij nog 70 miljoen ton kwam voor de kustvaart. Het aandeel der verschillende mogendheden in de wereldtonnenmaat blijkt uit onderstaande tabel:

1914. Tonnage stoomvaart in 100-tallen Reg. tonnen netto.

Geallieerden:

Gr. Britannië	11.538	44,4%
Dominions en Koloniën	901,8	3,5%
Totaal Britsch	12.439,8	47,9%
Frankrijk	1.098,0	4,2%
Rusland	498,5	1,9%
België	218,8	0,8%
Japan	1.048,0	4%
Totaal	15.303,1	58.8%

Centralen:

Duitschland	3.096,0	11,9%
Oostenrijk-Hongarije	653,4	2,5%
Turkije	67,8	0,3%
Totaal	3.817,2	14,7%

Transporteeren 19.120,3

Per transport 19.120,3 Neutralen.

Amerika	1.195,0	4,6
Noorwegen	1.153,4	4,4
Zweden	578,5	2,3
Denemarken	453,0	1,7
Holland	909,6	3,5
Italië	871,4	3,4
Griekenland	515,1	2,0
Anderen	1.193,6	4,6
Totaal	6.896,6	26,3

Totaal wereldlaad vermogen 25.989,9 reg. tonn. netto.

Reeds lang vóór den oorlog van 1914 was overwogen, hoe de bescherming zou moeten worden georganiseerd. In 1903 was ingesteld een „Royal Commission on the supply of food and raw material in time of war”, die tot de conclusie was gekomen, dat het verwerven van de heerschappij ter zee noodig was om met succes vijandelijken handel te beletten en eigen handel te beschermen, hiernaar diende dus in de eerste plaats te worden gestreefd.

Concentratie der strijdkrachten, voorzover dit mogelijk was, met indirecte dekking van den handel werd de beste bescherming geacht, een georganiseerden aanval van sterke deelen van een vijandelijke vloot op den Britschen handel meende men vrijwel te kunnen uitsluiten, omdat 's vijands hoofdmacht daardoor te veel verzwakt zou worden. Het spreekt vanzelf, dat in het algemeen de concentratie- gedachte niet te ver kon worden doorgevoerd; in een oorlog met Frankrijk b.v. zou men niet uitsluitend een centrale massa kunnen formeeren, daar verschillende Fransche havens moesten worden bewaakt, zooals wij reeds voor de periode 1792—1815 aangaven. Bij een oorlog met Duitschland was, doordat Engeland Duitschland door zijn geografische ligging reeds blokkeerde, het probleem dezer dekking veel eenvoudiger. De Admiraliteit verklaarde bij de genoemde besprekingen, dat zij geen zekerheid kon geven, dat de vijand geen prijzen zou maken, doch wel kon zij er voor instaan, dat er geen belangrijke vermindering in den invoer zou ontstaan. Tevens deelde zij mede, dat zij zich niet zou laten beïnvloeden door de publieke opinie als die, doordat koopvaardij schepen door den vijand werden veroverd, op grooter verspreiding der vloot zou aandringen. Het aangenomen beginsel was dus, dat in de allereerste plaats het meesterschap ter zee moest worden gehandhaafd, niet alleen terwille van de veiligheid van den handel, doch ook van het breeder standpunt der „Imperial Defence”, terwijl de Admiraliteit de volledige vrijheid behoorde te hebben, om de vloot te gebruiken zooals zij voor dit doel noodig zou achten. Het algemeen schema werd in 1914 aldus:

- 1e.** Opstelling der Britsche hoofdmacht ter blokkade van de Deutsche havens (indirecte dekking).
- 2e.** Bezetten door kruisererkaders van punten, waar veel zeeverkeer samenkwam.
- 3e.** Bijzondere maatregelen ter beveiliging van de kustvaart.

WORDT
VERVOLGD

Doorvechten tot Zero Hour op 11 november 1918

Recensie van 'Het elfde uur' van Pieter Serrien

Kevin Prenger

Op maandag 11 november 1918 om 11:00 zwegen de meeste kanonnen aan het Westfront. De soldaten in de loopgraven in België en Frankrijk

konden opgelucht ademhalen, want na ruim vier jaar was aan de Eerste Wereldoorlog een einde gekomen. Gedurende de voorgaande dagen had het al gegonsd van geruchten over een wapenstilstand, waarvoor op vrijdag 8 november de onderhandelingen waren begonnen. Vanaf dat moment zou de oorlog naar schatting echter nog 6.750 levens en 15.000 gewonden eisen. Zelfs tijdens de laatste 24 uur tot het aanbreken van *Zero Hour* ging het bloedvergieten onverbiddelijk door.

In 'Het elfde uur' beschrijft de Belgische historicus en schrijver Pieter Serrien (1985) deze laatste dag van de oorlog. Het is zijn zesde boek, na 'Tranen over Mortsel' (2008), 'Oorlogsdagen' (2013), 'Zo was onze oorlog' (2014), 'Van onze jongens geen nieuws' (2015) en 'Elke dag angst' (2016). Aan de hand van getuigenissen van gewone mensen reconstrueert hij relatief onbekende gebeurtenissen en onderwerpen uit beide wereldoorlogen. In zijn nieuwste boek volgt hij deze opzet. Voordat hij de laatste dag van de oorlog van uur tot uur behandelt, beschrijft Serrien eerst het geallieerde eindoffensief en de gebeurtenissen gedurende de laatste oorlogsweek, die uitmondten in de uiteindelijke Duitse nederlaag. In een apart hoofdstuk

besteedt hij ook aandacht aan de Spaanse Griep, de griep epidemie die in de slotfase van de oorlog voor het eerst toesloeg en tot 1920 wereldwijd volgens de hoogste schattingen 40 tot zelfs 50 miljoen dodelijke slachtoffers maakte.

Modderbende

Gedurende de laatste oorlogsmaand was het front in België van Nieuwpoort-Ieper opgeschoven tot de Vlaamse Ardennen en Bergen. De Duitsers trokken zich weliswaar terug, maar



Het elfde uur - Detail boekcover



Ondertekening van de wapenstilstand door Pillard, 1918

hadden het grootste deel van België nog steeds in handen.

De begraafplaats en het Ossuarium van Douaumont, in de Franse plaats Verdun – Foto: Cc/Jean-Pol GRANDMONT

Aanhoudende regen had het front deze herfst doen veranderen in een grote modderbende. Om de omstandigheden te omschrijven aan een deel van het front waar niet meer gevochten werd, citeert Serrien een verslaggever van De Telegraaf die te voet had geprobeerd Nieuwpoort te



bereiken maar 's avonds gestrand was op de kapotgeschoten IJzervlakte. 'Hoe kunt gij u daar bij avond nog wagen!' riep een landbouwer hem daar toe.

'Er is alleen modder en water en daartussen liggen de graven. Met één misstap ligt ge in een obusput en geraakt ge er niet meer uit!'

Aan het Franse front was de situatie al niet anders. 'Bomen die ooit een mooi bos waren, zijn nu stomp en naakte uitgestrekte takken', zo citeert Serrien uit een brief van Harry Truman aan zijn vrouw. De latere Amerikaanse president bevond zich in de Woëvrestreek in het noordoosten van Frankrijk. 'Dit verwoeste land moet ooit even mooi zijn geweest als de rest van Frankrijk', zo vervolgde hij zijn brief.

Als de maan achter die bomen opgaat, kun je je voorstellen hoe de geesten van het half miljoen Fransen die hier afgeslacht werden, een treurige parade tussen de ruïnes houden.'

Tijdens de Slag om Verdun twee jaar eerder waren in de omgeving vele dodelijke slachtoffers gevallen die ter plaatse begraven waren. 'Telkens wanneer een Duitse granaat in een veld ten westen van hier inslaat, legt die weer een ledemaat van iemand bloot', aldus Truman. 'Maar goed dat ik niet in spoken geloof.'

Muiterij en revolutie

Behalve op de situatie aan het front richt de auteur zich ook op de muiterij van matrozen in Kiel en Wilhelmshaven en op de Duitse revolutie, die op 9 november door de sociaaldemocraat Philipp Scheideman uitgeroepen werd vanaf het balkon van de Rijksdag in Berlijn. Soldaten hadden er genoeg van hun levens op te offeren voor de Duitse keizer en de revolutionaire sfeer sloeg over naar locaties buiten Duitsland. Op 11 november bijvoorbeeld gingen duizenden ongewapende Duitse soldaten in bezet Brussel massaal de straat op met Belgische, Franse en vooral rode vlaggetjes. Ze riepen 'Vive la Belgique!' en 'Vive la France!' en werden toegewuifd door de Brusselaars, ook al hadden deze soldaten eerder nog op hun landgenoten geschoten.

Serrien haalt de woorden aan van een jonge Duitse soldaat in Antwerpen, die in een toespraak het lijden van zijn kameraden aan het front in herinnering bracht. Hij veroordeelde de 'Lügen, Lügen und Falschheit und Betrügerei' van de Feldwebel tot de keizer. Er waren volgens de Duitser geen officieren en regimenten meer, maar...

'...slechts nog soldaten die naar huis willen, die vrede willen, die willen werken in plaats van moorden, die behandeld willen worden als mensen in plaats van als dieren, die de slavendienst moe zijn en niet meer tot de slachtbank willen gedwongen worden.'

Doorvechten

Het moreel aan de geallieerde zijde vertoonde ook barsten, uit onbegrip over de vraag waarom er doorgevochten moest worden terwijl de wapenstilstand nabij was. Bergen was één van de plaatsen die in de laatste oorlogsweek veroverd moesten worden, nadat de Waalse stad sinds augustus 1914 in Duitse handen was geweest. De Canadese korporaal Will Bird bevond zich op 10 november 1918 in Jemappes vlakbij Bergen. Serrien beschrijft hoe de Canadees en zijn maten die ochtend in het winterzonnetje al plannen maakten voor het naoorlogse leven. Hun rugzakken stonden klaar om naar huis te gaan en er waren meisjes om feest mee te vieren. De feestelijke stemming hield plotseling op, toen de sergeant-majoor zijn manschappen opriep om zich klaar te maken voor de inname van Bergen. Orders zijn orders, zo waarschuwde hij.



