



“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 12 – 7e jaargang – 21 maart 2024



Curaçao en ontwapening (1)
Verhalen van Vroege (r) met squadron 2 op safari
Het karakter van een zeeoorlog en de bescherming van de handelszeevaart (5)
Hr. Ms. Soemba
Vaardag Hr.Ms. Urk met AVOM Zuid Holland
Vergaan of “weggebracht”
Verhalen van Vroeg (r) The Fome Plate
Hr.Ms. Marnix
Hr.Ms. Poolster jan. 1975 (jaarboek KM)
Waar ligt Chatham nu eigenlijk ?
De laatste vlucht van de 212
Duitse onderzeeërs ook bij Curacao gestopt
De Van Riemsdijk
De memoires van ANNO 1961 bij de Koninklijke marine (deel 1)

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.](http://b.g.g.h)

06-25160899

www.tenanker.com

Curaçao en ontwapening (1)

De nabuurschap van Venezuela

Door het Panamakanaal is Curaçao een steunpunt van de eerste orde geworden

Wereldpolitiek wordt beheerst door economie: Economie is wereldpolitiek!

Kort en zakelijk is daarmee het gehele vraagstuk, dat de mensheid sedert eeuwen heeft beheerst, in een enkel woord getypeerd. De wereldpolitiek wordt voortgestuwd door de handelsbelangen; sommige staten voeren een bepaalde geprononceerde handelspolitiek, andere zijn enigszins passiever (Nederland), deze laatste hebben uniforme tarieven en huldigen overigens den vrijhandel als stelsel. Maar iedere staat voelt zich een economisch geheel; dit economische geheel is de basis, waarop het gehele staatsbestel rust en naar de behoeften van dit bestel wordt die staat geleid.

Geen wonder dan ook, dat men heeft gepoogd om de leer van de eigen huishouding door een goede benaming duidelijk aan te geven. Over deze benaming is men enigszins uiteenlopend van opvatting geweest, enigen wensden die leer sociale economie te noemen en inderdaad wordt deze benaming nogal veelvuldig gebruikt, maar toch acht men deze te veel beperkt en daardoor is de naam Staathuishoudkunde, in Nederland door Pierson zo hardnekkig verdedigd, veelal behouden, terwijl de Fransman die leer *économie politique* noemt.

Deze uitdrukkingen geven, aldus vangt een zeer lezenswaardige bijdrage aan van P. in het Juni nr. van het orgaan der N. I. Officiers vereniging, welk artikel wij ons veroorloven hier over te nemen, reeds duidelijk aan, wat daarmee beoogd wordt: in de leer der staathuishouding wortelt de behartiging van die zaken, welke moeten worden gerekend te behoren tot de volksbelangen, tot de bevordering van de volkswelvaart.

De eisen, welke voorgaande regelen in het volkerenverkeer stellen, vragen derhalve naar die houding, naar dat beleid, naar die voorzorgen, welke het eigen land als natie, als staats- en economische eenheid vordert om de volkswelvaart tot de grootst mogelijke hoogte op te voeren. Is dit reeds een punt van uiterste zorg voor landen, welke niet tot de koloniale mogendheden behoren, zodra men staatrechtelijk gelieerd is met gewesten, welke door onmetelijke zeeën gescheiden zijn, van het moederland, worden die zorgen veel ingewikkelder. Moet de nationaal-economische politiek al zo goed mogelijk worden aangepast aan de internationale commerciële verhoudingen, zodra het moederland ook rekening heeft te houden met koloniën, moet het een internationale politiek voeren, welke hemelsbreed afwijkt van het nationaal-economisch particularisme. Er zijn veel hogere belangen ontstaan, belangen, die moeten worden geassimileerd met die van de zich ontwikkelende wereldhandel.

Die eisen dringen zich eenvoudig op, de economie schrijdt voort, de commerciële evolutie gaat geheel zelfstandig haar gang en de nationale belangen hebben er zich ondergeschikt aan te maken, men heeft zich op die evolutie in te stellen en de vooruitziende diplomaat zal niet nalaten daarmee rekening te houden.

Zo is de stand van zaken. En juist omdat de economie de wereldpolitiek, de staatspolitiek wel te verstaan, maakt, worden hier eisen gesteld, die nauw verbonden zijn aan het staatsrechtelijk-politieke doel van een natie, groot of klein. Kan aan die eisen niet worden voldaan, dan brengt

men belangen van anderen in gevaar en dit heeft ten gevolge, dat die anderen voor hun zaak opkomen. Men raakt dan zelf in gevaar! Een wisselwerking in de internationale samenleving. Terecht heeft men dan ook ingezien, dat alleen de vrede in het internationale economische leven kan betekenen het vestigen van den wereldvrede, doch zoo ver is men nog lang niet. De Economische Conferentie van den Volkenbond in 1927 schiep een geest, welke goede verwachtingen deed koesteren en toch is de grijpbare werkelijkheid zo verre gebleven van den „geest van Genève”. Die conferentie heeft echter toch iets goeds afgeworpen, omdat men er eens met elkaar is gaan praten. Men wilde onbelemmerde onderlinge handelsverhoudingen scheppen, de tariefmuren omverhalen, omdat het oprichten van tariefmuren onverbiddelijk reciprociteit in de hand werkt en daardoor uiteindelijk schadelijk werkt. Doch tot nu toe staan die tariefmuren nog ongeschonden overeind. Hier en daar zeer hoog opgetrokken! Die discussies stonden niet in het teken van optimisme; zoals Theunis zei bestaat er geen reden tot grote tevredenheid, want ook op economisch gebied zijn de staten doof gebleven voor de goede raadgevingen, die zij in 1927 van de door hen aangewezen deskundigen hebben gekregen. Wel is waar heeft de heer Colijn gedaan weten te krijgen dat men een internationale conventie tot afschaffing van de in- en uitvoerverboden tot stand bracht, maar het wil met de ratificaties niet vlotten.

De bekende Italiaan Pirelli, wel eens genoemd de Italiaanse Stinnes en thans lid van de deskundigencommissie te Parijs, verklaarde in een rede voor de Internationale Kamer van Koophandel, dat een nauwe samenwerking tussen de kringen van handel en industrie in alle landen van grote betekenis zou zijn voor den vrede. Maar die samenwerking is er niet! Er is concurrentie, economische wedijver! En Stresemann, de nuchtere diplomaat oordeelt: „Het al of niet sluiten van gunstige verdragen met het buitenland hangt niet af van de vriendschappelijke sfeer, maar van de vraag, wat men heeft te bieden tegenover de vooroordelen, die men hoopt te verkrijgen”. Het nationale egoïsme komt hier duidelijk genoeg om de hoek kijken.

Wij hebben het voorgaande even in enkele lijnen geschetst, niet zozeer omdat het iets nieuws is, maar omdat oude waarheden wel eens vergeten worden. Nederland met zijn koloniën neemt een belangrijke plaats in te midden van de grote mogendheden, belangrijk om zijn positie, belangrijk om zijn grote economische kracht. En juist daarom is het van primair belang, dat men die positie ook beschermt, met de middelen, welke daarvoor toereikend zijn. Wij willen niet afdalen in de beoordeling van het feit, of aan die primaire eisen ten aanzien van Curaçao is voldaan, maar Curaçao heeft toch voor een wijle krachtig de aandacht gevestigd op ons koloniaal bezit in de Benedenwindse eilanden.

Curaçao is met Aruba en Bonaire een eilandengroep, gelegen vlak onder de kust van Venezuela; Curaçao zelf is er nauwelijks 70 Km. van verwijderd. Deze eilandengroep behoort geografisch tot Venezuela, maar staatsrechtelijk staat zij al tijden onder de Hollandse vlag. Het eiland Curaçao moet in 1499 door Amerigo Vespucci zijn ontdekt en wel op den 26en Juli, op St. Annadag. (De Spanjaarden noemden nieuw ontdekte geografische punten meestentijds naar Heiligen, vandaar, dat de ingang van Willemstad thans nog St. Annabaai heet) .Officieel werden de eilanden Curaçao met Aruba en Bonaire eerst in 1527 in bezit genomen en onder bestuur gesteld van den gouverneur van Coro (Venezuela was toen nog een Spaanse provincie.) . In 1635 echter veroverde de Hollander Johannes van Walbeeck zonder moeite de drie eilanden voor de West-Indische Compagnie. Tot het einde der 18e eeuw zijn deze eilanden Nederlandsch gebleven, hoewel meerdere pogingen zijn aangewend, van Franse zijde vooral, om Nederland dit bezit afhandig te maken.

In 1800 moest Curaçao met Engelse hulp tegen de Fransen worden verdedigd, waarna een Engels tussenbestuur aanving, hetwelk duurde tot den vrede van Amiens in 1802.

Nadat Curaçao zich in 1804 en 1805 tegen Engelse aanvallen te verdedigen had gehad, waarbij de bekende Curaçaoër Luis Brion zich zeer heeft onderscheiden, gelukte het van de Engelsen op 1 Januari 1807 onder Charles Brisbane het eiland bij verrassing te nemen. Deze drie Benedenwindse eilanden bleven onder Engels bestuur tot zij bij verdrag van de 13e Augustus 1814 opnieuw onder de Nederlandse soevereiniteit werden gesteld. En sindsdien is dat zo gebleven.

Wij zien uit deze korte uiteenzetting, dat Curaçao een geschiedenis heeft en vooral, dat het eiland tot en met zaterdag de 8e Juni 1929 ondervinding heeft opgedaan met gewelddadige verrassingen, een „ Handstreich ” zou de Duitser zulks noemen. Zou het de laatste keer zijn? Deze geografische situatie heeft ons bezit, let wel, wij spreken van ons bezit, heel wat last bezorgd van de zijde der Venezolanen. Dat begon reeds in de tijd van de vrijheidsoorlog, toen Simon Bolivar in opstand kwam tegen het Moederland : Spanje. Wij zullen die geschiedkundige gebeurtenissen uit de veertiger jaren van de vorige eeuw niet op de voet volgen, het zij voldoende hier op te merken, dat Nederland vrijwel doorlopend in moeilijkheden heeft geleefd met Venezuela, zo zelfs, dat door het optreden van de toenmalige president-dictator Monagas, de diplomatieke betrekkingen tussen beide landen werden verbroken. Later deed zich weer een conflict voor, welke de opzegging van het handelsverdrag door Venezuela tot gevolg had, een nadeel, dat tot op den huidige dag nog voelbaar is. Ook tijdens het presidentschap van Castro, heeft Nederland veel te lijden gehad van die Zuid-Amerikaanse Staat met zijn zeer eigenaardige opvattingen en mentaliteit. En dat was allemaal mogelijk, juist door de geografische ligging van Curaçao ten opzichte van Venezuela.

Venezuela heeft een kustlijn van duizenden mijlen uitgestrektheid aan den Atlantische Oceaan en de Caribische Zee. Het dichtst bij Curaçao is de haven La Vela gelegen, die van uit Willemstad in een zestal uren is te bereiken. La Guyara, de haven van de hoofdstad Caracas, ligt wat meer beoosten van Curaçao. Het Venezolaanse land tegenover Curaçao, dus het westelijke deel van die republiek, is uiterst schaars bevolkt, er zijn nagenoeg geen wegen te vinden en de communicatie over land is derhalve schier onmogelijk. In dit gebied doet zich het gezag van Caracas slechts minimaal gelden en daarom is dat ook een uitverkoren wijkplaats voor revolutionaire elementen. Als men dan bedenkt, dat Venezuela ongeveer 30 maal zoo groot is als Nederland, met een bevolking van op 1 Januari 1927 rond 3.000.000 mensen, zodat de bevolkingsdichtheid slechts ruim 1/60 is van die van Nederland, dan is het duidelijk. hoe suspecte elementen, filibusters, boekaniers, of hoe men die mensen wil noemen, vrij spel hebben om allerlei beroering op touw te zetten zonder dat de Regering van Venezuela daartegen iets vermag. En als dan in het oog wordt gehouden, hoe op een kleine afstand een vreemde mogendheid veilig terrein bezit, dan is het evenzeer duidelijk, dat de Benedenwindse eilanden steeds een geliefkoosde wijkplaats vormen voor die duistere elementen. Omgekeerd kan Curaçao met de andere eilanden een gereede gelegenheid bieden om nieuwe ondernemingen tegen Venezuela in gang te zetten. Deze geografische ligging maakt de positie van Curaçao dan ook zeer delicaat. Wij spraken van den despoot-president-dictator Castro, die het Nederland zo lastig maakte en die onze onderdanen uit Venezuela verdreef om, ten slotte onze gezant te Caracas, de heer de Reus, te dwingen Venezuela te verlaten, waardoor de diplomatieke betrekkingen opnieuw werden verbroken, onze schepen werden aangehouden met al den aanleve van dien, zodat Curaçao doorlopend gevaar opleverde voor internationale verwickelingen.

Zou dit punt reeds voldoende zijn geweest om aan de boven genoemde eisen van bescherming en van handhaving van dat bezit te voldoen, teneinde gestaag te kunnen verder arbeiden in harmonie met de internationale economische politiek, die internationale staatkundige verhoudingen toonden nog een andere zijde van het grootste belang. Toen president Castro bij decreet van 14 Mei de overladingen van en voor Venezuela onmogelijk maakte, waarmede die president de welvaart van Curaçao in het hart trof, aangezien Curaçao vrijwel uitsluitend van transitohandel leeft en van de scheepvaart op Venezuela, wilde Nederland gaan „demonstreren”.

WORDT
VERVOLGD

Bron: Verhalen van



Vroege(r)

MET SQUADRON 2 OP SAFARI

Het was januari 1966. Long time ago. Ik heb nog een anekdote uit die tijd . Ik schrijf dit om te laten weten dat het bij de MLD af en toe wat anders ging dan later in de tijd. Het is lang geleden, vijftig jaar plus, dus mijn verhaal is misschien niet zo compleet dan wanneer ik het in die tijd had opgetekend. Maar het gaat om het verhaal, toch?

We vertrokken 25 januari 1966 met vier Stoefs (Grumman Trackers) voor een detachering tot en met 14 februari te Montijo, gelegen aan de andere oever van de rivier de Taag tegenover Lissabon. Misschien hadden we het in één rechte streep kunnen halen, maar er waren enkele bijzonderheden.

Onze kisten, de Stoefs, waren eigenlijk bestemd om van een vliegkampschip te opereren en relatief dicht bij dit schip hun taken uit te voeren. De opdracht was dit schip en het zo goed als altijd aanwezige vlootverband tegen vijandelijke onderzeeboten te beschermen. Het radiocontact vond dus in principe op korte afstand plaats.

Opererend vanaf land hadden wij dus enkele tekortkomingen. Vanwege onze korte “Endurance” waren wij genoodzaakt om onze vluchtduur van en naar ons doel zo kort mogelijk te houden om onze taak in het gebied nog voor redelijke tijd te kunnen uitvoeren.

