



“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 15 – 7e jaargang –
11 april 2024

Inhoud:



De barbarijse zeerovers en hun christenslaven (1)
De reis van Hr.Ms. Van Galen en Evertsen 1975
Niet in verband opererende schepen Hr. Ms. Wolf en Balder 1964
Vissen op zee met of zonder dieptebom...
Hr.Ms. Vulkaan naar Den Helder
Begravenis van een Blenheimcrew
Gedicht de oude zeeman
De verbindingen deel 3 (slot)
Marine-Saneering
Harer Majesteits schepen in Koriaanse wateren.

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

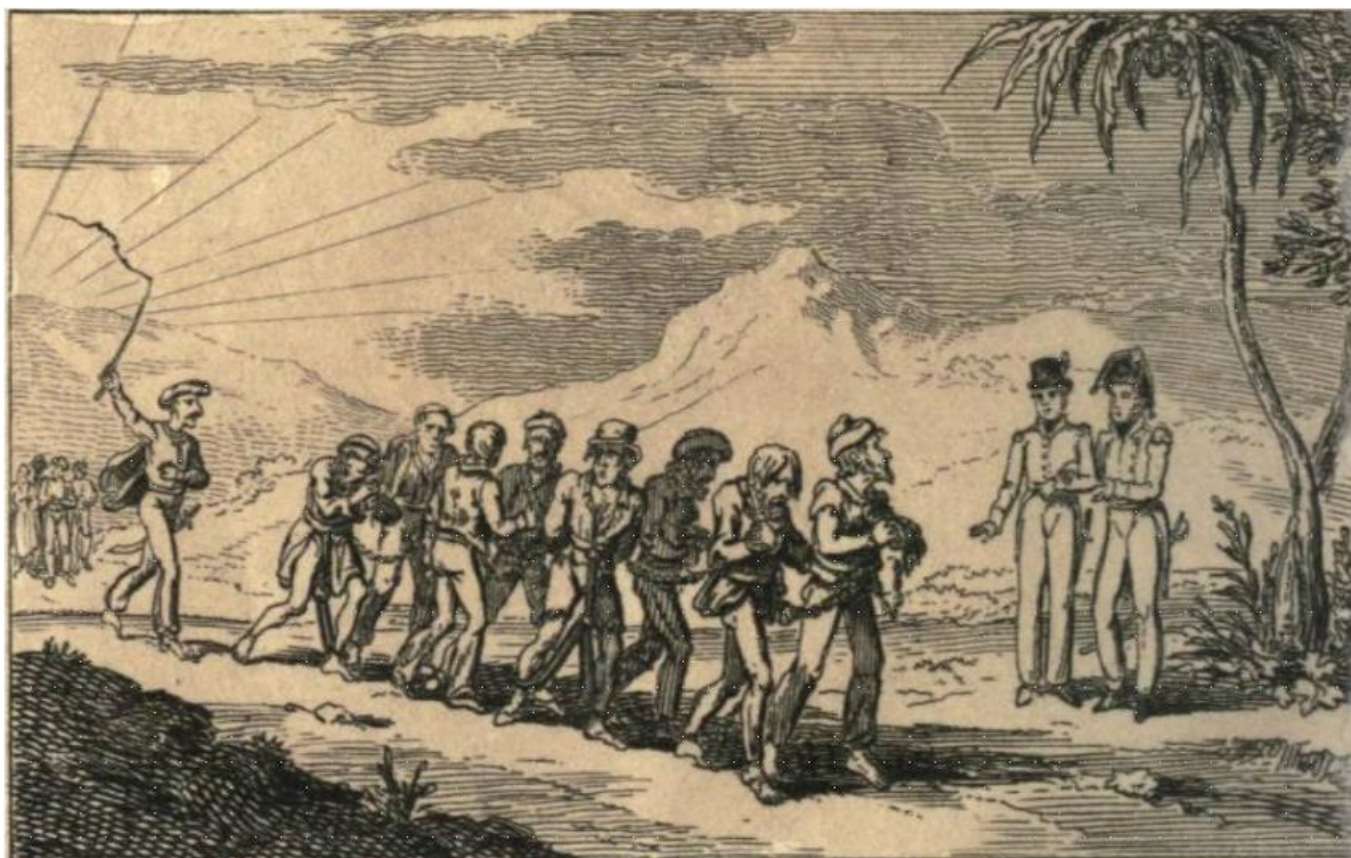
www.tenanker.com

De Barbarijse zeerovers en hun christenslaven

Deel 1

De geschiedenis van de slavernij

Auteur: Dick Harrison



Christenslaven in Algiers - Walker Croker, 1815 (Publiek Domein - wiki)

De Zweedse hoogleraar geschiedenis Dick Harrison geeft in zijn boek De geschiedenis van de slavernij (Uitgeverij Omniboek) een mondiaal overzicht van de slavernij, van de vroegst bekende beschavingen tot hedendaagse dwangarbeid. Hij behandelt de oudheid, de middeleeuwen, de trans-Atlantische slavenhandel en de laatste twee eeuwen. Speciaal voor de Nederlandstalige editie voegde hij hoofdstukken toe over Congo, Indonesië en Suriname. Op Historiek publiceren we een fragment over de Barbarijse zeerovers, Noord-Afrikaanse kapers die vanuit Tunis, Tripoli, Algiers en Rabat onder meer jacht maakten op christenslaven.

De Barbarijse zeerovers

De slavernij in de islamitische wereld tijdens de middeleeuwen en de vroegmoderne tijd werd gekenmerkt door enorme verschillen. Er was van alles, van onderdrukte boerenslaven tot haremdames, huisslaven, slaafsultans en onvrije grootviziers. Maar voor het christelijke Europa in de zestiende, zeventiende en achttiende eeuw werd de islamitische

slavernij gesymboliseerd door een andere vorm van onvrijheid, geassocieerd met de zeerovers in Noord-Afrika.



Britse zeelieden in gevecht met Barbarijse zeerovers – John Fairburn (Publiek Domein – wiki)

De door de staat gesanctioneerde zeeroverij waarmee de mensen in Marokko, Algerije, Tunesië en Libië zich bezighielden, en die resulteerde in een even langdurige als vergeten slavernij, wordt vaak geassocieerd met de term *corsair*. De term komt van het middeleeuws Latijnse *cursarius*, van *cursus* (reis), en werd oorspronkelijk alleen gebruikt voor een persoon die op zee rondreisde. Later werd de betekenis specifieker. Wanneer je sprak over een *corsaro* tijdens de renaissance, werd er een piraat mee bedoeld. In het Nederlands worden ze de Barbarijse zeerovers genoemd.

De Barbarijse zeerovers kwamen uit veel landen en hadden niet veel meer gemeen dan dat ze de islam formeel erkenden en dat ze hun brood verdienden met de georganiseerde misdaad. De wortels van hun activiteiten zijn te vinden in de middeleeuwse oorlogen tussen Europese en islamitische machten op het Iberisch Schiereiland, en de praktijk van beide zijden was om krijgsgevangenen te nemen en losgeld van de tegenpartij te eisen. In de zestiende eeuw transformeerden de Barbarijse zeerovers de piraterij en ontvoering tot een grootschalige staatsactiviteit met slavernij als centraal element. De Europese regeringen probeerden het probleem op te lossen, soms door kostbare vlootacties tegen de thuisbases van de Barbarijse

“Zonder deserteurs uit het christendom zouden de Barbarijse zeerovers nooit zulke grote successen hebben behaald.”

zeerovers, maar die slaagden niet. Het bedwingen van de Barbarijse zeerovers was net zo moeilijk voor de regeringen van de vroegmoderne tijd als het nu moeilijk is voor de grootmachten om de oorlog tegen internationale drugskartels te winnen.