Philipp Scheidemann, staand in een raam van de Rijkskanselarij, roept de Duitse republiek uit op 9 november 1918 (CC BY-SA 3.0 de – Bundesarchiv).

‘Enkele mannen schreeuwden dat we moesten omkeren en onze eigen hoofdkwartieren aanvallen’, aldus Bird.

‘Niemand probeerde hun het zwijgen op te leggen en we marcheerden langs de weg een veld in. Onze officieren waren ergere vijanden dan de Duitsers.’

Bergen werd op 11 november ingenomen, op de valreep van de wapenstilstand. Serrien beschrijft hoe een Britse luitenant in de stad drie lichamen aantrof van landgenoten. Elk van hen droeg de ‘1914 Mons Star’, een bewijs dat ze vier jaren geleden in deze omgeving ook gevochten hadden. ‘Deze mannen hadden vier jaar eerder de heroïsche strijd om Bergen overleefd en die laatste oorlogsochtend sneuvelden ze alsnog’, aldus de auteur, die de inname van de stad op de laatste dag ‘geslaagde propaganda’ noemt. ‘Waar de Britten in 1914 hadden moeten afdruipten tegen een Duitse overmacht, hadden ze ditmaal immers een overwinning behaald’, zo constateert hij. Het doorvechten tot de laatste minuut resulteerde op de laatste oorlogsdag in totaal volgens de schrijver in minstens 10.944 oorlogsslachtoffers aan beide kanten, waarvan er zeker 2.738 zouden sterven. Serrien:

‘Het daggemiddelde van 2.250 doden en 5.000 gewonden tijdens de hele oorlog toont aan dat de laatste halve oorlogsdag veel dodelijker was dan gebruikelijk. De meeste troepen waren al op de hoogte van het ingaan van de wapenstilstand, dus de meeste dodelijke slachtoffers van die dag wisten maar al te goed dat het oorlogseinde voorbij was.’

Het onverbidelijke doorvechten was meer dan een prestigekwestie. Volgens Serrien konden de geallieerden zo ook de Duitse onderhandelaars onder druk zetten. Bovendien was er het feit dat er slechts sprake was van een wapenstilstand van 36 dagen. Zouden de Duitsers daarna de wapenen weer opnemen, dan konden de geallieerden maar beter zo ver mogelijk opgerukt zijn. De Duitsers op hun beurt hielden vol om hun terugtrekkende troepen dekking te geven.

Serrien haalt een Amerikaanse luitenant aan die beschrijft hoe sommige soldaten dachten dat het een grap was, toen ze nog om 10:35 uur op 11 november ‘over the top’ moesten, synoniem voor een aanval vanuit de loopgraven door het niemandsland richting de vijandelijke linies. ‘Wat zich voor hen afspeelde was absurd’, aldus de schrijver die een correspondent van The New York Times aanhaalt die het volgende schreef:

‘Toen ik het front bereikte, had ik gedacht de stille verwachting te voelen van het einde van de vijandelijkheden, maar in plaats daarvan kwam ik terecht midden in de actie van een aanval.’

Tientallen gewonden en doden, 22 minuten voordat de vrede inging. Dat overkwam de Amerikaanse 33e divisie toen Duitse granaten op 11 november 1918 om 10:37 en 10:38 insloegen in Woëvre in Frankrijk. Een oude zagerij, waarin vele Amerikaanse militairen ondergebracht waren, en een veldkeuken werden geraakt. Verschillende slachtoffers waren onderweg geweest naar de veldkeuken voor hun ontbijt. ‘Nu is het enige wat we nog hoeven te doen, onszelf in leven houden tot 11:00’, zo had een adjudant van de eenheid eerder die ochtend nog gegrapt, wetende dat de wapenstilstand eraan kwam. Om wraak te nemen op de

Duitsers werd het artillerievuur op de vijand fanatiek heropend. De Amerikanen wisten van geen ophouden; hun kanonnen werden zo warm dat de verf eraf bladerde. 'Het was niet vóór klokslag 11:00 uur dat het vuren compleet ophield', aldus het rapport van de divisiecommandant. Nog één van de vele voorbeelden die Serrien geeft van hoe de oorlog tot het bittere einde levens eiste.

Onderhandelingen

In zijn boek behandelt de auteur ook het verloop van de onderhandelingen in de treinwagon in het Bos van Compiègne, de plek waar in 1940 de Franse overgave aan de Duitsers zou worden getekend. Verder bespreekt hij de mislukte revolutie van de Nederlandse socialistische leider Pieter Jelles Troelstra en het lot van keizer Wilhelm II die asiel vond in het neutrale Nederland. Zijn aankomst in de ochtend van 10 november met de trein op een klein stationnetje in slaperig Eijsden vormde het armzalige einde van een grootse monarchistische geschiedenis. Hoewel het boek aanvankelijk wat onoverzichtelijk overkomt, weet de schrijver al deze verschillende verhalen uiteindelijk met elkaar te doen versmelten tot een vlot geschreven verslag dat van begin tot einde boeit, met name vanwege de gevarieerdheid in onderwerpen en de vele levendige getuigenissen van betrokkenen. Daarmee is *'Het elfde uur'* een fascinerend portret van een moment in de oorlogsgeschiedenis dat niet eerder zo minutieus en vanuit verschillende perspectieven is beschreven.



Het elfde uur – Pieter Serrien

Bron: 45/2018

HISTORIEK
ONLINE GESCHIEDENISMAGAZINE

KERNONDERZEEBOTEN VOOR DE KONINKLIJKE MARINE deel 2 (slot)

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



In het team van onderzeebootbestrijders heeft zich sinds het begin van de jaren vijftig, eerst aarzelend en allengs met meer overtuiging, de onderzeeboot gevoegd. De onderzeeboot wijkt in een principiële opzicht totaal af van zijn collega onderzeebootbestrijders en wel in die zin, dat hij als enige opereert in hetzelfde medium als zijn tegenstander. Het vliegtuig en het hefschroefvliegtuig opereren boven het zeeoppervlak waaronder hun tegenstander zich schuil houdt, terwijl het bovenwaterschip gebonden is aan de scheiding van lucht en water.

Zonder veel hinder te ondervinden van het weer en de zeetoestand kan de onderzeeboot ageren, ook in die zeegebieden waar de tegenstander het iuchtoverwicht of het overwicht aan de oppervlakte bezit.

Doordat de moderne onderzeeboot een geruisloos schip is, is het mogelijk om zeer gevoelige detectieapparatuur aan boord te installeren. Dit maakt de onderzeeboot tot een uitstekend detectieplatform. Daarnaast is het mogelijk om profijt te trekken van de gelaagdheid van de zee door de voor detectie meest gunstige diepte op te zoeken. Deze gelaagdheid wordt daarmee tot een voordeel, terwijl het voor de andere onderzeebootbestrijders voornamelijk een handicap is.

Uitgerust met moderne doelzoekende torpedo's — door de Franse marine treffend „torpilles intelligentes” genoemd — is de onderzeeboot voor zijn soortgenoten een formidabele tegenstander. Hij is in staat om zijn tegenstander aan te vallen op die plaatsen waar ze het meest kwetsbaar zijn en wel tijdens hun opmars naar en van hun operatieterrein, tot vlak bij de thuishaven.

Dit alles geldt zowel voor de conventionele onderzeeboot als voor de kernonderzee boot, maar de laatstgenoemde heeft nog een aantal belangrijke pluspunten.

De defensienota 1964 noemde daarvan:

- de zeer hoge en vrijwel onbepert vol te houden onderwatervaart.
- de mogelijkheid om zeer lang op zee te blijven.
- de mogelijkheid om gedurende langdurige perioden onderwater te verblijven. Vooral in vergelijking met de conventionele onderzeeboot zou daar nog aan kunnen worden toegevoegd;
- de afwezigheid van de noodzaak om te snuiveren, gedurende welke tijd de conventionele onderzeeboot betrekkelijk doof en bovendien kwetsbaar is.
- de mogelijkheid om onder de ijskap te opereren.
- de aanwezigheid van vrijwel onuitputtelijk veel energie, die de inbouw en het gebruik van meer, en veel energievergende, detectiemiddelen toelaat.

Keren we nu terug tot ons uitgangspunt: hoe staat het met de kernonderzeeboten voor de Koninklijke Marine. Wellicht is het dienstig om eerst te stellen dat het zonder meer duidelijk is. dat het nimmer in de bedoeling van de Nederlandse regering zal liggen om kernonderzeeboten te verwerven die zijn uitgerust met ballistische projectielen. In onze nationale defensie-opvatting is geen plaats voor een dergelijk strategisch afschrikkings wapensysteem, nog helemaal afgezien van het punt, dat ons land wel nimmer de beschikking zal krijgen over de daarvoor benodigde projectielen met hun megaton ladingen van waterstofbommen.

Wanneer onze regering in de defensienota dan ook spreekt over onderzeeboten met kernvoortstuwing, dan is het duidelijk dat hieronder dient te worden verstaan: kernonderzeeboten van het type SSN, in het bijzonder ingericht voor de onderzeebootbestrijding.

De reden dat de Koninklijke Marine nog niet de beschikking heeft over dergelijke onderzeeboten is in wezen terug te brengen tot de financiële consequenties die verbonden zijn aan kernvoortstuwing. De kosten verbonden aan de research en de bouw van een kernreactor voor

de voortstuwing van schepen in het algemeen en van onderzeeboten in het bijzonder zijn exorbitant. Na de Verenigde Staten is tot dusverre alleen Rusland — en binnen afzienbare tijd ook Frankrijk — in staat gebleken om deze kosten op te brengen. Groot Brittannië, met een marinebegroting die de Nederlandse vele malen overtreft, kon HMS „Dreadnought” slechts bouwen nadat de technische „know-how” voor de voortstuwingsinstallatie van Amerika was verkregen.

Het moet vooralsnog dan ook uitgesloten worden geacht dat Nederland voor eigen rekening tot de ontwikkeling en aanbouw van een kernreactor voor onderzeebootvoortstuwing kan komen, ondanks het feit dat de technische en wetenschappelijke kennis daarvoor in aanleg wel aanwezig is. Het is om deze reden, dat de Nederlandse regering zich tot de regering van de Verenigde Staten heeft gewend met het verzoek om bijstand te verlenen voor het verkrijgen van de voortstuwingsinstallatie van een kernonderzeeboot.

