

“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 13 – 7e jaargang – 28 maart 2024



Curaçao en ontwapening (2)
Dodelijke gevechten tijdens Prinsjesdag 1932
Het karakter van een zeeoorlog en de bescherming van de handelszeevaart (6)
Hulpschepen
Het bloed kruipt
Olieman op het S.S. Zaandam
Uitspraak Nederlandse Marineraad 1976 Hr.Ms. Veere deel 1
De verbindingen deel 1
Sloop dreigt voor laatste R boot
Karel Doorman wilde in de Javazee helemaal geen slag leveren.
De memoires van ANNO 1961 bij de Koninklijke marine (deel 2)

Redactie

Arie Krijgsman

Vijverlaan 101

3319 SN Dordrecht

e-mail:

arcon46@kpnmail.nl

telefoon

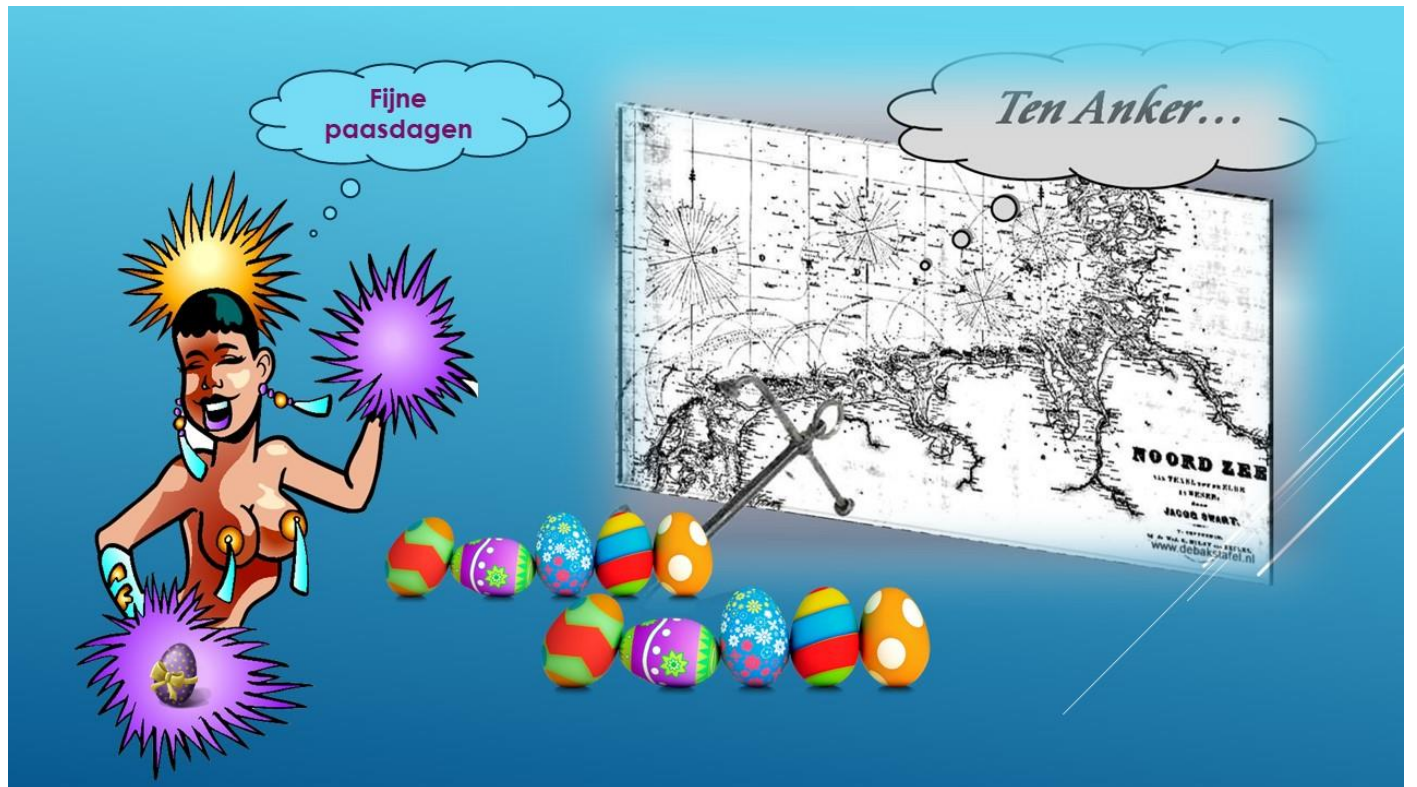
tussen 10.00 en
16.00 uur

078-7504575

b.g.g.h.

06-25160899

www.tenanker.com



Curaçao en ontwapening (2)

De nabuurschap van Venezuela

Maar er zat een moeilijkheid in die plannen: de Monroeleer ! Eerst nadat toestemming van de Verenigde Staten was verworven heeft de Nederlandsche Marine gedemonstreerd . (December 1908). Gelukkig werd in die tijd Castro ten val gebracht. Sindsdien zijn de betrekkingen met Venezuela nooit hartelijk geweest, hoezeer de beide regeringen „ animés du désir sincère de consolider les bonnes relations” daaraan hebben gewerkt. De internationale economische en geografische positie van Curaçao was en bleef daartoe een belemmering. En, toen het Panamakanaal een stimulerende invloed verkreeg op den vooruitgang en op de positie van Curaçao, is dat er niet beter op geworden. De derde factor van gewicht!

Behalve de reeds genoemde omstandigheden van betekenis voor het Nederlandsche bezit dient n.l. vermeld te worden de ligging tegenover den mond van het Panamakanaal. Het feit alleen, dat Curaçao zo duidelijk de gunstige weerslag heeft ondervonden van het steeds groeiende verkeer door het Panamakanaal, waardoor Willemstad volgens zeggen de tweede handelsstad, wat handelsverkeer aangaat, is van den Nederlandse Staat en dus onmiddellijk na Rotterdam volgt, heeft die betekenis enorm doen stijgen. Wij hebben niet de beschikking over statistische gegevens om een beeld te geven van wat Willemstad per jaar verzet, wij gaan dus af op de autoriteit van anderen, maar het behoeft geen betoog, dat het voor de Amerikaanse Unie, mede in verband met de Monroeleer en de strategische positie van het Panamakanaal, van het allergrootste belang is, dat Curaçao in handen blijft van een kleine, doch ordelievende natie. Juist door het Panamakanaal heeft Curaçao zodanig aan gewicht gewonnen, dat het een economisch steunpunt van de eerste orde is geworden in de Caraïbische Zee. En hoe zal alles nog worden, indien eens het Nicaragua-kanaal zal worden gegraven, waardoor het scheepvaartverkeer ten gevolge van de betere accommodatie een grotere vlucht zal nemen? Slaat men de kaart op, dan zal men dadelijk kunnen ontwaren, dat Curaçao is gelegen

tegenover de kanaal- mondingen Colon (Panamakanaal) en San Juan . Het verleden is ons goedgunstig geweest, zodat wij deze eilandengroepen hebben kunnen behouden, die thans grote economische perspectieven vertonen. Curaçao is stijgende in het internationaal-economisch bestel, doch ook in de internationale politiek der U. S. A. in die streken. Curaçao is dus een bezit geworden van de hoogste orde, een kostbare schakel in het volkerenverkeer, een economisch object, waarheen grootere naties met benijdende blikken kijken.

Economie is wereldpolitiek, slechts een economische vrede kan den wereldvrede bereikbaar maken, zoo is de meening. Welnu, als de wereldpolitiek van Nederland het ter wille van het economisch belang nodig maakt, dat Curaçao met alleen Nederlandsch bezit blijft, maar dat het ook kan meegroeien met de was van de wereldscheepvaart, dan is het een foutief inzicht, als men overgaat tot ontwapening, alleen omdat de partijpolitiek dit eist. Partijpolitiek is wel eens meer in strijd met de juiste behartiging van de volkswelvaart, de Staathuishoudkunde vordert met nadruk, dat de Staat zorgt voor de handhaving van een gezonde huishouding. En in die keten van diverse eisen staat Curaçao thans als een groeiend economisch steunpunt van Nederlandse ondernemingsgeest.

Hebben wij in het voorgaande de staatkundige positie van Curaçao besproken met alle voordelen en gevaren, welke daaraan verbonden zijn, thans zij de aandacht gevestigd op het economisch belang van Curaçao.

Toen Don Diego Colon (de zoon van den vermaarde ontdekker) te Curaçao aankwam, schreef hij aan zijn koning over de eilanden „Corozao”, „Buinare” en Aruba, dat zij por islas inutiles” (waardeloze eilanden) waren (1513) en dit oordeel werd door de eerste Spaanse factor (gezaghebber) Juan de Ampuez onderschreven. Zij zouden zeer verbaasd zijn, indien zij die onbelangrijke eilanden thans eens konden terugzien. Waarover straks. Als eigenlijk handelscentrum heeft Curaçao zijn grote betekenis verloren. Het kleine grondgebied, de geringe bevolking en het gebrek aan eigen voortbrengselen zijn evenzovele oorzaken, dat zich geen eigen invoer- en uitvoerhandel kon ontwikkelen. En toen de Spaanse provincies in Zuid-Amerika zich onafhankelijk verklaarden en zelfstandige relaties met Europa en Noord-Amerika aanknoopten, kon ook de doorvoerhandel geen stand meer houden. De tegenwoordige handel beperkt zich dan ook op Curaçao tot de detailnering. Curaçao heeft dan ook meer belang door de scheepvaart. De haven van Willemstad heeft Amsterdam reeds overvleugeld, de Curaçaose scheepvaart statistiek gaf voor 1925 aan 3469 aangekomen stoomschepen en 1340 zeilschepen met een totaal inhoud van ruim 11 miljoen m³, en aan vertrokken schepen met een totaal inhoud van eveneens ongeveer 11 miljoen m³, met de Nederlandsche vlag verre in de meerderheid.

In 1927 bedroegen deze cijfers ongeveer 3728 stoomschepen en 1802 zeilschepen met een totaal inhoud van ruim 19 miljoen m³. Als bunkerhaven heeft Willemstad in 1926 ruim 70.000 ton steenkool verwerkt, terwijl ruim 400.000 ton stookolie, 12.000 ton gasolie en bijna 11.000 ton dieselolie werden gebunkerd. Als overscheephaven is Curaçao zodanig in betekenis toegenomen, dat voor 1926 de doorvoer via Willemstad word op gegeven met ruim 145.000 ton . Over de petroleumindustrie zullen wij hier zwijgen om straks het woord te geven aan Mr. Westermann. Het eiland Curaçao is door talrijke geregelde stotmva-.t t- lijnen verbonden met de voornaamste Europese landen, zowel als met Noord-, Centraal- en Zuid-Amerika.

Met Europa onder Nederlandse, Britse, Duitse, Franse, Italiaanse en Spaanse vlag, met de Verenigde Staten onder Nederlandsche en Amerikaanse vlag. De Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij onderhoudt o.a. een 14-daagse dienst op het. moederland, ook de schepen der Holland-Amerika lijn doen Curaçao aan op hun reis van Europa naar de Westkust

van Noord- Amerika, terwijl de schepen van uit het Panamakanaal te Willemstad komen bunkeren op hun doorreis naar Europa, Noord-Amerika en de Oostkust van Zuid-Amerika. Wij hebben deze enkele gegevens ontleend aan Oost en West, niet om iets volledig te geven, meer om een indruk te schenken van de betekenis van het moderne Curaçao en als men dan nog leest wat Mr. Westermann weet mede te delen, dan zal het duidelijk zijn, dat Curaçao van te groot gewicht is om het prijs te geven aan de al dan niet goedgezindheid van avonturiers. Verder kunnen wij niet beter doen dan hier een artikel van Mr. Dr. W. M. Westermann in het Haags Maandblad van April 1929 aan te halen, getiteld: „ Curaçao “ een modern sprookje”. Hij schrijft dan o.m. het navolgende: Het is een wonderlijk, maar tevens een interessant stukje Nederland, dat zich daar midden in de Caraïbische Zee uitstrekt op enkele uren varens van de Venezolaanse kust gelegen.

Wie het voor de eerste keer van uit zee nadert, kan een gevoel van verbazing niet onderdrukken. Gewend aan de schilderachtige wanorde, de onreinheid, den vervallen staat, die het merendeel der op de Spaanse stam geënte Zuid-Amerikaanse volksplantingen kenmerkt, ziet de reiziger zich hier plotseling gesteld tegenover een geheel, dat wel zo ten enenmale afwijkt van het in dit werelddeel gebruikelijke aspect, dat hij moeite heeft zijn ogen te geloven. Dat vriendelijke stadje met zijn regelmatige bebouwing, met zijn antieke topgeveltjes, met zijn heldere roode, wit omlinjnde daken, met zijn gezellige antieke draaibrug , een Zuid- Amerikaanse nederzetting? Het mocht wat! Daar is geen Spaanse noot in de gehele compositie, geen Latijnse draad in het ganse weefsel, dat gij voor u ziet uitgespreid. Gij nadert een typisch-Hollandsche stad, even Hollands, ja misschien nog meer Hollands dan tal van kleinere steden in ons Koninkrijk. Daar is geen twijfel mogelijk. Wie Willemstad voor het eerst ziet liggen, behoeft geen kijker te gebruiken om de vlag die van het aan den mond der haven gelegen fort waait, te herkennen. Die vlag kan slechts de Nederlandsche driekleur zijn. Zo sterk heeft de stempel van onzen volksaard op deze verre vesting gedrukt. In weerwil van allerlei vreemde invloeden, in weerwil van de onmiddellijke nabijheid ener grote Zuid-Amerikaanse Republiek. Natuurlijk kan men de parallel niet tot het uiterste dóórtrekken. Heeft men eenmaal voet aan wal gezet, dan treden de verschillen naar voren.

Dan blijkt, dat Curaçao en dat Willemstad tenslotte een bevolking bezit, die voor 95 pct. uit negers bestaat en dat de oppervlakkige gelijkenis met een Nederlandsche stad niet belet, dat het maatschappelijk leven in wezen geheel verschillend is van dat in het moederland. Dan blijkt ook, dat de tropische ligging en de klimatologische omstandigheden aan het kleine eiland een eigen structuur ,een eigen sociaal en economisch karakter hebben gegeven. Landbouw en kleine industrie zijn weinig belangrijk. De mijnbouw (fosfaat) heeft een even wonderlijke, sterk afwisselende geschiedenis doorgemaakt als de hele ontwikkeling van het eiland. Na 25 jaar stil gelegen te hebben is de ontginning van fosfaat weer voortgezet. De mijnmaatschappij „ Curaçao ” werkt met 600 arbeiders, en in 1926 is 100.000 ton van dit goedje (waarde ruim 2 miljoen) uitgevoerd.