Hiervoor werden militaire vliegvelden gezocht die zich zo dicht mogelijk bevonden bij het gebied waar geoefend werd.

West van Portugal was toen in die tijd een oefengebied waarvan het dichtstbijzijnde vliegveld ” Montijo” was. We gingen met vier kisten van Valkenburg in formatie op weg. De afstand naar Montijo was te groot, dus er werd een tussenlanding gemaakt te Lann Bihoue, een Frans militair vliegveld nabij Lorient. Vandaar werd naar Montijo gevlogen.

Het grootste probleem met de Stoefs was het gebrek aan communicatiemogelijkheden met de burger luchtverkeersleiding. Het ontbrak ons aan de juiste VHF radio frequenties (apparatuur) en wij hadden een zogenaamde “Basic” IFF, een identificatie middel waar toen

door de verkeersleiding veel gebruik van werd gemaakt, zij het in een veel betere versie. Die van ons werd voor het eerst gebruikt in de Koreaanse oorlog en was dus achterhaald en voor de burgerverkeersleiding onbruikbaar.

Als echte ontdekking reizigers lieten wij ons echter niet weerhouden en gingen toch op weg naar ons oefen gebied. We vlogen met vier Stoefs in formatie op lagere hoogte onder de airways (luchtwegen), via het kanaal naar Lann Bihoue. De verbindingen met de burgers gaf, vanwege de korte afstand tot de kust, niet veel problemen. Ook hadden wij soms contact met "Military".

De vlucht van Lann Bihoue naar Montijo was een ander verhaal. We hadden dus niet de juiste apparatuur, en (misschien) ook daarom geen toestemming om over Spanje te vliegen.

Er werd gekozen voor een vlucht op lage hoogte van Lann Bihoue richting Kaap Finistere en daarna een aardig stuk uit de kust van Portugal naar Lissabon. Na de start van Lann Bihoue werd mede door de lage hoogte van de formatie, al snel normaal radiocontact verloren. De Stoef had echter ook een HF radio, een verouderde (AN/ARC 2). Alleen via de telegrafist (VOB) kon voor langere tijd via Morse contact onderhouden worden. De ARC 2 had ook een mogelijkheid voor Voice (spraak) maar dan was het bereik klein vanwege het lage vermogen.

De meest ervaren telegrafist van de formatie was Pim Mol. Ik hoorde hem eindeloos praien "Lisbon, Lisbon this is number four formation how do you read". No Contact.

In die tijd was het misschien ook al niet normaal om een paar uur zonder contact met de buitenwereld te vliegen, zeker met vier kisten. Wist ik veel.

Uiteindelijk kregen we contact en landden in Montijo. De vluchtduur 5.9, voor mij toen de langste vlucht in de Stoef.

Even terzijde. We vlogen ons daar tijdens de detachering de ballen uit de broek. Daar buiten gouden tijd (met het bootje) van de basis naar Lissabon. Droom ik nog wel eens van." Lisboa .., Lisboa..., teralalala !!!

HET KARAKTER VAN DEN ZEEORLOG EN DE BESCHERMING VAN DE HANDELSSCHEEPVAART. (DEEL 5)

Blijft de vraag, hoe men stond tegenover het convooisysteem. In het algemeen bestond hiertegen een groote antipathie, men vreesde belangrijk oponthoud, congestie in de havens, en moeilijkheden met de navigatie; de Britsche admiraal Bridge veroordeelde jaren vóór 1914 het convooieeren, omdat dit systeem naar zijn meening wel veiligheid gaf, doch tevens den handel dood drukte.

Men stond in 1914 nu voor de keus uit verschillende mogelijkheden:

- 1e.** Men kon den handel op bepaalde routen concentree- ren en deze wegen bewaken;
- 2e.** Men kon de scheepvaart verspreiden zonder verdere bescherming en daardoor de kruisers beschikbaar houden om vijandelijke kruisers en raiders te achtervolgen;
- 3e.** Men kon op uitgebreide schaal convooi verleenen.

De Admiraliteit koos de sub 2^{de}. genoemde methode, het convooien werd, in tegenstelling met hetgeen in den zeiltijd geschiedde, geheel losgelaten, wellicht ook op grond van den hiervoor uiteengezetten invloed van de stoomvaart en de betere gemeenschapsmiddelen op de veiligheid van den handel.

In verband hiermede waren de volgende instructiën voorbereid:

a. Aan de maritieme Commandanten op vreemde stations en aan de commandanten op kruisers in het buitenland:

1e. Bij uitbreken van oorlog zoo snel mogelijk vijandelijke kruisers aanvallen, en daartoe in tijden van gespannen verhouding hen opzoeken en nauwkeurig volgen;

2e. Geen handelsrouten patrouilleeren, doch positie kiezen op eind- en kruispunten van zeewegen.

b. Aan de koopvaardij:

1e. Verlaat de gewone routen en stuur een koers evenwijdig aan — doch op 30 tot 150 mijl afstand van den geregelden trek;

2e. Passeer drukke zónes en aanlooppunten 's nacht;

3e. Loop uit kort na donker worden, en zorg met daglicht zoo ver mogelijk uit den normalen trek te zijn, waarbij men moet zorgdragen niet in een andere geregelde route te komen;

4e. Voer 's nachts geen lichten;

5e. Wees zeer voorzichtig met het geven van D. T. seinen;

6e. Maak zoo mogelijk gebruik van neutrale territoriale wateren;

7e. Vraag inlichtingen bij elke Britsche semaphore, die gepasseerd wordt.

In overeenstemming met deze regeling was de dislocatie der Britsche vloot, waarvan Admiraal Jellicoe de functies aldus aangaf:

1e. Zorgen voor veiligheid der zeeën voor Britsche schepen;

2e. Den vijand het gebruik der zee ontzeggen en hem door economischen druk tot vrede dwingen;

3e. Dekken van den overvoer van de Expeditionary Army naar het gewenschte punt;

4e. Beletten van vijandelijke invallen in Groot Brittannië.

De hoofdmacht kreeg Scapa Flow als basis, terwijl ouder materieel het Kanaal bewaakte; hierdoor werden de toegangen tot de Noordzee voor Duitschland gesloten. In tegenstelling met vroeger tijden werd thans niet de nauwe doch de open vorm van blokkade gebruikt. Men is het er thans wel over eens, dat onder de omstandigheden van 1914 dit de eenig mogelijke methode was. Van Duitsche zijde had men anders verwacht, wellicht ook omdat de hoop de vader is van de gedachte, immers bij een nauwe blokkade der Duitsche havens zouden de Britsche oorlogsschepen veel meer binnen het bereik van het Duitsche torpedomaterieel zijn gekomen en kon men hopen den vijand daarmee belangrijke verliezen toe te brengen. Zeer zeker bracht het gekozen systeem voor Engeland ook nadeel mede, daar den vijand in de Noordzee zelf een vrij groote bewegingsvrijheid werd gelaten; tot 1911 was het Britsche plan dan ook geweest in geval van oorlog met Duitschland een nauwe blokkade in te stellen en daarbij gebruik te maken van een in te richten basis aan de Oost-zijde van de Noordzee. Er waren evenwel twee factoren, die tot wijziging dwongen, n.l. de ontwikkeling van het torpedowapen, vooral in de onderzeebooten, en de krachtige versterking van de Duitsche eilanden, die men als basis had gedacht te nemen. Noodgedwongen werd daarom in 1912 in beginsel de blokkade op grooten afstand aanvaard. De wijze, waarop de afsluiting van het zeegebied tusschen de Britsche en Noorsche kusten kon geschieden, werd bij manoeuvres onderzocht; daarbij bleek, dat het volhouden van vaste bewakingsliniën onmogelijk was; alweer noodgedwongen kwam men tot de in de practijk ook toegepaste „periodical sweeps”. Natuurlijk was hierbij het gevaar voor doorslippen van vijandelijke strijdkrachten grooter. De afsluiting werd daarom aangevuld door een kruiserpatrouille tusschen Schotland en IJsland, waarvan de veiligheid berustte op de kracht en waakzaamheid der voorlijker geposteerde slagvloot. Het is wel merkwaardig, dat men in 1914 in Duitschland blijkbaar geheel onkundig was van deze Britsche opvattingen.

Indirect verzekerde op deze wijze de Grand Fleet de veiligheid aan de geheele Britsche scheepvaart.

Als tweeden maatregel noemden wij het stationneeren van eskaders kruisers op belangrijke punten. Daar in vergelijking met vroeger de scheepvaart veel meer verspreid was, moesten over vrijwel den geheelen aardbol kruisereskaders worden onderhouden. Het belangrijkste was natuurlijk de zóne rondom Engeland, omdat daar het verkeer uit alle wereldstreken samenkwam, en de vaart dus het meest kwetsbaar was. Deze toeneming van het gevaar naarmate de schepen het moederland naderden wezen wij reeds vroeger aan, ook in de opstelling der kruisereskaders teekende zij zich duidelijk af, nabij Groot Britannië waren de zónes van elk eskader het kleinst. Het volgend overzicht omtrent de indeeling der kruisereskaders in Augustus 1914 toont dit aan:

11 ^e	kruisereskader	West-ingang van het Kanaal
10 ^e	“	Patrouille benoorden Schotland
9 ^e	“	Azoren
5 ^e	“	Kaap Verdische Eilanden (W.- Afrika en Brazilië)
4 ^e	“	West Indië

Eskaders Middellandsche Zee en Roode Zee.

Station China (1 oud slagschip, 4 lichte kruisers, 8 jagers, 3 onderzeebooten en wat kleiner materieel).

Australische vloot (1 slagkruiser, 4 lichte kruisers, 3 jagers, 2 onderzeebooten).

Station Nieuw-Zeeland (3 oude lichte kruisers, 1 sloop).

Station Oost-Indië (1 oud slagschip, 2 lichte kruisers, 4 sloops).

De laatstgenoemde 4 onderdeden waren onafhankelijk van elkaar, doch een organisatie was uitgewerkt, waarbij alles kon worden samengevoegd tot één „Eastern Fleet” onder den Commandant van het station China.

Station Kaap de Goede Hoop (3 lichte kruisers).

Westkust Afrika (1 kanonneerboot).

Z.O.-kust Amerika (1 lichte kruiser).

Westkust Noord-Amerika (2 sloops).

In de derde plaats noemden wij de maatregelen ter beveiliging van de kustvaart; het zeegebied in de onmiddellijke nabijheid van het land was natuurlijk het drukst bevaren, bood het voordeeligst jachtterrein aan den vijand en moest dus bijzonder worden bewaakt. De maatregelen ter bescherming van den handel in de kustzone in Augustus 1914 genomen, liepen gedeeltelijk samen met het systeem ter bestrijding van pogingen tot invasie.

Op de Oostkust was een macht van 5 lichte kruisers, 70 jagers, 24 torpedobooten en 5 flottilles onderzeebooten, gesteld onder de bevelen van den „Admiral of patrols Eastcoast”. Voor geregelde bewaking van de 600 mijl lange strook van Dover tot de Shetland’s eilanden was dit materieel natuurlijk geheel onvoldoende; dit was ook niet het doel en het werd bepaald verboden de kracht der flottilles door patrouilleeren te versnipperen. Als bases der verschillende flottilles waren aangewezen de Forth, Humber, Tyne en Dover en haar opdracht was bij eventueele landingspogingen geconcentreerd aan te vallen.

Voorts waren voor locale verdediging vast toegewezen aan verschillende havens de z.g. locale defence flottilla’s, bestaande uit oudere jagers en torpedobooten en 3 flottilles onderzeebooten, terwijl eindelijk zoowel voor patrouille als voor mijnvegen trawlerstations waren ingesteld mede onder den admiral of patrols te Cromarty, Forth, Humber, Harwich, Nore, Dover, Portsmouth,

Portland, Devonport.

Als afzonderlijke maatregel moet nog worden genoemd de bewapening van koopvaardij schepen. Reeds in 1913 was besloten een aantal Britsche koopvaardij schepen voor zelfverdediging in oorlogstijd te voorzien van 2 kns. v. 4,7 inch achteruit opgesteld; bij het uitbreken van den oorlog waren 39 schepen aldus bewapend', bijna alle bestemd voor den handel op Zuid-Amerika of Australië voor vervoer van vleesch. Munitie was in tijd van vrede niet aan boord, doch stond in de havens gereed, terwijl onder de bemanning getrainde kanonniërs der Royal Naval Reserve waren. Bij de bespreking van den invloed van de onderzeeboot op de handelsbescherming komen wij op die bewapening terug.

De vraag rijst, hoe het de eerste maanden na het uitbreken van den oorlog nu met de geallieerde handels- scheepvaart ging.

De Oostzee.

De vaart had geheel opgehouden.

De Noordzee.

De handel met Zweden was aanvankelijk met 50 % verminderd, doch herstelde zich snel, hoewel de Britsche vlag er weinig aandeel in nam; reeds vóór het einde van Augustus werd de route tot Gothenburg als veilig beschouwd. Met Denemarken bleef de omvang van den handel nagenoeg normaal, doch geheel onder neutrale vlag, de vaart op Holland vertoonde een soortgelijk beeld.

De Atlantische Oceaan.

De kruiserbescherming, hoewel zwak, bleek afdoende, voor Groot Brittannië een groot geluk, want langs deze allervoornaamste route werd 1/6 van den wereldhandel geleid. Behalve de beveiliging der eind- en aanloopzones door kruisereskaders waren kanonneerbooten speciaal bestemd ter bewaking van de ladingszones der transatlantische kabels tegen aanslagen door vermomde schepen.

Aanvankelijk verminderde de vaart sterk, doch half Augustus waren de geregelde lijnen weer in de vaart; het herstel der gewone vrachtvaart duurde wat langer. Toch gelukte het in Augustus en September den invoer van tarwe en meel in Groot Brittannië tot 70 % boven normaal op te voeren, de aanvoer van vleesch, spek en andere granen bleef als gewoonlijk, katoen werd niet geleverd, doordat de handel in dit artikel was gedesorganiseerd door oorzaken buiten verband met den maritiemen toestand. De aanvoer van grondstoffen, die niet rechtstreeks voor de oorlogvoering noodig waren, verminderde belangrijk.

De Aziatische route.

Hoewel zich op deze route vele marinestations bevonden, was zij toch zeer blootgesteld door de vele nauwe défilé's, waar de vaart werd samengedrongen; de groote ruimte die in den Atlantischen Oceaan zooveel veiligheid bood, ontbrak hier op sommige gedeelten van het traject geheel, vandaar, dat op die route de verliezen grooter waren dan bij de Atlantische vaart, hoewel deze laatste veel belangrijker was. De beveiliging van dezen zeeweg kostte dan ook veel moeite. (Emden, Koningsberg).

De Zuid-Amerikaansche route.