Berberse staten

De rijken die werden gedomineerd door de zeerovers worden in de historische literatuur gewoonlijk de Berberse staten genoemd. Het ging om vier rijken: Tripoli (Libië), Tunis (Tunesië), Algiers (Algerije) en Marokko. De eerste drie waren vazalstaten onder het Ottomaanse Rijk. Marokko was onafhankelijk. Veruit de belangrijkste van alle steden van de Barbarijse zeerovers was Algiers, dat zich in de eerste helft van de zestiende eeuw ontwikkelde tot de welvarendste stad van Noord-Afrika. De opleving was grotendeels te danken aan de activiteiten van de zeerovers.

De bloei van de Barbarijse zeeroverij in de zeventiende eeuw viel samen met de afnemende macht van de sultans in Istanboel en Marokko in de havens. Hoe minder overheidstoezicht, hoe meer criminele ondernemers. Maar er waren meer redenen. Engelse en Nederlandse piraten begonnen aan de Noord-Afrikaanse kust te verschijnen. Voor deze schurken, de zogenoemde renegaten, betekende religie oneindig veel minder dan winst, en zij bundelden daarom hun krachten met hun islamitische zeeroverbroeders. De Engelsen en de Nederlanders gaven de Barbarijse zeerovers nieuwe technologie en maritieme kennis. Plotseling werd de Noord-Atlantische Oceaan geopend voor de zeeroversvloeden. Zelfs IJsland werd getroffen.

Jihad

Een derde reden voor de opkomst van de piraterij was de beslissing van de Spaanse regering om in 1609 alle *moriskens* te verbannen, de formeel gekerstende afstammelingen van de Spaanse moslims uit de middeleeuwen. Daarmee werd het zeeroversprobleem aanzienlijk verergerd. De moriskens kenden Spanje en de Spaanse wateren goed en ze wilden wraak nemen. Voeg daarbij dat ze niet van Spanjaarden te onderscheiden waren en vloeiend Spaans spraken.

In de laatste drie decennia van de zeventiende eeuw ontwikkelden de activiteiten van de Barbarijse zeerovers zich in nieuwe richtingen. De centrale macht in delen van Noord-Afrika ontwikkelde zich op een manier die de positie van zeeroverkapiteins verzwakte. In Marokko, waar sultan Muley Ismail een sterk persoonlijk imperium opbouwde, nam de regering het initiatief om zelf kaperschepen uit te rusten. Muley Ismail verleende de piraterij de status van jihad, waarbij de buit volgens de sharia werd verdeeld.

In Algiers ging de ontwikkeling in de tegenovergestelde richting. De Ottomaanse centrale macht werd verder verzwakt. Vanaf 1689 werd Algiers geregeerd door een gekozen gouverneur met de titel *dei*. De dei vertegenwoordigde de belangen van de lokale zeeroverkapiteins, de reï's, in



Ismail van Marokko

grotere mate dan de vroegere gouverneurs hadden gedaan. Dit was geen probleem voor de zeerovers, maar op de lange termijn zou de vloot van Algiers verzwakken ten opzichte van de West-Europese marinevloten. In de achttiende eeuw werden daarom de vloten van de Barbarijse zeerovers zo geherstructureerd dat Algiers de bedreigingen van Groot-Brittannië, Frankrijk en Spanje beter kon opvangen.

Europese slaven

Veel expedities van de zeerovers waren er in de eerste plaats op gericht om gevangenen te maken en hen tot slaaf te maken, soms voor altijd en soms in afwachting van losgeld. Tussen 1520 en 1660 maakten de piraten in Algiers jaarlijks zo'n 3000 Europeanen tot slaaf, in totaal ongeveer 420.000. In de periode 1660-1830 daalde het aantal tot iets minder dan 2000 slaven per jaar. In totaal zouden tussen 740.000 en 760.000 Europeanen in de periode 1520-1830 als slaven in Algerije hebben gediend. Als we daar het aantal slaven in Tunesië, Libië en Marokko aan toevoegen, zal het definitieve aantal zeker meer dan een miljoen zijn geweest.

De overgrote meerderheid van de slaven waren mannen, vooral zeelieden, maar daarnaast werden ook veel gewone boeren, ambachtslieden, handelaren en edelen tot slaaf gemaakt. De rijke en belangrijke slaven werden over het algemeen na een paar jaar vrijgekocht door familieleden die het losgeld betaalden, maar de meeste anderen bleven de rest van hun leven slaaf.

Een prominente groep Barbarijse zeerovers, vooral in de late zeventiende eeuw, waren de eerdergenoemde afvalligen, de 'renegaten'. De Engelsen en de Nederlanders domineerden, maar elke West-Europeaan kon zich in principe bij hen aansluiten als hij voldoende daadkrachtig en gewetenloos was. Sommige afvalligen verbraken alle banden met hun oude leven. Anderen probeerden tot op het laatst met één been in elk kamp te blijven staan. Het was niet ongewoon voor de afvalligen om een geavanceerd dubbelspel te spelen om ervoor te zorgen dat ze met beide benen op de grond kwamen, ongeacht in welk kamp ze belandden. Of, zoals Cervantes schrijft, over een Spaanse afvallige uit Murcia:

"[...] renegaten hebben immers vaak, als zij van plan zijn naar christengrond terug te keren, enkele verklaringen van aanzienlijke krijgsgevangenen bij zich, waarin dezen naar beste kunnen bezweren dat de renegaat in kwestie een fatsoenlijk man is die de christenen altijd goed heeft behandeld, en dat hij bij de eerste gelegenheid die zich voordoet wil vluchten. Er zijn er die met goede bedoelingen op dit soort verklaringen uit zijn; anderen maken er als het zo uitkomt listig gebruik van: als zij op christengrond gaan roven en toevallig verdwalen en gevangen worden genomen, halen zij ze tevoorschijn en zeggen dat aan die papieren de reden van hun komst te zien is, namelijk op christengrond te blijven, en dat zij daarom met de Turken op kaapvaart zijn gegaan. Zo ontsnappen zij aan de eerste woedeaanval en verzoenen zich met de Kerk zonder dat hun iets wordt gedaan; maar zodra zij hun kans schoon zien, keren ze naar Barbarije terug om te worden wat ze vroeger waren. Er zijn er ook die deze papieren te goeder trouw gebruiken en proberen te bemachtigen, en op christengrond blijven."

– Miguel de Cervantes Saavedra, *De vernuftige edelman Don Quichot van La Mancha*, vert. Barber van de Pol, Athenaeum – Polak & Van Genneep, Amsterdam, 1997, deel 1, hoofdstuk 40.