Curaçao ligt , zoals sommigen weten, maar helaas nog meer Hollanders niet weten , op nauwelijks 70 kilometer van de Venezolaanse kust. Op een heldere dag kan men de bergen aan de overzijde duidelijk waarnemen. De grote route van de Oostkust van Zuid-Amerika naar Middel-Amerika en (via het Panamakanaal) naar de Pacific Coast voert langs het eiland. Het spreekt vanzelf, dat deze omstandigheid destijds de grootste verwachtingen deed koesteren ten aanzien van de toekomstige ontwikkeling van het scheepvaartverkeer. De uitkomst heeft echter bewezen, dat men teveel gehoopt heeft. Natuurlijk heeft de voltooiing van het Panamakanaal aan het verkeer een andere richting gegeven en kan niet ontkend worden, dat Willemstad een

deel van het nieuwe verkeer tot zich getrokken heeft, maar van den geweldigen toevloed is toch in de praktijk weinig gebleken. De Amerikaanse regering heeft er, zoals te verwachten was, alles op gezet om van Cristobal (aan de Atlantische zijde van de landengte gelegen) een uitmuntend geoutilleerd bunker- en overlaadstation te maken en wie de energie der Amerikanen kent, begrijpt dat dit streven met succes bekroond moest worden. Heeft men dus in dit opzicht te grote illusies gekoesterd aan de betekenis van Curaçao als overlaadstation voor de nabijgelegen kuststreken doet zulks uiteraard niets af. Deze betekenis hangt ten nauwste samen met het feit, dat Curaçao over een natuurlijke haven beschikt, die uit een oogpunt van veiligheid en ligging iedere andere haven binnen een radius van 1000 mijlen verre achter zich laat. In tegenstelling hiermede bezit de kust van het vasteland over een vrij belangrijke lengte geen havens, die voor enigszins diepgaande schepen toegankelijk zijn. Ik denk hierbij voornamelijk aan de streken, die door middel van de zeer ondiepe Golf van Maracaibo met de buitenwereld in verbinding staan en die vanuit de havens van La Guaira en Puerto Cabello enerzijds en Puerto Columbia (in de Republiek Columbia) anderzijds bezwaarlijk te bedienen zijn. Dit gebied, waarvoor Curaçao van oudsher de aangewezen overlaadhaven is geweest, placht reeds vroeger een grote mate van belangrijkheid te hebben door den uitvoer van een aanzienlijken koffieoogst. Maar het ligt voor de hand, dat deze belangrijkheid nog zeer is toegenomen sinds de exploitatie van de petroleum- bronnen in de concessies rondom en in het meer van Maracaibo werd ter hand genomen en sinds ook de suikercultuur in dit gedeelte van Venezuela hare intrede heeft gedaan. Springen dus de factoren, die de positie van Curaçao in gunstige zin beïnvloeden duidelijk genoeg in het oog, aan den anderen kant brengt de geschetste geografische situatie ook hare moeilijkheden mede, moeilijkheden, die vooral in vroegere periodes aan den dag zijn getreden, maar die, net heeft geen zin het te verheimelijken, ook thans nog allerminst als geheel buitengesloten mogen worden beschouwd. Immers de onmiddellijke nabijheid van de in politiek opzicht zeer roerige Zuid-Amerikaanse republieken met haar gemengde bevolking is tevens oorzaak van het feit, dat tijdelijke troebelen op het vasteland van Zuid-Amerika bijna onmiddellijk hun weerslag vinden in Curaçao. Er zijn tijden geweest, waarin de toekomst der naburige republieken voor een goed deel werd bedisseld door de rebellenleiders, die in het kleine Willemstad een veilig toevluchtsoord hadden gezocht. En van de persoonlijke gezindheid der momentele politieke aanvoerders in die republieken heeft het maar al te vaak afgehangen, welke economische houding tegenover Curaçao werd aangenomen". De vorige eeuw is het eiland meermalen ernstig getroffen door economische maatregelen van de naburige Zuid-Amerikaanse machthebbers, in de jongste tijd is er nog eenmaal op de positie van Curaçao een aanslag gewaagd en wel door president Castro, die in 1908 de differentiële rechten opnieuw in al haar gestrengheid wenste toe te passen. Het hiermede in verband staande conflict met Venezuela, dat van Hollandsche zijde represaillemaatregelen uitlokte (o.a. werden door onze Marine een paar Venezolaanse kanonneerboten opgebracht), is tenslotte gelukkig in voor Curaçao gunstige zin opgelost, maar het heeft het labiele karakter van de Curaçaose welvaart toch weer eens op zeer duidelijke wijze in het licht gesteld. Ik behoef het nauwelijks te herhalen; de welvaart van Curaçao is de welvaart van zijn haven. Het is op tal van wijzen door de geschiedenis gedemonstreerd; het wordt op nog overtuigender wijze door het heden aangetoond. Aan zijn haven heeft Willemstad te danken, dat het een der belangrijkste bunkerstations voor kolen en liquid fuel in West-Indië is geworden en dat vooral in de laatste jaren de zogenaamde toeristenschepen op hun kruistochten door de Antillen het eiland aandoen. Van hoeveel betekenis deze bezoeken voor de Curaçaose handel zijn, kan iedere winkelier op het eiland u vertellen. Geen merkwaardiger

aanblik dan die, welke de nauwe straten van Punda (Willemstads voornaamste zakenbuurt) bieden op een dag, dat een groot passagiersschip zijn kostbare lading koopkrachtige Amerikanen over her eiland heeft uitgestort.

WORDT
VERVOLGD

Dodelijke gevechten tijdens Prinsjesdag 1932

Auteur: **Jurrit van de Vooren**

In 1932 liep Prinsjesdag uit op een drama nadat demonstrerende communisten slaags raakten met agenten. Verkeersagent H. Baas kwam hierbij om het leven.



Algemeen Handelsblad 28-09-1932 - 'Onder geweldige belangstelling is gisteren te 's Gravenhage de agent van politie H. Baa(r)s die bij relletjes op Prinsjesdag doodelijk getroffen werd, te grave gedragen (Delpher)'

In de jaren voor de Tweede Wereldoorlog was de opening van het politieke seizoen niet alleen een feestelijke bijeenkomst, maar tegelijk een ideologisch strijdpunt. Prinsjesdag werd door socialisten en communisten steevast Roode Dinsdag genoemd. Dat gebeurde al in 1911 toen de stad Den Haag toestemming gaf voor een demonstratie voor algemeen kiesrecht.

In 1932 woedde op deze derde dinsdag van september de politieke strijd in volle hevigheid op straat. Om vier uur in de middag besloten enkele honderden communistische demonstranten naar het Binnenhof te trekken. Ze hadden net een vergadering bezocht, maar stuitten meteen op agenten. In het Nieuwsblad van het Noorden stond hierover:

“Aanvankelijk verliep de demonstratie van communisten, op touw gezet door de C. P [Communistische Partij, redactie] Holland en enkele andere communistische organisaties, de zoogenaamde Roode Dinsdag, in de Residentie rustig. In den namiddag is het in de binnenstad echter tot ongeregeldheden gekomen, welke een ernstig karakter droegen. In de Korte Poten ontstond een opstootje, dat door de politie met de blanke sabel uiteen werd gejaagd. Op het Spui moest een aantal demonstranten uiteen worden gejaagd. De politie wilde een hunner arresteeren, de anderen verzetten zich hiertegen; waarop de politie de revolvers trok.”



Prinsjesdag 1932 – Still YouTube

Comité ter bestrijding van communistische invloeden

Het Vaderland had een ooggetuigeverslag:

“Over het Spui trokken groepen communisten, die telkens opgejaagd werden door politie, waaronder rechercheurs. Een rechercheur, gewapend met een gummistok, was omgeven door een groep communisten. Plotseling klonk er een schot. Onmiddellijk kwamen de politierevolvers voor den dag en werd er verscheidene malen in de lucht geschoten. Alles stoof uiteen. Een man liep naar een boom en zeeg daar neer. Hij werd binnengedragen in een lamsslagerij en bleek in den buik getroffen te zijn. De Geneeskundige Dienst heeft hem naar het Zieken-huis gebracht, waar hij onmiddellijk is geopereerd. Zijn toestand is niet ongevaarlijk. Aangehouden is een communist, die met een emmer naar de politie had gegooid, en voorts een colporteur van communistische lectuur, die reeds in het politieblad gesignaleerd stond.”

Door de gevechten werd weer veel nieuwsgierig publiek aangetrokken, waaronder een groep marcherende fascistten in uniform. Uiteindelijk werd iedereen die de politie voor de voeten liep

weggejaagd. Tijdens deze gevechten werd verkeersagent H. Baas aangevallen, die niets te maken had met de rellen. Hij werd gestoken met een scherp voorwerp en zou aan de opgelopen verwondingen overlijden. Vlak voor zijn dood bleek hij echter nog wel in staat zijn belager te herkennen.

In de kranten werd veel geschreven over de rellen, zoals een uitgebreide reconstructie van Het Vaderland. In de filmbeelden van Polygoon zien we echter niets terug van enig gevecht. Twee dagen later werd er nog wel een *Comité ter bestrijding van communistische invloeden* opgericht. Een jaar later werd het grafmonument van Baas door de burgemeester van Den Haag officieel overgedragen aan zijn familie.

Bron: no 38/2022



HET KARAKTER VAN DEN ZEEORLOG EN DE BESCHERMING VAN DE HANDELSSCHEEPVAART. (DEEL 6)

Over de bezwaren, verbonden aan deze plotselinge verlegging van de debarkementsplaats mag niet gering worden gedacht. Als conclusie inzake de bescherming van den handel vóór het optreden der onderzeebooten tegen de handelsscheepvaart kan het volgende worden opgemerkt:

Het gevolgde systeem, dat in wezen alleen verschilde van de methoden van den lateren zeiltijd (eind 18e en begin 19e eeuw) door het vervallen der convooien, voldeed goed. Groot Brittannië bezat de macht ter zee, een door den vijand gevoerden kruiseroorlog kon geen belangrijken invloed hebben, doch wel is gebleken, dat deze vorm van oorlogvoeren den beheerscher der zee dikwijls tot groote krachtsinspanning drong; in Nov. 1914 vervolgden niet minder dan 70 oorlogsschepen der geallieerden de Duitsche kruisers.

Door de ongunstige geografische ligging van Duitschland was er niet voldoende gelegenheid tot samenwerking tusschen de Duitsche kruisers en de Duitsche slagvloot, de kruiseroorlog kon daardoor niet voeren tot zijn eigenlijk doel, n.l. tot een dwang op den vijand tot verspreiding zijner krachten, (diversie), waardoor aan de eigen slagvloot gelegenheid zou gegeven worden door plaatselijk en tijdelijk overwicht succes te behalen. Men bedenke echter wel, dat de zeeoorlog 1914—'18 een uitzonderingsgeval is, waarbij Engeland het geluk had zijn tegenstander door de geografische gesteldheid gemakkelijk te kunnen blokkeeren. Het is in de zee krijgsgeschiedenis practisch niet voorgekomen, dat aan een der beide partijen met betrekkelijk zoo weinig inspanning het gebruik der zeeën door aan de oppervlakte varende schepen zóó volkomen is ontzegd, als in dit conflict geschiedde door Groot Brittannië aan Duitschland. Men bedenke dit wel, als men strategische lessen uit het verloop van den oorlog wil putten.

Indien Duitschland de Fransche geografische ligging had gehad, bij een zelfde krachtsverhouding als in 1914 het geval was, zou het probleem voor Engeland zeer veel ingewikkelder zijn geweest.

Wij komen thans tot den onbeprekten duikbootoorlog. In strategisch opzicht zijn tegen het gebruik van onderzeebooten op groote schaal voor den handels- of kruiseroorlog enkele bezwaren aan te voeren. Wij gaven toch als feitelijk doel van den kruiseroorlog aan, het verleiden of dwingen van den vijand tot verspreiding of verzwakking zijner slagvloot, om daardoor voor de hoofdmacht gunstige aanvalsgelegenheden te scheppen. Dit doel nu is bij gebruik van onderzeebooten slechts in beperkte en indirecte mate te verkrijgen, in tegenstelling met hetgeen geschiedt als kruisers vijandelijken handel aanvallen. Voor de vervolging toch van kruisers is materieel noodig, dat in vele gevallen deel uitmaakt van de slagvloot, zooals b.v. blijkt uit de uitzending der twee Britsche slagkruisers tegen het eskader von Spee, het houden van de Australia in den Pacific bij het uitbreken van den strijd enz. en als Duitschland niet zulk een hoogst ongunstig zeefront had gehad, zouden zeker nog veel meer zulke gevallen zijn voorgekomen, evenals dit in de vroegere Britsch-Fransche oorlogen geschiedde.

Met de bestrijding van onderzeebooten in den handelsoorlog staat het anders, het materieel, dat ter bestrijding daarvan wordt gebruikt, is van geheel ander type en maakt lang niet zulk een belangrijk deel uit van de sterkte der hoofdmacht; het gaat hier toch in hoofdzaak om jagers en licht materieel. Indirect oefent in dit verband de onderzeeboot natuurlijk wel invloed uit, omdat ter bestrijding veel licht materieel moet worden gebouwd en daardoor een deel van de industrie en van het beschikbare personeel wordt gebonden, zoodat dit niet aan de eigenlijke slagvloot ten goede komt.

Een ander bezwaar, dat meer de uitvoering geldt, is, dat dikwijls niet het noodige verband wordt gelegd tusschen kruiseractie en optreden der slagvloot; dit euvel deed zich zeer sterk voor in den onderzeeboot-handelskrijg, er bestond veel te weinig verband tusschen de Deutsche onderzeebooten en de aan de oppervlakte varende schepen. Insteede van door samenwerking van alle wapenen in concentratie kracht te zoeken, werd de oorlog als het ware in twee vrijwel volumen gescheiden deelen gesplitst, een handelsoorlog der onderzeebooten en den strijd der Hochseeflotte, waarbij deze deelen der vloot elkaar niet, althans niet direct steunde. Wel is waar was het aan de slagvloot te danken, dat de Deutsche havens niet nauw geblokkeerd konden worden, en de onderzeebooten dus vrij konden uit- en inloopen, doch daarmee hield ook alle hulp op, die schepen en vliegtuigen aan de onderzeebooten verleenden. Aan den anderen kant moesten ondernemingen der Hochseeflotte dikwijls worden beperkt en soms worden opgegeven, omdat geen onderzeebooten voor samenwerking met de eskaders beschikbaar waren, doordat nagenoeg alle voor den handelsoorlog noodig waren.

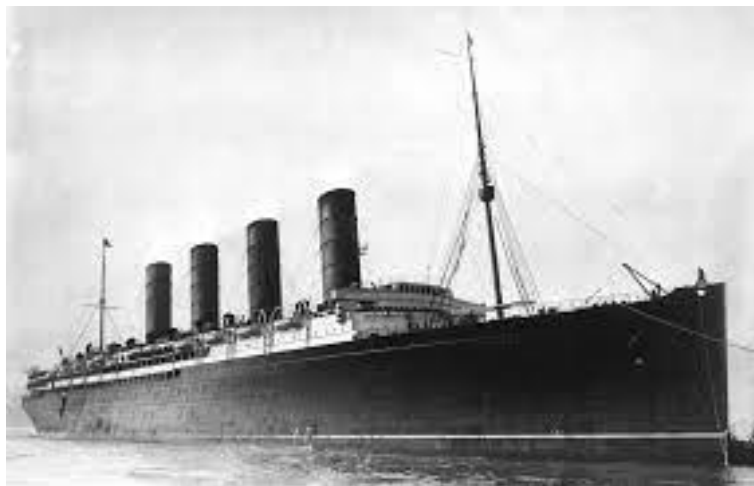
De Deutsche onderzeebooten stonden daarmee voor een zware, te zware taak; alleen, ver van eigen bases moest worden opgetreden tegen den vijand in diens eigen wateren. En voor tegenweer kon die vijand alle middelen concentreren, zoowel onder water als op het water en in de lucht, terwijl de actie werd vergemakkelijkt door de nabheid van steunpunten en hulpbronnen. De Britsche koopvaardij-schepen werden bewapend en beveiligd door licht materieel en luchtverkenning, terwijl de veiligheid van het lichte materieel weder berustte op den steun van kruisers en slagschepen. Tegenover dit volledige afweersysteem was de Deutsche onderzeeboot geheel op eigen kracht aangewezen, geen Deutsche oppervlakteschepen verdreven het Britsche lichte materieel om voor de onderzeebooten gunstige aanvalsgelegenheden te openen en ook van steun door luchtstrijdkrachten om goede aanvalsobjecten te verkennen was geen sprake; geen wonder dat deze taak tenslotte te zwaar bleek. In den handelsoorlog werd het vermogen der onderzeebooten zich onzichtbaar te maken

eigenlijk alleen in strategischen zin gebruikt. Het uitbreken van kruisers en raiders aan de oppervlakte der zee was door de Britsche afsluiting slechts in zeer beperkte mate mogelijk, welnu, inplaats van deze scheepstypen stelden de Duitschers de onderzeeboten, die onder water ongemerkt de Britsche controle konden passeeren. Eenmaal die zóne, dank zij haar duikvermogen gepasseerd, traden de onderzeeboten in den handelsoorlog, vooral in den aanvang, veelal op als schepen aan de oppervlakte. Gebruik van artillerie was voor het gestelde doel veel voordeelijker dan de torpedo, niet alleen omdat het aantal torpedo's zeer beperkt was, maar bovendien kon de aanval reeds op grooten afstand geschieden, terwijl de onderzeeboten boven water bleven varen en zodoende konden gebruik maken van de zooveel grootere snelheid aan de oppervlakte; tactisch behoefde het duikvermogen tegen de handelsschepen vrijwel niet te worden gebruikt. Het is dan ook volkomen logisch, dat op de Duitse onderzeekruisers de artillerie een groote plaats ging innemen. Wanneer echter bestrijding van oorlogsschepen of van goed beschermde transportschepen hoofdzaak wordt, zooals b.v. voor ons in Indië het geval zou kunnen zijn, is de torpedo het eenig bruikbare wapen voor de onderzeeboten, het duikvermogen moet dan vooral in tactischen zin worden benut, en het gewicht besteed aan artilleriebewapening is nutteloos verspild, indien men verder gaat dan het geven van b.v. twee zware mitrailleurs van ± 3.7 cm. voor luchtafweer. De gedachte, onderzeeboten te gebruiken in den handelsoorlog, was reeds in 1914 door von Tirpitz uitgesproken: de admiraal was gekant tegen het verklaren eener blokkade van geheel Engeland, omdat zulk een onderneming met de aanwezige onderzeeboten toch niet was door te voeren, daarom stelde hij voor alleen de Theemsmonding tot blokkadegebied te verklaren en hiermede eerst op kleine schaal een proef te nemen, om dan naar gelang van den loop der gebeurtenissen, zoowel in militair als in politiek opzicht, verdere uitbreiding te overwegen. De opperste leiding stemde hiermede niet in, het bezwaar tegen de blokkade werd echter erkend, en daarom werd een tusschenvorm gekozen, de wateren rond Engeland werden in Februari 1915 tot „Kriegsgebiet” verklaard. Vanaf 18 Febr. zou elk vijandelijk koopvaardijship, dat in die zóne werd aangetroffen, vernield worden, zonder dat het altijd mogelijk zou zijn gevaar voor passagiers en opvarenden te vermijden.