Deze handelsweg was vooral van belang voor de voedselvoorziening door den La Plata handel; hoewel de omvang van het handelsverkeer belangrijk minder was dan op de Noord-Atlantische routen, was beveiliging daarvan toch een dringende eisch. Een groot bezwaar was het vrijwel geheel ontbreken van Britsche bases. Hoewel de storingen, veroorzaakt door Dresden en Karlsruhe belangrijk waren, ontstond toch geen serieuze staking in den voedselaanvoer langs dezen weg.

Over het geheel genomen waren de verliezen niet grooter dan verwacht was en de toestand was bevredigend.

Een en ander blijkt uit onderstaande cijfers:

Tot Januari 1915 waren de verliezen van de Britsche schepen in procenten van het totaal der in- en uitklaringen 1,6 % ; het verlies in waarde der ladingen bedroeg slechts 0,66 % van het geheele vervoer. Hieruit blijkt wel, dat de actie der Duitsche kruisers, hoe voortreffelijk door ieder voor zich ook uitgevoerd, tenslotte toch zeer weinig heeft beteekend, zooals op historische gronden was te verwachten.

Natuurlijk kreeg het bedrijfsleven een gevoeligen slag door den oorlog; in het eerste halfjaar van den oorlog verminderde de Britsche invoer naar de waarde gerekend met 17,1 %, de uitvoer met 39,6 %. Onderstaande tabel geeft een nadere specificatie omtrent den invoer.

Toename of afname van den invoer vergeleken met de overeenkomstige maand van het vorig jaar in %.

Jaar en maand	Voedsel, drank, tabak	Onbewerkte grondstoffen	Gefabriceerde artikelen	Totaal % invoer
Aug. '14	-9,7	-33,0	-61,4	-29,7
September '14	-10,0	-28,5	-51,4	-25,0
October '14	+13,8	-27,3	-52,9	-16,3
November '14	+6,7	-11,8	-46,2	-9,4
December '14	+10,8	-26,7	-47,2	-16,5
Jan. '15	+17,8	-21,6	-38,1	-10,3

Gemiddeld 17% minder

Duidelijk ziet men hieruit, dat aanvankelijk in hoofdzaak werd gelet op het invoeren van voedingsmiddelen. Hoewel aanvankelijk het convooisysteem werd verlaten, is het toch in enkele bijzondere gevallen toegepast, o.a. bij den overvoer van het Canadeesche contingent troepen, ingescheept op 33 transportschepen. Het is wel interessant even na te gaan welke uitgebreide, bijzondere voorzorgen werden getroffen voor dit

vervoer, en deze te vergelijken met den overtocht der expeditie Craig in 1804. De Canadeesche regeering had geen genoegen genomen met de gewone maatregelen tot beveiliging van den handel, en eischte voor dit transport bijzondere dekking.

Het convooi vertrok op 3 October en werd vergezeld door 4 lichte kruisers, welke escorte op een tevoren bepaald rendez-vous in het Westelijk deel van den Atlantische Oceaan werd verstrekt met 2 pre-dreadnoughts en den slagkruiser Princess Royal. Ook de indirecte beveiliging werd verscherpt; de Grand Fleet maakte van 2 October af gedurende een geheele week tochten in de Noordzee, waarbij 2 kruiserliniën



WORDT
VERVOLGD

werden onderhouden met zoodanige tusschenruimte, dat het niet waarschijnlijk was, dat een raider overdag beide kon passeeren. Slagschepen steunden de kruiserlinies. De Pentland Firth werd gesloten voor alle schepen gaande van Oost naar West om verrassing door vermomde vijanden te voorkomen. Ten Westen van Fair eiland bewakte het 1e eskader slagkruisers de passage tusschen Orkney's en de Shetlands eilanden, terwijl benoorden ; Shetlands eilanden het 2e eskader slagkruisers was geresteerd. Deze maatregelen werden tot 13 October volgehouden. Als debarkementshaven was Southampton aangewezen, doch toen het convooi naderde, werd een vijandelijke onderzeeboot gerapporteerd bij Gris Nez, waarop het transport te Plymouth binnenliep.

Afb. Google: HMS Princess Royal

Hr. Ms. Soemba

Commandant: luitenant ter zee der 1e klasse W. J. de Bruyn

Op het gebied van duiken, demonteren en demolitie werden in 1975 aan boord van Hr. Ms. Soemba 32 opleidingen en cursussen gegeven, twee opleidingen instructeur kikvorsman en drie opleidingen kikvorsman, alsmede 15 cursussen kennis duikerziekten voor ziekenverplegers.

De duur der opleidingen varieerde van één tot 36 weken. Van het totaal van 251 leerlingen behaalden er 231 een brevet of een aantekening van bekwaamheid, terwijl door 22 man een herhalingscursus met goed gevolg werd doorlopen. Een aanvullende cursus van één week werd gegeven ten behoeve van vier studenten van de technische hogeschool te Delft en een burgerambtenaar van Rijkswaterstaat en een aangepaste duikopleiding van vijf weken ten behoeve van vijf studenten van de technische hogeschool te Delft. Regelmatig is door ploegen kikvorsmannen op uitstekende wijze medegewerkt aan het oefenen van scheepsbemanningen tegen onderwater-aanvallen door saboteurs, ook in het kader van beveiligingsoefeningen te Den Helder.

Ten gevolge van een duikongeval met dodelijke afloop tijdens het duiken vanaf Hr. Ms. Woerden op 12 februari ten behoeve van het wrakonderzoek van het wrak Arabian Sun benoorden Ameland, ontviel aan de school het hoofd demolitie opleidingen, luitenant ter zee van de technische dienst der 2e klasse oudste categorie R. Knol.

Begin 1975 kreeg een nieuwe formatie van het korps mariniers gestalte aan boord van Hr. Ms. Soemba. Door de marineleiding werd een speciale eenheid ingesteld analoog aan de Special Boat Section van het Britse korps mariniers, ten behoeve van de eerste fase van amfibische operaties.

Deze groepering die de naam amfibische sectie kreeg, bestaat geheel uit militairen van het korps mariniers en is gestructureerd in drie groepen waarvan een groep het opleiden in de kikvorsmanspecialisatie tot taak heeft, een groep een koudweertraining volgt en een groep getraind wordt om te worden ingezet voor taken van de bijzondere bijstandseenheid.

Militairen van de amfibische sectie namen in 1975 deel aan multinationale trainingsoefeningen op hun gespecialiseerd gebied in het Verenigd Koninkrijk, de Middellandse zee, Sicilië en Frankrijk.

In de week van 3-7 maart brachten elf Belgische militairen van de para-commandotroepen een bezoek aan Hr. Ms. Soemba voor het houden van gezamenlijke oefeningen met de amfibische sectie.

Op 9 juni verleende Hr. Ms. Triton met aan boord leden van de amfibische sectie medewerking aan het televisiespel Vlieg er eens uit van de televisie- en radio-omroepstichting. Ter voorlichting van zowel burgers als militairen werden door duikers en kikvorsmannen verschillende demonstraties gegeven onder andere te Rotterdam (internationale speedboottraces) en Den Helder (nationale vlootdagen). Op 9 oktober werd Hr. Ms. Soemba geïnspecteerd namens de commandant der zeemacht in Nederland door de commandant mijnendienst in Nederland en op 30 oktober bracht de chef-staf van het korps mariniers een werkbezoek aan Hr. Ms. Soemba, teneinde de amfibische sectie te inspecteren op de specifieke eisen welke gesteld worden voor deze marinierseenheid.

In de tweede helft van het jaar werden leerplannen opgesteld voor de brevetopleidingen nieuwe stijl welke in 1976 zullen aanvangen. De jaarlijkse visserijdagen in Den Oever vonden van 29 augustus tot 3 september plaats. Voor deze gelegenheid werd Hr. Ms. Soemba des avonds geïllumineerd en werd assistentie bij de feestelijkheden verleend. Voor de kinderen van het door Hr. Ms. Soemba geadopteerde Huize van Strijden te Schagerbrug werd op 5 december een Sint Nicolaasfeest georganiseerd.

Bron: Jaarboek KM 1975 blz. 129

Onderstaand verhaal is een verslag van uw redacteur...

Koelere, wat vliegt de tijd..., morgen alweer 20 jaar geleden !



Verslag vaardag Hr. Ms. Urk op 22 maart 2004 vanuit Den Helder,

Als bestuurslid AVOM ZH heb ik in 2004 onder het genot van een biertje op Hr. Ms. Rotterdam bij het openen van de Wereldhavendagen Rotterdam via LTZ de Vries Staf officier voorlichting !, een verzoek ingediend bij de Koninklijke Marine om een keer met een aantal van onze leden een vaardag mee te mogen

maken wat op 28 februari 2004 werd gehonoreerd en heb ik een uitnodiging ontvangen om op 22 maart 2004 met 20 personen een vaardag te maken op Hr. Ms. Urk. (M 861).

Voor dag en dauw trokken de uitverkoren leden naar Den Helder, want iedereen moest zich om 09.30 uur melden bij de Mijnendienstkazerne, met wat twijfels over het wel of niet doorgaan van deze dag daar Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Juliana 20 maart is overleden. Opgevangen door een tweetal Kpls (vr) van de Marine Voorlichting zijn we

begeleid naar Hr.Ms. Urk waar wij onder genot van de marine koffie en de wel bekende cake, zijn ontvangen door een Ltz2OC die zoals al gauw bleek de oudste officier was aan boord van de Urk, en ons aan de hand van een uitgereikt programma het e.e.a. vertelde over de dagindeling . Klokslag 10.00 uur trossen los en gingen we tussen de havenhoofden door het Marsdiep op, wat na al die jaren die achter ons lagen een fijne gewaarwording was.



Buitengaats werden we via de scheepsomroep welkom geheten door de Commandant met de mededeling dat er een iets gewijzigd programma was daar er buiten windkracht 7 à 8 stond en een golfhoogte van meer dan 2 à 3 meter en hij het niet verantwoord vond de Noordzee op te gaan. Varend tussen Den Helder en Texel hebben we de gehele dag lekker de zeelucht op kunnen snuiven, en de koffie stond de hele dag tot onze beschikking. Onze bewegingsvrijheid aan boord werd niet beperkt en mochten ons overal begeven waar dan ook goed gebruik van werd gemaakt.



10.45 uur kregen we een demonstratie met een Lynx helikopter "redden uit zee " te zien wat bij een ieder goed in de smaak viel.

Er werd uiteraard door Jan en alle man veel gefotografeerd en gesprekken gevoed met de bemanning van hoog tot laag, en neem maar van mij aan dat daar driftig gebruik van is gemaakt. Wat ons als oud-marinemannen opviel is dat een heel groot deel van de bemanning, dus ook van de ètat-

major uit vrouwen bestond.

Overigens niets ten nadele, integendeel !

Na een rondleiding, waarbij alles van 'brug tot kombuis' bekeken kon worden, was het "aan je bakken".

Men had, ook vanwege de beperkte ruimte, gekozen voor een soort van lopend buffet en we konden dan de maaltijd nuttigen in de 'Longroom'- 'Gouden bal' of 'Korporaalsverblijf'.

In onze tijd was de maandag een “snerfdag met drijfijs”, “bami of nasi”, maar die traditie is veranderd en staat tegenwoordig op het woensdagmenu

Vandaag werden we onthaald op een aangeklede Pasta met toetje wat absoluut ook bij menig een in de ‘pul fietste. In de loop van de middag kregen we een demo ‘sailpass’ te



zien, die samen met Hr.Ms. Schiedam (M 860) werd uitgevoerd.

Teneinde ingewijd te worden in de wezenlijke functie van een mijnenjager werden we in drie groepen verdeeld om op een drietal plaatsen aan boord uitleg te krijgen over het opsporen, peilen en zo nodig vernietigen van ongewenste obstakels op de zeebodem.

Daarbij konden we allerlei vragen stellen aan deskundigen o.a. de duikmeester (Is de

Kwartiermeester aan boord) en aan de seinmeester (de Bootsman aan boord)

Een uurtje later was het alweer tijd om richting Nieuwehaven te varen en aan wal terug te keren. We waren allen weer een ervaring rijker en hebben genoten van deze dag.

Ik ben tijdens de koers richt de haven hoofden naar de brug gegaan om me te melden bij de Commandant daar ik hem persoonlijk met zijn voltallige bemanning namens AVOM ZH wilde bedanken voor deze voor ons onvergetelijke dag, en heb de hoop uitgesproken dat dit soort dagen in de toekomst behouden worden voor alle oud-marine sobats.

Klokslag 1600 uur heeft Hr.Ms Urk weer aangemeerd en konden wij huiswaarts keren.

Zeer zeker wil ik als laatste in dit verhaal mijn dank betuigen aan de Stafofficier Voorlichting, de LTZ1A A.S.A. de Vries en haar staf die ons deze uitnodiging bezorgde

KM Bedankt
Arie Krijgsman

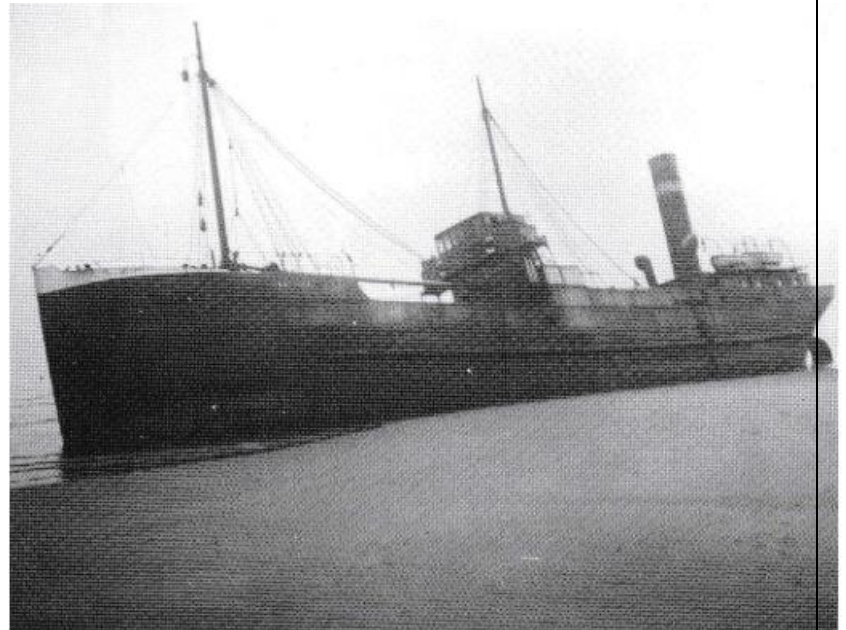


Vergaan of „weggebracht“?