Helaas is op dit verzoek tot dusverre nog niet positief gereageerd.

Of Nederland bereid is om aan andere landen bijstand te vragen en of deze landen bereid zullen zijn om deze bijstand te verlenen, is een grotendeels politieke zaak.

In eerste instantie zouden de gedachten daarbij uit kunnen gaan naar Frankrijk, maar het is wel goed om te bedenken dat dit land zelf zijn eerste kernonderzeeboot nog in de vaart moet brengen.

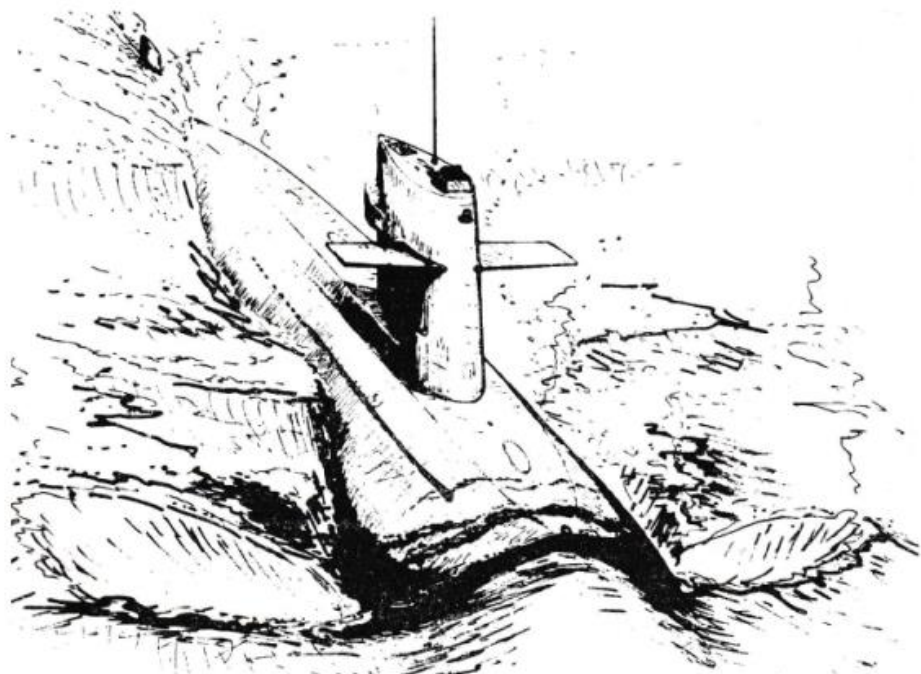
Een andere mogelijkheid om uit het dilemma waarin we ons thans bevinden te geraken zou nog kunnen zijn de aankoop of aanbouw van een kernonderzeeboot in het buitenland. In feite komen hiervoor alleen de Verenigde Staten in aanmerking, maar het is hoogst twijfelachtig of dat land daartoe bereid zou zijn, gezien de gang van zaken bij het verzoek om technische bijstand. Afgezien daarvan zou de Nederlandse industrie dan geheel buitenspel staan en zouden de kosten van dien aard zijn, dat het volledig besteden ervan in het buitenland voor onze nationale economie op politieke en economische gronden niet te verdedigen zou zijn.

Tenslotte zouden we nog kunnen streven naar het lenen van een kernonderzeeboot van die marine die het grootste aantal kernonderzeeboten bezit: de Amerikaanse. Ook hiervoor geldt, dat het de vraag moet worden geacht of de Amerikaanse regering hiertoe zou willen overgaan. De economische en politieke situatie in de wereld is wel geheel verschillend met die in 1953, toen de Amerikaanse regering bereid bleek om Hr. Ms. „Walrus” en „Zeeleeuw” in bruikleen af te staan aan de Koninklijke Marine. Daarenboven moeten we wel bedenken dat de Amerikaanse Marine in zo'n geval natuurlijk een ouder type kernonderzeeboot zou willen afstaan, en zeker op dit moment geen surplus aan kernonderzeeboten bezit.

Alles bij elkaar ziet het er niet naar uit dat een van de opgesomde mogelijkheden veel kans tot slagen biedt. Tot dusverre is eigenlijk alleen gesproken over bijstand bij het bouwen in Nederland van de voortstuwingsinstallatie van een kernonderzeeboot. De reden dat tot hier niet gesproken werd over de romp en de overige onderdelen is gelegen in de aanbouw van de beide „Zwaardvis”-klasse onderzeeboten bij de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N.V. Deze onderzeeboten kunnen worden gezien als een tussenstap van de conventionele onderzeeboot naar de kernonderzeeboot.

Voor wat betreft de scheepsbouwkundige constructie, de indeling, en een groot gedeelte van de scheepssystemen en de bedrijfsvoering zijn deze onderzeeboten gelijk te stellen met kernonderzeeboten. Alleen de voortstuwing is — helaas — conventioneel. De Koninklijke Marine en de Nederlandse industrie kunnen met het ontwerpen en de aanbouw van deze onderzeeboten waardevolle ervaringen opdoen. Na de voltooiing van dit project kan ons land in staat worden geacht tot de constructie van een kernonderzeeboot, met uitzondering dan nog altijd van de voortstuwing.

Ook de onderzeedienst zal nuttige ervaringen opdoen met het operationele gebruik van deze boten. Afgezien van de grote gevechtswaarde die ze vertegenwoordigen, kunnen de bemanningen vertrouwd raken met procedures en systemen zoals die aan boord van „echte”



„Zwaardvis”-klasse onderzeeboot — een opstap van conventionele onderzeeboten naar kernonderzeeboten.

kernonderzeeboten ook aanwezig zijn.

Hoe de momentele impasse ten aanzien van de kernvoortstuwing doorbroken zal worden is zoals uit het voorgaande blijkt een open vraag.

Een paar kanttekeningen bij het thema kernonderzeeboten voor de Koninklijke Marine mogen nog geplaatst worden.

Om te beginnen is het oud-Nederlands gezegde van toepassing; één ei is geen ei, twee ei is een half ei, drie ei is een paasei. Analoog daaraan kan men stellen dat één kernonderzeeboot géén kernonderzeeboot is en dat gestreefd moet worden naar minimaal twee en liefst drie stuks. Velerlei overwegingen op het gebied van operationeel gebruik, opleidingen, personeel en logistieke verzorging ondersteunen deze stelling, maar het zou te ver voeren om daar op deze plaats nader op in te gaan.

Een tweede kanttekening betreft het personeel. Onze moderne schepen stellen hoge eisen aan de diverse bemanningsleden voor wat betreft hun kennis en inzet. De eisen die gesteld zullen worden aan de opvarenden van kernonderzeeboten zullen echter nog hoger zijn. Het zal geen eenvoudige zaak zijn om personeel van een dergelijk hoog gehalte aan te trekken — en te behouden — zonder de rest van de onderzeedienst en de marine „af te romen” en gefrustreerd achter te laten. Gelukkig is er reeds een nucleus aanwezig van personeel dat een opleiding in reactorkunde of systeem techniek in de een of andere vorm heeft gevolgd en dat onderzee-

bootervaring bezit. Er is dus al een begin gemaakt met de personeelsopbouw voor kernonderzeeboten.

Een laatste opmerking betreft — andermaal — het financiële aspect. Er is reeds gewezen op de exorbitant hoge kosten verbonden aan het onderzoek en de bouw van een kernreactor. Zonder enige twijfel is een kernonderzeeboot een geweldige bijdrage aan de sterkte van onze vloot en onze defensie, maar het is wel een zeer kostbare bijdrage. Het zal de Koninklijke Marine na de introductie van kernonderzeeboten veel moeite kosten om ook haar overige taken onverkort te blijven verrichten, wanneer althans het huidige niveau van de marinebegroting blijft gehandhaafd.

Een her-evaluatie van de totale dreiging in het licht van de sterk toegenomen Russische maritieme dreiging zou wellicht een verhoging van de marinebegroting rechtvaardigen.

Tot slot: velen binnen en buiten de Koninklijke Marine geloven in de kernonderzeeboot als een bij uitstek geschikt wapensysteem voor de onderzeebootbestrijding. De bouw van een dergelijk wapensysteem zou voor onze nationale economie een grote stimulans zijn. Het bemannen en opereren ervan vormt een grote uitdaging voor de Koninklijke Marine en een grote versterking van haar potentieel. De kosten van de kernonderzeeboot mogen dan hoog zijn; de revenuen zijn aanzienlijk, en zegt een andere oud-vaderlandse zegswijze niet: de kost gaat voor de baat uit?

Bron:

marineblad

1968

The End



Torpedo-werkschepen

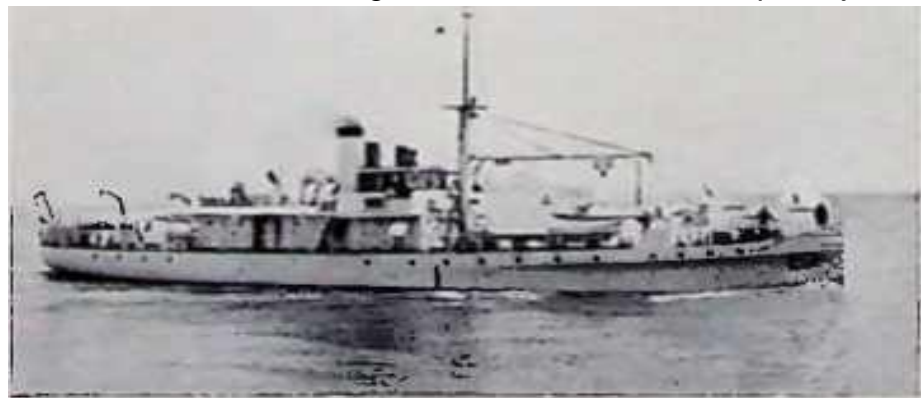
Bovenstaande foto geeft een overzicht van het bassin achter de onderzeedienstkazerne te Den Helder; rechts langs de steigers liggen eenige onderzeeboten, die in onderhoud zijn, links zijn eveneens twee onderzeeboten zichtbaar naast een

bovenwater-schip de „Cornelis Drebbel”. In het bassin, achter de onderzeedienstkazerne vertoefden gewoonlijk de onderzeeboten, die niet direct voor den dienst, oefeningen of reizen, beschikbaar behoefden te zijn. De opvarenden van de onderzeeboten vonden dan huisvesting in de langs het bassin gelegen kazerne. Aan de kazerne waren ook werkplaatsen, opslagruimten e.d. verbonden. Waren er veel onderzeeboten binnen en dreigde de kazerne overbevolkt te geraken, dan werden een aantal marinemannen ook op de „Cornelis Drebbel” gehuisvest. Dit schip is n.l. oorspronkelijk een moederschip voor onderzeeboten en was bedoeld om groepen van onderzeeboten op lange tochten te vergezellen. Daarvoor werd in 1923 de „Pelikaan” aangewezen toen drie onderzeeboten naar Oost-Indië werden uitgezonden. De „Cornelis Drebbel” werd in 1915 te Vlissingen voor het eerst in gebruik genomen. Het aantal in de vaart zijnde onderzeeboten was toen nog gering, zoodat de

huisvesting van het personeel, als de booten binnen waren, niet veel moeilijkheden opleverde. In verband met de uitbreidingsplannen van den onderzeedienst werd echter in ditzelfde jaar, en wel op 1 Nov. 1915, de onderzeedienstkazerne te Den Helder in gebruik genomen, doch omdat deze kazerne op groei van den onderzeedienst gebouwd was, werd er tijdelijk ook een compagnie Landweerinfanterie ondergebracht.