Ook neutrale schepen liepen gevaar, daar het misbruik, dat op last der Britsche Regeering gemaakt werd van de neutrale vlag, en de kansen van den oorlog het niet altijd mogelijk maakten om het treffen van neutrale schepen te vermijden bij aanvallen, die op vijandelijke schepen waren gericht. Hierbij werd dus in het midden gelaten met welke middelen Duitschland

zou optreden; de bedoeling was, om zoowel met onderzeeboten als met mijnen te werken.

Afb. Wikipedia: De „Lusitania”



Na verzachting van den onderzeeboothandelsoorlog tengevolge van de Amerikaansche protesten inzake de Lusitania en de Arabic bleef von Tirpitz op krachtige maatregelen aandringen. De Regeering ging hierop

voorloopig liet in en verklaarde eerst op 1 Februari 1917 den onbeperkten duikbootoorlog. Deze

wijze van handelen heeft in krijgskundig opzicht dit groote bezwaar, dat de tegenstanders langzamerhand werd voorbereid op hetgeen komen zou, er was geen sprake meer van een verrassing, alle gelegenheid en tijd werd den vijand gelaten om maatregelen tot afweer voor te bereiden. Dat de Geallieerden in Februari 1917 nog niet voldoende op beveiliging tegen het onderzeebooten gevaar waren ingericht ligt zeker niet aan verrassend optreden van de tegenpartij. Indien Duitschland krachtig onderzeebooten had aangebouwd en geheel onverwachts op groote schaal den onbeprekten duikbootoorlog had ingezet, is het zeer de vraag of men bijtijds een voldoende krachtige afweer had kunnen organiseeren; in 1917 was het gunstige moment voorbij, de duikbootbestrijding had reeds veel geleerd, de krijgskundige waarde van de onderzeeboot was betrekkelijkerwijs belangrijk verminderd sedert het uitbreken van den oorlog, hoewel technisch in den onderzeebootbouw reusachtige vorderingen waren gemaakt. Strategisch gesproken had Duitschland inzake den onderzeeboothandelsoorlog het element verrassing uit handen gegeven.

Wat geschiedde ter beveiliging van den Britschen handel tegen het nieuw opkomend gevaar? Na de Duitsche verklaring betreffende de oorlogszone rond Groot Brittannië van 1915 (Febr.) werden geleidelijk verschillende maatregelen tot afweer genomen. In de eerste plaats kwam natuurlijk betere bescherming der kustzone in aanmerking en de patrouilles werden aanmerkelijk uitgebreid. Bestond reeds voor den oorlog een organisatie tot gebruik der bestaande motorbooten, thans trad de „motorboat reserve” in actie als „motorboat section” der R. N. Volunteer Reserve. Van 700 patrouillevaartuigen in het einde van 1914, was men in begin 1917 gekomen tot 2500, welk aantal in December van dat jaar tot 3000 was vermeerderd. Voor beter gebruik van dit groot aantal vaartuigen werden in den aanvang van 1915 de kustwateren verdeeld in 22 zónes, terwijl uitgebreide maatregelen werden getroffen tot beveiliging van den Oostelijken en Westelijken ingang van het Kanaal tegen het onderzeebooten gevaar. Ook buiten het kustrayon werden maatregelen getroffen. Bepaalde stroken van het zeegebied werden aangewezen om de kust te naderen en te verlaten, deze zónes werden door patrouilles bijzonder bewaakt en geregeld verlegd. Men ziet hierin de eerste poging om te komen tot beperking van het zeegebied, dat moest worden beveiligd; op dezen weg is doorgegaan en de volgende stap was het vervangen der naderingsstrooken door bepaald aangewezen lijnen, men behoefde dan niet de geheele strook doch slechts bepaalde lijnen, die eveneens dikwijls gewijzigd werden, te bewaken. De laatste stap in deze goede richting was het invoeren van het convoosysteem, hetgeen echter eerst in 1917 geschiedde. Tegen het systeem der naderingsarea's, zoowel als tegen dat der gepatrouilleerde routen, zijn vele bezwaren in te brengen. De sterkte der bewaking was nimmer evenredig aan de grootte van het te beschermen oppervlak, iets, wat ook ónmogelijk was te bereiken. Insteede van het afweermaterieel te concentreeren op de plaatsen, waar gevaar dreigde, verspreidde men het over groote oppervlakten met het gevolg, dat bij een onderzeebootaanval geen patrouillevaartuigen in de nabijheid waren. Dit systeem zondigde dus tegen het beginsel van concentratie, het was even verkeerd als de vroeger op de Fransche kust in zwang geweest zijnde cordon-opstelling der torpedobooten; van samenwerking der verschillende organen tot afweer van onderzeebootaanvallen was op deze wijze geen sprake.

Zooals achteraf niet kan verwonderen, was het resultaat dezer maatregelen uiterst gering; toch werd dit verkeerde systeem tot 1917 gehandhaafd, doch toen werden de verwoestingen, door den onbeprekten onderzeebootoorlog aangericht, zóó angstwekkend, dat men noodgedwongen tot een andere methode overging. Deze methode bestond hierin, dat het tot dusverre gevolgde

stelsel bestaande uit 3 factoren: indirecte dekking door de slagvloot, verdedigen van belangrijke zónes door kruisereskaders en patrouilles op de kust, werd aangevuld met het convooisysteem. L'histoire se répétait, men was in strategisch opzicht weder aangeland op volkomen hetzelfde schema als in 1792—1815 ! (pag. 449). In krijgskundig opzicht had het convooisysteem alles voor boven de bewaking van zónes en routen. Alle afweerorganen werden in dit systeem geconcentreerd daar, waar gevaar kon dreigen, n.l. in de onmiddellijke nabijheid van de handelsschepen. Het was niet meer het enkele vaartuig, dat op zijn te uitgestrekt terrein sporadisch getuige was van een aanval en dan slechts met zwakke krachten kon optreden, integendeel, óf het doen van een aanval werd verijdeld óf de aanvaller moest rekenen krachtadige achtervolging. Geschut, dieptebommen, torpedo's, rookgordijnen, verkenning door vliegtuigen, snelvarende vaartuigen om te rammen, alles was bijeen om de onderzeeboten te bestrijden en den aanval te bemoeilijken. De vroegere verspreiding was vervangen door concentratie en samenwerking van alle organen en middelen!

Alvorens over de resultaten dezer middelen te spreken een enkel woord over de praktische uitvoering. De redenen, waarom niet eerder tot dit theoretisch juiste systeem was overgegaan, waren van tweeërlei aard. In de eerste plaats was aanvankelijk niet genoeg licht materieel voor eer geregelden convooidienst beschikbaar, doch zeker niet minder machtig in het tegenhouden van stappen in deze richting was de reeds vroeger genoemde antipathie tegen het convooisysteem, niet alleen bij vele marineautoriteiten, doch ook bij de reeders en gezagvoerders. Toen echter in 1917 de nood zóó hoog gestegen was, werden proeven genomen met het convooivaren, welke bewezen, dat vele der geopperde bezwaren in de praktijk niet zoo ernstig waren, terwijl de veiligheid belangrijk grooter bleek. Daarmede was het pleit gewonnen en stond men nog voor de groote moeilijkheid het zeer uitgebreide handelsverkeer in convooien te organiseren. De Admiraliteit nam de regeling dezer aangelegenheid geheel in handen. De verschillende handelsrouten werden afzonderlijk bediend, zoodat met de verschillende eigenaardigheden en scheepstypen zooveel mogelijk rekening kon worden gehouden. Zoo onderscheidde men:

a. De kolenlevering aan Frankrijk.

Deze geschiedde langs vier wegen n.l.:

Southend naar Boulogne en Galais, St. Helena naar Havre, Portland naar Cherbourg, Penzance naar Brest.

Van Maart tot Augustus 1917 voeren 8825 schepen in dezen handel onder convooi, en slechts 14 gingen verloren.

b. De handel op Scandinavië.

Van April tot December 1917 werden 6000 schepen geconvooieerd met een verlies van 70.

Op deze route moest bijzonder rekening worden gehouden met de mogelijkheid van aanvallen van Duitsche kruisers; als maatregel hiertegen maakten onderdeelen der Grand Pleet op ongeregelde tijden tochten in de Noordzee. Het gelukte echter aan Duitsche kruisers toch in October en December 1917 zulk een convooi aan te vallen en groote verliezen te veroorzaken. Blijkbaar waren de Britische maatregelen niet voldoende; men besloot daarom de convooien met grooter tijdsintervallen te doen varen en steeds te zorgen voor gelijktijdige dekking door deelen der Grand Pleet op die dagen in de Noordzee te zenden. Na het invoeren van deze

regeling is het aan Duitse kruisers niet meer gelukt het Scandinavisch convooi aan te vallen. Echter ziet men hieruit het enorme voordeel, dat Engeland trok van zijn geografische positie, daar eigenlijk alleen de route naar Scandinavië tegen aan de oppervlakte varende schepen extra behoefde te worden beveiligd en hiervoor kon de Grand Fleet zelf zorgen, zonder dat afzonderlijke strijdkrachten er voor moesten worden afgezonderd.

WORDT
VERVOLGD



Hulpschepen

In tijden van spanning zal de marine moeten kunnen beschikken over een groot aantal hulpschepen. Feitelijk had onze marine geen enkel goed hulpschip. Wel konden daarvoor gelden de schepen van de gouvernementsmarine, de trawlers en de sleepboten, die als mijnenvegers en bewakingsvaartuigen gedurende de mobilisatie 1939 in dienst gesteld werden, doch dit waren zeker geen hulpschepen in den zin zooals deze voor de marine bedoeld en noodig zijn. Nochtans hebben de hulpschepen, de

trawlers en de sleepboten vele goede diensten bewezen en de manschappen, die op deze slecht-behuisde, weinig bewapende en geheel onbeschermden booten hun zware diensten moesten verrichten, hebben hun plichten in zeer moeilijke omstandigheden vervuld. De trawlers werkten, zooals ook uit bijgaande afbeeldingen blijkt, hooftzakelijk als mijnenvegers onder toezicht van de mijnenvegers type „Van Ewyck”; zij werden voorzien van een mijnenveegtuig en kregen als bewapening twee mitrailleurs. Hoeveel trawlers en sleepboten als mijnenveger of als bewakingsvaartuig in dienst waren, is zelfs bij benadering niet te zeggen, omdat nog bij het uitbreken van den Mei-oorlog 1940 een groot aantal van deze vaartuigen werd gecharterd. Vele van deze hulpschepen wisten zich na de capitulatie van het Ned. leger op 14 Mei 1940 aan inbeslagname te onttrekken. Officieele gegevens betreffende de verliezen onder deze schepen zijn uiteraard niet bekend. Wel zijn de gesneuvelden gepubliceerd. Bekend is dat het „Bewakingsvaartuig 34” op 14 Mei 1940 tusschen Vlissingen en Zoutelande door vliegtuigbomtreffers tot zinken werd gebracht. Slechts



Trawlers uitgerust als mijnenvegers.

één man werd gered. Van drie man spoelden de stoffelijke resten aan. Van het schip en de overige 15 man werd niets teruggevonden. Blijkens mededeelingen van het Ned. Rode Kruis 2 Dec. 1940 is de sleepboot „Lauwerszee” die als „bewakingsvaartuig 39” te boek stond vergaan. Op 11 October 1941 kwam via de in Nederland verschijnende pers bericht binnen dat de trawler „Carolina”, die als mijnenveger dienst deed, in den strijd gebleven is. Nadere bijzonderheden waren in December 1941 nog niet bekend.

Hulpmijnenlegger „Koningin Emma”

In gewone omstandigheden beschikt de Provinciale Stoombootdienst over een aantal schepen, die het verkeer onderhouden tusschen Vlissingen en Terneuzen, Hansweert en Walsoorde, Katsche Veer en Zierikzee e.d. Van dezen Provincialen Stoombootdienst werden tijdens de mobilisatie 1939 — 1940 twee booten, n.l. de „Prins Willem” en de „Koningin Emma”, ingericht als hulpmijnenlegger I en II, hoofdzakelijk voor den dienst in de Zeeuwsche wateren. De militaire bemanning bestond uit 40 koppen; de commandant, de schipper, een kwartiermeester en een korp.-torpedomaker waren beroepsmilitairen; de overige opvarenden waren dienstplichtigen. Het aantal mijnen, dat op het achterdek geplaatst kon worden, was 40. De schepen hadden geen bewapening aan boord, uitgezonderd een tiental geweren. Aan de actieve oorlogvoering hebben zij niet deelgenomen, hetgeen blijkbaar ook niet de bedoeling was. Ze waren hoofdzakelijk bestemd om bij een eventueelen oorlog en een overval van zee uit, de 40 mijnen in de vaargeul naar de Schelde te werpen. Daarvoor lagen de schepen, althans de „Koningin

Emma”, waarvan hier een foto is opgenomen, bij de eerste duinenrij te Vlissingen. Toen de oorlog over ons land niet uit het Westen, doch uit het Oosten kwam, had dit schip geen taak meer en stoomde op den rampzaligen morgen van 10 Mei 1940 naar Vlissingen.



Daar bleef het schip tot Zondagmorgen en moest „bewegingsvrijheid” zoeken op de Schelde, omdat de haven van Vlissingen voortdurend door vliegtuigen werd aangevallen, waarbij o.a. de „Luctor et Emergo”, het ziekentransportvaartuig, getroffen werd en 7 doden kreeg en de „Bulgia” tot zinken gebracht werd. De „Koningin Emma” heeft op de Schelde zooveel mogelijk steun gevonden van de bewapende schepen. Op 14 Mei werd opdracht ontvangen om de mijnen ongeactiveerd over boord te gooien en werd de „Koningin Emma” troepentransportschip tusschen Vlissingen, de eilanden en den vasten wal. Tijdens het eerste transport werd het schip meermalen door vliegtuigen aangevallen. De militaire bemanning werd daarna door burgers vervangen, en naar Vlissingen overgebracht, waar zij tot de capitulatie van Zeeland op 17 Mei 1940 actief bleef.

Deel uw verhaal en/of uw mening

Mail of schrijf dit naar de reactie van deze
krant o.v.v. „de postbus”

*De redactie behoudt zich het recht te redigeren, in te korten
of het niet te plaatsen.*





Het bloed kruipt

Trouwen met een Nederlandse man is voor veel vrouwen in de wereld een fel begeerd ideaal. Met name in landen waar de sociale welstand ver beneden peil is (de Antillen, de Dominicaanse Republiek, Venezuela, Puerto Rico, Portugal en zelfs bepaalde streken van enkele Westeuropese landen), is die wens het grootst. Waar en wanneer dit geïdealiseerde beeld is ontstaan, weet niemand, maar ooit moet er in het kielzog van een Nederlander een meisje naar ons land zijn gekomen dat haar vriendinnen die in hun vaderland achterbleven, heeft verteld dat het bij ons een paradijs is. Wij mogen daar dan soms bij het zien van de zoveelste deprimerende nieuwbouw-wijk onze vraagtekens bij hebben, maar vergeleken met de hutten en krotten waarin zij zijn opgegroeid is het hier naar hun oordeel beslist mooier dan in de hemel.