Een raadselachtige stranding op de Texelse kust

DOOR AAD SCHOL
FOTO'S VIA KLAAS UITGEEST

In januari 1934 strandde het Engelse stoomschip „Oakford” op de Texelse kust. Na enige dagen kwam de geruchtenstroom op gang over de oorzaak van deze ramp, die het leven kostte aan tien zeelieden en hun arme schip. De „Oakford” (679 brt) voer, onder gezag van kapitein Jonathan Pellit, in ballast van Gent met bestemming Delfzijl. Als vermoedelijke oorzaken zag men in eerste instantie de krachtige zuidwesterstorm en het slechte zicht. Later nam dit vermoeden een totaal andere wending.



Het arme schip: de „Oakford”, op de Texelse kust.

Op de 17de januari van dat jaar om 18.00 uur nam de kustwacht te Eierland noodseinen waar op een plek ten noordwesten van de vuurtoren. De reddingbootbemanning werd gewaarschuwd en deze arriveerde na ongeveer een halfuur bij de motorstrandreddingboot „Eierland”. Dit vaartuig stond op een lorrie, die over rails naar zee kon rijden. Tijdens de tewaterlating stuitte men op de eerste tegenslag: het laatste getij had een strook van de oever weggeslagen zodat eerst het nodige grondwerk moest worden venicht om de rails te verleggen. Tegen 20.00 uur kon de boot, met elf man, uiteindelijk vertrekken.

Na een zware tocht kwam men drie uur later langsij het gestrande schip. Dit „langsij” komen werd door de zware ebstroom, branding en duisternis een moeilijke manoeuvre, waarbij de s.b. ankerketting en de zware berghoutgang van de „Oakford” het gevaar nog vergrootten. Na roepen en schreeuwen verscheen een klein deel van de bemanning aan dek. De mannen hielden zich echter in een merkwaardig stilzwijgen en op het verzoek van de reddingbootbemanning om een tros over te gooien, werd niet gereageerd en verdwenen zij in de accommodatie. Even later verscheen er een zeeman in een deuropening. Op vragen uit de reddingboot reageerde ook hij niet; hij stond schijnbaar onbewogen van zijn tabakspijp te genieten. Een ander bemanningslid, dat naar de railing liep, waarschijnlijk om de redders iets duidelijk te maken, werd teruggeroepen, waarna de twee onderdeks verdwenen. Hierop wierp de „Eierland” een dreg uit en lag zo enige tijd langsij. Daar het vallend water was en de reddingboot al enige malen aan de grond had gestoten. zocht ze na een halfuur dieper water op en wachtte af. De

Engelsen wekten echter niet de indruk zich ongelukkig te voelen in de situatie en ze hadden te kennen gegeven hun schip, om welke reden dan ook, niet te willen verlaten.

Rond 3 uur in de nacht gaf schipper J. van der Kooy het op en zette koers in de richting van de lanceerplaats. Op het moment van vertrek werd vanaf de „Oakford” opnieuw een aantal vuurpijlen afgeschoten. Zeegang en waterstand maakten het echter onmogelijk om opnieuw langsij te gaan. Daar de Engelsen niet in direct levensgevaar verkeerden én de motorreddingboot van Terschelling, de „Brandaris” (op haar beurt op zoek naar de „Eierland” van wie men niets meer had vernomen), inmiddels ook ter plaatse was verschenen, ging schipper Van der Kooy door naar het boothuis op Texel.

Hoewel de „Brandaris” en later ook de sleepboot „Holland” van Doeksen in de nabijheid zijn gebleven, heeft de 10-koppige bemanning van de „Oakford” die nacht onopgemerkt het schip verlaten. 's Morgens werden hun lijken en een verongelukte sloep van het schip op de Vliehors gevonden.

Het vooroordeel: drank!

„Die mensen zijn natuurlijk bezopen geweest. En door de sporen van drankmisbruik uit te wissen, probeerden ze ontslag bij de rederij te ontlopen”, zo wist de een. „Ze hebben dat schip bewust in de gronden laten lopen”, vertelde de volgende. Met de scheepvaart ging het in die jaren erg slecht, dus wist een ander te melden „dat het opstrijken van verzekeringsgelden het meest lucratief was”. Onderzoek, onder leiding van de secretaris van de NZHRM, de heer H. de Booy, sloot het eerste gerucht uit: noch lege noch volle drankflessen werden aangetroffen. Het feit dat het schip tijdens de stranding zeer weinig schade had opgelopen - de machineinstallatie en ook de stuurmachine waren geheel intact - deed op zijn minst vreemd aan. Ook de vondst van een aantal koffers volgepakt met kleding deed het raadsel alleen maar toenemen. Was de stranding inderdaad het gevolg van opzet?

Misrekening

„Terwijl hun schip aan de grond zat, hebben ze de ketel roodgloeiend opgestookt, in de hoop dat tijdens het vergaan er zoveel koud water overheen zou komen dat het zou exploderen. Toen dat niet lukte, hebben ze regelmatig stoom liggen afblazen. Je kon dat afblazen op Texel en Vlieland horen en zien”, zo wist men te vertellen. Het was overigens wel een feit dat in de bodem van ruim 1 een groot gat zat... Het was duidelijk dat men een merkel¹⁾ verticaal in dat ruim had laten vallen, waardoor een gat van ongeveer ½ m² was ontstaan. Door de ondiepte ter plaatse werd echter niet het eventueel beoogde doel (het schip laten vollopen) bereikt. Een ooggetuige gaf zijn oplossing van het niet willen verlaten van hun schip door de bemanning: „Toen de reddingboot tot twee keer toe langsij kwam, wilden die Engelsen niet van boord omdat ze nog niet „klaar” waren. De ketel stond nog niet onder druk en misschien zat dat gat nog niet in de bodem. Het afvuren van vuurpijlen hoorde bij het spelletje dat ze speelden. Ze waren gewoon van plan om met hun



Bergers op weg naar de „Oakford”.

eigen sloep van boord te gaan, waarbij ze in de mening verkeerden dat de plek waar ze aan de grond zaten een uitloper van de Vliehors was. Er bevonden (*en bevinden*) zich tussen de zandbank en de Vliehors echter nog een paar gevaarlijke geulen.” Een aangetroffen zeekaart in de kaartenkamer van het schip lijkt deze misrekening te bevestigen: op de zeekaart waren op de plaats van de stranding en de Vliehors potlood-kruisen getekend.

Ook in de landelijke pers kreeg deze ramp de nodige aandacht. Details zoals de hierboven beschreven oorzaken van die ramp werden echter minder uitvoerig omschreven. Op de vraag aan eerdergenoemde getuige waarom deze punten niet werden aangehaald, haalde deze zijn schouders op en zei: “Iedereen op 't durp (*Cocksdorp*) zei dat die Engelsen het expres hadden gedaan.

Daar werd ook niet zo raar van opgekeken. Het was voor de bemanning zélf gewoon mislukt en dat vonden de Cocksdorpers triest. Voor mij was het helemaal niet zo onduidelijk. Ze moesten die oude schepen kwijt en dan is het naar de kelder brengen een middel dat zo oud is als de scheepvaart zélf. De toenmalige vuurtorenwachter had precies dezelfde mening als ik. Er was verder ook niemand die je wat vroeg. Alles werd geregeld via De Booy.”

Wel of niet verzekerd?

De “Oakford” (1900) was ten tijde van de ramp eigendom van Chas Strubin & Co. Ltd. te Londen, een rederij die sinds 1959 een onbekende is in de scheepvaartwereld. Enige jaren geleden zijn nog tal van pogingen gedaan om opheldering over deze ramp te verkrijgen, maar Lloyd's in Londen kon of wilde geen enkele mededeling doen omtrent de verzekering of de hoogte van die mogelijke verzekering. Hun archieven blijven gesloten. „Their records are private property”²⁾, aldus een woordvoerder van Lloyd's. Correspondentie met andere betrokkenen in de verzekeringswereld bleef ook zonder enig resultaat. Wél gaf de woordvoerder van Lloyd's enige jaren geleden te kennen „gevoelsmatig” te vermoeden dat Strubin waarschijnlijk geen succes heeft gehad met een claim bij de mogelijke verzekeraar.



Aankomst van de dode lichamen.



Het vervoer van de lichamen naar Amsterdam.

Heel Texel rouwt om de verdronken bemanning

In de namiddag van de 18de januari arriveerde de reddingboot vanaf Vlieland op Texel met aan boord de tien lijken van de omgekomen bemanning. Het proces-verbaal meldt hierover o.a.:

“Bovenbedoelde personen. die allen behoorlijk gekleed waren en waarvan negen waren voorzien van een zwemvest, zijn door ons in tegenwoordigheid van Dokter Westerhuis. die de doodschouw verrichtte, gefouilleerd in het gebouw van de reddingboot „Eierland”. Op al deze personen werden door ons papieren en bescheiden gevonden, waardoor het mogelijk was de namen en identiteit vast te stellen.” Vervolgens volgt een opgave van de aangetroffen papieren en voorwerpen zoals vulpenpen, foto's, geld, tabakspijpen, brillen, horloges enz.

Na identificatie zijn de lichamen overgebracht naar het lijkenhuisje op de begraafplaats te De Cocksdorp. De volgende dag werden de lijken ter plaatse gekist om de 20ste te worden vervoerd naar de haven van Oudeschild, om via Amsterdam te worden overgebracht naar Engeland.

Bronnen

Texelse Courant, januari 1934.

De Reddingboot, 1934. Archief Klaas Uitgeest.

- 1) Vierkante stalen balk, dwars over een luikhoofd. Op de horizontale „poten” van de merkel worden de luiken gelegd.
- 2) Dit soort gegevens is privé.

Bron:



Bron: Verhalen



van Vroege(r)

THE FOAM PLATE

Het was 7 februari 1978. We stonden met crew Delta gepland om met de Neptune 217 een torn van 4 maanden in de West te gaan maken. We hadden de kist de 5e al proef gevlogen, maar de MAD , (Magnetic Anomaly Detection) het apparaat wat zich in de punt van de staart bevindt, moest nog gecheckt worden.

Dit apparaat meet afwijkingen in het aardmagnetisch veld, welke ook door een onderzeeboot veroorzaakt worden. Het moet daar voor “gecompenseerd” worden. Het gaat te ver om dit helemaal uit te leggen, maar er zijn bepaalde vliegbewegingen nodig om dit te doen. Er moeten zogenaamde “rolls, pitches en yaws” ¹⁾ gemaakt worden.

De bewegingen moeten op grotere hoogte worden uitgevoerd, om storingen vanaf de grond zoveel als mogelijk te ontlopen. Wij zaten meestal rond de 8000 voet.

We startten om 14.10 en klommen naar hoogte. Ik controleerde en regelde de MAD af. Dit vond plaats in de neus, waar zich de bediening en de indicator (een soort papierrol waar een pen op schreef) zich bevonden. We begonnen met de rolls. Ik compenseerde de storing

die dat opleverde. Hierna gingen we de pitches maken. Hierbij maakte het vliegtuig “nose up-nose down” bewegingen. Ik merkte, zo ook de cockpit, dat bij het “nose up” de kist een beetje begon te schudden.

Cor Vennik en Theo Jansen waren de vliegers. Cor zat links en vloog dus, dacht ik. Hij zei: “Het lijkt wel of de kist bij nose up overtrekt (Stall)”. Het compenseren werd even vergeten en men ging zich concentreren op de vliegeigenschappen van de 217.

De kist bleek inderdaad bij nose up met 155 knopen snelheid te overtrekken. Bij inspectie van de vleugels vanuit achterin bleek dat de zogenaamde “Foam plate” van bakboord motor aan de voorkant los was en als een soort “air brake” de luchtstroom over bakboord vleugel verstoorde en er dus ook minder “lift” aanwezig was.

De Foam plate was een plaat die onder andere de olie vuldop afdekte en met speciale klink-schroeven (quick donuts) snel kon worden verwijderd en geplaatst natuurlijk.

Deze deden in dit geval aan de voorkant niet wat zij moesten doen, of hadden het begeven. In de cockpit maakte men zich zorgen om die overtrek. Een landing met 155 knopen was niet aantrekkelijk. Er werden diverse bewegingen met een combinatie van de aantal graden flaps uitgeprobeerd.

Tot onze niet geringe genoegdoening bleek dat de kist met full flaps zeer waarschijnlijk een normalere landing met een betere snelheid kon maken. Dit geschiedde.

De 10e vertrokken we om 10.08 en landden 18.20 op Lajes Azoren. De rest van de reis ging ook “as advertised”.

1). *Rolls: Vleugels op en neer zoals bij een groet.*

Pitches: Kist nose up – nose down.

Yaws: Kist met voetenroer nose left – nose right



Zeer fraaie opname V-217

Marine Opleidingsschip „Marnix”

De Britse torpedobootjager „Garland”, die de Koninklijke Marine van de Royal Navy heeft overgenomen en die 5 Januari in het basin van de Marinewerf te Amsterdam aankwam, heeft thans de naam van „Marnix” gekregen.

Het schip, dat sedert September 1948 in Engeland was opgelegd, verkeerde, wat machineinstallatie betreft, oppervlakkig beschouwd, in goede staat; turbines en ketels zijn goed onderhouden. Overigens werden bij het opleggen talrijke onderdelen van het schip verwijderd. Zo zijn van de bewapening nog slechts twee kanons aanwezig.

Ten tijde van de oorlog voer de „Garland” op de Moermanskroute met een Poolse bemanning, vandaar dat de verschillende opschriften en naamplaten aan boord Pools zijn. Het schip is thans in onderhoud genomen door de Technische Opleidingen, welke op deze werf zijn ondergebracht.

Zo werden onder leiding van instructeurs door- het personeel van de opleiding stokers en monteurs, de verschillende onderdelen, welke tot de werktuiglijke inrichting behoren, onderzocht en wordt nagegaan, of deze installatie weer binnen afzienbare tijd op gang gebracht kan worden. Door deze werkzaamheden in te lassen in het lesprogramma, zoals in de opzet lag, bleek alras het grote nut, dat een dergelijk schip voor deze technische opleiding heeft.

Indien later de machinekamer-installatie van dit schip geheel op gang zal zijn gebracht, zal het mogelijk zijn, het personeel, na het doorlopen van het theoretische gedeelte hunner opleiding, aan boord hun opgedane kennis in praktijk te doen brengen.

Voor de oorlog beschikte de stokers- opleiding, welke toen in Den Helder ondergebracht was, ook over opleidingsschepen. Deze waren echter van een verouderd type. Het voordeel van dit schip is, dat het wat de machine-installatie betreft, nog betrekkelijk modern te noemen is.

Het hoofd der technische Opleidingen, de Hoofd-Officier MSD der 2e klasse H. de Roode, onder wiens kundige leiding de Technische opleidingen na de oorlog op de Marinewerf zijn opgezet — hetgeen dikwijls met de nodige improvisaties geschiedde wegens gebrek aan materiaal — is dan ook zeer verheugd over deze nieuwe aanwinst, welke tegen zeer lage prijs werd verkregen. *

Zodra de installatie weer in bedrijf is, zal één der ketels als

„onderwijsobject” dienen, zodat de stokers die in opleiding zijn na het doorlopen van hun theoretische opleiding deze ketel inwendig kunnen bestuderen. Zo zijn er nog vele andere objecten waaraan het personeel in opleiding zijn kennis in de praktijk kan toetsen.