Barbarijse zeerover – Pier Francesco Mola, 1650 (Publiek Domein – wiki)

Niet zelden begonnen de toekomstige afvalligen hun loopbaan als officiële kapers in dienst van Engeland, Frankrijk of de Nederlanden tijdens de oorlogen van deze staten tegen de Spaanse koning, maar nadat het moederland vrede had gesloten met de Spanjaarden, bleven de kapers hun lucratieve overvallen voor eigen rekening voortzetten. Van religie veranderen en winsten verkrijgen die werden geclassificeerd als oorlogsbuit in plaats van als eenvoudige diefstal, waren tactieken die veel piraten aanspraken.

John Ward, een visser van de oostkust van Engeland, behoorde tot de categorie afvalligen die hun vaderland volledig de rug toekeerden. John ging eerst naar Marokko, waar hij samenwerkte met andere avonturiers van de Britse eilanden. Na een tijdje te hebben gewerkt vanuit Larache, verlegden zij hun basis naar Tunis, voortdurend plunderend en op slaven jagend. Maar toen bestond de christelijke John Ward niet meer. Hij was vervangen door de moslim Yusuf

Rais, een Noord-Afrikaanse piraat van Noord-Europese afkomst. Een ooggetuige heeft John/Yusuf beschreven als gedrongen, kaal, stoutmoedig, verkwistend, altijd vloekend, stomdronken van 's morgens vroeg tot 's avonds laat als hij toevallig in de haven was, en volkomen onwetend over alles tussen hemel en aarde behalve de scheepvaart. Een typische piraat. Hij stierf aan de pest rond 1622, gemist door weinigen.

Bron: 34/2021

HISTORIEK
ONLINE GESCHIEDENISMAGAZINE

De reis van Hr.Ms. Van Galen en Evertsen

Hr. Ms. Van Galen en Evertsen, die op 22 april uit Nieuwediep vertrokken voor een 2- maandse reis naar de Middellandse- en de Zwarte Zee, liepen op Koninginnedag de eerste haven van hun vlagvertoonreis, Piraeus, de haven van Athene, binnen.



Griekenland



Ze vielen er gelijk met hun neus in de boter, want ter gelegenheid van de verjaardag van H.M. de Koningin, gaf de ambassadeur een receptie voor de Nederlandse kolonie, waarbij natuurlijk een deel van de bemanningen werd uitgenodigd. Buiten het officiële gedeelte van het bezoek werd zeer druk gebruik gemaakt van excursies naar de historische monumenten, zoals Sounion, de tempel van Poseidon, enz. getuige onze voorplaat, werd ook de Acropolis beklommen en werd dit historisch gebeuren op de gevoelige plaat vastgelegd. Maandag 3 mei was het voetballen geblazen. Hr.Ms. Evertsen speelde tegen een team van de Griekse marine en won de wedstrijd met 5-4.

Vele Grieken zagen deze uitslag als een uitspraak van het Orakel van Delphi, met andere woorden, door deze uitslag werd een verband gelegd met de wedstrijd Ajax tegen Panathinaicos in Londen, maar dat zien we nog wel ...

Dinsdag 4 mei verlieten beide schepen de haven van Piraeus, na een in alle opzichten geslaagd bezoek. Via Bosporus, Zee van Marmora en Zwarte Zee, werd koers gezet naar Constanta, de grootste haven van Roemenië.



... kranslegging ...



... vertrek ...

Roemenië

Het was het eerste bezoek van Nederlandse schepen aan Roemenië sedert Hr.Ms. Tromp in november 1926. De ontvangst door de Roemeense marine was allerhartelijkst. Ook hier excursies bij de vleet om stad en omgeving te verkennen. Als gastheer trad op SBN Mihai Aron, terwijl ook de chef van de Roemeense marinestaf, VADM Martes Grigore, ter gelegenheid van het bezoek naar Constanta was gekomen.

Zondag 9 mei werd door de commandant van het smaldeel, CDR E. Roest, een krans gelegd bij het graf van de onbekende soldaat. Later op de dag overhandigde CDR Roest een zilveren

Tulp aan de locoburgemeester van Constanta. Deze overhandiging was een symbolische overdracht van 1000 vierkante meter bloembollen, die door het ministerie van Landbouw en visserij zullen worden overgebracht.

Een voor zaterdag 8 mei geplande voetbalwedstrijd, kon vanwege de aanhoudende regens, geen doorgang vinden. Duizenden inwoners van Constanta maakten van de gelegenheid gebruik om op zaterdag en zondag de schepen te bezoeken. Maandag 10 mei ontmeerden de schepen vanuit het gastvrije Constanta om koers te zetten naar Odessa, Rusland.

Ook het bezoek aan het Russische Odessa betekende een marine-novum. Als gastheren voor de bemanningen traden op het Uitvoerend Comité van de stad Odessa en namens de Sovjet marine, SBN A.A.Trofimov, die voor dit bezoek met zijn vlaggeschip uit Sebastopol was overgekomen. Ook hier uiteraard bezoeken en tegenbezoeken.

Voor de bemanningen was een uitgebreid bus programma opgesteld, waarin excursies waren opgenomen door de fraaie stad Odessa bezoeken aan musea en instellingen van onderwijs, techniek en cultuur. Op de dag van aankomst werd bij het monument voor de Onbekende Matroos een krans gelegd (foto onder). Tijdens het bezoek werd veel aandacht besteed aan het onderlinge contact tussen de bemanningen van beide schepen met het personeel van de Russische marine.



....bezoeken en tegenbezoeken....

Met "handen en voetenwerk" bleek zelfs de in eerste instantie opgetreden taalbarrière overwinbaar daar waar het taalprobleem onoplosbaar werd stonden tolken tot ieders beschikking. Het Nederlandse bezoek aan Odessa werd door de nauw met de zee verbonden bevolking van deze stad bijzonder gewaardeerd. De hartelijke ontvangst zal nog lang in de herinnering van beide bemanningen blijven hangen. Op 14 mei vertrokken de Van Galen en Evertsen met bestemming Constantinopel, Turkije.



....krans legging bij de Onbekende Matroos



Hr. Ms. Wolf

Commandant: luitenant ter zee der 1e klasse C. Roodenburg, sedert 11 september
luitenant ter zee der 1e klasse W. E. Bielders

Na het winterverlof, dat eindigde op 2 januari, vertrok Hr. Ms. Wolf op 6 januari naar zee. Het weekeinde werd ten anker liggend in de Lyme Bay bij Plymouth doorgebracht. De vaarperiode werd voornamelijk gebruikt voor het opwerken van het schip. Op 15 januari was Hr. Ms. Wolf terug in Den Helder voor onderhouds- en reparatiewerkzaamheden. Tijdens de eerste 3-weekse reis van 10 tot 28 februari werd een routinebezoek gebracht aan Boulogne-sur-Mer en Huil. Omdat er in deze tijd van het jaar weinig vissers op de Noordzee waren, werd veel tijd besteed aan onderzeebootbestrijding- en schietoefeningen.

Gedurende de 2e reis van 9 tot 18 maart werd na een prachtige tocht door de Korsfjorden Bergen in Noorwegen bezocht. De gebruikelijke bustrip was een groot succes en werd de volgende dag herhaald. Op 19 en 20 maart vond de jaarlijkse inspectie plaats door de commandant der zeemacht in Nederland. Hierna ging Hr. Ms. Wolf naar de rijkswerf voor de jaarlijkse onderhoudsperiode.