De „Merkuur” op het Marsdiep

De onderzeeboot-moeder- schepen verloren echter niet alleen door de kazerneering haar beteekenis, doch ook omdat het onderzeebootpersoneel blijken gaf het zonder deze hulp te kunnen stellen. Daarom werden de moederscheepen toen torpedowerkscheepen, ook wel depôtscheepen genoemd, waarvan onze marine er nu nog twee heeft, de „Cornelis Drebbel” in Nederland en de „Serdang” in Oost-Indië. Deze schepen zijn niet alleen ingericht voor



huisvesting, van personeel, doch hebben ook een werkplaats aan boord, beschikken over de noodige middelen om accumulator-batterijen te laden, in onderhoud te nemen, samengeperste lucht af te leveren en diverse reservedeelen beschikbaar te

stellen. De werkscheepen hebben dus feitelijk alleen als verplaatsbare basis nog eenige beteekenis. Tot de torpedowerkscheepen wordt ook gerekend de „Merkuur”. Jarenlang reeds kent men bij de marine een schip dat „Merkuur” heet, doch niet altijd hetzelfde schip was. De „Merkuur” was reeds behulpzaam bij de eerste torpedoboten voor het afgeven van torpedo's, voor het oppikken der gelanceerde torpedo's, voor het transport in 't algemeen van alles wat tot den torpedodienst behoorde en later ook overgebracht werd naar den onderzeedienst. De oude „Merkuur” was een klein, laag op het water liggend en snelvarend bootje met een gebogen boeg als van een ramschip. Het beschikte over een hijschijnrichting en bergingsruimte voor het oppikken en in voorloopig onderhoud nemen van de tijdens oefeningen gelanceerde torpedo's. De nieuwe „Merkuur” is hieronder afgebeeld. Het schip werd in 1935 gebouwd op de Marinewerf te Den Helder en in Febr. 1936 in gebruik genomen. De waterverplaatsing is 265 ton; lengte 41,9 m, breedte 7 m, diepgang 2,8 m, snelheid 12 zeemijl. De „Cornelis Drebbel” en de „Merkuur” zijn niet bewapend en hebben geen gevechtswaarde; zij vielen na de capitulatie op 14 Mei 1940 den Duitschers als oorlogsbuit in handen.

The End

SS "ALDEBARAN "EEN
KOLENSTOKER



Er is een gedeelte van de dek en machinedienst door het "kantoor" besteld op dinsdagmorgen en als het even kan vóór 10.00 aan boord. Ligplaats is de Waalhaven pier 5 bij de SHV. Een roeier was te vinden op Schiemond die je voor de somma van 5 hele guldens wel even naar de boot toebracht in zijn redelijk groot uitgevallen vlet. Dus met tramlijn 15 naar het eindpunt genaamd "Ruigeplaat" en het kleine stukje lopen naar de kop van de Schiemond. Ben er nooit achter kunnen komen of die verweerde, pruim kauwende, vletterman door de rederij was ingehuurd.

In ieder geval was hij zeer behulpzaam met je barang en goed en wel van de wal weg werd je medegedeeld dat het FL 5,= kostte. Er lag tussen zijn klompen een sigarenkasje geklemd wat met een kousevoet behendig werd geopend. Was je iets te traag met je contributie dan lag je gelijk weer aan de trap die je net verlaten had.

In die tijd deden de mooiste verhalen de ronde met altijd een trieste afloop voor de zeeman zodat je dit niet wilde riskeren en zeker niet in je eentje. Nadat je betaald had kreeg je ook nog een paardedecken om op te gaan zitten anders werd je "kloffie" misschien vuil.

Ik heb nog steeds bewondering voor die ouwe getaande baas in z'n pilobroek, zwarte trui en een heel oude pet met nog vaag iets van een embleem net even uit het midden.

Was in de tijd dat je niet even de Nieuwe Maas overstak naar de ingang der Waalhaven.

Sleepboten met volk aan dek.

Sleepboten met op de draad rijnkasten.

Vrachtscheepjes in alle mogelijke uitvoeringen.

Soms roeiend alsof hij in een wedstrijd lag om daarna zijn vlet net gaande te houden.

Hij scheen alles achter zijn rug te kunnen ruiken en het verbaasde mij dat hij in heel die lange overtocht welgeteld drie keer zich heeft omgedraaid.

In de Waalhavenmond aangekomen begon het getaande leer te spreken.

Motje der mai mee, met die doodskist? Klonk niet echt leuk maar scheen een soort van verzamelnaam te zijn voor schepen die nog stamden uit de tijd van 1915.

Op mijn bevestigend antwoord kwam de volgende vraag:

Waar mottie naar toe? Narvik voor 5 ertsreizen. Hij keek nu zeer misprijzend, gaf een reuzehaal aan de riemen, leunde er vervolgens op en produceerde een zeer ferme straal tabakssap met de kleur van dropwater; veegde zijn mond af door hem langs zijn bovenarm te halen en ik begreep toen waarom die trui moeilijk een andere kleur dan zwart kon hebben.

Nou maat, vervolgde hij, jij liever as ikke!

Ik was inmiddels zeer benieuwd naar deze drijvende doodskist. Zag een loebas van een schip liggen met 4 hoge hellende masten en een dito schoorsteen en het zag er niet echt geweldig uit. De dichtst bij zijnde trap achter de achtersteven werd de aanlegplaats.

Vlet uit en naar boven.

Barang werd aangereikt door hem en wenste gelijktijdig toch nog een "Goeie reis, maat"!

Heb hem wel bedankt geloof ik, omdat ik nu eerst goed kon zien wat dit allemaal voorstelde.

Een achtersteven die er niet om loog inclusief lofwerk waarbinnen de naam en haar thuishaven waren vermeld. Haar masten hadden geen raas maar zij gaf je de idee dat zij nog maar net verwijderd waren.

Als ik zeg "hoog" bedoel ik ook echt hoog.

Er liep een ladder naar de zaling aan de voorzijde maar zo smal dat er nauwelijks plaats was voor een paar voeten.

De hoge eigentrek schoorsteen stond aan dek vastgesjord middels een stevige verstaging met aan het uiteinde enorme spanschroeven.

Er lag iets in de midscheeps wat op een soort van loopplank leek. De benaming "Gangway" zou iets wijds kunnen vermoeden en dat was dit dus duidelijk niet. Nou, vooruit dan maar.

Zal ik eerlijk zijn! Diep in mijn hart had ik liever rechtsom keert gemaakt. Goor, vies, vuil en niet om aan te zien waren de enigste adjectieven die opborrelde.

Diep ademen en aan boord.

De laadbrug was bezig om haar van kolen te voorzien. 4 Grippers aan stuurboord en 4 aan bakboord. Stuiven deed het ook nog en elke leegvallende gripper werd een wijle aan het oog onttrokken door de zonverduistende kolenstofwolk. Er kwam een figuur uit te voorschijn die de "Kras" vertelde dat het "Nou welletjes was".

Of hij dacht dat je daarmee de "Rooie" kon halen.

Of je komt met kolen of je stopt nu en de volgende gripper laatje eerst maar is boven de bunker hangen want ik wil een paar van die stofkolen weldris controleren.

De "Kras" haalde zijn schouders op en riep naar de brugmeester iets onduidelijks wat door die man kennelijk werd begrepen.

Ik had mijn koffer op het dek neergezet en nam het tafereel in mij op.

De volgende gripper kwam er aan en hield enigszins dansend stil net boven het bunkergat.

Het verformfaaide mannetje klom op een stapel houten luiken en haalde enige brokken steenkool uit de gripper en klom van de luiken terug op het dek. Sloeg de brokken kool tegen elkaar die bij de tweede maal in stukken vlogen. Raapte vervolgens de brokken op, bekeek hen en rook er aan. De Kras kwam schoorvoetend naderbij en vroeg: Kan die, meester? Me kenne niet te lang stoppe! Krijg ik gedonder mettut ketoor!

De meester keek hem aan.

Haalde zijn neus op en spuugde een klodder zwart in de gripper en zei: "Zal het me doen.

Mijn mensen moeten met die kolen werken en haar op de "Rooie" houden, begrijp ie? Gooi maar leeg, maar bij de eerste de beste zonsverduistering wordt er gestopt en ga je je baas maar halen.

Het figuurtje draaide zich om en liep aan bakboord naar binnen. Even later kwam er een soort "Brutus" naar buiten die zich posteerde bij het bunkergat wat aan de torn was.

Kolenstof is altijd aanwezig maar sinds hij er stond was het aanzienlijk minder als een kwartier eerder.

Ik werd door iemand op mijn schouder getikt. Het bleek een bediende te zijn die graag wilde weten wie en wat ik kwam doen. Vertelde hem dat dit mijn eerste ervaring was op een kolenstoker en ik in stomme verwondering dit eerst even moest verwerken en verzocht hem mij te vertellen of de kapitein aan boord was of de eerste of tweede stuurman.