De „Marnix” wordt geheel zeewaardig, zodat er ook oefentochten mee kunnen worden gemaakt.



Dat dan het schip tevens voor de andere opleidingen zal worden gebruikt, spreekt vanzelf. Het is niet de bedoeling dat de Marnix ook als gevechtsschip dienst zal doen; haar bestemming is uitsluitend opleidingsschip. Dat vindt ook uitdrukking in deze naam, die is gegeven als herinnering aan het schroefstoomschip, dat van hout vervaardigd, in 1867 van de Marinewerf te Amsterdam te water werd gelaten. Want ook die oude „Marnix” was een opleidingsschip en wel voor bootsmansleerlingen. Doch dit is dan ook de enige gelijkenis.

De nieuwe „Marnix” is wel heel anders dan haar vroegere naamgenoot; haar lengte is ruim 98 meter, de breedte 10 meter, de diepgang 2,60, terwijl de waterverplaatsing 1.335 ton standaard bedraagt en de twee turbines een gezamenlijk vermogen van 34.000 APK hebben.

JAARBOEK KM 1975

HR. MS. POOLSTER

Commandant: kapitein ter zee P. K. van der Kaay

Na het einde van het winterverlof 1975 werd op 5 januari aangevangen met het embarkeren van de Whisky infanteriecompagnie van de mariniers met hun voertuigen te Den Helder. Op 6 januari vertrok het schip en stoomde op naar Mo-i-Rana, een plaats waar tot op heden nog nooit een schip van de Koninklijke marine is geweest. Tijdens de tocht werd op 8 januari nabij Oerland de hulp ingeroepen van een Noors rescuehef schroefvliegtuig teneinde een patiënt van boord te halen.



Hr. Ms. Poolster

Bron: NIMH

Op 8 januari te 18.45 uur werd de poolcirkel gepasseerd, hetgeen gepaard ging met het nodige ceremonieel, waarbij door de jongste officier en de jongste matroos (beiden gekleed in kort wit tropentenu) de panamakluis blauw werd geschilderd. Op 9 januari werd de ongeveer 50 zeemijlen lange Stifjord en Ranafjord bevaren hetgeen voor menige schepeling een eerste kennismaking was met de Noorse fjorden. Na aankomst te Mo-i-Rana werd aangevangen met het debarkeren van de Whisky infanteriecompagnie en de voertuigen. De temperaten waren om en nabij de - 10° Celsius en er was geen wind. Op 10 januari stak echter een zware zuidwesterstorm op, gepaard gaand met veel sneeuw. Ook dat is een belevenis die menigeen nog nooit had meegemaakt. Op 12 januari vertrok het schip uit Mo-i-Rana.

Op zee had de zuidwesterstorm flink doorgezet, hetgeen ook te merken was zodra het schip de fjorden uitkwam. Hoge golven en zware sneeuwbuien verhinderden het schip om zijn geplande snelheid te lopen. In de loop van de achtermiddag van 13 januari werden de weersomstandigheden iets beter en op 14 januari kwam het schip onder de lijzijde van de Shetlandeilanden. Op 15 januari konden dan toch de geplande beproevingen worden uitgevoerd zoals het stomen op de gemeten mijl bij New Biggen. Na deze beproevingen werd voor een paar uur geankerd nabij New Biggen. Na anker op gaan werd opgestoomd naar het rendez-vous met Hr. Ms. Limburg,

alwaar op de achtermiddag van 16 januari voor het eerst een bevoorrading op zee werd uitgevoerd.

Op 17 januari werden in het kader van de varende beproevingen wederom bevoorrading op zee oefeningen gehouden en landde het hefschroefvliegtuig van Hr. Ms. Van Nes op. Op de achtermiddag van 17 januari werd opgestoomd naar de verkenningston van het Schulpengat teneinde daar enige noodzakelijke spare parts van de beide radars aan boord te nemen, die, door de sleepboot Berkel, werden aangevoerd uit Den Helder. Daarna stoomde het schip op naar Lowestoft teneinde daar gedurende het weekeinde te ankeren. Op de platvoet van 18 januari werd anker op gegaan en stoomde het schip op naar Petten, teneinde daar op 19 januari op de voormiddag de vliegcontrole zee uit te voeren. Op 20 januari werd op de achtermiddag geankerd in ankerpositie C op de rede van Den Helder, doch in de nacht van 20 op 21 januari werd geconstateerd dat het anker krabde en dat het schip afdreef naar de Razende Bol. Er stond een noordwesterstorm, kracht 10, op dat moment.

Met veel kunst en vliegwerk werd het anker gelicht en stoomde het schip via het Schulpengat naar open zee om daar de storm af te rijden. Op 21 januari werd Den Helder binnengelopen alwaar het schip enige dagen zou blijven liggen, teneinde zich voor te bereiden op de komende Flag Officer Sea Trainingperiode. Op 28 januari, na eerst het boordhefschroefvliegtuig te hebben opgevlogen, vertrok het schip naar Portland voor een drieweekse Safety Period. In de nacht van 28 op 29 januari werd de automatische ketelinstallatie verder afgeregeld, doch ten gevolge van ernstige lekkages in de stoomleiding werd op 29 januari op de platvoet ten anker gekomen bij Portland. In verband met zware wind en zeegang kon het schip Portland niet binnenlopen, dit kon eerst op 31 januari op de voormiddag.

Ondanks dat werd op 29 januari op de achtermiddag in ankerplaats G6 bij Portland de dokter, luitenant ter zee arts der 2e klasse Koninklijke marine-reserve A. Koopmans, door de commandant beëdigd. Van 31 januari tot 2 februari werd een routine bezoek aan Portland gebracht. Op 2 februari vingen de voorbereidende inspecties van de Flag Officer Sea Training aan. Tevens werd het schip gedegaussed op de degaussingrange bij Portland. Op 3 februari werd de Staff Sea Training Check uitgevoerd en daarna volgde een zogenaamde Harbour Training Week.

Stilliggend werden verschillende brand- en tactische oefeningen gehouden met inschakeling van de gehele bemanning.

Van 9-19 februari werden twee zeeweken gehouden terwijl op 19 februari uiteindelijk de inspectie van de Flag Officer Sea Training volgde. De Safety Period te Portland werd afgesloten met de uitslag 'good'. Na de inspectie werd rendez-vous gemaakt nabij Portland met Hr. Ms. Van Nes en gezamenlijk stoomden de schepen al oefenend op naar Gibraltar. Op 19 februari werd Hr. Ms. Poolster tevens ingedeeld in eskaderverband. Op 23 februari op de voormiddag werd Gibraltar binnengelopen voor een routine bezoek dat duurde tot 26 februari. Van 26-28 februari werden eskaderoefeningen gehouden ten westen van Marokko.

Van 28 februari tot 2 maart werd al oefenend opgestoomd naar een oefengebied ten westen van Ouessant alwaar op 2 maart op de voormiddag en achtermiddag oefeningen werden gehouden onder andere met Franse luchtmachteenheden.

Van 2-4 maart stoomde het schip individueel op naar Den Helder alwaar het, na eerst bij Petten het boordhefschroefvliegtuig te hebben afgevlogen, op 4 maart aankwam teneinde tot 15 maart in Den Helder te blijven liggen voor een korte onderhoudsperiode. Op 15 maart op de

voormiddag werd wederom zee gekozen teneinde de Whisky compagnie mariniers in Narvik op te halen.

In verband met het uitvallen van beide ketels, direct na het verlaten van Den Helder, werd op de rede geankerd. Na de reparatie, met eigen middelen, werd op de platvoet van 15 maart het anker gelicht en stoomde het schip op naar Narvik alwaar het schip op 18 maart op de platvoet aankwam voor een routine bezoek.

Aangezien HMS Hermes aan de kade lag en ook in verband met de extreem lage waterstanden in Narvik was het schip genoodzaakt om eerst ten anker te gaan in Narvikbaai. Uiteindelijk op 19 maart op de voormiddag kon het schip afmeren langs zij de kade en werden de mariniers en hun voertuigen aan boord genomen.

Daarna moest het schip weer ten anker gaan in de baai van Narvik. In de nacht van 21 op 22 maart werd het anker gelicht en stoomde het schip via de Ofotfjord en Vestfjord op naar zee. Van 22 tot en met 24 maart, en route naar Den Helder, werden nog de nodige brandstofverbruiksproeven uitgevoerd.

Op 25 maart op de platvoet werd Den Helder binnengelopen en meteen aangevangen met het debarkeren van de mariniers en hun voertuigen. Van 25 maart tot 20 april verbleef het schip te Den Helder voor een onderhoudsperiode. Op 2 april was er een bezoek van directeuren van zeevaartscholen en hun dames georganiseerd. Op 21 april op de achtermiddag vertrok het schip uit Den Helder voor een varende ouderdag en werden tevens 40 leden van de vereniging Onze vloot op de voormiddag, stilliggend nog in Den Helder, in de gelegenheid gesteld om het schip te bezoeken. Na de zeer geslaagde ouderdag verbleef het schip van 21 april op de platvoet tot 26 april op de achtermiddag te Den Helder.

Op 26 april vertrok het schip voor een lange eskaderreis uit Den Helder, doch ging eerst naar Pernis teneinde op te toppen met olie. Op 27 april vertrok het schip uit Pernis en voerde nog enige vlieg oefeningen uit met hefschroefvliegtuigen van vliegtuigsquadron 7 alvorens zich op 28 april te voegen bij de andere eskadereenheden in het algemeen oefenterrein voor schepen, waar op 28 april nog enige eskaderoefeningen werden gehouden. Op 29 april nam het schip deel aan de steam past te Vlissingen in het kader van de admiraal Michiel Adriaenszoon de Ruyter herdenking. Na deze steam past stoomde het schip in eskaderverband op naar Torbay alwaar van 1 tot 3 mei werd geankerd. Op de hondenwacht van 3 mei werd het anker gelicht en ving dan eindelijk de Amerikareis aan. Tijdens de vaartocht naar Bermuda werd druk geoefend met de eskaderschepen. Op 14 mei op de voormiddag werd Bermuda binnengelopen voor een informeel bezoek tot 17 mei. Er werd afgemeerd in het Ireland Island bassin zuid, waarbij Hr. Ms. Poolster alleen tegen de kant kwam langs zij Commercial Jetty. Van 17 tot en met 20 mei stoomde het eskader op naar de Amerikaanse oostkust en werden en route diverse oefeningen gehouden onder andere met Hr. Ms. Dolfijn. Op 20 mei op de voormiddag verliet Hr. Ms. Poolster het eskader en stoomde individueel op naar Port Everglades (Florida) voor een informeel bezoek tot 24 mei.

Op 25 mei op de achtermiddag werd rendez-vous gemaakt met de andere eskaderschepen. Na het optoppen met olie en frisdranken stoomde het schip wederom individueel op naar Yorktown (Virginia), waar op 28 mei werd aangekomen. Van 28 mei tot en met 2 juni verbleef het schip te Yorktown. In deze periode werden de nodige raketten geladen. Tevens werd een druk bezet sociaal programma afgewerkt, waarbij vele bemanningsleden kennis maakten met de gastvrijheid van de Amerikanen. Diverse ontwikkeling, sport en ontspanning (O. S. & O.)

tochten, onder andere naar het National Aeronautics and Space Administration Center te Langley, werden georganiseerd. Op 3 juni op de voormiddag werd Yorktown verlaten en op dezelfde dag kwam het schip aan te Norfolk (Virginia) voor een onderhoudsperiode tot 14 juni. Ook in deze periode maakte de bemanning kennis met diverse Amerikaanse families en werden de nodige ontwikkeling, sport en ontspanning tochten gemaakt.

Op 14 juni op de voormiddag werd opgestoomd naar Craney Island nabij Norfolk teneinde daar de nodige olie in te nemen. Op 15 juni werd rendez-vous gemaakt met de overige eskaderschepen in de Virginia Capes oefengebieden. Gedurende de periode 15 tot en met 20 juni werden diverse oefeningen gehouden met de eskaderschepen en vliegtuigen afkomstig van HMS Ark Royal.

Van 21 tot en met 25 juni werd door het schip deelgenomen aan de oefening Operation 200 in de Virginia Capes oefengebieden. Het was een soort weapontraining oefening waaraan Amerikaanse, Britse en Nederlandse eenheden deelnamen.

Tijdens deze periode werd er onderhandeld met de commandant van het Seakingsquadron aan boord van HMS Ark Royal of de mogelijkheid aanwezig was voor het detacheren van een Seaking aan boord van Hr. Ms. Poolster in de maand september. De resultaten van deze besprekingen waren bemoedigend. Op 25 juni, na het einde van de Operation 200, stoomde het schip op naar Norfolk voor een routine bezoek tot 28 juni. Op 28 juni op de voormiddag verliet Hr. Ms. Poolster, te zamen met Hr. Ms. Van Nes en Hr. Ms. Van Galen, Norfolk en werd aangevangen met de terugreis naar Nederland. Op 6 juli op de eerste wacht werd de ingang van de South Western Approaches bereikt en stoomden de schepen, gehinderd door dichte mist, met matige vaart op naar de ingang van het Engels Kanaal, dat op 7 juli werd bereikt. Op 8 juli werd Den Helder binnengelopen. In verband met het mooie, bijna tropische, weer was de bemanning bij aankomst gekleed in lang wit tropentenu. Hiermee was tevens de zogenaamde Western Atlantic Area Deployment beëindigd, die van 26 april tot 8 juli had geduurd. Tijdens de oversteek van Norfolk naar Nederland was de commandant van Hr. Ms. Poolster belast met de functie Commander Task Unit 429.5.4. Het schip verbleef te Den Helder van 8 juli tot 30 augustus. Het zomerverlof werd genoten van 16 juli tot 9 augustus.

Daarna volgde een onderhoudsperiode die op 30 augustus werd beëindigd. Op 30 en 31 augustus werden individuele oefeningen gehouden in de Noordzee, terwijl op 31 augustus op de rede van Den Helder in totaal 40 rectoren, decanen en studenten zeegeschiedenis aan boord werden genomen voor een varende excursie in de Noordzee.

Op 1 september op de eerste wacht werd wederom Pernis aangedaan om volledig opgetopt te zijn voor de Nato-oefening Team Work 76.

Op 2 september werd Pernis verlaten en stoomde het schip op naar de andere eskaderschepen die aan het oefenen waren in het Devils Hole oefengebied. Daar werd verbleven tot 3 september.

Van 4 tot en met 6 september werd een informeel bezoek aan Rosyth gebracht.

Tevens werden in deze periode de nodige Engelse vliegers en onderhoudspersoneel van het Royal Naval Squadron 820 aan boord genomen.