Van 27 april tot 14 mei werd onder meer deelgenomen aan de Nato-oefening Tip Top waarbij Hr. Ms. Wolf fungeerde als escorteschip voor diverse kustkonvoeien. Gedurende deze periode werd een bezoek gebracht aan Oostende. Op 14 mei keerde het schip terug naar Den Helder. Tijdens de reis van 25 mei tot 9 juni werden Hamburg en Southend-on-Sea bezocht. Na de gebruikelijke oefeningen op de 1e en 2e dag van de reis werd opgestoomd naar het visserijterrein waar sedert enkele dagen gevist werd op de nieuwe haring. Na het weekeinde in Hamburg met de gebruikelijke evenementen werd de visserij-inspectie weer opgevat.

Van 5 tot en met 8 juni werd een informeel bezoek gebracht aan Southend-on-Sea in verband met het gouden jubileum van deze stad. Zaterdag en zondag werd het schip gedurende enkele uren voor bezoekers opengesteld, die in grote getale van deze gelegenheid gebruik hebben gemaakt.

Gedurende het bezoek aan Southend-on-Sea brak een kleine brand uit in de machinekamer, die gelukkig snel kon worden geblust. Hr. Ms. Wolf moest hierdoor in verband met noodzakelijke reparaties na het bezoek terugkeren naar Den Helder.

Van 22 tot 24 juni werden enkele oefeningen met Hr. Ms. De Ruyter gehouden.

Vrijdag 26 juni werd uitgevaren in de richting van de Atlantische Oceaan in verband met proefnemingen tesamen met schepen van de Engelse, Franse en Duitse marine. Na Portsmouth te hebben aangedaan werd aangevangen met dit project. Op 11 juli keerde Hr. Ms. Wolf weer in Den Helder terug. Van 20 tot 31 juli werd doorgedaan met bovengenoemde proefnemingen. Gedurende de weekeinden werd een bezoek gebracht aan Portsmouth en Brest. Gedurende de eerste week van augustus lag Hr. Ms. Wolf ten anker ter rede van Cowes ter gelegenheid van de Cowes-week. Op 11 augustus was het schip terug in Den Helder en begon het zomerverlof.

Na het zomerverlof, dat eindigde op 7 september, vond op vrijdag 11 september de commando-overdracht plaats.

Luitenant ter zee der 1e klasse C. W. Roodenburg droeg het commando over aan luitenant ter zee der 1e klasse W. E. Biolders.

Van 14 tot en met 25 september werd de visserij-inspectie beoefend. Na een bezoek aan Leith werd met HMS Duncan geoefend.

Tijdens de oktoberreis van 5 tot 20 oktober werd een bezoek gebracht aan Chatham en Esbjerg. Op de Doggersbank, waar zich een grote concentratie trawlvissers bevond, werd een onderzoek ingesteld naar een schade varing tussen een Nederlandse en een Franse visser. Tijdens de novemberreis van 2 tot 20 november, waarbij Dieppe en Antwerpen werden bezocht, was gedurende de eerste twee dagen de heer Roel Baltén van de AVRO aan boord voor het maken van een radioprogramma waarbij onder meer de steelband aan boord zijn kwaliteiten kon laten horen. Hr. Ms. Wolf was het tweede Nederlandse oorlogsschip dat Dieppe in de laatste 25 jaren had bezocht.

In de laatste vaarperiode van dit jaar, van 1 tot 18 december, viel de week waarin de commandant der zeemacht in Nederland vice-admiraal L. E. H. Reeser als gast aan boord was voor een bezoek aan Londen. De opvarenden van Hr. Ms. Wolf hadden drie dagen de tijd om in Londen het slechte weer van de heenreis te vergeten en zich voor te bereiden op de mist en de storm van de terugreis. Medio december werd afgemeerd in Den Helder; daarmee had Hr. Ms. Wolf in het afgelopen jaar 14.127 zeemijlen afgelegd. Op 24 december begon het winterverlof.

Hr. Ms. Balder

Commandant: luitenant ter zee der 2e klasse oudste categorie L. H. van Opstal, sedert 24 januari luitenant ter zee der 2e klasse oudste categorie A. Vonk

Het schip was belast met de visserij-inspectie in de Zeeuwse en Zuidhollandse wateren met als thuishaven Vlissingen.

Van 3 tot 10 februari werd samen met Hr. Ms. Freyr geoefend nabij Den Helder.

Samen met Hr. Ms. Freyr werd in de periode van 26 maart tot 29 april, met 3 adspiranten-reserve-officier aan boord, een buitenlandse reis gemaakt. De volgende havens werden bezocht: Amsterdam, Flensburg, Aarhus, Delfzijl en Zeebrugge.

Van 4 tot 19 juni werd voor binnenlands vlagvertoon een bezoek gebracht aan Hoorn, Kampen, Zwartsluis en Leeuwarden.

Van 28 tot 30 juli werd een bezoek gebracht aan Scheveningen in verband met de visserijtentoonstelling Scheveningen 64.

Van 31 juli tot 3 augustus werd een bezoek gebracht aan Oudeschild ter opluistering van de feesten Texel 550 jaar Stad.

Van 25 augustus tot 3 september werd geoefend met Hr. Ms. Hadda.

Op 3 en 4 september werd het schip geïnspecteerd door de commandant der zeemacht in Nederland met zijn staf. In de maand september werden in samenwerking met hefschroefvliegtuigen 4 overlevingsoefeningen gehouden voor personeel van de Koninklijke luchtmacht.

Op 1 oktober lag het schip afgemeerd aan steiger 19 in verband met de commando-overdracht van de commandant der zeemacht in Nederland.

Op 9 november werd het schip uit dienst gesteld.



Vissen op zee met of zonder (diepte)bommen

Er waren van die dagen dat je het makrelenblauw voor je ogen zag. Dat was als je als Schip van de Wacht voor anker lag bij Petten. Je werpt dan een lijntje met een werphengeltje uit met minimaal 5 (blanke haken) en een ietwat stevige molen. OF je strijkt na dieptebommen gooien de zodiac of sloep uit en schept de dode en verdoofde vis uit het water. De kok weet er wel raad mee, en menig visje is als Ikan Pepesan op een hete stoomleiding klaargemaakt en door de zeewachtdivisie gegeten.



Vissen is een vak apart met makrelen, ze zwemen altijd het draadje van je buurmannen in. Ze doen het er om die pokkenmakrelen. Boven klinkt dan, hee klojo denk aan mijn lijntje. Alles in de knoop natuurlijk MAAR een mes brengt uitkomt Hengelen was natuurlijk leuker. De taken waren verdeeld Vissen.... SlachtenInvriezen maar met bommen had je meer (zat vaak hele rare vis tussen en zeker in de tropen)

De slachtploeg



Makreel na makreel liet zich verschalken, honderden belanden op het helideck



Ikan pepesan, daar gaan we



Ingrediënten

- 1 hele **gerookte makreel**
- 2 stuks **sjalotjes** (klein)
- 4 teentjes **knoflook**
- 3 stuks **kemiri noten** (ook wel candle nuts, te vervangen door macadamia's)
- 1 duim **gember**
- 2-6 stuks **rawit chili's**
- 0.5 stengel **citroengras** (of 1 dunne stengel)
- 4 blaadjes **kaffir lime leaf**
- 6 stuks **kerstomaatjes** doormidden gesneden
- 2 eetlepels **tomatpuree**
- 1 theelepel **ketjap manis**
- 1 theelepel **kurkuma**
- 0.5 theelepel **gemalen koriander**
- **zout**
- **plantaardige olie**
- 2 extra stengels **citroengras**
- extra **kaffir lime leaf**

Instructies

Verwarm de oven voor op 180 graden Celsius.