Nee, de enigste was de eerste maar die was van boord en zou over een goeie twee uur weer terug zijn.

Mijn hut bevond zich 1 dek hoger. Hut is een te ruim aandoend begrip. Het interieur was een pijpenlaatje met aan de bakboordzijde een bedstee met deurtjes, vier laden er onder met koperen grepen. Een smalle hangkast. Een schitterend gepoetste olielamp in een cardanus ophanging en een lessenaartje en een stoel.

Het onderdeks had een glimmend gepoetste messing stang opgehangen in beugels.

De bediende wist zelfs nog een schakelaar te vinden van de elektrische lamp die niet erg veel meer licht gaf als de olielamp. Stroomvoorziening was 110v gelijkstroom.

Vond dit niet bijzonder interessant omdat ik geen radio noch strijkijzer bij mij had. Die stang aan het onderdeks intrigeerde mij mateloos en ik vroeg hem waarvoor dit diende?

Ochtend gymnastiek maar zonder Ab Gloubitz?

Hij lachte. Nee, je had die nodig om in je kooi te belanden. He? Ja gewoon. Je doet de deurtjes open. Grijpt de stang. Optrekken van armen en knieën. Slinger, uitstrekken in richting van donker gat en loslaten.

Ik scheen een gezicht te hebben getrokken want hij gierde opeens van het lachen. Zal ik het u voordoen? Ik bekeek opeens dit schip met geheel andere ogen.

Ze had iets geheimzinnigs. Iets voorwereldelijks. Ik schoot opeens in de lach.

Welja, laat maar zien.

Bert deed de deurtjes open, sprong op naar de stang, trok samen, strekte zich en lag met een lachend gezicht op zijn zij mij aan te kijken.

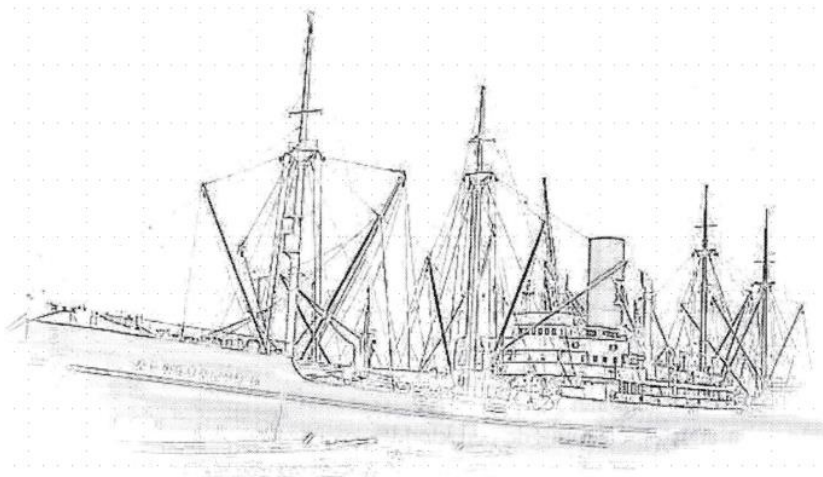
Ziet u er is niets aan? Je moet wel op tijd je hoofd even intrekken anders klap je tegen de deurstijl aan en dat doet echt zeer. Helemaal in slecht weer dan moet je op het zeetje.

Als u koffie wilt, er staat in de messroom, is zijn verdere mededeling onderwijl weer uit de kooi komend met behulp van de stang.

Zie u dadelijk wel en is verdwenen.

Dit is een geheel andere wereld als de T two tankers, Liberty en Victoryschepen.

Zou wel wennen op de duur maar het was toch wel even slikken.



De "Aldebaran" van Van Nieuveldt Goudriaan & Co.



De ondergang van de ertstanker Jacob Verolme deel 3 (slot)

6. De sleepreis van de Zwarte Zee en de ondergang van het wrak.

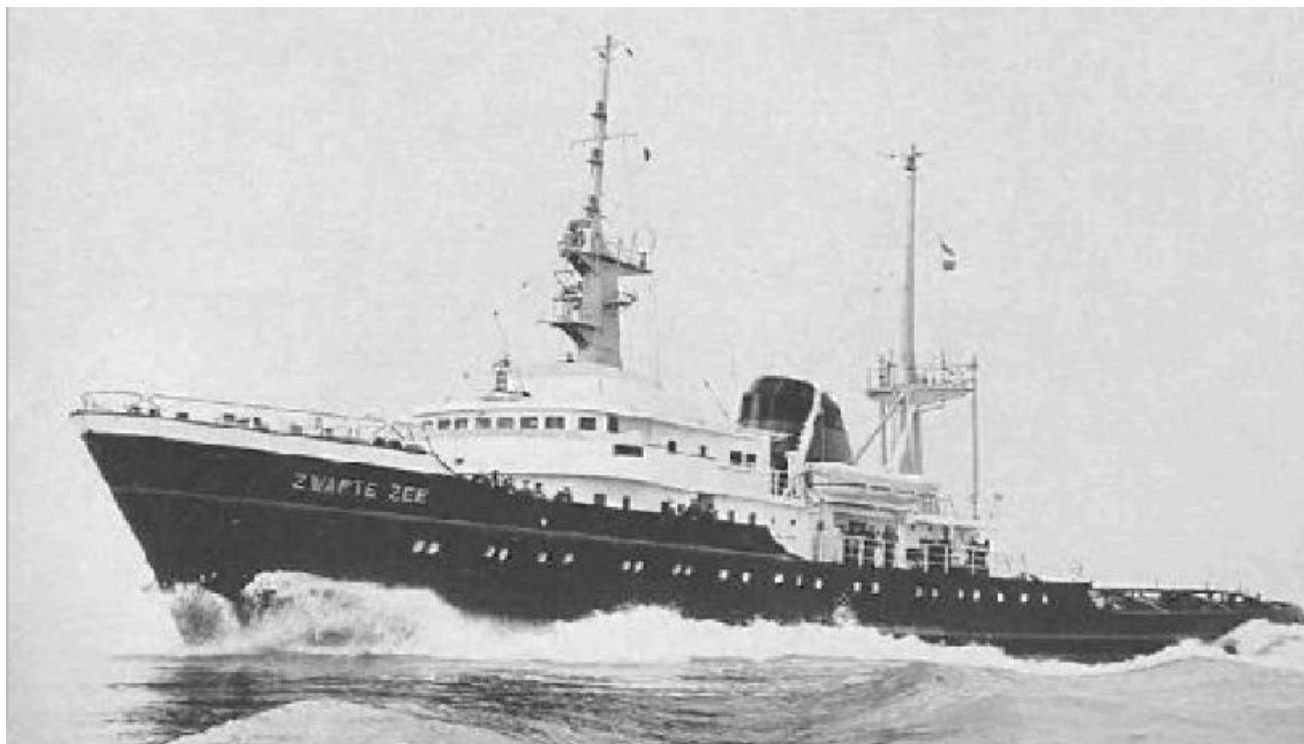
(met toestemming van Smit-Tak grotendeels overgenomen uit "De Sleepstros" 1967 van Smit).

Zoals eerder beschreven, is het wrak na het kapseizen blijven drijven.

Als oorzaak hiervan wordt verondersteld, dat het erts door de luikhoofden op de bodem van de oceaan is gestort. Hierdoor is het schip uiteraard veel lichter geworden.

De ladingtanks waren leeg, dus het wrak behield een groot drijfvermogen. Uiteraard kon deze toestand voor de zeevaart natuurlijk niet blijven bestaan en moest men op hoog niveau beraden, wat er gedaan moest worden met het wrak.

Hieronder volgt een, door de schrijver van dit verhaal, enigszins ingekorte weergave van het originele verhaal, uit de "Sleeptros", een personeelsorgaan van het toenmalige sleepbedrijf van de Fa. Smit.



Het verhaal luidt als volgt:

Na de explosie werden de eerste noodseinen opgevangen door marconist Bonke van de Zwarte Zee. Het bleek, dat de seinen door weinig schepen waren opgevangen. Bovendien waren de meesten ver verwijderd van de plaats van het ongeluk.

Tegen de avond meldde het Poolse passagiersschip Batory, dat het de 41 opvarenden van de inmiddels gekapseisde tanker aan boord had genomen. Een van hen overleefde de ramp niet.

De Duitse sleepboot Seefalke bereikte als eerste sleepboot het inmiddels ondersteboven drijvende schip. Zij slaagde erin een sleepverbinding door het schroefraam tot stand te brengen. De Zwarte Zee, die zich op 600 mijl afstand van het wrak bevond, arriveerde een dag later. Inmiddels was, t.g.v. het slechte weer, de sleepverbinding met de Seefalke verbroken. Op dat moment was er door assuradeuren en de eigenaar beslist, dat de Zwarte Zee kon vastmaken aan het wrak, om het te verslepen naar een geschikte plaats bij de Canarische eilanden, waar een duikonderzoek zou kunnen plaats vinden.

Hoofdwerktuigkundige Toledo van de Zwarte Zee vertelt het volgende:

"Snel lagen twee motorboten van de Zwarte Zee in het water. De wind was toegenomen tot kracht zes en de zee was ruw.

De mensen in de werkboot, onder leiding van stuurman Bos, zouden trachten door middel van een rocket een lijn door het schroefraam te schieten.

Onze mannen in de reddingboot, onder leiding van stuurman Scholte, zouden de lijn aan

de andere kant van het wrak trachten te pakken.

Vijf maal werd er geschoten. Driemaal wist bootsman Lievaart de lijn door het schroefraam te krijgen. Dit was zeer moeilijk, want het schroefraam verdween meestentijds geheel onder water. De zee was zo ruw, dat de lijn geregeld brak. Er werd besloten de volgende dag verder te gaan.

Weer gingen de werkboot overboord. De eerste stuurman en ik klommen op het wrak om een andere mogelijkheid voor een sleepverbinding te zoeken.

Het was een vreemde gewaarwording te lopen over de bodem van een omgeslagen schip. We zochten een plaats om aan vast te maken. We vonden een inlaatkast op het voorschip. Het rooster werd verwijderd, het gat opgemeten en de gegevens doorgegeven aan de Zwarte Zee. Bootsman Lievaart en de matrozen de Gelder en Oskam kwamen met de gevraagde spullen op het wrak.