En regelmatig is het dan ook zover; er heeft er zich weer eentje laten strikken. Of het gaat om een stormachtige romance, of om een zwangerschap, of om een verblijfsvergunning. Eén van de drie. Altijd prijs!

Voor marinier Mus betrof het de eerste variant.

Zoals op ieder schip altijd één of twee mariniers meevaren, hadden wij er op een dag zelfs drie. Vraag me niet waarom, want ik weet het niet, maar ze waren er en ze vielen reuze mee. Eén van hen was marinier Mus. We kenden elkaar al een tijdje, omdat we allebei in Enschede woonden en regelmatig samen in de trein zaten.

Vergeleken met de voorstelling die wij van een marinier hadden viel Mus wat tegen. Hij was klein, vriendelijk en bescheiden. Drie redenen om hem aardig te vinden en dat deden we dan ook. Waar we ook aanlegden, altijd ging Mus met ons mee en niet met zijn, toch ietwat lomperre, soortgenoten. We leerden hem goed kennen en af en toe vertelde hij ons verhalen die het imago van de stoere marinier behoorlijk zouden aantasten wanneer ze openbaar zouden worden gemaakt. Behoudens de kleine elite-eenheid - de BBE-mariniers (Bijzondere Bijstands Eenheid), waar hijzelf een paar jaar deel van had uitgemaakt - was het volgens Mus allemaal lafhartig schorum dat grootbekkend door het leven ging, maar onmiddellijk stond te janken wanneer er werkelijk wat aan de hand was.

Het was zaterdagavond in het Portugese Porto toen ik samen met Mus een restaurant zocht. We liepen door de verlaten winkelstraatjes en bekeken menulijsten, genoteerd op een soort schoolborden die op de stoep waren gezet. Overal hingen grote salami's voor de ramen en draaiden aan een spies geregen kippen onder de grill in smerige vette ovens. Binnen was het meestal duister en aan kleine tafeltjes zaten verkreukelde mannen te drinken en steevast met hun vingers te eten.

Na een half uur rondlopen kozen we het netste zaakje dat we tot dan toe hadden gezien. Een helder verlichte kippenbar waar het redelijk schoon en rustig leek. We schoven aan een tafeltje en daar kwam ze aan... Felicita! Het mooiste meisje dat ik ooit in de Spaans- of Portugeestalige landen had gezien. Ze droeg soepele witte sandalen en haar vuile schort wapperde om haar benen door de lucht die ze tijdens het lopen verplaatste. Haar benen, haar gezicht, haar ogen,

haar lange zwarte haar... Alles was zo onmogelijk mooi dat we pas nadat ze ons voor de tweede keer had gevraagd wat we wilden bestellen, antwoord konden geven.

We aten ieder een halve kip met druipend vette friet en dronken twee glazen bittere wijn. Toen we aanstalten wilden maken om te vertrekken, vroeg Mus mij of ik wist hoe hij haar mee uit kon vragen vanavond. In mijn beste Portugees (een vage mengeling van Spaans, Engels en Frans) deed ik hem een voorstel aan de hand. Hij stond op en liep naar de kassa, waar Felicita onze rekening stond op te maken. Ik keek toe hoe ze elkaar met hand- en andere lichaamsgebaren probeerden duidelijk te maken dat het in orde was.

Nadat Mus de rekening had voldaan, schreef ze op de achterkant van de bon in gebrekkig handschrift de naam van een bar en de tijd waarop ze er zou zijn. Toen we de kippenbar uitliepen, was Mus Mus niet meer. Ondanks het feit dat hij nog net zo naast me liep als vóór het eten had ik het gevoel dat ik alleen over straat ging.

Op een groot terras dronken we koffie.

'Ik ben verliefd', zei Mus, mij week en schaamtevol aankijkend. Ik zei dat ik het goed vond en dat ik hem alleen zou laten als we op de afgesproken plaats waren. Iets waar hij niet erg gelukkig mee was, omdat hij geen woord Portugees sprak en bovendien mij niet in de steek wilde laten. We kregen er bijna ruzie om.

De bar was een hoerenkast.

Een diepe teleurstelling, omdat we dachten dat Felicita alleen maar kippen verkocht. Mus was er echter niet door uit het veld geslagen.

'Als ze straks in Nederland is, maakt het toch niets meer uit', zei hij.

Ik keek hem bezorgd aan en drukte op de koperen deurbel.

Eerst betaalden we een stevig entreegeld en ook de prijzen van de drankjes zogen de escudo's in hoog tempo uit onze zak.

Pas een uur na de afgesproken tijd daalde Felicita de brede wenteltrap af die zich bevond in het midden van de grote zaal, waar tafeltjes stonden met rode en blauwe theelichtjes erop en waar her en der knusse knuffelhoekjes waren ingericht om alvast wat voorbereidend werk te doen. Ze droeg een zwarte doorschijnende peignoir, waaronder haar slanke lenige lichaam soepel heen en weer deinde terwijl ze liep. Haar kleine puntige borsten staken als scherpe speren tegen de zwarte stof... Ik ging maar even ergens anders zitten.

Mus liet de ober het drankje brengen waar ze om had gevraagd en even later zag ik hen samen de wenteltrap beklimmen.

In september van dat zelfde jaar zag ik Felicita terug in Nederland. Mus had me gebeld; dol van geluk vertelde hij dat ze na lang aarzelen haar koffer had gepakt en naar hem toe was gekomen. Hij had inmiddels zijn ontslag bij het korps mariniers ingediend, was met een cursus Portugees begonnen en had ook al een baantje gevonden bij een bewakingsbedrijf.

Ondanks dat ik al veel van dat soort multiculturele ondernemingen had zien mislukken, was ik blij voor Mus en accepteerde zijn uitnodiging om een avond langs te komen. Een avond die koel en moeizaam verliep, omdat de communicatie grote problemen bleef opleveren en Felicita niet dezelfde bleek die ze in Porto was geweest - erg afstandelijk en in zichzelf gekeerd. Alsof ze in haar plaats haar introverte zuster had gestuurd.

Op 4 januari kreeg ik opnieuw een belletje van Mus. We hadden in de tussentijd geen contact met elkaar gehad, behoudens de kerstkaarten die we elkaar hadden gestuurd.

'Ze is weg!', zei hij direct nadat ik de hoorn van het toestel had gepakt en mijn naam nog maar nauwelijks had uitgesproken.

Zijn stem klonk ver weg, alsof hij niet alleen figuurlijk maar ook letterlijk in een oneindig diepe put zat. Ofschoon de stem de naam van zijn gebruiker niet had vermeld wist ik meteen dat het Mus was.

Hij vertelde me met een brok in zijn keel dat hij vanochtend, toen hij uit de nachtdienst thuiskwam, had ontdekt dat Felicita en haar koffer waren verdwenen.

'En ze heeft niet eens onze cheques gepakt', voegde hij er vertwijfeld aan toe, alsof hij zich erover verbaasde dat ze hem niet had kaalgeplukt, zoals hij blijkbaar had verwacht.

Toen ik een half uur later bij hem kwam, barstte hij in snikken uit. Zijn vader en moeder, die er ook waren en als wassen beelden op de bank zaten, waren er zichtbaar door aangedaan, maar in hun ogen stond te lezen dat ze dit al lang aan hadden zien komen, misschien zelfs erop hadden gehoopt.

Nadat zijn moeder ons koffie had gebracht stelde zijn vader voor om Schiphol te bellen. Dit om erachter te komen of Felicita al dan niet het land uit was. Maar Mus was zo in zijn verdriet verzonken dat hij er geen antwoord op kon geven.

'Ga anders maar even op bed liggen', suste zijn moeder en deed de deur naar de gang vast open. Mus keek me verslagen aan. Ik knikte. Hij stond zuchtend op en liep samen met zijn moeder naar boven.

Ondertussen pakte pa de telefoon.

Schiphol gaf door dat, voor zover ze het konden nakijken, er geen Felicita in een vliegtuig richting Portugal was vertrokken. We moesten het in de loop van de middag nog maar eens proberen, Misschien wisten ze dan meer.

Terwijl ik vader Mus in de hoorn zag praten, stelde ik mij voor dat hij een willekeurig nummer had gedraaid en nu tegen een onbekende een schijngesprek voerde om mij te misleiden. Dat Mus' ouders Felicita niet moesten, had hij mij al in september verteld, maar dat ik er nu zelf paranoïde van begon te worden, was nieuw voor me.

'We moeten in ieder geval de politie waarschuwen', stelde ik voor. Een suggestie waarmee vader Mus het niet eens was, omdat het zijn goede naam in de stad zou kunnen aantasten. Hij dreef er sinds enkele jaren een zaak in stoffen en gordijnen (die ik niet kende) en was plotseling bang dat zijn clientèle hem vanwege dit schandaal de rug zou toekeren. Ik keek hem onderzoekend aan en realiseerde me andermaal dat ik werd geconfronteerd met de grondige en onverwoestbare valsheid van de Twentenaar.

Zonder iets te zeggen stond ik op, trok mijn jas aan en ging weg.

Van de familie Mus had ik maanden niets meer vernomen, tot ik op een middag met mijn vriendin in een 'gordijnerij' terechtkwam en mevrouw Mus achter de toonbank zag staan. Nadat we een mooi patroontje hadden uitgezocht, knipte ze de stof netjes voor ons op maat en wikkelde de lap in glad beige pakpapier. Al die tijd had ze mijn blik vermeden en overdreven vriendelijk gedaan tegen mijn vriendin, die zich inmiddels begon af te vragen of er soms iets met de gordijnstof aan de hand was.

'Hoe is het met de vrouw van uw zoon afgelopen?', vroeg ik toen ik haar het geld gaf. Op het moment dat ze mijn briefje van honderd aanpakte, hield ik het even vast en keken we elkaar aan. Ze leek een moment te aarzelen, begon te blozen en liet het briefje weer los.

'Ik dacht al dat u het was', zei ze kortaf.

Ik legde het honderdje op de toonbank en schoof het in haar richting.

De uitleg waar ik om had gevraagd, was kort en eenvoudig. Na een maand zoeken hadden Mus en zijn vader Felicita gevonden in een bordeel net over de grens in de buurt van Gronau. Ze had flink wat geld gespaard en was van plan over een half jaar naar Portugal terug te keren. In Mus was ze niet langer geïnteresseerd.

Meer dan dat kon mevrouw Mus er niet over zeggen.

Maar het was genoeg.

De Oud-Rotterdammer

Cornelis van der Slot, olieman op het S.S. Zaandam

We zijn vorig jaar dus getorpedeerd. De Zaandam maakte zeer snel water en de sloep waar ik in zou moeten zitten was geraakt. We hebben met zestien andere drenkelingen uit allerlei soorten wrakhout een vlot gebouwd. Die eerste nacht was hopeloos, de helft van het vlot zakte tegen de ochtend al in het water. Mijn ogen zijn scherp en gelukkig zag ik, heel erg in de verte een houten kist drijven. Op een houten luik ben ik er heen gepeddeld; ik kwam er 's avonds pas aan. Het bleek een vlot te zijn met proviand en al. Het eten was na zestien dagen op en het water vijf dagen erna. Je wordt inventief als je leven ervan afhangt. We vingden in een zeiltje regenwater op en hebben daardoor geen dorst geleden. Drijvend op zo'n vlotje van vier vierkante meter zit je met die bloedhitte snel met je benen in het water. Al heel gauw komen nieuwsgierige vissen kijken of gewoon aan je tenen knabbelen. We hebben hiermee een techniek ontwikkeld. Om de beurt met de voeten in het water, wiebelen en dan twee anderen grijpen naar de vis. Eerst ging het wel eens fout en zijn we zelf het water in gedonderd, maar na enige dagen werden we er echt goed in en begonnen we er lol in te krijgen. Toen hebben we met een vogelstaart visjes onder het vlot gevangen, soms wel honderd op een dag!

Verward

Omdat we als Hollanders gewend zijn een harinkie te happen konden we al die rauwe vis wel eten, maar de twee Amerikanen, Maddox en kannonier Beazly lustten het niet. Die zijn dan ook als eersten gestorven. Eerst werden ze verward, ze stelden rare vragen en zo. Toen zagen ze slecht en na een paar dagen was het gebeurd. We waren toen al twee maanden verder.

Hun spulletjes, trouwringen en zo hebben we bewaard voor de weduwen, hun lichamen in zee gegooid. Kannonier Izzi vrat wel alles en heeft het daarom ook gered. Soms zaten we zes dagen zonder eten! De redding kwam op 23 januari van 1943. We zagen een torpedojager varen en ik ben toen met een oud stuk vlag gaan zwaaien. Izzy en Hogendam hielden me vast anders zou ik in het water vallen. De inspanning van het zwaaien deed me al duizelen, we waren helemaal op. Het eerste dat we kregen nadat we aan boord werden gehaald was fruitcompote. Ik heb nog nooit zo'n heerlijke maaltijd gehad! We zijn aan boord van de Amerikanen gastvrij ontvangen en hebben daar onze verpleging gekregen.

We hebben 24 uur geslapen.

Ruzie

Een goede week later meerden we aan in Pernambuco om verder nagekeken te worden en op krachten te komen. Via Natal in Brazilië zijn we naar Miami gereisd, we werden door de Heer van den Stempel, opgewacht en naar het hotel geleid, daarna door naar New York. Ik voel me nu eigenlijk heel fit en ben inmiddels door de Holland Amerika Lijn bevorderd tot voorman. Ik ben nu ook weer op mijn oude gewicht. Een mooi polshorloge met inscriptie heb ik van de Handelsbeschermingsofficier Van Bemmelen cadeau gekregen als aandenken. Van een Koninklijke onderscheiding ben ik niet zo zeker. Ik ben een eenvoudige olieman en heb die jongens gewoon een beetje bij elkaar gehouden: gezond verstand, bidden, eerlijk zijn met de verdeling van eten, drinken en rust. Op het vlot ontstond wel eens ruzie, maar goddank nooit over eten of drinken. Hoogendam, een jonge knaap, heeft naar mijn idee geen onderscheiding verdiend. Eigenlijk is hij een deserteur. Toen we aan land kwamen heeft hij zich vrij snel uit de voeten gemaakt. Hij is ook niet meer bij Van Bemmelen komen opdagen om tekst en uitleg te geven. Vis hoef ik voorlopig niet meer, ik heb m'n buik er van vol!!!

UITSPRAAK NEDERLANDSE MARINERAAD 1976 DEEL 1

Nummer 48

Uitspraak van de Nederlandse Marineraad inzake het aan de grond lopen van Hr. Ms. Veere op 19 september 1975 in de Texelstroom.

Op 19 september 1975 te ongeveer 11.50 uur is Hr. Ms. Veere, varende in de Texelstroom in het kader van een mijnenjachtdemonstratie ten behoeve van een vlootcontactdag, nabij boei T-9 in de positie 53°01',2 noord en 04°52',1 oost, aan de grond gelopen, tengevolge waarvan het schip vrij ernstige materiële schade opliep.

Naar aanleiding van de vanwege de Commandant der Zeemacht in Nederland aan de voorzitter van de Nederlandse Marineraad toegezonden uitkomsten van het voorlopig onderzoek omtrent dit aan de grond lopen, besliste de raad in zijn vergadering van 14 januari 1976 dat, in verband met de aard en omvang van dit ongeval en mede gelet op de mogelijk hieruit te putten lessen, een onderzoek door de raad zou worden ingesteld.

Dit onderzoek vond plaats in de openbare zitting op 24 februari 1976, gehouden te 's-Gravenhage. Ter zitting werden als getuigen achtereenvolgens gehoord de commandant van Hr. Ms. Veere, de officier en de roerganger van de wacht ten tijde van het aan de grond lopen, alsmede de commandant van de Mijnenbestrijdingsflottielje 1. Uit vorengenoemde stukken, gegevens en verklaringen der getuigen is zakelijk weergegeven het volgende gebleken:

Hr. Ms. Veere is een tot mijnenjager omgebouwde mijnenveger van de Dokkum-klasse behorende tot de Koninklijke marine, in dienst gesteld op 17 oktober 1972, waterverplaatsing 417 ton, grootste lengte 46,62 meter, grootste breedte 8,75 meter en een gemiddelde diepgang van 2,28 meter. Het schip wordt voortgestuwd door twee schroeven, heeft een machinevermogen van 2500 pk en een maximum vaart van 14 knopen. De bemanning telt normaal 32 koppen, waaronder de commandant en drie officieren.