Maak de makreel schoon, als het goed is kun je makkelijk twee mooie filets loskrijgen van de graat. Leg deze apart.

Verwijder de schillen van de ui, knoflook en gember en snijd ze grof. Verwijder de nerf uit de lime leaves, rol ze op en snijd ze fijn. Snijd je chilipepers in stukjes, proef een klein stukje en bepaal hoeveel chili's je wilt gebruiken. Verwijder de kont en de harde bladeren van het citroengras en snijd fijn.

Doe dit alles samen met de kemiri noten en een klein scheutje olie in je keukenmachine of Nutribullet en maal dit tot een pasta.

Bak je gemalen boemboe samen met de kerstomaatjes en tomatenpuree met een klein beetje olie in een koekenpan aan.

Voeg tot slot de ketjap manis, kurkuma en gemalen koriander toe en roer goed door.

Neem een stuk aluminiumfolie en wrijf deze in met een klein beetje olie. Schep hier 1/4 van de boemboe op. Plaats 1 van de 2 makreelfilets bovenop de boemboe en smeer die in met nog eens 1/4 van de boemboe. Plaats een gekneusde stengel citroengras bovenop en vouw je alufolie pakketje dicht.

Herhaal dit met het andere stuk makreel.

Plaats de Ikan Pepesan pakketjes 25 minuten in het midden van de oven.



Jan Kaauw

Hr. Ms. Vulkaan trekt Noordwaarts begeleid door Mijnenvegers...

De weergoden waren de Mijnenveegdienst van de Koninklijke Marine zeer gunstig gezind bij zijn vertrek in optima forma uit IJmuiden. Want het was stralend helder .weer, met een koud vrieswindje uit het noordoosten, maar toch met een vrij kalme zee, die Hr. Ms. Vulkaan, nadat dit grote werkschip een half jaar lang rustig te IJmuiden in het Noordzeekanaal had gelegen, nauwelijks méér deed schommelen, dan het daar ooit had gedaan.

Het logementschip Cornelis Drebbel was reeds eerder, de 10e Februari,' vertrokken over een woeliger zee,* het moederschip, voorafgegaan door zes mijnenvegers en de boeienlegger Goeree, aanvaardde de reis een week later.

Het zou trouwens op goed weer hebben gewacht, wanneer de tocht op de bepaald' dag niet had kunnen doorgaan. Want om deze drijvende fabriek met haar vele werkplaatsen: smederij, plaatwerkerij, lasserij, ijzer- en koper- gieterij en de grote machinewerkplaats met draai-, frais- en slijpbanken, en haar grote magazijnen voor reserve-onderdelen en scheepsbehoeften voor de mijnenvegers, over een stormachtige zee te voeren, zijn wel bijzondere maatregelen ter bevestiging van de zware werktuigen nodig.

Zelfs nu waren voorzorgen getroffen om het gaan werken van deze kostbare technische last te beletten. Gelukkig bleken ze overbodig te zijn. Alleen de mijnenvegers, die, met de veegkabels uit, vóór de Vulkaan uitvoeren, ondervonden de deining van de zee. Het moederschip zelf gleed

rustig en wat al te langzaam naar de zin van de journalisten gasten, door het veilig geveegde kanaal langs de kust noordwaarts.

Naar de zin van het merendeel der bemanning nog te snel. Want voor de meesten dezer was het geen pretje, naar Den Helder te moeten vertrekken, verder van huis af, verder van wat de teleurgestelden noemden: de bewoonde wereld.

Maar Den Helder verheugt zich over de terugkeer van de marine binnen zijn gehavende veste en ook de mijnneveegdienst is er welkom.

De zon naderde reeds het zeevlak, toen de Vulkaan op de rede van Texel het anker liet vallen, terwijl de mijnneveegers in kiellinie langs haar heen defileerden vóór zij de haven binnenvoeren. Het grote moederschip werd pas de volgende dag om ± 12 uur door sleepboten binnen getrokken, waar schout bij nacht J. J. L. Willinge haar verwelkomde. Het zal hier wel niet zo lang liggen als in IJmuiden, na enkele maanden zal het wel weer elders ligplaats moeten



Den Helder. Hr. Ms. Vulkaan

kiezen, om de daar opererende mijnneveegers, die zoals voor de hand ligt, veel schade aan hun materiaal oplopen, behulpzaam te zijn. En wellicht zal het schip, dat helaas geen eigendom van de Marine is, maar voor 2 jaar van Engeland is geleend, over een jaar weer moeten worden afgestaan. Het droeg vroeger de naam van

Beachy Head, en houdt de herinnering aan de vuurtoren van die naam nog levendig door het model daarvan, dat in de longroom van de officieren gaat knippen, wanneer de bar opengaat? Hoe het verband daarmee zit, is ons tijdens de korte dagreis niet duidelijk geworden!

De Beachy Head is nog niet oud. Zij werd in Maart 1945 afgeleverd als eerste van een serie van 8 werkschepen voor de Britse marine bij de Burrard Drydock Co te Vancouver, Canada, als „Victory” scheepstype. Bij de bouw werd er dadelijk rekening mee gehouden, dat het een werkschip zou worden.

Als zodanig deed het dienst in de Indische Archipel, bij Ceylon en in de Pacific.

Het kwam begin 1947 voor het eerst in Engeland aan en werd in April 1947 te Chatham, een plaats, niet onvervaard door de Nederlandse Marine, overgedragen aan ons land, voor de tijd van 2 jaar. Luit.-adm. C. E. L. Helfrich herdoopte het tot „Vulkaan”. In Juli 1947 werden de reparatiewerkplaatsen van de Mijnneveegdienst, van de wal, Haringshaven te IJmuiden, overgebracht naar de Vulkaan, waardoor er in het half verwoeste IJmuiden weer welkome ruimte vrij kwam. Het schip, dat 10.000 ton meet, 130 m lang en 17 m breed is en een grootste diepgang van 6,3 m heeft, biedt ruim: genoeg voor alle werkplaatsen en installaties, die de Mijnneveegdienst, behoeft. Het mijnnevegen.. zal helaas nog jaren lang nodig zijn, al zijn de twee mijl brede vaarroutes langs onze kusten, met kanalen naar onze havens en over zee, thans wel betrouwbaar. Doch' er ligt nog zoveel ontplofbaar moordtuig buiten die routes, hetwelk door storm* gevaar op kan leveren, dat het veegen nog hard nodig blijft.

Dat de Vulkaan daarbij allerlei dienst en hulp kan bewijzen, en daartoe ten volle in staat is, heeft een rondgang door het schip met voortreffelijke uitleg van de officieren wel getoond.