Op 6 september landde dan de lang verwachte Engelse Seaking van Squadron 820 op. Gedurende de periode 6 tot en met 24 september was Hr. Ms. Poolster uitgerust met een Engelse Seaking. Gedurende de nacht van 7 op 8 september werd de Portland Forth bevaren en op 9 september deed Hr. Ms. Poolster Loch Ewe aan om daar wederom op te toppen. De

voorafgaande dag was het weer zo slecht geworden dat de Seaking moest uitwijken naar Stornoway in de Minches. Gelukkig kon al stilliggend te Loch Ewe de Seaking wederom aan boord worden genomen. Op 9 september werd Loch Ewe verlaten en met hoge vaart werd opgestoomd naar het rendez-vous met de overige eskaderschepen.

Dit rendez-vous werd op 10 september bereikt en meteen daarna ving de grootscheepse Nato-oefening Team Work 76 aan. Van 10 tot 14 september bevond het schip zich, ingedeeld in Task Group 408.2 onder leiding van de eskadercommandant, in de wateren tussen de Faeroes en de Shetlandeilanden. Op 14 september werd Scapa Flow baai binnengelopen in verband met een voorbespreking aan boord van USS Guadalcanal. Op 15 september verlieten de deelnemende schepen aan de oefening Team Work Scapa Flow en volgde de passage naar de Noorse kust. Op 17 september kreeg Hr. Ms. Poolster opdracht Hr. Ms. Tromp en Hr. Ms. Van Speijk te gaan bevoorraden. Op 18 september werd op en neer gehouden in de Frohavetfjord, daarna stoomde het schip mee in verband naar de Namsosfjord waar in het kader van de oefening de grote amfibische landingen zouden plaatsvinden.

Op 19 september, vrij onverwacht, bracht de secretaris-generaal van de Nato, mr. J. M. A. H. Luns, met gevolg een werkbezoek aan Hr. Ms. Poolster. Op 20 september werd nabij Breckstad (Oerlandet) tot 22 september geankerd. In dikke mist werd op de hondenwacht van 22 september het anker gelicht en stoomde het schip alleen via de Kraykuay- en Frohavetfjord op naar het Namsos landingsgebied teneinde de daar aanwezige Nederlandse schepen van olie te voorzien. De nacht van 22 op 23 september werd, varend doorgebracht nabij het Namsos oefengebied. Op 23 september op de achtermiddag eindigde de Nato-oefening Team Work 76 en stoomden de Nederlandse eenheden op naar Amsterdam waar van 25 september tot 1 oktober voor een informeel bezoek werd verbleven. Tijdens de periode te Amsterdam stond het schip iedere dag gedurende de achtermiddag open voor bezoekers. Op 1 oktober voer het schip op naar Den Helder. Tijdens de overtocht van Amsterdam naar Den Helder voeren 34 kinderen met begeleiders van het revalidatiecentrum Trappenberg mee.

Van 1 oktober tot 1 november verbleef het schip te Den Helder en werd het nodige onderhoud gegeven. Op 7 oktober brachten ongeveer 40 leden van de personeelsvereniging van het Ministerie van Defensie een bezoek aan Hr. Ms. Poolster, terwijl op 13 oktober luitenant ter zee der 3e klasse Koninklijke marine-reserve H. Rotteveel aan boord door de commandant werd beëdigd. Op 26 oktober brachten vijftien onderofficieren van de Koninklijke luchtmacht van de vliegbasis Twente een oriënterend bezoek aan Hr. Ms. Poolster, terwijl op 28 oktober de Stichting meer ontspanning voor ernstige oorlogsgewonden aan boord te gast was.

Op 1 en 2 november werden in de Noordzee trillingsproeven gehouden en op 2 november werd wederom Pernis binnengelopen voor optoppen.

Op 3 en 4 november werden individuele oefeningen uitgevoerd in de Noordzee en van 5 tot 8 november werd in eskaderverband Portsmouth voor een informeel bezoek aangedaan.

Van 8 tot 12 november werden diverse oefeningen gehouden in de Plymouth oefengebieden en na praktisch één jaar niet meer in Plymouth te zijn geweest, werd van 12 tot 15 november een routinebezoek aan deze stad gebracht. Op 15 november verliet het schip Plymouth en stoomde op naar het rendez-vous met de overige eskaderschepen, welk rendez-vous op 16 november werd bereikt. Tevens ving op 16 november de Franse oefening Suroit 76 aan welke tot 19 november duurde en werd gehouden in het gebied ten westen van Ouessant.

Na afloop van de oefening Suroit werd door praktisch alle deelnemende schepen een routine-bezoek aan Brest gebracht. Op 24 november vertrok het schip uit Brest en stoomde met Hr. Ms. De Ruyter, Hr. Ms. Van Nes en Hr. Ms. Zeeland op naar Den Helder. Op 26 november op de voormiddag werd Den Helder binnengelopen. Daar zou het schip blijven stilliggen tot 17 januari 1977 onder meer voor onderhoud.

Op 8 december brachten nog twintig leerlingen van de lagere technische school uit Barneveld een bezoek aan het schip. Het winterverlof werd van 13 tot en met 24 december genoten.

In het jaar 1976 had Hr. Ms. Poolster 34.900 zeemijlen afgelegd, 202 bevoorradingen op zee oefeningen uitgevoerd en hadden 350 hefschroefvliegtuigen deklandingen gemaakt, zonder daarbij de beschikking te hebben gehad over een eigen boordhefschroefvliegtuig met uitzondering van de periode 28 januari tot 4 maart.

Bron:



Jaarboek
KM 1975

WE HOREN EN LEZEN VAAK OVER DE SLAG BIJ CHATHAM, MAAR
WAAR LIGT DAT NU EIGENLIJK ?...

"Chatham' gelegen in het graafschap "Kent"*

De plaats Chatham zeer bekend als marinestad is toeristisch gezien geen wereldwonder. In onze geschiedenis is ons zeer bekend geworden door de aanval van De Ruyter en Cornelis de Witt op de daar voor anker liggende schepen (19-24 juni 1667).

Chatham vormt tezamen met Gillingham vrijwel één geheel. Ondanks zijn ligging aan de Medway heeft het als badplaats geen betekenis.

In de omgeving van Chatham vinden we de plaatsen Rochester en Maidstone. Hierover enige bijzonderheden aan het eind van dit verhaaltje.

Om terug te komen op het graafschap Kent eerst maar iets over de geschiedenis.



Kent is ongeveer rechthoekig en heeft als begrenzing op de hoeken de plaatsen z.o. Londen - Margate - Lydd en East Grinstead. Door zijn, t.o.v. het 'vaste land, vooruitgeschoven positie is Kent het toneel geweest van veel historische gebeurtenissen van Albion.

Deze naam werd door de Romeinen aan Engeland gegeven, vermoedelijk naar aanleiding van de witte krijtrotsen (albus=wit) van Dover en omgeving.

Het vruchtbare Kent bracht vooral na het Bronzen Tijdperk (+ 2000 jaar voor onze jaartelling) door het gebruik van betere gereedschappen en landbouwmethoden, grote welstand op.

Alhoewel van deze tijd niet zo veel bekend is bracht het toch in die jaren al een geregelde export van graan op.

De geschiedschrijving van het graafschap vond eigenlijk pas plaats na een gewapende verkenningstocht door Julius Caesar + -55 jaar voor onze jaartelling.

Het land had voortdurend aanvallen te verduren van de Romeinen omdat deze van mening waren dat het welvarende rijk der Britanniërs een gevaar vormde voor het vaste land.

Tijdens het verval van het Romeinse Rijk begonnen andere aanvallers o.a. de Saksen zich toe te leggen op verovering. In die tijd werd een graaf aangewezen om de Saxen Shore (kuststrook van "Ramsgate" in het noord- oosten tot "Eastbourne" in het zuid- oosten) te beschermen. Er werden garnizoenen cavalerie geleverd maar deze waren niet in staat om een gemeenschappelijke aanval van Schotten in het noorden en Saksen in het zuiden te weerstaan.

Nadat het land er ontredder bij lag werd de orde voorlopig wel weer hersteld door Graaf Theodosius maar omdat de aanvallen bleven aanhouden werd vanaf die tijd bepaald dat iedere stad voor zijn eigen verdediging moest zorgen. Het Romeinse bestuur hield op te bestaan, maar andere volken begonnen aanvallen uit te voeren op de zo gunstig gelegen zuidoosthoek van Engeland o.a. de Denen, Willem de Veroveraar en later de 100 jarige oorlog tegen Frankrijk. De havens werden ingericht en gebruikt als basis voor de Engelse Vloot.

De beroemde "Cinque Ports" (Dover, Hythe, Hastings, Romney en Sandwich) aan de Saxen Shore werden bloeiende havensteden. Door ververzanding zijn ze allemaal behalve Dover en Hastings, sterk in belangrijkheid gedaald. Tijdens de bedreiging door Napoleon werden op last van William Pitt, de

bekende eerste minister, langs de Saxen Shore 74 Martello Towers gebouwd. Dit zijn ronde, naar boven enigszins toelopende torens met verblijven voor officieren en manschappen, eigen watervoorziening en geschut. Een aantal van deze torens is nog in zijn oorspronkelijke staat gehandhaafd, terwijl de overige zijn verbouwd tot museum, horecabedrijf of woonhuis.



Scheepvaart voor de Kent kust, c1820s

(Shipping off the Kent Coast, c1820s)

Richard Parkes Bonington

De kust van Kent.

Deze wordt getypeerd door de zo vaak bezongen witte rotsen (White cliffs of Dover), een veelal steile wand hier en daar begroeid met aan de voet afwisselend zand- of kiezelstrand.

Het is deze kuststreek die voor een groot gedeelte de glorierijke maritieme geschiedenis van Engeland gemaakt heeft.

Voor de kust ter hoogte van Ramsgate, liggen de Goodwin Sands, een natuurlijke barrière gevormd door zandbanken en een levensgevaarlijk gebied voor een eventuele aanval.

Vooral in die tijd van zeilscheepvaart gingen hier veel schepen voor anker om een gunstig tij en wind af te wachten omdat een wind welke gunstig was om de Thames monding op of af te varen ongunstig was om het Nauw van Calais af te zeilen en omgekeerd. Achter de noordelijke kust van Kent liggen de North Downs een bosrijk en heuvelachtig landschap zeer geschikt voor wandelingen.

Ten zuiden van Hythe ligt het "Romney Marsh", vroeger een moerassig gebied dat onder de zeespiegel lag 'maar 'dat nu door bedijking en bemaling is drooggelegd, Het is nu goede weidegrond en door de schapenteelt beroemd om zijn zeer goede kwaliteit schapenwol.. De laatste jaren, worden er ook veel tulpen geteeld. Kent; blijkt trouwens als geheel de tuin van Engeland te zijn. De natuurlijke begroeiing en de cultivering van de grond lopen zo vloeiend ineen dat door de vele bospartijen een prachtig afwisselend landschap is ontstaan.

Merkwaardig zijn de, talrijke eest-schuren met hun tuitvormige daken.

Ze dienen voor het drogen van de hop, een van de bestanddelen die het bier zijn speciale smaak, geeft. De bijzondere gezonde lucht, gedroogd dóór de vochtabsorberende grond, de prachtige zeegezichten en mooie stranden hebben tot het ontstaan van talrijke badplaatsen geleid.

De grotere zijn vooral Margate en Ramsgate maar daarnaast vele rustige plaatsen zoals: Deal, Dover en Folkestone.

Enige plaats in in de omgeving.

Aan de westelijke oevers van de Medway tegenover Chatham ligt Rochester. Het is bekend om zijn mooie kathedraal met twee bijzonder fraaie portalen- en 14e eeuwse muurschilderingen in het koor. In Minor Canon Row. bevindt zich een aantal schilderachtige huizen.. Het kasteel heeft een imposante 12e eeuwse, 30 meter hoge torenen er zijn nog resten te zien van de vroegere stalmuur. Het mooie raadshuis, (guildhall) bevat een schilderijen verzameling. Er zijn nog talrijke herinneringen aan Diakens, c.a. Eastgate house (nu museum) met op het . omliggende terrein het Zwitserse Chalet van de Schrijver

Als badplaats heeft Rochester geen betekenis.



Maidstone:

Op een geschatte afstand van een kilometer of 12 ligt, op beide oevers van de Medway, Maidstone. Hoofdstad en landbouwcentrum van het graafschap Kent. Er zijn papierfabrieken en brouwerijen. Even ten zuiden van de brug op de oostelijke oever ligt de mooie "All Saints Church" die gebouwd is in het einde van de 14^e eeuw, (perpendicular stijl) met een bijbehorend priester college dat echter grotendeels is verwoest.

Een gedenkteken herinnert aan Lawrence Washington, de eerst president van Amerika en een der voorouders van George Washington.

Het paleis van de aarbisschop is, na afspraak, gedeeltelijk te bezichtigen.

Bezienswaardig zijn ook de "Stables", een 14^e eeuwse tiendenschuur die nu is ingericht als Koetsmuseum, met exemplaren uit de 17^e t/m de 19^e eeuw, enkele zelfs uit Koninklijk bezit.



Een streekmuseum is ingericht in het fraaie 16e eeuwse Chillington Manor House in de nabijheid van het East Station.

Tot zover dus een beschrijving van het graafschap Kent.

Uw. Redacteur.

DE LAATSTE VLUCHT VAN DE 212

Menig luchtvaart liefhebber zal zich de Neptunes van de Marine Luchtvaart dienst (MLD) zich nog kunnen herinneren uit zijn jeugdijaren.



De eerste P2V-5 Neptune werd in 1953 afgeleverd aan 320sqn. Deze werden rond 1962 vervangen door de P2V-7B, die later allemaal een upgrade kregen naar SP-2H standaard. Een van de taken van de Neptune was de OSRD taak, ofwel: Opsporing en Reddingsdienst wat in luchtvaart begrippen vergelijkbaar is met de SAR taak (Search And Rescue). Voor deze OSRD taak stond er altijd een Neptune paraat

om direct in actie te kunnen komen. Dat de Neptune een succes story is blijkt wel uit het feit dat deze kisten tot maart 1982 dienst hebben gedaan bij de MLD. Echter, 1 Neptune van de MLD heeft een zeer merkwaardig verleden, hier volgt het verhaal over de laatste vlucht van de 212. Op vrijdag nacht, 23 januari 1965 stond de Neptune met registratienummer 212 paraat voor de OSRD taak. De eerste officier van 320sqn had die nacht OSRD wacht. Overdag verbleef de OSRD bemanning vaak in de Longroom terwijl deze 's nachts in de speciale OSRD slaapruidten te vinden waren. 's Avonds laat hoorden men plotseling het geluid van vliegtuigmotoren, wat op zich niet verwonderlijk was. Immers er werd wel vaker tot in de late avonden gewerkt en proefgedraaid door vliegtuigmakers van de MLD. In eerste instantie werd er dan ook geen aandacht aan geschonken. Al snel werd duidelijk dat er wat vreemds aan de hand was, het geluid van de zuiger en straalmotoren zwelden aan om vervolgens te verdwijnen aan de horizon.