Op de voormiddag van vrijdag 19 september 1975 verliet Hr. Ms. Veere de haven van Nieuwediep, teneinde samen met Hr. Ms. Dokkum en Hr. Ms. Breskens - alle behorende tot de mijnenbestrijdingsflottielje 1 - in het kader van de vlootcontactdag 1975 voor officieren van de Koninklijke marine-reserve een mijnenbestrijdingsdemonstratie te houden in het Marsdiep en de Texelstroom, een en ander overeenkomstig het hiertoe, vanwege ik betreffende flottieljecommandant in een operatieorder, vastgestelde programma.



Hr. Ms. Veere

De vorige dag was Hr. Ms. Veere in het raam van een varende opwerkdag te 08.00 uur uit de haven gevaren, met de bedoeling na de te houden oefeningen te 17.00 uur weer binnen te lopen. Om 15.30 uur ontving de commandant echter opdracht, in stede van terug te keren, een zoekactie uit te voeren naar een op de achtermiddag gerapporteerd drijvend geel voorwerp ongeveer 18 mijl west ten noorden van Petten. Na vergeefs te hebben gezocht keerde het schip die donderdagavond pas te 21.30 uur in de haven van Den Helder terug. In verband met de aard van de oefeningen de bijzondere opdracht daarna, had de commandant zich tijdens het varen voortdurend op de brug bevonden.

Te ongeveer 22.15 uur kreeg Hr. Ms. Veere vanwege de Commandant der Zeemacht in Nederland opdracht de volgende ochtend bij het aanbreken van de dag, de zoekactie naar het eerder gerapporteerde voorwerp te vervolgen, deze keer echter in samenwerking met andere eenheden, onder andere een hefschroefvliegtuig van vliegtuigsquadron 7.

Door de commandant werden hierop - mede in verband met de afwezigheid van de oudste officier, die na het afmeren ziek naar huis was gegaan - nodige maatregelen getroffen onder meer om de bemanningsleden, die zich bereids van boord hadden begeven, telefonisch dan wel per koerier te doen inlichten omtrent het wederom uitvaren van het schip de volgende morgen te ongeveer 04.00 uur. Tevens had hij een gesprek met de flottieljecommandant, die inmiddels aan boord was gekomen, inzake de hernieuwde zoekactie en de hierbij te volgen werkwijze. Nadat de flottieljecommandant te ongeveer 23.30 uur het schip weer had verlaten, was de commandant nog tot ongeveer 02.00 uur met het regelen en voorbereiden van het een en ander bezig geweest.

Vrijdagochtend te ongeveer 04.20 uur voer Hr. Ms. Veere de haven uit naar het gebied waar de zoekactie zou plaatsvinden en keerde het schip, na de opdracht te hebben volbracht, op de voormiddag in Den Helder terug alwaar te ongeveer 09.20 uur langs zij Hr. Ms. Dokkum in de haven werd afgemeerd.

Te ongeveer 09.30 uur vond - in verband met de later op die dag te houden mijnenbestrijdingsdemonstratie - een bespreking plaats tussen de flottieljecommandant en de commandanten der deelnemende schepen. Aan de hand van de door de flottieljecommandant terzake uitgegeven operationele order kwam hierbij onder meer ter sprake dat het vastgestelde programma in twee gedeelten zou worden uitgevoerd, te weten: het eerste deel des morgens, waarna de schepen

in de opgegeven posities in het Marsdiep voor anker zouden gaan ten behoeve van een lunchpauze voor en met de meevarende gasten, en het tweede deel des middags, na het anker op gaan. Wat betreft de door Hr. Ms. Veere en Hr. Ms. Dokkum uit te voeren mijnenjachtdemonstratie, zou de procedure zijn dat het eerste deel zou omvatten het leggen van de dummymijn en het vervolgens tonen van het hiervan verkregen contact op de beide sonarschermen, terwijl het tweede deel zou bestaan uit de uitvoering van een mijnenjachtrun, totdat de dummymijn op het zoekscherm zou verschijnen, waarna overeenkomstig de vastgestelde werkwijze de operatie zou worden beëindigd.

Beide schepen waren voor het houden van hun demonstratie afzonderlijke area's toegewezen in de Texelstroom, namelijk voor Hr. Ms. Veere tussen de boeien T-B en T-9 en voor Hr. Ms. Dokkum tussen de boeien T-11 en T-B.

Vóór het ontmeren der eenheden, te ongeveer 10.40 uur, had de flottieljecommandant zich met twee leden van zijn staf (verbindingspersoneel) ingescheept aan boord van Hr. Ms. Veere, teneinde mee te varen. Hoewel hij zelf bij de uitvoering van de demonstratie geen directe rol zou vervullen, achtte de flottieljecommandant zijn aanwezigheid op één der deelnemende schepen om twee redenen wenselijk, te weten:

- 1 aangezien hem bekend was dat de Commandant der zeemacht in Nederland veel waarde hechtte aan deze vlootcontactdag voor officieren van de Koninklijke marine-reserve en hieraan vier schepen uit de onder zijn commando staande flottielje zouden deelnemen;
- 2 ter bewaking van het programma, zowel wat betreft de uitvoering, als wat betreft het tijdschema.

Nadat de commandant van Hr. Ms. Veere het schip zelf had ontmeerd en vervolgens naar buiten had geloodst, droeg hij de wacht over aan de jongste officier, die voor de verdere duur van de vaardag als officier van de wacht zou dienst doen. Hij gaf hem de opdracht regelmatig - elke tien minuten - de positie in de kaart bij te houden.

Hoewel het in zijn bedoeling had gelegen dat hierbij gebruik zou worden gemaakt van radargegevens, kon de commandant zich niet herinneren dit expliciet tegen de officier van de wacht te hebben gezegd. Verdere aanwijzingen omtrent de te voeren navigatie had hij betrokkene niet gegeven. Eenmaal op de rede aangekomen, stoomden Hr. Ms. Veere en Hr. Ms. Dokkum - aanvankelijk in formatie - met variërende koersen en vaarten naar de respectievelijke, hen toegewezen, demonstratie-area's in de Texelstroom. Het was rustig maar nevelig weer met slecht zicht (volgens het scheepsjournaal, internationale schaal 95= 2-4 kilometer), er stond weinig of geen wind en er liep een westelijke stroom (uitgaand tij) van ongeveer 1,7 mijl per uur. De zeewaarschuwingsradar stond bij en functioneerde normaal, de Texelwal was goed zichtbaar en ook de grotere boeien in het vaarwater waren op het scherm te onderscheiden.

Op de brug van Hr. Ms. Veere bevonden zich de commandant, officier van de wacht, de roerganger en de seiner, bovendien de flottieljecommandant en de tot zijn staf behorende korporaalseiner-telexist.

Het aantal officieren waarover de commandant beschikte bedroeg drie, te weten: een luitenant ter zee der 2e klasse oudste categorie - de oudste officier, die ziek thuis lag; een luitenant ter zee der 3e klasse Koninklijke marine-reserve - de mijnenjachtofficier, en een luitenant ter zee

van speciale diensten der 3e klasse Koninklijke marine-reserve - de jongste officier, die varende als regel werd belast met de functie van officier van de wacht.

De commandant was reeds sinds 1962 bij de mijnendienst geplaatst en had, na juist drie jaar op de Mijnenbestrijdingsschool in Oostende te hebben gediend, eind augustus 1975 het commando over Hr. Ms. Veere, alsmede over de Mijnenbestrijdingsdivisie 141 aanvaard. Eerder was hij reeds zesmaal met het bevel over een mijnenveger belast geweest en alhoewel dit zijn eerste commando betekende over een mijnenjager, kon betrokkene bij de mijnendienst als een ervaren commandant worden beschouwd.

De jongste officier was sinds mei 1975 aan boord geplaatst. Voordien had hij een nautische opleiding van vijf à zes maanden genoten op het Koninklijk instituut voor de marine, gevolgd door een cursus op de Mijnenbestrijdingsschool en zes weken praktijk aan boord van een mijnenveger, gedurende welke periode hij echter slechts weinig had gevaren.

Volgens de commandant van Hr. Ms. Veere voldeed de jongste officier ten tijde van het ongeval nog niet aan de zeewachtstandaard A (zie circulaire voor de zeemacht 2447) hetgeen impliceerde dat hem 'de wacht in zee onder normale omstandigheden nog niet' kon worden toevertrouwd. Wel achtte de commandant het verantwoord de jongste officier overdag en onder eenvoudige omstandigheden de navigatie toe te vertrouwen, aangezien betrokkene op hem een capabele indruk had gemaakt en hij consciëntieus van aard en vlug van begrip was.

Wat betreft het wachtlopen van de jongste officier tijdens de varende demonstratiedag, onder minder gunstige omstandigheden namelijk matig tot slecht zicht, sterke stroom en een nauw vaarwater, ging de commandant er van uit dat - waar hij zelf voortdurend op de brug aanwezig zou zijn - hij een oog in het zeil kon houden, betrokkene aanwijzingen kon geven en indien gewenst, tijdig zou kunnen ingrijpen. Zijns inziens werkten de commandant en de officier van de wacht hier als een elkaar aanvullend team, met dien verstande echter dat hij de jongste officier wel als de feitelijke officier van de wacht beschouwde, die als zodanig verantwoordelijk voor de wacht ook het scheepsjournaal diende in te vullen en te ondertekenen.

Volgens de verklaring van de commandant was deze wijze van wachtlopen bij de Mijnendienst gebruikelijk en kwam het meer voor dat officieren, die nog niet geheel voldeden aan de zeewachtstandaard A, onder een zekere mate van toezicht zelfstandig de zeewacht liepen.

Te ongeveer 11.00 uur, nadat de schepen enige tijd gezamenlijk waren opgestoomd, kreeg Hr. Ms. Dokkum van de flottieljecommandant opdracht de formatie te verlaten en te handelen overeenkomstig het in de operatieorder vastgestelde programma. Als gevolg van een onjuiste interpretatie van het desbetreffende bericht aan boord van Hr. Ms. Dokkum werd door dit schip, in plaats van het verband te verlaten, echter de oefenmijn overboord gezet hetgeen in feite eerst in een veel noordelijker gebied van de Texelstroom had moeten gebeuren. Teneinde geen tijd te verliezen met het weder aan boord nemen van deze mijn, besloot de flottieljecommandant hierop - na samenspraak met de commandant van Hr. Ms. Veere en op diens suggestie - de demonstratie-area's van beide schepen om te wisselen, wat inhield dat Hr. Ms. Veere nu het meer om de noord gelegen gebied toegewezen kreeg en derhalve verder moest uitstomen. In verband hiermede gaf de commandant van Hr. Ms. Veere opdracht de vaart van het schip te vermeerderen tot 14 knopen en droeg hij de officier van de wacht tevens op koers te zetten naar de nieuw geplande positie tussen de boeien T-B en T-11 voor het leggen van de eigen dummymijn. Met een generale koers van 050° rechtwijzend en naderhand variërende vaarten stoomde het schip vervolgens op naar de vastgestelde plaats.

Tijdens de vaartocht werd de navigatie gevoerd op zicht van boeien. In de kaart werd geen koerslijn getekend, doch de positie door de officier van de wacht op het oog bijgehouden door bij de boeien - op de geschatte dwarsafstand waarop ze werden gepasseerd - een kruisje te zetten en hierbij al dan niet de tijd te vermelden. Hoewel de zeewaarschuwing radar bijstond en normaal functioneerde, werd deze niet voor de navigatie dan wel de positiebepaling gebruikt; volgens de officier van de wacht aangezien de boeien op afstanden kleiner dan ongeveer 300 yards niet meer op het scherm zichtbaar waren. In verband met de grote vaart van het schip, het betrekkelijk nauwe vaarwater en het matige zicht, achtte betrokkene het van meer belang goed uit te kijken, dan tijd te besteden aan het construeren van een plaats middels radarpeilingen.

De commandant had de in de kaart bijgehouden posities van de officier van de wacht wel gezien, doch verklaarde deze niet te hebben gecontroleerd. In de gegeven omstandigheden, oordeelde hij het meer effectief de veiligheid van de gevoerde navigatie te controleren door de omgeving nauwlettend in het oog te houden (boeien en voorliggende koers).

Te 11.35 uur werd de dummymijn - gemarkeerd door een drijver — gelegd in een door de officier van de wacht geschatte positie: 900 yards peiling 040° ten opzichte van de boei T-B. Het schip werd hierbij op aanwijzing van de commandant gemanoevreerd.

Na het leggen van de mijn, gaf de commandant de officier van de wacht opdracht om koers 000° rechtwijzend voor te liggen met vaart van vier knopen, teneinde het schip van de boei te verwijderen voor de aanvang van de mijnenjachtdemonstratie. Tezelfder tijd was het sonarteam op post geroepen en werden vervolgens de gasten uitgenodigd zich naar de mijnenjachtcentrale te begeven. Om dit laatste te bespoedigen, droeg de commandant de officier van de wacht op naar beneden te gaan en de gasten naar de centrale te begeleiden.

Desgevraagd verklaarde de commandant ter zitting dat hij, uit een oogpunt van égards ten aanzien van de gasten, een officier ter begeleiding had aangewezen en geen andere ter beschikking had dan de officier van de wacht. Na enige tijd - volgens de commandant ongeveer vier minuten koers 000° rechtwijzend te hebben voorgeleggen, draaide Hr. Ms. Veere over bakboord naar koers 230° rechtwijzend. Wanneer, hoe en door wie de betreffende koersorder werd gegeven, is uit het onderzoek niet duidelijk gebleken. Noch in het scheepsjournaal, noch in het brugjournaal stond hieromtrent iets vermeld, terwijl de verklaringen van de betrokken getuigen vaag en onderling in tegenspraak waren.

Volgens de officier van de wacht (de jongste officier) had hij - alvorens zich van de brug te verwijderen - de bijzonderheden van de wacht aan de commandant overgegeven en hem hierbij - alsmede de roerganger - medegedeeld dat het schip op tegenkoers zou gaan en 230° zou voorliggen. Toen hij na ongeveer twee à drie minuten weer op de brug was teruggekeerd, stond de commandant achter het koers- en vaartinstelpaneel en lag het schip voor zover hem bekend - koers 230° met een vaart van vier knopen. De jongste officier beschouwde zichzelf op dat moment niet meer als officier van de wacht, aangezien de commandant zijns inziens - door hem van de brug te zenden - de wacht had overgenomen en, naar hij aannam, deze wel weer aan hem zou overdragen zodra hij (de commandant) dit nodig oordeelde. Hiervan uitgaande had de jongste officier zich verder niet meer met de navigatie beziggehouden en waren door hem ook geen roer- en/of vaartorders meer verstrekt, doch was hij direct begonnen met het regelmatig naar de jachtcentrale doorgeven van de geschatte peiling en afstand tot de dummymijn.

De commandant verklaarde evenwel, dat hij de officier van de wacht tijdens het uitstomen van het schip om de noord had weggestuurd en vervolgens zélf de opdracht had gegeven bakboord uit te gaan, teneinde in te draaien naar de dummymijn. Gedurende deze draai was de officier van de wacht op de brug teruggekeerd en had toen de koers 230° aan de roerganger doorgegeven.

Wat de wacht betreft, kon de commandant zich niet herinneren dat de officier van de wacht, bij het van de brug gaan, hieromtrent bepaalde gegevens aan hem had overgegeven, of dat betrokkene hem en/of de roerganger iets over het voorliggen op tegenkoers 230° had medegedeeld. Evenmin was de commandant zich er van bewust, dat hij toen de wacht van de jongste officier zou hebben overgenomen; hij had dit ook niet nadrukkelijk tegen betrokkene gezegd. Daarentegen had hij verwacht dat de jongste officier, na zijn korte afwezigheid van de brug, zijn functie van officier van de wacht weer gewoon zou hervatten en in feite had hij dit ook zonder meer aangenomen.

Bron:



Jaarboek
KM 1976

WORDT
VERVOLGD

DE VERBINDINGEN DEEL 1

Bij de Koninklijke marine dienen de „verbindingen” voor de overbrenging van bevelen en van berichten van de ene plaats naar de andere. Van de organisatie, die die verbindingen tot stand brengt, de *verbindingsdienst*, kan men daarom zeggen, dat zij het instrument is, dat de bevelvoering mogelijk maakt. Zij is als het ware het zenuwstelsel van de krijgsmacht.

De geschiedkundige ontwikkeling



Van oudsher heeft de behoefte aan verbindingen bestaan. Reeds eeuwen lang is door oorlogsvloten gebruik gemaakt van seinen, waarmee de admiraal zijn wensen aan de hem toevertrouwde schepen kenbaar kon maken. In de 17e eeuw bestonden die seinen uit het losmaken of hijsen van een zeil, het tonen van één of meer vlaggen op bepaalde plaatsen in het tuig en het doen van kanonschoten.