Zware zeeën sloegen inmiddels over de Jacob Verolme.



Na een paar uur hard werken lag de Zwarte Zee vast.

Nu maar afwachten of de verbinding sterk genoeg zou zijn. Het vermogen van de machines werd opgevoerd tot een driemaal vaart. Toen het donker werd was het wrak bijna niet meer te zien. Zelfs met de schijnwerper was het moeilijk er iets van waar te nemen.

De Seefalke werd verzocht in de buurt van het wrak te blijven en te waarschuwen als het zou zinken, zodat we dan optijd de rem van de sleeplier los konden draaien.

Er kwam een schip in zicht, dat recht op het wrak afvoer.

De Seefalke begon het schip met de lamp op te roepen, maar kreeg geen antwoord. Vervolgens schoot de Seefalke twee vuurpijlen af. Daarop reageerde het schip met de vraag : "Heeft u hulp nodig??"

"Wij niet" antwoordde de Seefalke, "maar u straks wel als u op die koers blijft varen".

Het schip ging toen maar snel stuurboord uit.

Vrijdags werd voor alle zekerheid een sterkere reserve sleepverbinding gemaakt. Ditmaal met een ketting, in plaats van met een strop. Op zaterdagmorgen om half vier, twintig mijl ten zuiden van el Hierro, ging er een schok door ons schip. Strop gebroken.

Met de meeste spoed werd de sleepdraad ingehaald en alles klaargemaakt om opnieuw vast te maken.

Het weer was prachtig en de zee was vlak. Weldra ging de werkboot overboord. Het was nog donker toen we op de sleep aankwamen.

De sterkere sleepverbinding werd klaargemaakt. De mensen van de Seefalke waren inmiddels ook op het wrak geklauterd. Zij hadden een haak gemaakt, die in een gat in de bodem werd gestoken. Daarop maakte de Seefalke vast.

Voor het middaguur stond ook de Zwarte Zee weer vast.

Weer trekken, knal, weer de tros gebroken. Nu was de sluiting kapot getrokken. Weer terug

naar de sleep. Om vier uur 's-middags stonden we weer vast en nu goed!

Samen met de Seefalke sleepten we de Jacob Verolme met een driemijls vaart in de richting van Gran Canaria, een riskante reis van 265 mijl". (aldus het relaas van hoofdwerktuigkundige Toledo).

Het wrak van de Jacob Verolme bleef een zorgelijke sleep.

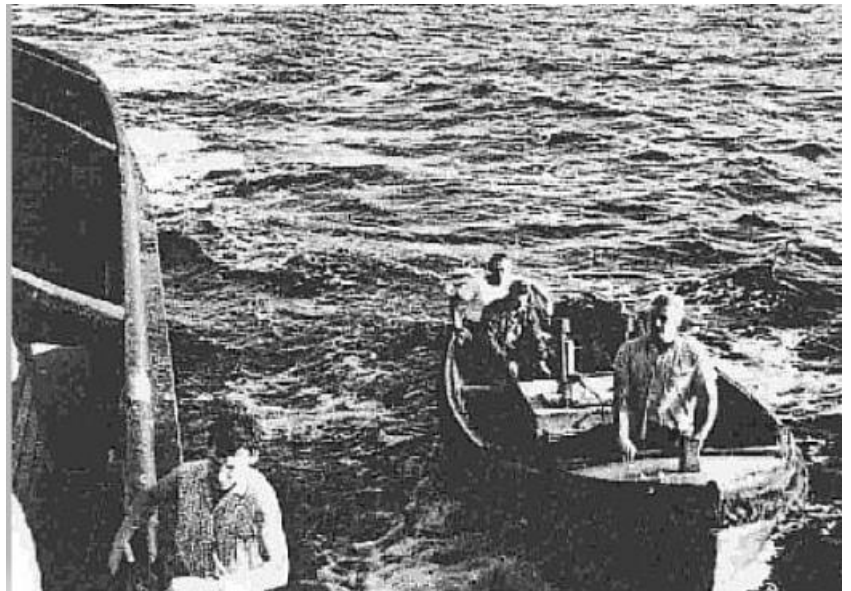
Ondanks harde wind, hoge deining en zware tegenstroom bereikte het transport de zuidwest kant van Gran Canaria, waar vijf mijl uit de kust een duikonderzoek plaats vond.

Dit onderzoek werd verricht door de heer Moerkerk, die samen met de duikers Pols en Pardoes vanuit Nederland naar Gran Canaria was gevlogen.

Zoals gezegd wachtte de sleepbootbemanning van de Zwarte Zee nu op de beslissing van de rederij en de verzekeraars over de vraag wat er nu met het wrak moest gebeuren.

Op zaterdag 4 maart, nadat de Seefalke en de Zwarte Zee het wrak meer dan 40 dagen op sleeptouw hadden gehad, werd er definitief over haar lot beslist. De opdracht van de rederij en de verzekeraars luidde: "Tot zinken brengen".

Een opdracht, die elke rechtgeaarde berger aan het hart gaat. Het vonnis was gevallen. Twee dagen later werd het vonnis voltrokken. Op slechts 400 meter afstand van tientallen kilo's ontploffend trotyl zagen 5 mannen, plat liggend op de bodem van een sloep en slechts voorzichtig over de rand loerend, een zestig meter hoge wolk van rook en versplinterd staal de lucht in gaan.



Ze voelden de luchtverplaatsing in hun oren, maar wisten dat het gelukt was. De volgende seconden waren het meest spannend. Zou er nog een tweede zwaardere ontploffing van gassen volgen? Maar die bleef gelukkig uit. De definitieve ondergang van de ertstanker Jacob Verolme was begonnen. Vijf kwartier later sloot de zee zich boven het schip dat wegzakte naar de zeebodem, elfhonderd meter onder de oppervlakte.

Zij hebben in spanning gezeten, die vijf in de motorsloep. De heren van der Molen, van 't Wout en Lelyveld van Taksberging en 2e stuurman Verhagen en 3e wtk van der Sluys, beiden van de Zwarte Zee.

De "plof" zou kunnen mislukken; het schip zou er wellicht niet op willen zinken. En dan zou "Leiden in last" zijn, want de Zwarte Zee had op het laatst de sleepverbinding moeten losgooien. Het wrak zou dan weer rond gaan drijven en op Gran Canaria kunnen stranden.

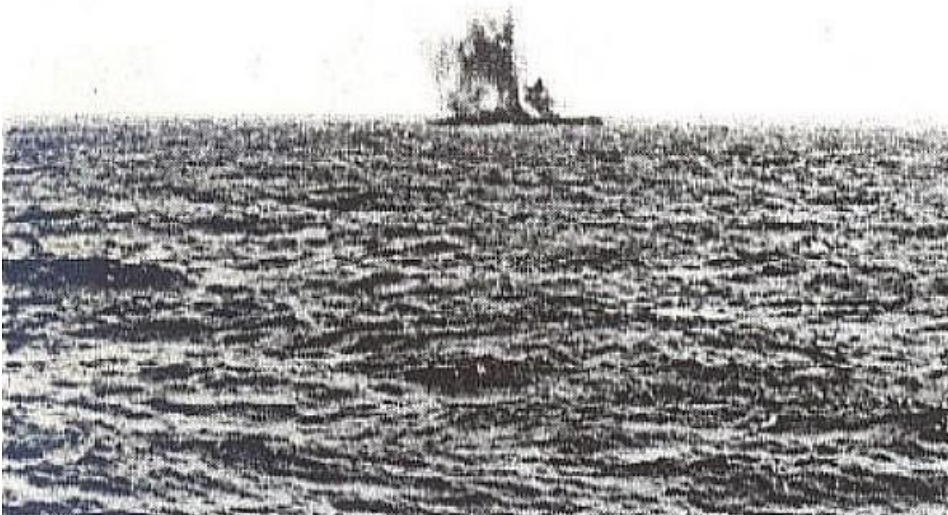
Moeilijk werk.

Gemakkelijk hebben de mensen van Smit het niet gehad. Zondag 5 maart kreeg men in Las Palmas de beschikking over 100 kilogram trotyl. Daarmee trok het drietal naar de zuidkust van Gran Canaria, waar de motorsloep van de Zwarte Zee lag te wachten.

Om half twaalf waren ze aan boord van de sleepboot, die met het wrak aan de tros in zuidelijke richting ging wegstomen, naar de plaats die was aangegeven door de Spaanse Marine-autoriteiten, 12 mijl ten zuiden van Taozo, dat aan de zuidkust ligt.

's Middags zijn ze met de sloep naar het wrak gevaren. Het weer was niet best. Harde wind en hoge deining. Maar ze konden op het omgekeerde wrak springen. Ze hebben die middag de zwakste huidplaten opgezocht om daar de springlading op aan te brengen, opmetingen gedaan en andere voorbereidingen getroffen. Toen gingen ze terug naar de sleepboot om de nacht af te wachten. Die nacht was slecht weer.

De explosie.



Maandagmorgen om 7 uur - er stond nog steeds een hoge deining - voeren ze weer met de vlet, geladen met trotyl en zandzakken om de springladingen af te dekken, naar het wrak. Een paar uur hard werken om 21 ladingen aan te brengen. Tachtig kilogram trotyl. Twintig kilogram in reserve houden, voor als de Jacob Verolme onverhoopt niet zou zinken en een "extra por"

nodig zou zijn. Tegen het eind van de morgen was het werk klaar. Weer in de sloep en 500 meter elektrische kabel uitvieren. De detonator opgeladen en de draad aangesloten. Ze lagen toen niet meer dan 400 meter van het wrak. Om 12.29 uur Nederlandse tijd werd de knop van de detonator ingedrukt. Onmiddellijk volgde een zware ontploffing.

De ondergang.

Ze lagen op de bodem van de sloep, even boven de rand uitloerend. De gevreesde explosie van eventueel nog aanwezige gassen in de tanks bleef gelukkig uit.

De Zwarte Zee was voor alle zekerheid maar wat verder weg gestoomd.

Het eerste kwartier deed de Jacob Verolme niets. Was het niet genoeg geweest?

Toen brak de spanning. Het zinken zette in.