De 212 was opgestegen, maar zonder de OSRD bemanning. Twee vliegtuigmakers hadden, na het nuttigen van enkele biertjes, in een vlaag van overmoed de taak van vlieger op zich genomen en hadden de 212 gestart nadat de wacht werd misleid door het tweetal, die beweerden de kist gereed te moeten maken voor een OSRD alarm. De 21 jarige vliegtuigmaker F.J.P.M. Bolk had plaatsgenomen op de stoel van de eerste vlieger, aan de linkerkant van de cockpit, terwijl leeftijdsgenoot en collega vliegtuigmaker H.J. van Oostende de plaats van de tweede vlieger in nam. Normaliter duurt een opstartprocedure van een Neptune ongeveer 45 minuten, wat in noodgevallen kan worden ingekort tot 30 minuten.

Het drama met de 212 schijnt zich echter in vier minuten tijd te hebben voltrokken. De 212 was vanaf het platform (wat nu niet meer bestaat) naar de dichtstbij gelegen startbaan 34 getaxied om daar vol vermogen te geven. Nadat de 212 los was gekomen van de startbaan heeft het toestel zelf wat hoogte gewonnen en miste zo op een haar na, de drie nieuwbouw flats in Katwijk. Volgens ooggetuigen had het toestel de lichten in de cockpit alsmede de schijnwerpers aan. Het toestel beschreef daarna een flauwe linkerbocht en vervolgens, enige kilometers uit de kust, stortte de 212 rond vier minuten over twaalf 's nachts in zee. De twee inzittenden, bleken op slag dood te zijn. Enige dagen later werden de stoffelijke overschotten van de twee geborgen. De twee moeten tijdens de inslag uit de cockpit zijn geslingerd. Het korte avontuur van de twee kostte helaas twee mensenlevens en 6 miljoen gulden.

Duitse onderzeeërs ook bij Curaçao gestopt

Door Joop Kooijman

Samen met Aruba verzorgde Curaçao, in casu de Shell-raffinaderij, 70 procent van de brandstoffen die de oorlogvoerenden, de geallieerden gebruikten. Geallieerden waren de westerse mogendheden en hun overzeese gebiedsdelen, die tegen de nazi's vochten. Maar ook Rusland en China behoorden tot de geallieerden. Dit laatste land stelde militair toen niet veel voor. Door de Japanse aanval op Pearl Harbor op 7 december 1941, werd de strijd nu wereldwijd gevoerd.

Er waren dus drie hoofd-zeeverkeersstromen van en naar Curaçao, te weten (1) de aanvoer van ruwe olie vanuit het meer van Maracaibo middels de zogenoemde 'Lake-tankers', (2) de afvoer van de geraffineerde brandstoffen, dus (vliegtuig)benzine en dieselolie naar het



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

Verenigd Koninkrijk, dus Engeland en (3) de voedselvoorziening van Curaçao en uiteraard Aruba en de overige eilanden van het Koninkrijk.

Wat betreft dit laatste moest behalve met de bevolking, waaronder de duizenden onder de wapenen geroepen leden van de Schutterij, ook rekening gehouden worden met de vele buitenlandse soldaten. De lokale en buitenlandse militairen waren belast met de verdediging van Curaçao.

Ten aanzien van de buitenlanders, kwamen eerst de Engelsen, later de Amerikanen. Deze militairen moesten ook hun voorraden aanvullen (waaronder voertuigen, wapens en munitie), hetgeen ook de taak van de geallieerde koopvaardij was.

Nazi-Duitsland leek tot maart 1943 de oorlog te winnen en deed er alles aan om aan het geallieerde zeetransport afbreuk te doen en gebruikte hiervoor voornamelijk de uitermate gevaarlijke onderzeeboten, die elk waren uitgerust met 24 torpedo's. Eén torpedo met een springlading van 300 kilo kon een schip tot zinken brengen. Indien de onderzeeboten erin zouden slagen om de zeeverbindingen naar Engeland te verhinderen, zou Engeland de oorlog verliezen en zouden de geallieerden hun belangrijkste springplank naar West-Europa, dus nazi-Duitsland, kwijtraken. Gelukkig is dit door gigantische gezamenlijke inspanningen niet gebeurd, anders had de wereld er nu heel anders uit gezien.

Sinds 1942

trachtten de nazi's hetzelfde in het Caribisch gebied te doen en de zeeverbindingen van en naar Curaçao en Aruba af te snijden. Dit zou een ramp voor de geallieerden en de bevolking van Curaçao en de andere eilanden betekenen. Ten aanzien van het zeetransport kan nog gesteld worden dat elke tanker zo veel vliegtuigbenzine vervoerde, dat een hele luchtvloot meer dan een week nazi-Duitsland voortdurend kon aanvallen. Dus werden tankers het doelwit en de overlevingskansen voor de opvarenden bijna nihil als zo'n schip werd getroffen.



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

De KNSM-schepen bevoorraadden vanuit de Verenigde Staten, Curaçao en de overige eilanden. Een belangrijk deel van de 87 schepen tellende KNSM-vloot had Curaçao als thuishaven en de

bemanningen van deze schepen bestonden uit Europees-Nederlandse officieren en veel Curaçaose onderofficieren en minderen, dus matrozen machinekameronderhouds-personeel en de civiele dienst.



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

Toen het varen in 1942 in het Caribisch gebied uitermate gevaarlijk werd, bleven alle opvarenden van deze schepen hun plicht doen. Meer dan 50 Curaçaose zeelieden kwamen om het leven. Er gingen in dat jaar 16 KNSM-schepen verloren, sommige met alle opvarenden. Heel weinig mensen op Curaçao weten hoeveel eilandgenoten hun leven hebben gegeven om de mensen op Curaçao niet te laten verhongeren en om de oorlog te winnen.

Onder hen de 10.000 werknemers van de raffinaderij die hun uitermate essentiële werk moesten doen om deze oorlog te helpen winnen. Echter aan het einde van het kritische jaar 1942 begon



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



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

Curaçao gebrek aan levensmiddelen te krijgen en gouverneur Wouters zond een telegram naar de Nederlandse regering in ballingschap om een oplossing te vinden voor de bevoorrading, die door het zinken van de vele KNSM-schepen zeer zorgelijk werd.

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

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

Bron: Joop Kooijman

Noot van de redactie:

Het in het bovenstaande stuk genoemde ss Amazone bleek in 2015 betrokken te zijn bij een onderzoek m.b.t. mogelijke vervuiling en een archeologische waardering.

Dit lezenswaardige stuk is op de website te vinden te vinden onder :

https://www.tenanker.com/uploads/1/4/1/3/14135904/essay_amazone_treasures_of_the_sea_svn_13-12-2015_0.pdf

De Van Riemsdijk

Het motorvrachtschip met passagiersaccommodatie de van Riemsdijk van de N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij is gebouwd door de N.V. Nederlandsche Dok Maatschappij onder bouwnummer 85.

De van Riemsdijk had accommodatie voor 24-1e klasse, 27-2e klasse en 1885 dekpassagiers alsmede 121 bemanningsleden. De voortstuwing bestond uit een 6-cilinder 720/1400 Werkspoor dieselmotor van 3000 rpk welke zorgde voor een snelheid van 13,50 mijl. Lengte o.a. 112.27 m. lengte II 105.99 m. breedte 16.15 m. holte 7.80 m. bruto tonnemaat 4489 registertonnen, netto tonnemaat 2997 registertonnen, draagvermogen 3988 ton, 1-registerton = ca. 2.83 m3

In Mei 1940 werd de opdracht verstrekt, en op 31 mei 1940 vond de kiellegging plaats en de tewaterlating was op 4 juli 1941.

Op 9 October 1941 werd het onvoltooide schip in beslag genomen door de Duitsers.

In September 1944 nog onvoltooid naar IJmuiden gesleept om als blokschip tot zinken te worden gebracht.

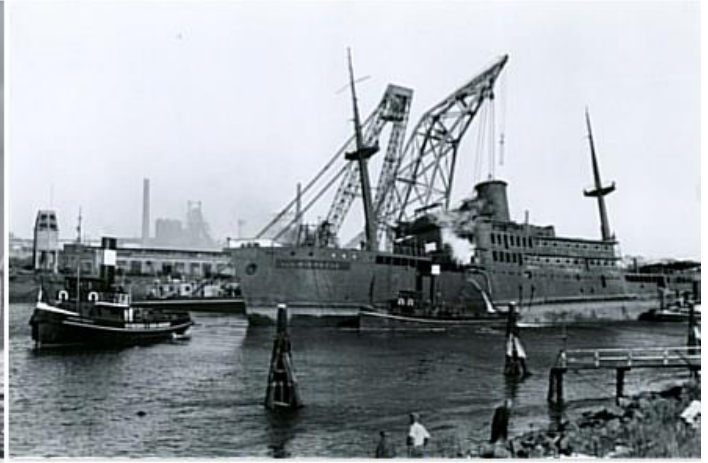
Op 7 April 1945 werd het schip in het Spuikanaal door een Britse luchtaanval beschadigd en gedeeltelijk gezonken.

11 October 1946 werd het casco gelicht en naar de werf gesleept en aldaar gerepareerd en afgebouwd.

Van 1 tot 3 September 1948 vond de proeftocht plaats waarna de oplevering op 18 September 1948 plaatsvond en op 3 November 1948 arriveerde de van Riemsdijk in het voormalige Batavia thans Djakarta.



De van Riemsdijk in haar element.



De van Riemsdijk wordt gelicht in het Spuikanaal.

Bron



DE MEMOIRES VAN

ANNO '61

BIJ DE KONINKLIJKE MARINE



Zoals mijn voorgangers in de maalstroom van de tijd op het eind van hun leven tot „memoires” kwamen, welke hier in uw lijfblad „Alle Hens” prompt werden opgenomen, zo wil ik, als Anno 1961, deze goede traditie niet breken. Temeer, omdat het teruggrijpen ons bejaarden ligt en wij in de mening verkeren (wat zeg ik: wij ervan overtuigd zijn), dat onze belevenissen, ervaringen en lessen dermate belangrijk zijn, dat zij onder geen beding voor het nageslacht verloren mogen gaan.

Vandaar dat ik, op deze 15e december, moe en afgeleefd, de dag zal benutten met schrijven. Een geschrift voor u en voor mij. Voor u van de Koninklijke marine met wie ik 365 dagen lang mocht dienen en waarbij ik als het jaar, dat u gegeven werd, ergens ook de richting mocht bepalen, welke u te volgen had. Voor mij om herinneringen op te halen, waaraan blijdschap, verdriet, vreugde, droefheid, hoop, vrees en zo vele gemoedstoestanden meer gekoppeld waren. Een marinejaar kent immers talloze facetten... Welaan dan, laten we dit alles nog eenmaal onder ogen zien.

Januari

Uit vader Tijd nog maar net geboren, hulpeloos als iedere Anno, die een vol, vreemd jaar tegemoet gaat, begon ik mijn leven in uw midden onder wel zeer droeve omstandigheden. Het was in de avond van de 2de, dat gedurende het uitvoeren van een nachtvlucht in de nabijheid

van het marine-vlieg- kamp Biak in Nederlands Nieuw-Guinea een dakota van de Marine luchtvaartdienst in zee stortte.

Vijf marinemannen, allen nog in de bloei van hun leven, vonden daarbij de dood... een diep tragisch gebeuren, dat een zwarte schaduw wierp op al die goede wensen, welke men bij het begin van het jaar elkaar doet toekomen.

Neen, dan was het voor onze MLD beter, toen precies vijf dagen later twee helicopters van het marine vliegveld Valkenburg erin slaagde de bemanning van de Groningse coaster Cornelia B II na een spectaculaire redding in veiligheid te brengen. Dit schip was even buiten de pieren van Hoek van Holland — door het gaan schuiven van de lading — in een woeste zee dermate in moeilijkheden gekomen, dat kapseizen gevreesd werd. Jongen, jongen, wat was de pers vol lof en hoe glunderde onze befaamde O.S.R.D.

Mijn werkelijke eerste kennismaking met de Koninklijke marine vond in Den Helder plaats, toen aldaar op zaterdag de 14de Hr Ms. jager Utrecht naar Nederlands Nieuw-Guinea vertrok.

Ik stond, nauwelijks uit mijn wieg gegroeid, nog wel wat onwennig tussen al die „afduwers”, maar dat mocht deze jeugdige Anno niet hinderen. Ik proefde thans de marine in een van zijn belangrijkste facetten.

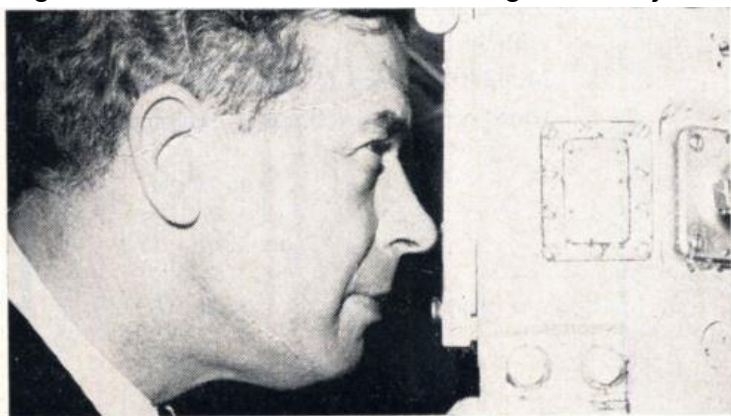
Mannen, die voor een behoorlijke reis er een tijdje uitgingen, „dapper” nagezwaaid door hun vrouwen, verloofden en kinderen, ook al mocht hier en daar een stille traan worden weggeslikt. Daarnaast maakt ik deze maand nog een tweetal beëdigingsplechtigheden mee, waarvoor ik op de 19de het Marine Valkenburg en op de 25de Hr.Ms. kruiser De Zeven Provinciën bezocht. Plechtigheden, welke ik in mijn verder leven nog genoeg zou meemaken, maar die gedurende deze eerste levensmaand bijzonder welkom waren inzake oriëntatie en het leggen van een band.

Een gebeurtenis, die ik hier zeker niet vergeten mag, was de indienststelling op de 19de van Hr. Ms. Willem van der Zaan als logementschip voor de dienst conservatie mijnenvegers te Vlissingen. Dit betekende de meer rustige oude-dag van dit, we mogen wel zeggen, bejaarde fregat, dat in de tweede wereldoorlog en in de jaren daarna de Koninklijke marine zo gedegen



had gediend.