P. KORTUYS

BEGRAFENIS VAN EEN BLENHEIMCREW



M. Visser

Op maandag 28 april 1941 werden de Hoekenezen om 10 voor half 1 in de middag opgeschrikt door het luchtafweergeschut dat in het Voorduin en langs de Nieuwe Waterweg stond opgesteld. Het gebeurde in de eerste oorlogsjaren bijna niet dat het luchtafweergeschut overdag in actie kwam. Meestal was dit in de avonduren of 's-nachts.

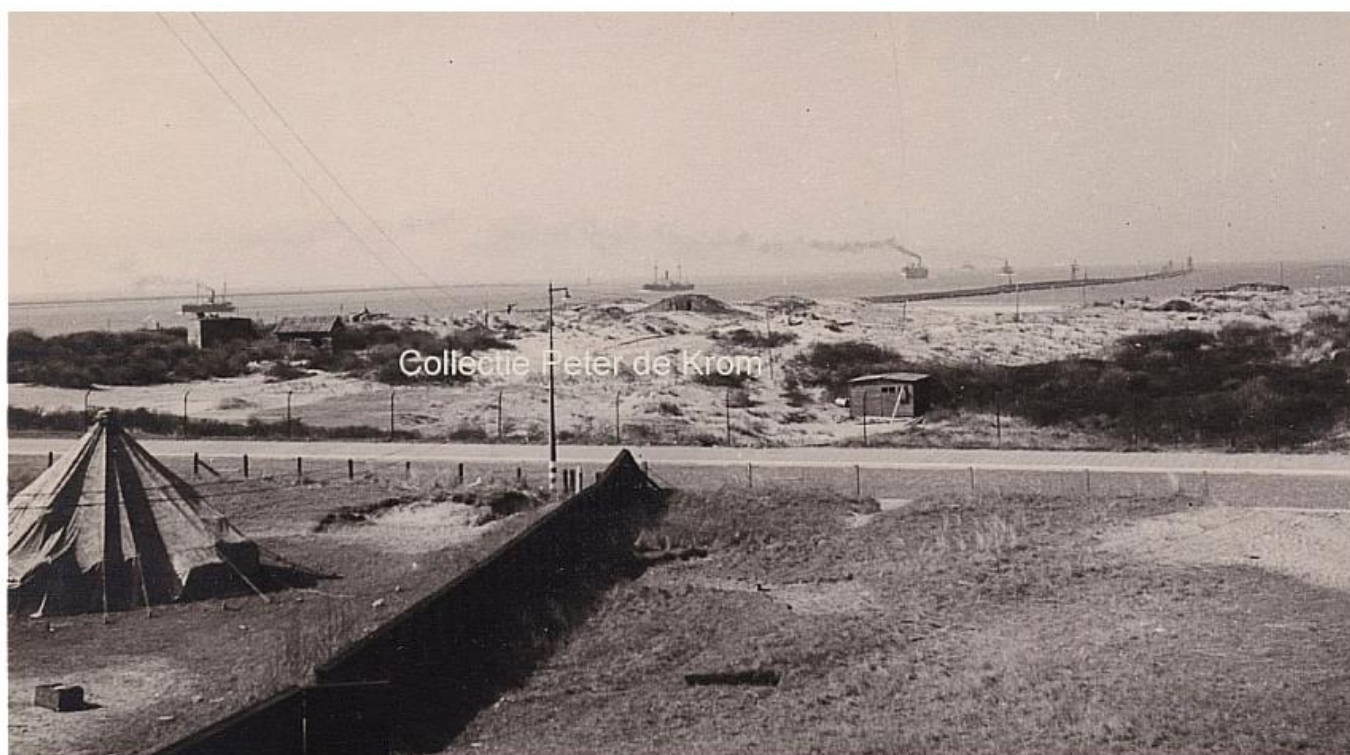
Nederland lag in de aanvliegroute naar Duitsland voor de bommenwerpers van Bomber Command van de Engelse Royal Air Force (RAF). Maar omdat deze teveel verliezen leed bij het overdag bombarderen van industriële doelen in Duitsland, besloten ze dat alleen 's-nachts te doen*.

Overdag werd er vooral gevlogen voor bijvoorbeeld verkenningsvluchten of aanvallen op de Franse, Belgische en Nederlandse kust. Dit soort vluchten werd in de meeste gevallen uitgevoerd door de vliegtuigen van Coastal Command RAF. Naast een enkele keer aanvallen op schepen en geschut in de Hoek, werden in onze regio het vliegveld Waalhaven, de olieopslag bij Vlaardingen en Pernis en de Rotterdamse havens veel aangevallen. De route hiernaartoe en terug ging overdag, vanwege het vele aanwezige afweergeschut, dus niet over Hoek van Holland. 's-Nachts vaak wel, mede doordat de Waterweg, zeker bij heldere nacht, makkelijk te herkennen was in het duister en dus hielp bij de navigatie. Coastal Command vloog in die eerste oorlogstijd met Bristol Blenheims, lichte bommenwerpers met een kleine

bommenlast en drie bemanningsleden: een piloot, een navigatieofficier/bommenrichter en een radiotelegrafist/schutter.

** Na de aanval op Pearl Harbour op 7 december 1941 mengden de Amerikanen zich ook in de oorlog. Zij namen vanaf begin 1942 vanuit Engeland de bombardementen op Duitsland overdag voor hun rekening. De RAF ging zich in die periode meer richten op het bombarderen van steden in plaats van industrieën.*

Door de vliegtuigen van Coastal Command werden ook Duitse *Geleite*, scheepskonvoeien, aangevallen. In deze konvoeien werd enerzijds ijzererts vanuit Zweden en Noorwegen aangevoerd, dat via de Rotterdamse havens naar het Ruhrgebied werd getransporteerd om verwerkt te worden voor de oorlogsindustrie. Dit waren de zogenoemde *Westgeleite*.



Een Westgeleit komt de Waterweg opvaren. Foto genomen vanuit het gebouw van L. Smit en Co aan de Strandweg door een soldaat van het 115e Reserve Flak Regiment, dat tot augustus 1941 langs de Waterweg stond opgesteld. Collectie Peter de Krom

Andersom waren er de *Ostgeleite*, die met steenkolen en cokes naar Scandinavië gingen. Daarnaast waren er ook andere konvoeien die met goederen voor de soldaten in de bezette gebieden voeren.

De konvoeien bestonden uit zo'n 8 schepen en voeren altijd onder begeleiding van 4 schepen van de Kriegsmarine. Dit waren *Sperrbrecher* (mijnenvegers) en *Vorpostenboote*. Deze laatste waren o.a. gevorderde en omgebouwde Nederlandse vissersschepen, met meerdere stukken geschut op de voor-en achterplecht.