Het wrak wentelde zich wat over stuurboord en het achterschip begon dieper in

het water te liggen. Dat zette langzaam door. Die tachtig kilo geweld waren genoeg geweest. Ze zagen de romp op het laatst breken.....de voorsteven verhief zich langzaam wat uit het water en zakte traag weg.

Toen sloot de zee zich boven de ertstanker.

Het was 13.39 uur Nederlandse tijd. De Jacob Verolme had een eerlijk zeemansgraf gekregen.

Bron: Website Sleeptros



The End

NAUTILUS Instructieschip.

Zeilkorvet. Van ijzer gebouwd.

Op 27 augustus 1884 op Rijkswerf te Amsterdam op stapel gezet en op 24 juni 1885 te water gelaten. 16 februari 1886 te Hellevoetsluis in dienst gesteld.

Afmetingen: 42,00 x 11,41 x 5, 72 m.

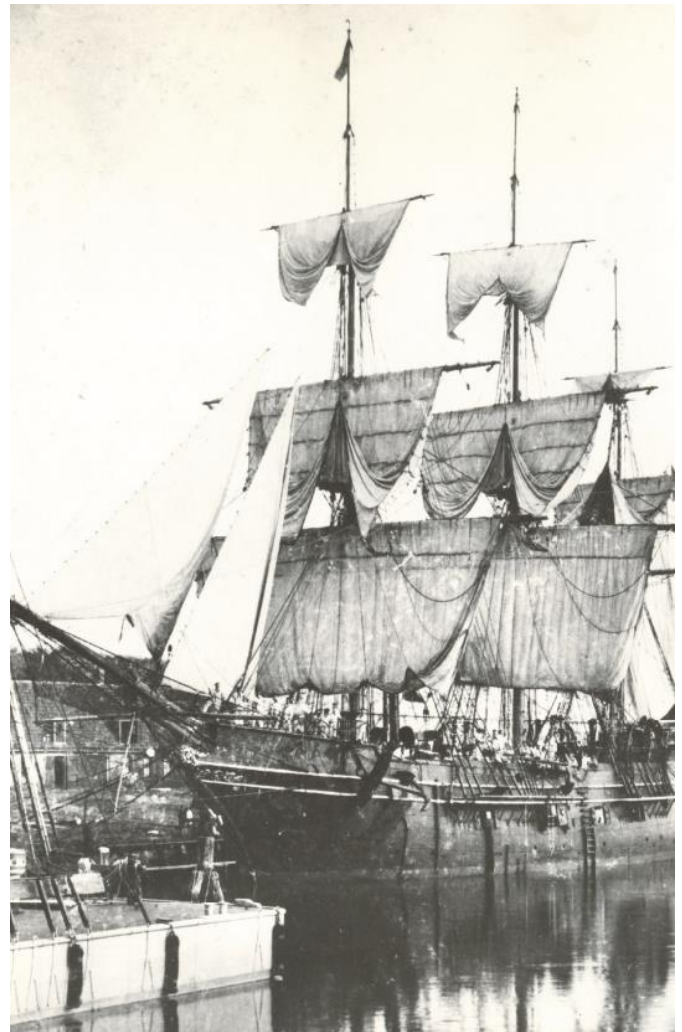
WATERVERPLAATSING: 967 ton.

Bewapening: 1 kanon van 15 cm A en 6 kanons van 12 cm KA.

Het schip maakte in 1886 kruistochten op de Noordzee, waarbij Wilhelmshaven en Leith werden aangedaan.

In 1887-1894 werden jaarlijks oefentochten op het Haringvliet en de Noordzee gemaakt, waarbij verschillende havens werden bezocht.

Op 29 juni 1894 in dikke mist in aanvaring geweest met een Duits stoomschip uit Bremen en met lichte schade te Hellevoetsluis binnengelopen.



Van 16 oktober tot 7 maart 1895 de eerste winterkruistocht van Hellevoetsluis naar de Canarische Eilanden. Van nu af ieder jaar tot 1899 een winter- en een zomerkruistocht naar de Canarische Eilanden, waarbij diverse havens werden aangedaan.

Op 29 maart 1899 uit dienst om deugdelijk te worden nagezien na 13 jaar onafgebroken dienst. Tijdelijk vervangen door Hr.Ms. Castor en Pollux.

In oktober 1899 weer voor winterkruistocht vanuit Hellevoetsluis vertrokken en tot de zomer van 1904 regelmatig voor een zomer- en een winterkruistocht naar Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas en Cadix.

1 mei 1905 een reis naar Invergordon en Queensferry, waarvan op 3 juli daaraanvolgend te Hellevoetsluis terug. Van 12 juli tot 19 augustus 1905 van Hellevoetsluis voor een oefenreis,

waarbij Frederikshavn werd bezocht. Op 6 november 1905 van Hellevoetsluis voor een winterkruistocht naar Santa Cruz, Las Palmas en Ponta Delgada, waarvan op 2 maart 1906 terug. 14 november 1905 het verlaten Nederlandse s.s. Ariadne aangetroffen. In 1906 en 1907 maakte het schip nog de gebruikelijke zomer- en winterkruistochten.

De laatste commandant KLTZ F. Bauduin, wiens reisrapport onder meer aanleiding gaf tot het staken dezer oefeningen. Bij Koninklijk Besluit van 14 maart 1908 werd bepaald, dat de vaar oefeningen met de in opleiding zijnde jongens aan boord van instructieschip Hr.Ms. Nautilus wordt gestaakt en dat in plaats daarvan de opleiding zal worden voortgezet aan boord van Hr.Ms. Van Galen met detachering van de in opleiding zijnde schepelingen aan boord van kanonneerboten en gewezen loodsvaartuigen.

Op 1 april 1908 te Hellevoetsluis uit dienst gesteld en in orde gebracht om dienst te doen als logementsschip voor de torpedodienst te Hellevoetsluis ter vervanging van Hr.Ms. Amstel. 1 april 1909 als zodanig vervangen door Hr.Ms. Schorpioen en in conservatie. 27 september 1910 van Hellevoetsluis door Hr.Ms. Zeehond naar Willemsoord overgevoerd om tijdelijk dienst te doen als logementsschip voor de bemanning van Hr.Ms. Bellona. In 1911 te Willemsoord ingericht tot logementsschip bij de opleiding van lichtmatrozen en matrozen 3de klasse ter vervanging van Hr.Ms. Sommelsdijk en Pollux en toegevoegd aan Hr.Ms. Atjeh en in maart 1912 als zodanig in dienst. In 1921 buiten dienst gesteld als logementsschip toegevoegd aan Hr.Ms. Atjeh en in gebruik genomen voor logies van de bemanning van het vliegveld de Kooy. Op 10 mei 1922 toegevoegd aan Hr.Ms. Schorpioen te Gorinchem ter opleiding van matrozen. In 1926 na overplaatsing van de opleiding matrozen naar Vlissingen uit dienst gesteld en later afgevoerd.

Brandstofbesparing, minder golven én meer snelheid

Zr.Ms. Groningen als eerste uitgerust met Hull Vane

Tekst: KAP Charlotte Snel

Met de term Gouden Driehoek geeft Defensie de samenwerking aan met kennisinstututen en industrie om het beste, meest innovatieve materieel te verwerven. Zoals de Hull Vane die Piet van Oossanen ontwikkelde: een vleugel alias onderwaterspoiler die ervoor zorgt dat een schip sneller, efficiënter en stabiel vaart. Het OceanGoing Patrolvessel



De Hull Vane wordt bevestigd onder het schip en werkt als een surfplank: deze heeft profijt van een opgaande waterstroom. (Hull Vane BV)

(OPV) Zr.Ms. Groningen zal naar verwachting begin 2023 als eerste marineschip ter wereld worden uitgerust met 'zijn' Hull Vane.

Het is eind jaren 70 wanneer Van Oossanen als hydrodynamicus bij zijn werkgever MARIN een enorme opdracht binnensleept. Een welgestelde Australische zeiler is op zoek naar een supersnel jacht waarmee hij zijn kansen op de America's Cup (de Formule-1 voor zeilers) kan vergroten. Van Oossanen, zelf fervent zeiler, buigt zich over het ontwerp. Hij ontwikkelt een kiel met 'vleugeltjes' die de prestaties van het jacht drastisch doet verbeteren. Het wordt de eerste America's Cup die het thuisland sinds 1852 verliest. Van Oossanen: 'Dat Australië won heeft wel voor wat ophef gezorgd, ja. Het was gewoon vernuftigheid.'

Heuse hype

Die zeilwedstrijd blijkt het startschot voor een heuse hype. Vanuit de hele wereld melden geïnteresseerde zeilers en scheepsbouwers zich voor een paar 'vleugeltjes van Piet'. In 1989 begint hij een eigen bedrijf: Van Oossanen & Associates BV. Het is vervolgens zeiljachtbouwer Contest uit Medemblik die een aantal jaar later onbedoeld de voorzet geeft voor de huidige Hull Vane, aldus Van Oossanen.



Piet van Oossanen: 'De resultaten waren verbluffend'. (Foto: SM Gerben van Es)

'We ontwierpen al kielen met vleugels voor hen, maar ze waren op zoek naar iets nieuws. Iets wat marketingtechnisch interessant zou kunnen zijn. Ik dacht: oké, als die vleugels op de kiel werken, waarom dan niet op het roer? Daar zijn we mee gaan testen en de resultaten waren, wanneer de vleugels hoog op het roer werden geplaatst, verbluffend. Niet alleen kon een jacht met hetzelfde vermogen een hogere topsnelheid behalen. Het leverde tevens minstens 10 procent brandstofbesparing op én de modificatie zorgde voor minder golven.'



Zr. Ms. Groningen zal als eerste marineschip ter wereld worden uitgerust met een Hull Vane. (Foto: SGTBDVAV Sjoerd Hilckmann)

Zaadje geplant

Door drukte komt het nieuwe project een poosje stil te liggen tot Van Oossanen in 2001 door de Fransen wordt gevraagd om deel uit te maken van hun America's Cup-project. 'Lang verhaal kort: de Fransen zijn die vleugel gaan bouwen, maar hij bleek te fragiel. Maar het zaadje was geplant. Sterker nog, de Fransen wilden er met het idee vandoor gaan. Samen met het Nederlandse octrooibureau heb ik toen in een week tijd een patent uit de grond gestampt. De Hull Vane was van mij en vanaf dat moment zijn we er ook serieus mee bezig geweest.'