In het seinboek, dat Michiel Adriaanszoon de Ruyter voor de slag bij Schooneveld (1673) aan zijn kapiteins uitdeelde, lezen we:

„Als den admiraal generael alle de hoofd-officieren ende capitainen aen boordt begeert te hebben, sal hij een witte vlagge van de compagne laten wayen, ende een schoot schieten, waer op alle de andere hoofden ende particuliere capitainen selver in persoon aen boordt sullen komen, ende geen anderen in haer plaetse senden, ten zij uyt

hoogdringende nootsaekelijckheydt, op de verbeurte van vier rijcxdaelders, datelijck te namptiseren, bij die gene die hier van in gebreecke blijft.”

Bij nacht werden op bepaalde plaatsen lichten ontstoken, welke seinen vergezeld gingen van kanonschoten. Zo luidt artikel 3 uit het hiervoren vermelde seinboek:

Als den admirael ofte commandeur, de vloote gheanckert zijnde, begeert bij nacht t' zeyl te gaen, sal hij drie vuyren achter op de compagne setten, ende twee schooten schieten; dan sullen de andere admiralen van de esquadres yeder twee vuyren opsetten, ende een schoot schieten, waer naer alle de schepen van de vloote yeder een vuyr sullen opsetten, ende alsoo in goede ordre t'zeyl gaen, ende wie sich buyten last van de vlagge komt t'absenteren, t'zij onder wat pretext dat het oock soude mogen wesen, sal daer mede yeder mael verbeuren vijf en twintigh guldens, sonder dat tot sijne verontschuldiginghe sal worden aangenomen, 't ordinaris segghen dat het bij abuys is geschiedt.”

Voor uitvoeriger mededelingen voldeden deze methoden niet. Daarvoor behielp men zich met elkaar te *praaien*, d.w.z. dat aan een schip op een der aangegeven manieren werd geseind om „achter den admiraal om te loopen” - zo dicht achter diens schip langs te varen als de omstandigheden toelieten - waarbij door een roeper een gesprek werd gevoerd.

In Nederland, waar de koopvaardijsschepen van oudsher wegens de onveiligheid ter zee - veroorzaakt door zeeroovers, kapers en schepen van oorlogvoerende naties - gewoonlijk in konvooi of in „admiraalsschap” bijeenvoeren, bezat iedere admiraliteit haar eigen seinboek, hetgeen de verbindingen in het algemeen niet ten goede kwam. Het praaien als een van de voornaamste communicatiemiddelen was bovendien omslachtig en tijdrovend en gaf vaak aanleiding tot misverstand, vooral wanneer het vreemdelingen betrof.

In de 18e eeuw werden de seinmiddelen dan ook uitgebreid met zeildoekse ballen en met smalle en brede wimpels en in de 19e eeuw met speciale seinvlaggen. Internationaal aanvaarde seinboeken kwamen in omloop en na de uitvinding van het morseseiensysteem werd het spellen van woorden door middel van licht- en geluidsseinen mogelijk. De eerste seinlamp, waarmee men overdag kon werken, was de *heliograaf*, een toestel dat met een spiegel het zonlicht weerkaatste.

De invoering van telefonie en draadloze telegrafie aan het begin van de 20ste eeuw betekende ten slotte een omwenteling in het oorspronkelijke optische „seinwezen.”

Dat wordt duidelijk, indien men zich realiseert, dat voor 1905 een schip, tenzij het nog door een fregat met dépêches kon worden achterhaald, van alle berichtgeving was verstoken, zodra het uit zicht van de kust was.

DE VERSCHILLENDE VERBINDINGSSYSTEMEN

De verschillende verbindingssystemen, die thans bij de marine in gebruik zijn, vullen elkaar aan en bieden, hoewel in een gegeven omstandigheid het ene systeem vlugger zal werken dan het andere, tezamen de mogelijkheid om aan alle uiteenlopende behoeften van de vloot te voldoen.

Optische seinen

Visueel kunnen berichten worden overgebracht met behulp van vlaggen, van seinlampen of met de armen (semafoor).

Vlaggeseinen worden alleen overdag gebruikt. Zij vormen een snelle en zeer doeltreffende wijze van berichtgeving tussen schepen, die in verband opereren. De betrokken seinboeken zijn zodanig opgesteld, dat de veel voorkomende berichten kunnen worden geseind door middel van één *hijs* of van een reeks van korte hijsen, die tezamen dan het *sein* vormen. Voor bepaalde veel voorkomende seinen, waarvan de betekenis onmiddellijk duidelijk moet zijn, gebruikt men één vlag of wimpel, bijvoorbeeld:

de *draaiwimpel*, met als betekenis: ik heb een waterboot nodig;

de *derde vervangwimpel*, met als betekenis: de commandant is niet aan boord.

Lichtseinen worden zowel overdag als 's nachts gebruikt. Voor berichtgeving aan één schip gebruikt men een gerichte lamp en voor berichtgeving aan verscheidene schepen tegelijk een rondomschijnende lamp. De seinen zijn gesteld in morseschrift. In oorlogsomstandigheden worden de kleur en de helderheid van de lampen gewijzigd en gedimd en worden speciale seinprocedures toegepast en voorzieningen getroffen (infrarood).

Armseinen (semafoor) worden alleen overdag gebruikt en wel op zeer korte afstanden, bijvoorbeeld in een haven, bij het overgeven van lasten op zee, enz. Goed geoefende seiners kunnen met armtkens sneller berichten overseinen dan met de lamp. Door twee seiners zodanig te plaatsen, dat de ene het bericht opneemt en dat doorgeeft aan de andere, die het weer verder seint, kan men een groot aantal schepen snel bereiken.

Geluidsseinen

Geluidsseinen zijn morseseinen, gegeven met een sirene, misthoorn of fluit. Het gebruik ervan is beperkt tot die gevallen, veelal noodgevallen, waarin dat van andere systemen niet mogelijk of doeltreffend is. Enkele voorbeelden van geluidsseinen zijn:

U (• • —): Gij stuurt een gevaarlijke koers;

S (•••): Ik sla volle kracht achteruit.

Radioverbindingen

Radiotelegrafie (RTG) is het verbindingsmiddel, waarbij gebruik wordt gemaakt van radiouitzendingen in morseschrift. Deze seinmethode kan zowel over korte als over lange afstanden worden gebruikt. Voor de vaste „kanalen” van walstations kunnen automatische zenders worden gebezigd, die met grote snelheid werken. Tussen schepen onderling wordt doorgaans met de hand „gesleuteld”.

Radiotelefonie (RTL) is eveneens een radioverbindingsmiddel. In plaats van morseschrift wordt echter de spraak gebruikt. Deze manier van seinen is speciaal geschikt voor tactische verbindingen. Men gebruikt dan een zeer hoge frequentie - ZHF (zeer hoge frequentie) of UHF (ultra hoge frequentie) - om onderschepping te bemoeilijken.

Radiotelefonie wordt o.a. veel gebruikt door de gevechtsonderzoekdienst (tactische manoeuvres) en bij het seinverkeer met en tussen sloepen. Dit alzijdige gebruik is de reden, waarom iedere marineman op de hoogte moet zijn van de voorgeschreven telefonieprocedures. Deze zullen verderop in dit hoofdstuk worden behandeld.

Radioteletype (RATT) wordt tegenwoordig veel toegepast op vaste verbindingen. Daarnaast wordt dit communicatiemiddel op meer bescheiden schaal gebruikt op mobiele verbindingen. Het systeem berust op een 5 „unit”-code, waarmee een snellere overbrenging van het bericht

mogelijk is dan bij het morsesysteem. Men maakt bij RATT gebruik van telex met een aanvullende apparatuur.

Lijnverbindingen

Lijnverbindingen worden gebruikt tussen walstations onderling en tussen walstations en schepen, die gemeerd liggen. Ze berusten op hetzelfde principe als de radioverbindingen, doch in plaats van radio wordt een elektrische kabel als medium gebruikt.

Lijntelegrafie wordt meer en meer vervangen door telefonie en telex.

Bij *lijntelefonie* is de telefoon gekoppeld aan een intern telefoonnet. Telefonie is momenteel wel het voornaamste verbindingsmiddel aan boord en aan de wal.

Telex is een lijnverbinding, waarbij het bericht door middel van een verreschrijver met een toetsenbord als bij een schrijfmachine wordt verzonden. Het bericht wordt aan de andere zijde van de lijn opgenomen op een papierrol of band. Berichtenoverbrenging met behulp van telex gaat eenvoudig, snel en nauwkeurig.

DE VLAGGEN

De verschillende soorten vlaggen

Men onderscheidt *vlaggen* en *wimpels*. Wimpels hebben de vorm van een langgerekt *trapezium*. De overige dundoeken noemt men vlaggen, ongeacht of zij rechthoekig of driehoekig zijn dan wel of zij een insnijding vertonen.

Behalve de *natievlaggen* bestaan er o.a. nog commandovlaggen, onderscheidingsvlaggen en seinvlaggen, terwijl H.M. de Koningin de - vierkante - Koninklijke vlag voert.

Commandovlaggen zijn kentekenen van *bevelvoering*. Zo voert de smaldeelcommandant zijn commandovlag op het vlaggeschip, het schip, van waaraf hij het bevel voert.

Commandovlaggen zijn vierkant. Een commandovlag blijft dag en nacht waaien. Overigens bestaan er - in het buitenland - ook commandowimpels.

Onderscheidingsvlaggen zijn kentekenen van *waardigheid*. Zo voeren Z.K.H. de Prins der Nederlanden en de andere leden van het Koninklijk huis hun onderscheidingsvlag aan boord van het oorlogsschip, waarop zij zich bevinden. Onderscheidingsvlaggen zijn in het algemeen rechthoekig (de lengte en de breedte verhouden zich als 3 : 2).

Bij de *seinvlaggen* onderscheidt men *lettervlaggen*, *cijfervlaggen* en *speciale vlaggen*. Daarnaast kent men dan nog de *cijferwimpels* en de *speciale wimpels*.

Onder de wimpels neemt de *oorlogswimpel* een bijzondere plaats in. Deze wimpel - een langgerekte *gespleten* scheepsvaan in de kleuren van de Nederlandse vlag - is namelijk het kenteken van een Nederlands oorlogsvaartuig, dat wordt gevoerd, zolang het betrokken schip in dienst is. Alleen wanneer een commandovlag - ook de *standaard* van een kapitein ter zee, smaldeelcommandant of regionaal bevelhebber, wordt als commandovlag aangemerkt - wordt gevoerd, wordt de wimpel neergehaald.

De Nederlandse vlag

De Nederlandse vlag is het symbool van het Koninkrijk der Nederlanden. Als zodanig behoort zij met eerbied te worden behandeld. Ter voorkoming van besmeuring, zorg men ervoor, dat het dundoek bij het hijsen en neerhalen niet het dek raakt. Een vuile, gerafelde of gescheurde vlag moet onmiddellijk door een nieuwe schone vlag worden vervangen met dien verstande, dat indien het verwisselen voor salueren met de vlag zou kunnen worden aangezien, het vervangen

moet worden uitgesteld. Bij een vlaggestok met twee vlaggelijnen kan het vervangen echter te allen tijde geschieden.

Ook op sloepen moet een gave, schone vlag waaien, omdat zij de verbinding met de wal onderhouden.

Het is niet toegestaan de Nederlandse vlag voor versieringsdoeleinden te gebruiken. Wil men iets in de Nederlandse kleuren versieren, dan neme men daarvoor rood, wit en blauw vlaggedoek.

Vlaggedoek wordt vervaardigd in banen van 50 cm breed. Zulk een baan noemt men een *kleed* en daarin worden de maten der vlaggen uitgedrukt, gemeten aan de *broeking* (de broeking is dat gedeelte van de vlag, waardoor de vlaggelijn is geschoren).

De natievlaggen, in gebruik bij de Koninklijke marine, hebben de volgende maten:

Kleed	Lengte	Breedte
1 1/2	± 1,10 m	± 0,75 m
2 1/4	± 1,70 m	± 1,13 m
3	± 2,25 m	± 1,50 m
4 1/2	± 3,38 m	± 2,25 m
6	± 4,50 m	± 3,----m

Aan de natievlaggen en de geus mogen geen musketons worden bevestigd, daar met musketons de vlaggen niet behoorlijk kunnen worden voorgehesen. Voor het aanslaan gebruikt men de *enkele* of de *dubbele schootsteek*, de enkele in een haven of op een rede bij gunstig weer en de dubbele op zee en bij stormachtig weer.

De geus

De geus werd waarschijnlijk het eerst gebruikt door de Watergeuzen bij de inneming van Den Briel in 1572. Of dat de *dubbele* prinsegeus was, zoals die thans door de Koninklijke marine wordt gevoerd, of de *enkele* prinsegeus, zoals die elk jaar op 1 april van de toren in Den Briel waait ter herdenking van de inneming, is niet met zekerheid bekend. Wellicht werden zij toen door elkaar gebruikt.

Het gebruik van de Nederlandse vlag en de geus

De geus - de dubbele prinsegeus dus - wordt op zon- en feestdagen en bij andere speciale gelegenheden op een ten anker liggend of afgemeerd schip aan de geusstok gevoerd. Voor het „wanneer en waar de Nederlandse vlag en de geus moeten worden gevoerd” raadplege men overigens het „*Overzicht van het voeren van vlaggen en wimpels bij de Koninklijke marine, met uitzondering van seinvlaggen en -wimpels, alsmede van het geven van saluten*” (VVKM 168).

De maten van de vlaggen staan vermeld in VVKM 9: „*Voorschrift betreffende de kleuren en afmetingen van vlaggen, vaandels, enz., gevoerd bij de Koninklijke marine*”.

Behandeling van vlag en geus

De Nederlandse vlag en de geus moeten te allen tijde *langzaam en statig* worden gehesen en neergehaald.

Bij het *halfstok hijsen* van vlag of geus gaat men als volgt te werk. Eerst hijst men ze langzaam en statig voor en daarna haalt men ze op dezelfde wijze neer, totdat het midden van de

broeking op de helft van de normale hoogte is gekomen, op welke hoogte zij blijven waaien. Bij het neerhalen van vlag en geus hijst men ze eerst langzaam en statig voor en daarna haalt men ze op dezelfde wijze neer.

Bewijst een koopvaardijschip de Nederlandse vlag aan boord van een oorlogsschip eer door het neerhalen van de natievlag of door het strijken van zeilen, dan beantwoordt men dat eerbewijs door de vlag eenmaal half neer te halen en weer voor te hijsen, het z.g. „*salueren met de vlag*”. Ook dit geschiedt steeds *langzaam en statig*. Waait de vlag halfstok, dan hijst men haar *eerst vóór* alvorens te salueren.

Het is bij het in zicht komen van koopvaardijschepen niet juist een man bij de vlag te plaatsen, daar dit als het ware een afbedelen van een eerbewijs wordt. Wel kan men, indien de vlag moeilijk of niet snel genoeg bereikbaar is, een mannetje enigszins verdekt in de nabijheid opstellen.

Het is van groot belang, dat het salueren correct geschiedt. Het is veelal de enige indruk, die een koopvaardijschip krijgt van de wijze, waarop de zeemansetiquette aan boord van een oorlogsschip wordt betracht.

Met denke eraan, dat Franse schepen het eerbewijs doen door driemaal de vlag op en neer te halen.

FLUITSIGNALEN VOOR DE SEINER

Bij het hanteren van de Nederlandse vlag kan gebruik worden gemaakt van de onderstaande signalen op de bootsmansfluit.

Vlag verwisselen (3 x twee roffels)

rrrr rrrrrrrr rrrrrrrr rrrr

Salueren (2 x twee roffels, gevolgd door een lange roffel)

rrrr rrrrrrrr rrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrrr

Het internationale seinboek

Het internationale seinboek is bestemd voor gebruik tussen schepen van alle natiën. Het daarin opgenomen seinvlaggenstelsel bestaat uit 26 lettervlaggen, 10 cijferwimpels, 3 vervangvlaggen en 1 antwoordwimpel. De Nederlandse uitgave van het seinboek is in vier kleuren - oranje, rood, wit en blauw - verdeeld, hetgeen aan de buitenkant zichtbaar is. .

Het *oranje gedeelte* bevat de platen met vlaggen en de seininstructie.