Er werd met de Blenheims bij een aanval op zo'n konvooi op de zeer gevaarlijke 'masthoogte' gevlogen: zo laag mogelijk boven het wateroppervlak om detectie door radar en Duitse jachtvliegtuigen te ontlopen, en om zo dicht mogelijk bij de schepen te kunnen komen om de kans op een geslaagde aanval te vergroten. Daardoor liepen ze echter een zeer grote kans om geraakt te worden door het geschut van de begeleidende *Sperrbrecher* en *Vorpostenbooten*. Een bijkomend gevaar waren de schepen van het *Hafenschutzflottille*: eveneens omgebouwde



Een voorbeeld van een mijnenveger, de Sperrbrecher 21, ex Nestor. Dit schip heeft tot 1941 Rotterdam als basis gehad. Collectie Peter de Krom



Een Voorpostenboot van het 8e Vorpostenflottille. Dit Flottielje voer de gehele oorlog op de konvoiroute Elbe-Rotterdam. Collectie Peter de Krom

visserschepen die de wateren voor Hoek van Holland, IJmuiden en Den Helder bewaakten, en het lichte en zware Flakgeschut (Flak= Fliegerabwehrkanone) dat langs de kust opgesteld stond. De verliezen onder de Blenheim crews waren dan ook niet gering**.

Terug naar 28 april. Het weer was die dag licht nevelig, er stond een zwakke wind, windkracht 2 en het zicht was zo'n 1000 meter.

****Van de 42 vliegeniers van de RAF die hier op de Algemene Begraafplaats liggen, waren er 22 bemanningslid van een Blenheim.**

Om 18 minuten over 10 Engelse tijd was een formatie van vier Blenheims van 59 Squadron Coastal Command, onder leiding van Flying Lieutenant Anthony Fry, opgestegen van vliegveld Bircham Newton in Norfolk, nadat er eerder op de ochtend een melding bij het Squadron binnen was gekomen dat er een Westgeleit bij Den Helder was gespot. De Blenheims hadden de herkenningstekens TR-A, TR-E, TR-F en TR-H. Ze werden begeleid door drie Blenheims van 235 Sqn. Om 12.20u Nederlandse tijd zagen ze het konvooi de Nieuwe Waterweg op varen. De vier Blenheims van 59 Sqn. zetten vanaf 20-30 meter hoogte de aanval in, de anderen bleven net onder het wolkendek vliegen. Er werd op ze geschoten vanaf de begeleidende Vorpostenboten 803, 807 en 2005, door de H811 van het Hafenschutzflottille, en het lichte Flakgeschut van de Marine Artillerie Abteilung (M.A.A.) 205 dat in het Voorduin stond.



Een FLAKkanon op één van de schepen van het 8e Vorpostenflottille. Collectie Peter de Krom



De HH08 van het Hafenschutzflottille Hoek van Holland in de Berghaven. Rechts de mast van het lichtschip Maas. Collectie Stichting Fort aan den Hoek van Holland

Drie vliegtuigen werden geraakt: één stortte neer in de monding van de Nieuwe Waterweg, de andere twee stortten iets zuidelijker neer op de Maasvlakte (toen nog zee). Het was één vliegtuig gelukt om bommen af te werpen waarbij één van de schepen licht beschadigd raakte, maar dat kon op eigen kracht verder varen. Het vierde vliegtuig, TR-H, draaide weg naar het noorden maar werd door het Flakgeschut van de M.A.A. 205 in brand geschoten, waardoor het gedwongen was een noodlanding op zee te maken. De H811 meldde twee vliegtuigen geraakt te hebben, de Voorpostenboten meldden gezamenlijk een vliegtuig te hebben getroffen. Vanaf de crashlocaties stegen dikke rookpluimen op.



Drie rookkolommen geven aan waar de Blenheims neerstortten. De foto is genomen door een soldaat van het 115e Reserve Flakregiment dat aan de Emmaboulevard stond opgesteld. Met nummertjes gaf hij de volgorde van de crashes aan. Collectie Peter de Krom

In de Berghaven waren schepen van de Zeereddingdienst (Z.R.D.) gestationeerd. De bezetter had de reddingcapaciteit langs de Nederlandse kust in de eerste oorlogsmaanden flink uitgebreid in verband met de geplande (maar nooit uitgevoerde) aanval op Engeland, Operatie Seelöwe.

Nu werden de Z.R.D. 11, 17 en 18 en de Z.S.D. 2 van de Zeesleepdienst er door de Hafenkommendant op uit gestuurd, evenals de President Jan Lels, de President J. V. Wierdsma en de reddingsvlet President van Heel van de Reddingmaatschappij, om eventuele overlevenden te redden, lichamen te bergen en andere zaken uit het water te vissen.

De H811 pikte de enige twee overlevenden op: de zwaargewonde Pilot Officer Morton en Sergeant Flury van het vierde vliegtuig. Ze werden in de Berghaven aan land gebracht.

De andere schepen haalden diverse spullen uit het water: een brandstoftank, een reddingboot,

een landingsgestel en kaartmateriaal.

Ze borgen ook drie lichamen. Dit was de bemanning van Blenheim TR-E: Pilot Officer Sydney Collier, navigatieofficier Sergeant Jack Mingham en radiotelegrafist Sergeant William Powell. Hun lichamen werden met een vrachtauto van de Wehrmacht vanaf de Berghaven naar het lijkenhuisje op de Algemene Begraafplaats gebracht. De Duitsers hadden de eigendommen van de vliegers waaraan ze hen aan boord hadden geïdentificeerd al meegenomen om de autoriteiten op de hoogte te stellen. Onderzoek door een arts had uitgewezen dat zij geen schot-wonden hadden (vaak was er een arts aan boord van de Voorpostenboten om de bij aanvallen gewond geraakte militairen snel te kunnen verzorgen).

Er is niet veel over deze drie bekend. Ze hadden sinds de 'Battle of Britain' in de late zomer van 1940 steeds met zijn drieën gevlogen.

John 'Jack' Mingham was een lid van de vrijwillige reserve RAF en werkte in een papierfabriek. In 1939 trouwde hij met Muriel Cryer. Bij het uitbreken van de oorlog werd hij opgeroepen, en na zijn training kwam hij bij Coastal Command. In oktober van 1941 kreeg Muriel een brief van de Air Ministry met de mededeling dat het tot de conclusie was gekomen dat haar man omgekomen was op 28 april. Hij was 26 toen hij stierf. Sydney Collier was 21 jaar toen hij stierf. William Powell was 22 toen hij stierf ¹⁾.

Geallieerde Militairen op de Algemene Begraafplaats

De omgekomen geallieerde militairen werden begraven in vak F. Dit vak was in mei 1940 aangewezen voor het begraven van de in de meidagen in het dorp omgekomen Irish en Welsh Guards. Vanaf dat moment werden alle geallieerde militairen daar begraven, ook de in de meidagen omgekomen (en eerst in veldgraven begraven) Nederlanders.

Het overgrote deel was Engels, maar ook lagen hier Polen, Amerikanen, Canadezen en Fransen. De doden van de laatste drie nationaliteiten zijn na de oorlog respectievelijk naar de Amerikaanse begraafplaats in Margraten, de Canadese begraafplaats in Bergen op Zoom en de Franse begraafplaats in Kapelle (Z) overgebracht.

Duitsers werden op de grote *Ehrefriedhofe* in Rotterdam en Den Haag begraven, pas vanaf september 1944 werden deze ook in Hoek van Holland begraven. Zij zijn in 1955 naar de Duitse begraafplaats Ysselsteyn overgebracht.