Om ten slotte op de laatste dag van deze maand, toen Nederland vlagde ter ere van zijn jarige prinses Beatrix, in Nieuwediep smaldeel I uit te leiden, dat een oefenreis naar het Middellandse Zeegebied begon en drie maanden lang een beter klimaat ging opzoeken. Wat dat betreft had ik de kachel thuis graag willen laten uitgaan.



Bezoek van de minister

FEBRUARI

Wij Anno's, die volgens 's mensens leeftijd berekening iedere maand zeven jaar ouder worden, voelen ons spoedig wat mans. Daar had je mij bijvoorbeeld die, in deze februari- maand tot de jaren van verstand gekomen, besloot aan deze geestelijke gesteldheid onmiddellijk gevolg te geven. Derhalve pakte ik mijn koffertje en reisde ik op de 10de, tezamen met Z.E. de minster

van defensie, per „friendship” naar Napels om twee dagen later ons in te schepen aan boord van Hr. Ms. Kruiser De Zeven provinciën.

Met andere woorden: minister Visser bracht een bezoek aan smaldeel I in het Middellandse Zeegebied, welk bezoek twee dagen duurde en dat dermate aantrekkelijk was, dat ik het niet spoedig zal vergeten.

Aan boord van deze kruiser werd de minister verwelkomd door een „steampast”, waaraan de overige tot het smaldeel behorende schepen deelnamen. Ook de vliegtuigen van vliegtuigsquadron 320, welke gedurende deze oefentijd de Italiaanse vliegbasis Capodichino als tehuis hadden, lieten zich niet onbetuigd. Zij verrichtte een „flypast”, welke zeker niet minder belangrijk was dan het voorbijtrekken van de schepen.

Alle bodems van het smaldeel werden door Zijne Excellentie bezocht, terwijl hij zelfs aan boord van Hr. Ms. onderzeeboot Zeeleeuw een oefening onder de waterspiegel meemaakte. Bij het debarkeren voor Napels in de vroege morgen van de 15de hapte de maan juist een behoorlijk stuk uit de zon, een zonsverduistering, welke voor deze eeuw „enig” moet worden genoemd. Thuis in het kikkerland vertrok op die zelfde dag Hr. Ms. fregat Evertsen voor zijn „zoveelste” reis naar Nederlands Nieuw-Guinea en al ben ik daar zelf dan niet bij geweest, Nieuwediep bood weer dezelfde aanblik als een maand geleden, toen Hr. Ms. Utrecht deze verre reis ondernam. Ja. ook het weer was toen en nu, gezien het jaargetij, bijzonder mild. Voor de rest was februari een hele rustige maand. Ik bleef dan ook thuis om mij te verdiepen in een rapport inzake de reorganisatie van het onderwijs bij het Koninklijk Instituut voor de marine te Willemsoord, waarover deze dagen juist enige publicaties in de pers te lezen stonden. Het deed mij goed te vernemen, dat deze reorganisatie, waarbij herziene studiemethodes inpassing op volledig universitair niveau mogelijk gingen maken, bij de aanvang van het eerstkomende studiejaar — in mijn ANNO-leven dus — een aanvang zou gaan nemen.

MAART



Ondiepwatermijnenveger in Utrecht

bewapenings- werkplaatsen der Koninklijke marine, luitenant ter zee der eerste klasse J. van Kapel het glas te heffen. Immers hier werd de bevordering tot deze hoogste subalterne officiersrang gevierd van een marineman, die circa 30 jaar geleden als matroos-torpedomaker in dienst kwam en sindsdien door vakbekwaamheid, toewijding en verantwoordelijkheid een

Mocht ik dan inmiddels de leeftijd hebben om het knetteren op een bromfiets én het kweken van lange haren als het summum van mannelijkheid te beschouwen, toch bleef ik oog hebben voor andere, wellicht belangrijker prestaties. Vandaar, dat ik op de eerste dag van deze nieuwe maand naar Den Helder toog om met de bedrijfschef van de

dergelijke zeldzame carrière bij zijn marine wist op te bouwen. Drie dagen later, op zaterdag 4, maakte ik „mijn” eerste tewaterlating mee, waarvoor ik naar de Arnhemse Scheepsbouw Maatschappij N.V. te Arnhem was gekomen.

Daar werd de ondiepwatermijnenveger „Zomer” gedoopt en aan het Rijnwater toevertrouwd, voorwaar een plechtigheid, die ik niet gaarne had willen missen. In de „Wageningse berg” werd des middags deze tewaterlating nog eens intiem gevierd op een dermate gezellige en culinaire wijze, dat het mij hoegenaamd niet verwonderde zovele andere gasten op deze vrije zaterdagmiddag dienst te zien verrichten. En om van deze tewaterlatings-plechtigheden meteen maar traditie te maken, op de 15de was ik nog in Alblasterdam, waar bij de werf „De Noord” N.V. twee ondiepwatermijnenvegers tegelijk, nl. de „Van ’t Hoff” en de „Mahu”, van stapel liepen. Het feestje dat daarop volgde in de Maasclub te Rotterdam was zeker niet minder genoegelijk dan dat te Arnhem.

Diezelfde avond nog trof ik onze Maasstad aandeed, de bevelhebber der zeestrijdkrachten, viceadmiraal L. Brouwer, die juist terugkeerde van zijn bezoek aan de zesde Amerikaanse vloot in het Middellandse Zeegebied. De admiraal was daarbij vergezeld geworden door de Amerikaanse marineattaché in Den Haag en de chef Navy section MAAG.

Tevens had admiraal Brouwer van deze gelegenheid gebruik gemaakt om enige oefeningen van smaldeel I in genoemd zeegebied aan boord van Hr. Ms. kruiser De Zeven Provinciën bij te wonen.

Een dag later was ik weer in Rotterdam, ditmaal om de indienststelling van Hr. Ms. onderzeeboot „Zeehond” bij te wonen. Dit geschiedde bij de onderzeedienst zelve; met groot ceremonieel werd deze tweede (voorlopig laatste) drie-cilinder onderzeeboot in „bedrijf genomen”.

Midden maart was helemaal een hele drukke periode. Daar was bij voorbeeld de jaarbeurs te Utrecht, welke dit jaar een bepaald marine-tintje had gekregen.

Vier ondiepwatermijnenvegers, behorende tot mijnensquadron 205, waren daarvoor op de 13de van Amsterdam naar Utrecht gevaren, een tocht, welke nog nimmer eerder door welk marineschip ook was ondernomen. Vier dagen lang lagen zij afgemeerd aan de Muntkade van de Domstad om ondermeer bezoek te ontvangen van H.K.H. Prinses Marijke, vergezeld door Haar Koninklijke moeder.. Dit gebeurde op de 14de, toen onze jongste prinses de naar haar genoemde nieuwe Marijke-hal op de jaarbeursterreinen plechtig opende.

Een dag later vonden in Utrecht allerlei marine demonstraties plaats, waarbij een compagnie mariniers, drie compagnieën vlootpersoneel en natuurlijk ook onze marinierskapel door zijn straten marcheerden. Een waardige representatie van marine-ceremonieel in het centrum van ons land. En wat ik hierbij zeker niet mag vergeten, het squadron mijnenvegers liet het niet bij Utrecht alleen. Verder in de maand bezocht het Nijmegen, Rotterdam en Gorkum.

En toen, toen diende ik mij gereed te maken voor de tocht naar Chatham, zij het op een veel vreedzamere wijze als mijn lang overleden broeder ANNO 1667. Het „Nore Command” van de Britse Koninklijke marine werd in dit historische plaatsje op de 24ste gesloten en dus ging als representant van de Nederlandse Koninklijke marine de jager Hr. Ms. Limburg nogmaals de Theems-monding nemen.

Op het ministerie in Den Haag kreeg men over deze tweede tocht naar Chatham zelfs telegrammen uit de tijd van 1667 te verwerken. Dat gaf me bij het ontcijferen nog wel wat last,

maar origineel waren ze...

Voordat wij echter deze historische reis ondernamen, bracht ik op de 22ste een bezoek aan het marine opleidingskamp te Hilversum, welke inrichting die datum een hoogtijdag beleefde.

Hare Majesteit de Koningin kwam op werkbezoek; zij nam plaats in de houten banken van het schoolgebouw met evenveel interesse en gemak als aan boord van de „Lucretia” om — en in het kamp en op de Loosdrechtse plassen — de vorderingen van ons marine personeel-in-de-dop persoonlijk gade te slaan.

Ja... deze maand maart was voor deze Anno van een heel bijzondere soort. Ik leerde een werkzame marine kennen en dat was veel waard voor een puber als ik.

APRIL

Deze maand kenmerkte zich door een bepaalde rust, in tegenstelling dus tot de vorige, welke mij — zoals ik reeds verteld heb — heel veel te doen gaf.

Smaldeel I, weer thuis in het goede vaderland, beperkte zijn activiteiten door wat individuele oefeningen op de Noordzee, terwijl smaldeel V een zelfde vaarprogramma afwerkte.

Hr. Ms. vliegkampschip Karel Doorman, dat na de wereldreis van het vorig jaar, in het begin van mijn ANNO-leven in onderhoud was gegaan, kwam op de 10de vanaf de werf om daarna onmiddellijk te gaan opwerken, in het bijzonder met de nieuwe onderzeebootbestrijdingsvliegtuigen: de Grumman „Trackers”.

Kort na Pasen — om het precies te zeggen op woensdag 5 april — bezocht ik de derde scheepswerf welke ondiep - watermijnen- vegers te bouwen had. Dit was de Amsterdamsche Scheepswerf G. de Vries Lentsch Jr. te Amsterdam, alwaar die dag de achtste, tevens laatste ondiepwatervegers welke voor Amerikaanse rekening geconstrueerd was, als Hr. Ms. Schuiling in dienst werd gesteld. In de te houden toespraken lag Nederland's bijzondere dank besloten voor deze grote hulp, welke de Verenigde Staten voor de zoveelste maal aan een bouwobject van de Koninklijke marine hadden geboden. Want het mag wel enige naam hebben, dat van 16 te bouwen ondiepwatervegers de helft door „Uncle Sam” bekostigd wordt.

Op de 12de hoorde ik tot mijn diep leedwezen, dat in een ziekenhuis te Wassenaar op zeventigjarige leeftijd overleden was vice admiraal C. H. Brouwer, laatstelijk in functie als lid van het Hoog Militair gerechtshof in Den Haag. Admiraal Brouwer was de oudste actief-dienende vlagofficier van de Koninklijke marine. In de rang van kapitein ter zee was hij in 1940 belast geweest met het bevel over Hr. Ms. Sumatra, aan boord van welke kruiser onze toenmalige prinses Juliana en haar beiden kinderen Beatrix en Irene in juni vanuit het door Hitler bedreigde Albion naar het veilige Canada overstaken. Een magnifieke krans van ons Koninklijk Paar dekte dan ook de lijkbaar, toen drie dagen later vice admiraal Brouwer ten grave werd gedragen.

Op de 15de hield ik nog even mijn hart vast, toen onder de gemeente Wieringerwerf een Fokker SU — lesvliegtuig van de Marine luchtvaartdienst vrij onzacht met de grond in aanraking kwam. Maar gelukkig, de beide inzittenden konden ongedeerd de wrakstukken verlaten.

Tenslotte maakte ik op de 28ste nog de indienststelling mee van Hr. Ms. Van Well Groeneveld, de eerste ondiepwatervegers dus, waarvan de bouwkosten voor Nederlandse rekening kwamen. Daarmee zat deze maand erop, welke mij — gezien de beperkte marine-activiteiten — ruimschoots gelegenheid had gegeven om van de lente in de natuur en van de lente in mijn bloed, zoals dat voor jongelui van mijn leeftijd begrijpelijk en passend is, navenant te profiteren.

MEI

Aangezien 30 april op een zondag viel, „vierden wij”, op de 1ste van deze meimaand, „blij van

zin de verjaardag van onze Koningin". En om deze regelen van een onbekend dichter zelf nog wat aan te vullen: „Je moet in Den Helder zijn geweest om te kunnen spreken van dit feest". Ik heb tenminste van die prachtige parade en dat voortreffelijke ceremonieel, waarmee de Koninklijke marine in Nieuwe- diep zijn geliefde vorstin feliciteerde, bijzonder genoten. De volgende twee dagen stonden voor een deel van onze marine ook in het teken van ons Koninklijk Huis, want op de 2de scheepste Z.K.H. de Prins der Nederlanden, in zijn functie van inspecteur generaal der Koninklijke marine, zich in aan boord van Hr. Ms. kruiser De Zeven Provinciën te Portland.

Het betrof hier een werkbezoek aan opleidingssmaldeel 1, dat gedurende die eerste meidagen met eenheden van de West Duitse marine individuele en gecombineerde oefeningen hield in de Kanaalzone.

Enige spectaculaire manoeuvres, o.a. op het gebied van de onderzeebootbestrijding, alsmede een anti-lucht schietoefening op een formatie Thunderstreaks van de Nederlandse tactische luchtmacht, welke het smaldeel aanviel, werden door Zijne Koninklijke Hoogheid met belangstelling gadeslagen.

Inmiddels was op de 3de weer een ondiepwatermijnenveger te water gelaten. Het betrof hier de „Van der Wel", welke bodem te Amsterdam uit de bouwloods door twee drijvende kranen keurig en netjes over de drempel werd gezet. En dat onder belangstelling van vele Russische vrienden, die aan boord van een levensgroot vrachtschip voor die loods op het IJ gezellig te ankeren lagen.

Op de 19de, twee dagen voor het Pinksterfeest, zag ik vanuit de trein, welke mij naar Den Helder bracht, reeds vele vlaggen boven de contouren van deze goede marinestad optorenen. Het was feest en met recht, want de nieuwe brug over de Koopvaardersbinnenhaven, welke de naam van „Van Kinsbergenbrug" zou dragen, werd die morgen door de commandant der zeemacht in Nederland officieel in dienst gesteld.

Door deze „overgang" was het mogelijk geworden zware transporten__ sneller en eenvoudiger naar de nieuwe Haven te krijgen, terwijl ook uit normaal verkeerstechnisch oogpunt deze toegangsweg een ware uitkomst voor het zich uitbreidende Den Helder betekende. Rest mij nog de laatste dag van deze maand te releveren, toen Hr. Ms. fregat De Bitter en Hr. Ms. zeilend schoolschip Urania uit Nieuwediep vertrokken voor de jaarlijkse bootjesreis van tweede en jongste jaars adelborsten. Onze toekomstige marineofficieren gingen welgemoed het zeegat uit om maar liefst twee maanden lang een praktische tijd aan boord van deze schepen te beleven, waarbij bezoeken aan havensteden met klinkende namen, zowel in Spanje, Frankrijk, Engeland, als in Duitsland en de Skandinavische landen op het programma stonden.



De maanden juli t/m/ december komen in de volgende uitgave.

WORDT
VERVOLGD

Tot volgende week...