Schot in de roos

Eind 2012 namen zoon Perry en diens compagnon Niels Moerke Van Oossanen & Associates BV over en dopen het om tot Hull Vane BV. 'De 'vleugeltjes van Piet' zijn gebleven, maar de werkwijze is iets aangepast', vertelt Moerke. 'We ontwerpen voor ieder schip een unieke Hull Vane. Eerder probeerden we dat ontwerp te verkopen, zodat een scheepswerf hem zelf kon bouwen. Dat bleek toch lastig. We nemen nu de hele opdracht aan, van begin tot eind. Dan ontzorg je scheepsbouwers én kom je makkelijker in de markt terecht.' Dat deze werkwijze een schot in de roos is, blijkt. Op het kantoor in Wageningen hangt een indrukwekkend overzicht van jachten en schepen die door het bedrijf zijn ontworpen, en waarvan een groot aantal rondvaart met een Hull Vane. Binnenkort wordt er een unieke klant aan toegevoegd: de Koninklijke Marine. Volgend jaar zal het OPV Zr. Ms. Groningen als eerste marineschip ter wereld worden uitgerust met een Hull Vane. 'Een ontzettend mooie kans', beaamt Van Oossanen. 'Natuurlijk ben ik daar supertrots op.'

Hull Vane

De Hull Vane is een draagvleugel die achter een schip of (deels) onder de romp ervan wordt bevestigd. Het grootste voordeel is de brandstofbesparing die het oplevert; minstens 10, oplopend tot zelfs 20 procent. Met een verlaagde weerstand kan het schip bovendien een hogere topsnelheid met hetzelfde motorvermogen behalen. Daarnaast zorgt de modificatie voor verminderde kielzog en dus minder golven. Dat is tactisch belangrijk, omdat het schip zo vanuit de lucht minder snel is te zien.

Behalve de tactische en besparende voordelen, is er ook operationele winst: door de Hull Vane beweegt het achterdek minder en blijft (in het geval van een marineschip) het helikopterdek stabiel. Daardoor kan de helikopter gemakkelijker landen. Ook de FRISC kan eenvoudiger de slipway de- en embarkeren. Tot slot vermindert de modificatie slammings, waarbij de boeg op het water slaat. Het vergroot dus het comfort voor opvarenden.



Foto: SM Gerben van Es

Hollands glorie in optima forma

'We zijn in totaal 7 jaar met deze ontwikkeling bezig geweest; van de tekentafel tot het punt waar we nu staan', vertelt kapitein-luitenant ter zee Marin van Herk, geplaatst bij de Defensie Materieel Organisatie (DMO). 'In mijn vorige functie als innovatiemanager bij MIND, het innovatiecentrum van DMO, was ik vooral de laatste jaren nauw betrokken bij dit traject. De spoiler moet zich in de praktijk gaan bewijzen, maar daar heb ik alle vertrouwen in.'



Foto: SGT Jan Dijkstra

Het mooie van de Hull Vane vindt Van Herk dat deze, behalve een prachtig idee, ook 'Hollands glorie in optima forma' is. 'Hull Vane BV heeft de spoiler voor ons ontworpen, bij het kennisinstituut MARIN zijn allerlei modeltesten gedaan, de firma Buijs bouwde 'm, de T-stukken werden gegoten bij Gieterij Van Voorden en uiteraard is DMO namens Defensie als afnemer nauw betrokken. Een mooi voorbeeld van een puur Hollands gouden ecosysteem. Het was een kwestie van een lange adem, maar de operationele winst die de Hull Vane gaat opleveren zal het absoluut waard zijn.'



De speld

Bij tewaterlatingen van schepen/boten geldt in de regel een bepaalde ceremonie. Dit kan afhangen van land en geldende normen. Ook bij de NDSM en beide voorgangers was sprake van ceremonieel handelen. Gebruikelijk was dat de doop werd verricht door een dame (hoewel er een paar uitzonderingen zijn). Deze dame had in de regel een relatie met iemand van aanzien.

Bij aankomst op de werf werd zij met de nodige egards ontvangen door de werfdirectie en ontving een bloemstuk. Voor de toegestroomde omstanders zal dit mogelijk niet zijn opgevallen. Het aanwezige publiek en de werklieden ontging volledig dat er ook achter de schermen meer te doen was want in het directiekantoor waren uiteraard ook de nodige zaken geregeld. Na het handen schudden en de voorstelronde was er uiteraard koffie en zeer waarschijnlijk met iets daarbij. SEPISEPI

Na de nodige plichtplegingen toog het gezelschap naar de dooptribune waar de overige genodigden al hadden plaatsgenomen. Op een bepaald tijdstip vond de doophandeling plaats, de doopster gaf met de ivoren hamer een slag op het zilveren aambeeld. Door het daarin

bevestigde mes werd een koord doorgesneden en viel de champagnefles kapot tegen de scheepshuid.



Doopster met hamer

geschenk ontving van de directie in wiens opdracht het schip is gebouwd. Wat dit dan was is niet helemaal duidelijk. Had iedere rederij c.q. opdrachtgever eigen gebruiken m.b.t. dergelijke geschenken? Zo ja, wat hield dit dan in?

Van één doop is dit nu wel bekend. Het NDSM werfmuseum beschikt nu over tastbare herinneringen die zijn overhandigd na de tewaterlating van het ms. Tabinta. De Tabinta is gebouwd in opdracht voor de Stoomvaart Maatschappij "Nederland" gevestigd te Amsterdam en op 21 maart 1930 bij de NSM van stapel gelopen.

De doopster, mevrouw E.D.A. Beijer-Vehorn ontving van de "Nederland" directie een 14 karaat witgouden speld met daarop een vlaggetje. Dit witgouden vlaggetje is bezet met robijnen, diamanten en saffieren. [L I L] [S E P I S E P]

De aanwezige muziek zorgden bij dit alles voor de vrolijke noten. De op de fles bevestigde rozet met in het hart daarvan de naam van het schip en doopdatum werd aan de doopster overhandigd. Tot op heden is niet een rozet terug gevonden. [L I L] [S E P I S E P]

Daarmee was de doop ten einden en vertrok een deel van de (geselecteerde) genodigden weer naar het directiekantoor. Wat niet zichtbaar was in deze nasleep is dat de doopster een



Het schip Tabantia

Bij de speld is een dankbrief aanwezig. Helaas ontbreekt het doosje en is niet bekend waar en door wie de speld is vervaardigd. De vlag lijkt de Franse driekleur maar de kleuren zijn omgekeerd. Het verbeeld de internationale seinvlag T. Dit verwijst naar de eerste letter uit de



De witgouden speld met daarop een vlaggetje.



Het grote fotoboek – Foto: NDSM Werfmuseum

naam van het schip. Het is derhalve meer dan aannemelijk dat een gelijke speld ook is uitgereikt aan de doopsters van de bij de NSM gebouwde zusterschepen Tabian en Tawali. Namens de werfdirectie ontving de doopster enkele dagen later een groot fotoboek met daarin vier foto's en dankbrief. Dit lijkt magertjes maar het is wel een heel groot en luxe boek met hele grote foto's. In die tijd zal dit best een mooi geschenk zijn geweest.

Dit artikel is geschreven door Ruud van der Sluis en is gepubliceerd op 23 januari 2017.

De foto's zijn afkomstig van de NDSM Werfmuseum.



DE GOUDKLOMP

In een Zuid-Amerikaans mijngebied verblijde een zekere mevr. De Bruin haar echtgenoot met de geboorte van een baby van 12,5 pond. De man was zo verrukt dat hij naar een nieuwsbureau schreef en vertelde dat hij een goudklomp van 12,5 pond had gevonden. Het nieuwsbureau stuurde een verslaggever die het volgende meemaakte:

Verslaggever : Woont hier een heer de Bruin?
Mw. De Bruin: Ja

Verslaggever: Is hij thuis?
Mw. De Bruin: Nee

Verslaggever: Ik heb gehoord dat hij een goudklomp heeft gevonden
Mw. De Bruin: (de grap van haar man begrijpend) Ja inderdaad.

Verslaggever: Kunt u de plaats aanwijzen waar de schacht is?
Mw. De Bruin: Ik vrees dat mijn man die liever voor zich zelf houdt.

Verslaggever: Is het gat hier ver vandaan?
Mw. De Bruin: Nee, het is vlakbij

Verslaggever: Heeft hij er lang aan gewerkt?
Mw. De Bruin: Na het terrein onderzocht te hebben nog negen maanden

Verslaggever: Is hij de eerste die er aan gewerkt hebben?
 Mw. De Bruin: Ja

Verslaggever: Heeft iemand de plaats aangewezen waar hij beginnen moet?
 Mw. De Bruin: Nee dat was niet nodig, hij heeft zelf ervaring

Verslaggever: Was het moeilijk werk?
 Mw. De Bruin: In het begin wel, maar toen de schacht groter werd ging het beter.

Verslaggever: Was er veel water?
 Mw. De Bruin: Dat viel nogal mee, het werd op tijd verwijderd.

Verslaggever: Is hij tot op de bodem afgedaald?
 Mw. De Bruin: Nee, maar hij kwam er al aardig dichtbij.

Verslaggever: Heeft u hem er toe aangespoord?
 Mw. De Bruin: Nou en of.

Verslaggever: Heeft hij er na de vondst nog aan gewerkt?
 Mw. De Bruin: Nee, maar ik heb hem gezegd dat hij er maar gauw weer aan beginnen moet.

Verslaggever: Begint hij graag?
 Mw. De Bruin: Dat zou ik denken.

Verslaggever: Helpt u hem daarmee?
 Mw. De Bruin: Wat graag.

Verslaggever: Kan er meer aan gewerkt worden?
 Mw. De Bruin: Nee daar is het gat veel te nauw voor.

Verslaggever: Kunt u mij de GOUDKLOMP eens laten zien?
 Mw. De Bruin: Natuurlijk.

Slot: Nadat de verslaggever de Goudklomp had gezien, viel hij flauw van schaamte.

TOT VOLGENDE WEEK WANNEER WE WEER TEN ANKER LIGGEN....