In het *rode deel* vindt men de 1-, 2- en 3-letterseinen opgenomen alsmede de 5-letter-codegroepen voor het radiotelegrafieverkeer. Het rode deel is het deel voor de *sein-ontvanger* en men vindt er, alfabetisch gerangschikt, evenbedoelde codegroepen en letterseinen in.

Het *witte deel* van het seinboek bevat het medische gedeelte en de daarbij voorkomende instructies, een geografisch gedeelte, inhoudende aardrijkskundige namen, en tabellen met gegevens, die voor de zeeman van belang zijn, zoals graadverdelingen, kompasstreken, standaardtijden, barometeraanwijzingen enz.

Het *blauwe deel* is hoofdzakelijk van belang voor de *seingeveer*. Men treft er in alfabetische volgorde *trefwoorden* in aan, waarmee men de berichten kan zoeken, die men in seingroepen wenst om te zetten.

ÉÉN-LETTERVLAGGESEINEN

De betekenis van de één-letterseinen uit het internationale seinboek zijn van algemeen belang en behoren door iedere zeeman uit het hoofd te worden gekend. De meeste van die seinen kunnen ook met geluid worden gegeven, terwijl de letters, gemerkt met een sterretje, ook als lichtseinen worden gebruikt.

A Ik ben bezig met een snelheidsproef.

B Ik laad of los ontplofbare stoffen.

C Ja (bevestiging).

D Houd vrij van mij. Ik kan moeilijk manoeuvreren.

E Ik verander koers naar stuurboord.

*F Ik ben ontredderd. Stel U met mij in verbinding.

*G Ik verlang een loods.

H Ik heb een loods aan boord.

I Ik verander koers naar bakboord.

J Ik ga een bericht seinen met de armen.

*K Gij moet uw schip onmiddellijk tot stilstand brengen.

*L Gij moet stoppen. Ik heb iets belangrijks mede te delen.

M Ik heb een dokter aan boord.

N Neen (ontkenning).

*O Man over boord.

*P In een haven of op een rede (vertrekvlag). (Aan de voortop vóór te hijsen): Allen, die met het schip meegaan, moeten aan boord komen, daar het schip naar zee gaat vertrekken.

Op zee: Uw lichten zijn uit of branden slecht.

Q Mijn schip is „gezond” (niet besmettelijk). Ik verzoek practica.

*R De vaart is uit mijn schip. Gij kunt mij voorzichtig op het gevoel voorbij varen.

S Ik sla volle kracht achteruit.

T Loop niet voor mij over.

*U Gij stuurt een gevaarlijke koers.

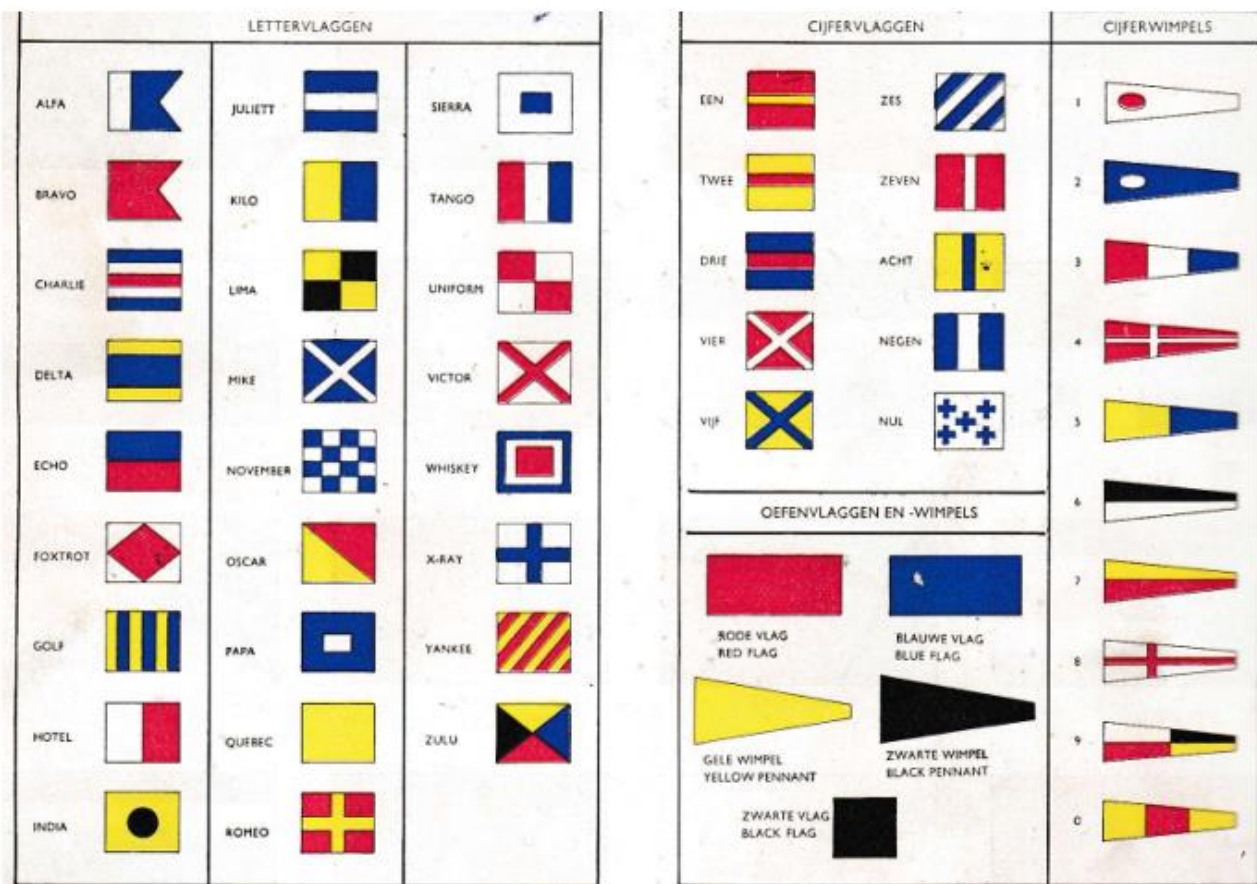
*V Ik heb hulp nodig.

*W Ik heb medische hulp nodig.

X Onderbreek het ten uitvoer brengen van uw voornemens en kijk uit naar seinen van mij.

Y Ik heb mail aan boord.

*Z Te gebruiken om zich te wenden tot seinstations aan de wal of om ze op te roepen.



Indien een oorlogsschip zich met een koopvaardijship door middel van een vlaggesein uit het internationale seinboek in verbinding wil stellen, moet het aan dat sein de code- of antwoordwimpel vooraf doen gaan.

Sloop dreigt voor laatste R-boot

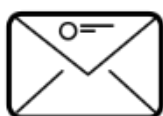
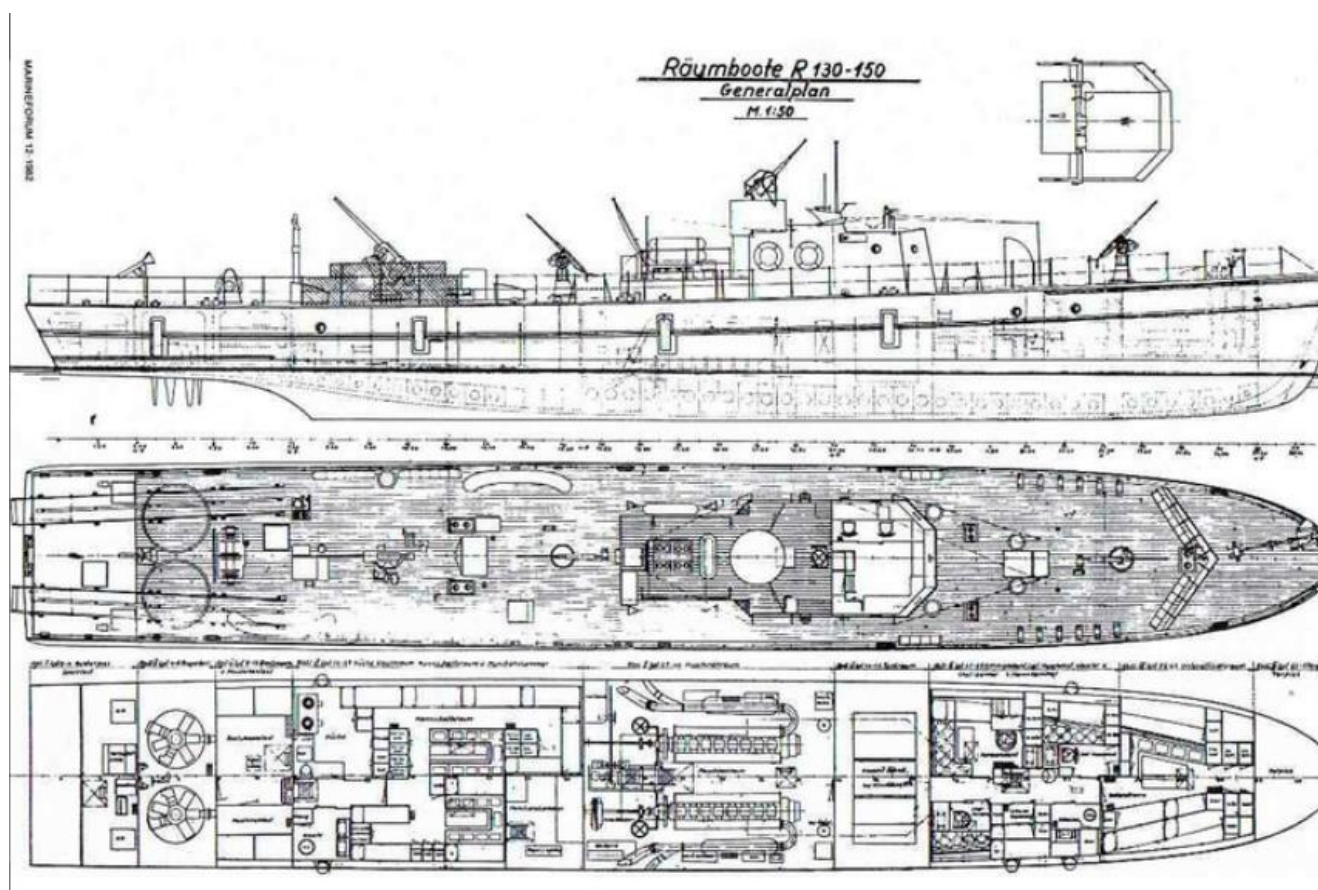
De thuisboot van de Marine-Verein Neuss 1895 e.V. werd in 1944 op de scheepswerf Abeking & Rasmussen in Bremen-Lemwerder met rompnummer 3768 afgebouwd en kreeg de registratie "R 146" bij de 8e Räumbootflotille in Frederikshaven. Na de 2e wereldoorlog diende het van 1945 tot 1947 als opruimingsboot onder de registratie -146- bij de geallieerden (GMSA = Duitse Mijnenveger Administratie). Van 1948 tot 1951 diende hij bij de Cuxhaven Mine Clearance Association, opnieuw met de registratie "R 146". Van 1951 tot 1956 werkte hij voor de LSU/B (Labor Service Unit/Baker) in Wilhelmshaven met de registratie "UNS 146". Op 30.06.1956 werd het schip in dienst gesteld als Jupiter "-JU-" door de nieuw opgerichte Duitse marine.

Met de registratie "M 1065" werd de boot op 01.04.1957 ondergeschikt gemaakt aan de NAVO. Op 20.02.1959 werd het omgebouwd tot een opleidingsboot en op 15.05.1959 werd het weer in gebruik genomen als "OT 1" voor de Naval Locating School in Bremerhaven. Op 15.09.1967 werd het buiten dienst gesteld en op 17.11.1969 werd het overgedragen aan de Marine-Verein Neuss 1895 e.V. in Wilhelmshaven. Op 14.12.1969 arriveerde het in de vlothaven van Neuss na een avontuurlijke overstaptocht van de rivierpioniers uit Krefeld. Al op 03.10.1970, d.w.z. bijna negen maanden, werd het "Pulchra Nussia" gedoopt, wat "Mooie Neuss" betekent door de vrouw van de toenmalige burgemeester van Neuss, Herbert Karrenberg, in aanwezigheid van

de toenmalige inspecteur van de Duitse marine, admiraal Zenker. Tot op de dag van vandaag is de boot de trots van de MV Neuss, zij het zeer arbeidsintensief en kostbaar. In maart 2011 vierde onze woonboot het 35-jarig jubileum van zijn aanwezigheid in de jachthaven van Neuss.

Door middel van DM 125.000,00, d.w.z. ca. € 64.000,00 ombouwkosten en ca. 6.000 werkuren, is de huidige toestand volledig door onze eigen inbreng tot stand gekomen. In maart 1976 vond de "Pulchra Nussia" hier haar definitieve ligplaats in de jachthaven, de voormalige haven van Napoleon. Nadat de vereniging heeft besloten het schip te behouden, zijn er momenteel planningsmaatregelen voor de renovatie aan de gang. Helaas hebben we door externe en zeer ongunstige omstandigheden het project moeten opgeven om onze thuisboot te onderhouden. Op dit moment worden enkele maatregelen gepland voor de ontmanteling en verwijdering van de "Pulchra Nussia". De achtergrond hiervan is de verplaatsing van de brandweerboot van Neuss naar de jachthaven van Neuss. We zijn benieuwd wat er nu gaat gebeuren.

Op bovenstaand stuk werd Uw redacteur geattenteerd door een lezer van Ten Anker:



Hallo,

Als lezer van Ten Anker wil ik onderstaande weblink graag aanbevelen.

Het gaat over de voor zover bekend om de laatste Duitse Räumboot (R-Boot ex-R 146) van de Kriegsmarine uit de Tweede Wereldoorlog, die dreigt gesloopt te gaan worden. Ik zag het in een uitzending over de laatst nog bestaande schepen van de Duitse Kriegsmarine.

R-Boote hebben in de oorlog ook vanuit Nederland geopereerd en na de oorlog heeft de Koninklijke Marine er een aantal als oorlogsbuit overgenomen. Het zou toch eeuwig zonde zijn als deze laatste zou verdwijnen. Het Duitse Marine museum heeft er geen interesse voor (of beter gezegd geld voor over) en ook het Marine-museum in Den Helder heeft daar geen geld voor over.

Met vriendelijke groet,

Ruud Mosk

Ruud, bedankt voor deze bron.

<https://www.marinevereinneuss.de/heimboot/>



UIT " HET NIEUWSBLAD " – DONDERDAG 28 AUGUSTUS 1986 – PAG. 7

ANNA PAULOWNA –

Karel Doorman wilde in de Javazee helemaal geen slag leveren met de Japanse vloot. Integendeel de legendarische schoutbij-nacht was voorstander van een tactische terugtocht uit de Indische wateren. De commandant zeemacht in Indië, Helfrich, heeft Doorman min of meer moeten dwingen de Japanse overmacht tegemoet te varen. Tot vlak voor de slag is Helfrich bang geweest dat Doorman toch nog de benen zou nemen.

Dit zegt marinehistoricus dr. Ph. M. Bosscher, die morgen in Den Haag het tweede deel presenteert van zijn standaardwerk 'De Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog', dat hij schrijft in opdracht van de marine.

De ernstige controverse tussen Doorman en zijn hoogste superieur is nooit in de openbaarheid gekomen. Helfrich heeft in zijn memoires, na de oorlog, gezwegen over zijn twijfels aangaande Doorman. „Ik vind dat dat Helfrich siert", aldus dr. Bosscher. „Het is typisch des marine: je houdt de rotzooi binnenboord."

De Slag in de Javazee, op 27 en 28 februari 1942, is een van de meest traumatische ervaringen uit de historie van de marine. Van het geallieerde eskader, dat onder leiding van Karel Doorman de Japanse invasievloot tegemoet voer, werden elf schepen de grond in geboord door Japanse oorlogsbodems die zich tussen Doorman en zijn doelwit hadden geplaatst. Meer dan 2200 opvarenden verdronken, onder wie Doorman. Slechts vier Amerikaanse torpedobootjagers wisten te ontsnappen.

Na de oorlog hebben marine-historici de zeeslag „van geen enkef strategisch belang" en „tactisch een debacle" genoemd.

Ook Doorman zelf zag weinig heil in een treffen met de Japanse vloot, aldus dr. Bosscher. „Helfrich wilde persé slag leveren, maar Doorman voelde meer voor een 'reculer pour mieux sauter', een terugtocht om de Japanners later en dan beter voorbereid aan te vallen. Tussen

beide heren zijn daarover persoonlijke confrontaties geweest, waarbij de golven hoog zijn opgespat."

Hun meningsverschil is ook te verklaren uit de persoonlijke achtergrond van luitenant-admiraal Helfrich, meent dr. Bosscher. „Er is gezegd dat Helfrich het contact met de werkelijkheid een beetje had verloren en dat klopt wel. Helfrich voelde zich als Indische jongen - hij was geboren in Semarang als zoon van een officier in het Indisch leger — enorm met zijn geboortegrond verbonden. Tot het laatst toe is hij blijven geloven in de mogelijkheid om Java te redden."

Het staat voor dr. Bosscher „voor vrijwel 100 procent" vast dat Helfrich er beducht voor was dat Doorman op het laatste moment toch nog de benen zou nemen. „Vanuit zijn commandopost op de wal stuurde Helfrich daarom op de ochtend voor de zeeslag nog twee

'onbekookte' telegrammen naar Doorman, die zich met het eskader en een uitgeputte bemanning op zee bevond. "In die telegrammen stond dat Doorman de vijand moest aanvallen „tot hij vernietigd was" en dat het eskader de confrontatie niet uit de weg mocht gaan.

Doorman heeft zich door die telegrammen „uitermate opgesard" gevoeld, zegt Bosscher. „Dat is ook zeker de reden geweest dat Doorman een telegram terugstuurde waarin hij meldde 'grens uithoudingsvermogen heden bereikt, morgen zeker overschreden'."

De marine historicus benadrukt dat Doorman, eenmaal op zee, uitermate loyaal gevolg heeft gegeven aan Helfrich's orders. En in het gevecht met de Japanse oorlogsbodems heeft Doorman volgens hem bovendien op voortreffelijke manier leiding gegeven. In de vroege middag van de 27ste telegrafeerde Helfrich naar Doorman de positie van de Japanse transportvloot. Per seinlamp liet Doorman toen aan de schepen van het eskader weten: „Follow me. Enemy 70 miles away. Details later." Het is dit sein dat later-in een nogal vrije vertaling - legendarisch werd als

" Ik val aan, volg mij "

Vlotjes

Dr. Bosscher bevestigt verder een opmerkelijk verhaal van de Tilburgse oud-marinier J.A.W. Huggers, een van de weinige overlevenden van de zeeslag. In een historische terugblik in Het Nieuwsblad, vier jaar geleden, zei Huggers dat overlevenden die bezit hadden genomen van een motorsloep na enige tijd de lijn door hadden gesneden die de sloep verbond met vlotjes waarin andere drenkelingen lagen, tot aan de nek in het water. Dat zou gebeurd zijn onder de uitroep „Ieder voor zich en God voor ons allen".

Marinemensen van hoog tot laag hebben toen verontwaardigd op de publicatie gereageerd. Hoofd van de afdeling maritieme historie, KLTZ F.C. van Oosten sprak van „gezwam" en noemde de man die dit verhaal durfde verspreiden „ontoerekeningsvatbaar". Anderen, ook overlevenden van de zeeslag, stelden in ingezonden brieven in deze krant, dat „men bij de marine zoiets nooit zou doen" en dat men bij de marine „nimmer op deze wijze maten in de steek laat".

Volgens dr. Bosscher echter, berust het verhaal van Huggers wel degelijk op waarheid.

„Het schijnt zo geweest te zijn dat de mensen in de vlotjes niet wilden meeroeien.

De motorsloep kon al die vlotjes niet trekken. Daarom hebben ze de vlotjes losgesneden. Dat is althans de uitleg die ik in persoonlijke verklaringen van diverse mensen ben tegengekomen. Het verbaast mij in hoge mate dat Van Oosten zei daar niets van af te weten."

*** ROB RUGGENBERG**



Vervolg...

JUNI

Inmiddels was ik min of meer in mijn tweede jeugd gekomen, hetgeen — niet alleen volgens de bekende boekjes van „Papa, luister eens...” — een belangrijke tijd is. Ik merkte dat ook aan andere zaken, zoals, bijvoorbeeld op die 1ste juni, toen ik aan de Parkkade te Rotterdam

volkomen in beslag werd genomen door de aanblik van een aantal allerliefste meisjes, die zich dermate hadden opgedoft, dat ik al het andere vergat. Want, laten wij zakelijk blijven, waarvoor waren zij en ik gekomen?

Wel, daar lag, zojuist afgemeerd, de Amerikaanse destroyer „Dewey”, een machtig schip, uitgerust met geleide projectielen, dat voor vijf dagen de Maasstad kwam bezoeken en die morgen, onder meer door genoemd vrouwelijk schoon, enthousiast ontvangen werd.

Uiteraard was dit niet de eerste en evenmin de laatste buitenlandse bodem, welke gedurende mijn ANNO-leven het vaderland kwam binnenzetten. Tientallen schepen zijn gedurende dit jaar te gast geweest, zowel uit Amerika en Engeland, als uit Frankrijk, België, Italië, West-Duitsland en Zweden.

En altijd hadden die opvarenden — dat mag ik als buitenstaander wel zeggen — als gasten van de Koninklijke marine zo'n tijd.

Tien dagen later stond ik weer aan de kade, nu echter in Nieuwediep, om twee eigen schepen te verwelkomen.

Dat waren Hr. Ms. jager Amsterdam en Hr. Ms. fregat Piet Hein, welke medio april uit Nederlands-Nieuw-Guinea waren vertrokken en hun thuisreis via de Nederlandse Antillen hadden gemaakt. Een overstelpende drukte en een blij weerzien allerwege. De „Amsterdam” was anderhalf, de „Piet Hein” drie jaar weg geweest. Laatst genoemde oorlogsbodem had in die periode maar liefst vijf maal de omtrek van de aarde afgelegd.

En om de derde verwelcoming niet te vergeten, wel dat welkom betref Hr. Ms. Luymes, het opnemingsvaartuig, dat eveneens uit Nederlands-Nieuw-Guinea, op de 15e in Den Helder arriveerde.

Intussen was ik op de 12e en ook in sommige dagen daarna in ons goede Den Haag geweest. Aldaar werden aan de Lange Voorhout, de Hoge Nieuwstraat en de Lange Vijverberg enige ministeriële gebouwen ontruimd. Niet vanwege een „algemene bezuiniging”, wel vanwege een belangrijke verbetering in de huisvesting.

Een nieuw, modern, ruim kantoorgebouw was aan de Koningin Marialaan gehuurd geworden en daar trok een deel van het ministerie nu in, hetgeen begrijpelijk heel veel rompslomp teweeg bracht voor verhuizers en verhuizenden.

In Kiel vond van de 18e tot de 25ste de bekende „Woche” plaats. Voor de vierde achtereenvolgende maal ging onze Koninklijke marine daar naartoe om met drie jachten deel te nemen in de internationale draakklasse. Dat werd weer een magnifiek zeilfestijn en een heerlijke week, zowel voor onze zeilers, als voor de opvarenden van Hr. Ms. jagers Gelderland en Rotterdam, welke bodems gedurende deze periode Kiel niet-officieel bezochten. Nederlands representatie op zijn best.

Een andere, niet minder belangrijke representatie vond van de 23ste tot de 27ste in eigen land plaats, toen ter gelegenheid van het 150-jarig bestaan van Zaandam, vier kust- mijnvegers, behorende tot mijnvenveegsquadron 127, deze feestvierende stad bezochten. Ook onze bekende matrozenkapel uit Hilversum gaf toen acte de presence, op de laatste dag van deze jubileumviering, door middel van een uitstekend concert.

De 23ste bracht eveneens het sluitstuk van de Nato-oefening „Fair Wind 6”, welke 5 dagen lang, gehouden was in de noordelijke wateren van de Noordzee. Vier Natopartners hadden daaraan deelgenomen, ook Nederland met smaldeel V, dat, om weer wat op verhaal te komen, gedurende de laatste week van deze maand de Deense havenstad Aarhus en de Zweedse hoofdstad Stockholm met een bezoek vereerde.

Dat zijn me toen dagen geweest, vooral in Aarhus, waar bijvoorbeeld het gemeentebestuur een concert, dat onze marinekapel aan boord van Hr. Ms. Karel Doorman hield, deed opluisteren door het zenden van een honderdtal Deense jongedochters. „De kapel speelt vanavond opperbest”, vonden de maten en ik — die dit concert niet meemaakte — begreep dat, gezien die tweede jeugd, heel, heel goed.

JULI

Juli kwam met een grote slag: de vrije zaterdag.

Waar de marineman sinds vele eeuwen op beproefde en blijmoedige wijze zijn vaderland ook op de zaterdagmorgen had gediend, daar stond hij nu voor de deur van zijn woning de melkboer en bakker te helpen of ging hij, gewapend met boodschappentas en kinderen, naar slager, kruidenier en groenteboer teneinde aldaar de slag om „wie is aan de beurt” steevast te verliezen.

Neen, dat was maar een kwalijke verandering van dienst.

En wie daar schuld aan had . . . uw ANNO 1961 zeer zeker niet.

Enfin, er is in het begin van deze maand een betere herinnering op te halen en wel aan donderdag de 6e, toen voor de kust van Scheveningen een magnifieke en grootse vlootshow gehouden werd.

Na dagen van harde wind en bar slecht weer, bracht deze vlootdag een heerlijke zee en een stralend uitspaniel.

Het wandelhoofd, ook wel „pier” geheten, was zwart van autoriteiten, genodigden en belangstellenden, toen om tien uur precies Hare Majesteit de Koningin en Zijne Koninklijke Hoogheid de Prins der Nederlanden arriveerden. De Koninklijke vlag ging op het zuidelijke piereiland in top, tevens ten teken dat de revue beginnen kon.



Z.K.H. de Prins a/b smaldeel I

En daar kwamen zij . . . in geecheloneerd kiellinieverband . . . aanvangende met een saluut van 33 schoten: Hr. Ms. kruiser De Zeven Provinciën, Hr. Ms. vliegkampschip Karel Doorman, vijf onderzeebootjagers, veertien mijnenvegers, twee fregatten, twee duikwerkschepen, twee patrouillevaartuigen, een onderzeeboot en een zeilend schoolschip. In totaal dus 29 schepen, waarvan de bemanningen voor Hare Majesteit defileerden met een „driewerf hoezee” en het gelijktijdig omhoogsteken van hun witte petten. Ook onze marine luchtvaartdienst defileerde, negen „Seahawks”, achttien Grumman „Trackers” en drie Sikorski’s „HSS-IN” kwamen over het wandelhoofd, waarbij de laatsten nog enige demonstraties ten beste gaven.

De hele verdere dag lagen Hr. Ms. schepen voor Scheveningen ten anker, werden er demonstraties, rondvaarten, een défilé te voet, een taptoe e.d. gehouden.

En toen des avonds laat een prachtig vuurwerk deze dag besloot, toen kon men allerwege horen, dat onze Koninklijke marine een stuk representatie had weggegeven, waarover men voorlopig niet uitgepraat zou raken.



Een tweede manifestatie, zij het van geheel andere aard, vond gedurende deze maand (tot half augustus) in Breda plaats. Dat was de nationale manifestatie van vrije tijdsbesteding, waaraan uiteraard ook de Koninklijke marine deel nam. Op de 12de was er zelfs in deze Brabantse stad een „marine-dag” georganiseerd, maar die werd helaas — door het verschrikkelijke weer — geen succes. Ik zie het bataljon marinetroepen die middag nog marcheren door de Claudius Prinsenlaan, langs de Teteringsedijk, in een wolkbreuk, welke men in ons kikkerlandje zelden beleeft. Er was geen sterveling op straat . . . behalve dan deze „marcherende” marinemannen. Neen, die 12de was geen gelukkige dag, hetgeen nogmaals onderstreept werd door een ontstellend bericht uit de Nederlandse Antillen.

Aldaar ontplofte tijdens een schietoefening op Aruba een mortiergranaat, hetgeen het leven kostte aan een sergeant en twee manschappen van het korps Mariniers. Rouw in evenvele Nederlandse gezinnen; ontsteltenis en medeleven bij de Koninklijke marine in het algemeen en het korps mariniers in het bijzonder.

Gelukkiger was het bericht, dat vijf dagen later uit Nederlands-Nieuw-Guinea ons bereikte. Een sergeant der mariniers, die op de 22ste juni aldaar in de bush-bush bij het jagen was zoekgeraakt en sindsdien als vermist was opgegeven, keerde na 19 dagen behouden in de bewoonde wereld terug. Zo intensief hadden militairen van zee-, landen luchtmacht naar hem gezocht, dat de Nederlandse pers niet kon geloven dat een dergelijke actie alleen een vermiste sergeant betrof en er het oprollen van een infiltratie hardnekkig bleef achter zoeken.

Voor de rest was deze maand zeer rustig, zodat ik kon genieten van het zomerweer, dat echter nergens te vinden was.

Augustus.

Ik had nu de „leeftijd” bereikt, waarop ieder rechtgeaard marineofficier vlagofficier denkt te worden en iedere dito onderofficier, verstandiger, met pensioen gaat. Een ANNO echter heeft een heel andere levenscyclus. Die perst rustig door totdat zijn tijd er op zit, wars van iedere promotie en van iedere langdurige rust.

Vandaar dat ik in deze maand, welke feitelijk voor het houden van zomerverlof bestemd is, begon met een kort bezoek te brengen aan het Marine opleidingskamp te Hilversum, alwaar het zeekadettenkorps Nederland zijn zoveelste zomerkamp beleefde.

Het was me aldaar op de 3de groot feest. Het 12½-jarig bestaan van deze jeugdvereniging werd gevierd, zodat ik vele hoge autoriteiten uit marine- en rederskringen tevreden bijeen zag. Deze tevredenheid was overigens begrijpelijk, want in die 12½% jaar had deze organisatie ongeveer 450 jeugdige knullen de weg naar zee doen inslaan.

Ook aan het zomerkamp van het Nederlandse Jeugd zeeverbond, dat dit jaar voor de laatste maal in Medemblik werd gehouden, schonk ik gaarne mijn belangstelling. Immers, niet genoeg kan men de jeugd met zijn zeevaart vertrouwd maken en hem eventueel helpen daarin een levensrichting te vinden.



Beëdiging a. b. smaldeel V

Op de 11e bevond ik mij voor enige uren aan boord van Hr. Ms. Karel Doorman, op welk vliegkampschip die middag 9 beroeps- en 70 reserve-officieren beëdigd werden. En passant hoorde ik, dat smaldeel V op de 20ste naar Canada ging vertrekken om aldaar met eenheden van de Koninklijke Canadese marine en Koninklijke Canadese luchtmacht te oefenen. Plaatsen, als Montreal,

Quebeck en Halifax zouden daarbij worden aangedaan, volgens zeggen om tevens te onderzoeken of de „nieuwe” toelage bij bezoek aan buitenlandse havens wel voldoende was. Vrijdag 18 en zaterdag 19 brachten vlootdagen in Nieuwe- diep. Dit traditioneel jaarlijks gebeuren begon met veel regen en wind, maar deze natuurverschijnselen hadden geen afbreuk op het bezichtigen van Hr. Ms. schepen, de demonstraties, de rondvaarten en al die andere uitingen van maritiem volksvermaak. In tegendeel, het bezoek was talrijker dan ooit. Wel geteld werden bij het bezichtigen van Hr. Ms. schepen 12.193 kaartjes verkocht, dat is 70% meer dan het vorige jaar.

Voorts werden deze maand weer twee ondiepwatermijnenvegers te water gelaten, te weten in Arnhem en Amsterdam, alwaar respectievelijk op de 26ste en de 30ste de „Houtepen” en „Staverman” aan hun element werden toevertrouwd.

En laat ik dan zeker nog even memoreren de stijlvolle plechtigheid op de 29ste in Doorn, toen des morgens 1 beroeps en 26 reserveofficieren der mariniers, ten- overstaan van hun korpscommandanten, het „trouw aan de Koningin, de gehoorzaamheid aan de wetten en de onderwerping aan de krijgstucht” met hun hand aan het vaandel zweerden of beloofden. Het was een ceremonieel, dat tot in de kleinste details, perfect werd uitgevoerd en dat niet alleen op de betrokken officieren, maar ook op hun familieleden, vrienden, kennissen en verdere belangstellenden een diepe indruk heeft gemaakt.

alle  hens

Januari 1962

WORDT
VERVOLGD

Tot  ziens....