Nadat er bij de politie een melding was binnengekomen van Duitse zijde dat er een lichaam was gevonden, hetzij angespoeld hetzij gevonden bij een neergestort vliegtuig, werden deze in de meeste gevallen door de doodgraver Hermanus van der Wel en gemeentewerker Jacobus Boel opgehaald en naar het lijkenhuisje op de Algemene Begraafplaats gebracht. Ze werden in het lijkenhuisje ontkleed door een Duitse militair, soms een *sanitätsofficier*, waarbij er werd gekeken of er iets was waaraan de lichamen geïdentificeerd konden worden. Dit ontkleden gebeurde altijd in aanwezigheid van een agent van de Hoekse politie. De eventueel aanwezige eigendommen werden meegenomen door de Duitsers. De zo verzamelde informatie werd naar de Wehrmacht Gräberoffizier in Hilversum gezonden die landelijk verantwoordelijk was voor dit soort begrafenissen. Hiervandaan gingen de gegevens naar het Luftfahrtministerium in Berlijn en vandaar naar het Internationale Comité van het Rode Kruis in Genève. Zij stuurden het naar het Britse of Amerikaanse gezantschap in Zwitserland, die weer hun eigen autoriteiten op de hoogte stelden zodat nabestaanden geïnformeerd konden worden.

De politie maakte altijd een rapport op van de lijkschouwing waarin zij de eigendommen ook

beschreven, en stuurde deze gegevens op hun beurt naar het Nederlandse Rode Kruis in Den Haag.

De lichamen van de militairen werden in kisten van de gemeente begraven. De Duitsers stelden de datum en het tijdstip van de begrafenis vast.

In het geval van Collier, Powell en Mingham was dit woensdag 30 april om 11 uur. Van deze begrafenis zijn unieke foto's gemaakt***. Voor zover bekend zijn dit de enige foto's van een begrafenis van geallieerden op de Algemene Begraafplaats hier.

Geallieerde soldaten werden begraven met militaire eer. Dit hield in dat er een erewacht was van soldaten van de hier gelegerde onderdelen. Tevens was er een vuurpeloton. De Ortskommandant of een hoge officier van de Ortskommandantur was ook altijd aanwezig (Op dit moment hield de Hafenkommendant Hoek van Holland, Korvetten-kapitän Hans Gayer, tevens de functie van Ortskommandant).

Het begraven met militaire eer stopte na 22 augustus 1943. Een Duits officier vertelde in een toespraak tijdens de begrafenis van een Engelse militair, dat dit was omdat de Engelsen geen militaire doelen bombardeerden, maar vrouwen en kinderen. Het waren moordenaars, geen militairen*.

De bemanningsleden van de overige Blenheims

Morton en Flury van TR-H raakten in krijgsgevangenschap. Morton kwam in een subcamp van het beroemde Stalag Luft III, bekend van de Great Escape, terecht. Beiden overleefden de oorlog. Het lichaam van het andere bemanningslid van hun vliegtuig, Sergeant Hulme, spoelde op 15 juni 1941 aan bij Bergen op Zee. Hij ligt begraven op het Britse ereveld van de Algemene begraafplaats van Bergen.

De lichamen van de bemanning van TR-E, Flight Lieutenant Fry DFC, Sergeant Freeman en Sergeant Taylor zijn nooit teruggevonden. Hun namen staan op het Runnymede Memorial in Engeland. Dit monument is ter nagedachtenis aan de 20.000 mannen en vrouwen van de Engelse luchtmacht die in de Tweede Wereldoorlog omkwamen maar nog altijd vermist zijn.



De graven van Powell, Mingham en Collier vandaag de dag

Op vrijdag 8 augustus 1941 spoelde het lichaam van Sergeant Henderson van TR-A aan op het eiland Rozenburg. De Wehrmacht bracht de Hoekse politie op de hoogte, agent Kunst was

aanwezig bij het overbrengen van het lichaam naar het lijkenhuisje op de begraafplaats in Hoek van Holland. Henderson werd op maandag 11 augustus begraven.

Het lichaam van de piloot van dit vliegtuig, P/O Badland, spoelde op 13 juni aan op het strand van Rockanje. Hij ligt begraven op de begraafplaats 'Maria Rust' in die plaats. Het lichaam van Sergeant Hazell is nooit teruggevonden, zijn naam staat op het Runnymede Memorial.

****De foto's zijn door één persoon gemaakt, maar komen uit verschillende collecties. Piet Vervenne vond ooit een envelop op straat met 11 foto's van de begrafenis, en gaf ze aan de Stichting Fort aan den Hoek van Holland.*

Peter de Krom kocht een collectie van een matroos van het Voorpostenflotille, met daarin dezelfde foto's van de begrafenis als die het Fort heeft. In een eveneens door hem gekochte collectie van een soldaat die in Vineta zat, zaten andere foto's van de begrafenis. En in de privécollectie van Korvetten Kapitan Hultzsch zaten eveneens enkele foto's.

Het geheel heeft duidelijk indruk gemaakt op diegenen die erbij waren.

Onder deze link kunt U de foto's van de teraardebestelling bekijken: [LINK](#)

1) Er zijn meerdere foto's van Collier, Mingham en Powell en ook van enkele van de andere vliegers op internet te vinden. Het is helaas niet gelukt contact te krijgen met de rechthebbenden om ze hier te delen. Zie de website van 59 Squadron:

https://www.number59squadron.com/roll/crew_html/blen_collier.html

Bronnen:

Boeken:

Jac. J. Baart en Lennart van Oudheusden, *Target Rotterdam*

Jac. J. Baart, *Rotterdam Oorlogshaven*

Jan Willem van Borselen, *De Kriegsmarine in Rotterdam*

Gerrit Zwanenburg, *En Nooit Was Het Stil*

Archieven:

Bundesarchiv Freiburg:

Kriegstagebuch Hafencommandant Hoek van Holland, handschriftliches original

Kriegstagebuch Admiral in den Niederlande

Kriegstagebuch Marine Signal Stelle Hoek van Holland

Stadsarchief Rotterdam:

-63-3008/3009 Dag-en Nachtrappen Politie Hoek van Holland

-494-01_526 Stukken betreffende het herbegraven op de Algemene Begraafplaats Crooswijk of elders van stoffelijke resten van buitenlandse militairen die begraven waren op de Algemene Begraafplaats Crooswijk of de Algemene Begraafplaats Hoek van Holland

-465-01_34 Archief van de Gemeentesecretarie, afdeling Openbare Werken te Rotterdam, Begraven van militairen.

Stichting Fort aan den Hoek van Holland:

Informatie van geallieerde militairen op de Algemene Begraafplaats Hoek van Holland

Persoonlijk archief 1940-1945 van Dirk Ruis.

Internet:

<https://www.rochdaleonline.co.uk/news-features/2/news-headlines/140841/soldiers-who-died-80-years-ago-during-world-war-two>

<https://www.ancestry.com/>

Lijst van de in Hoek van Holland begraven militairen: <https://www.cwgc.org/find-records/find-war-dead/search->

[results/?CemeteryExact=true&Cemetery=HOOK%20OF%20HOLLAND%20GENERAL%20CEMETERY](https://www.cwgc.org/find-records/find-war-dead/search-results/?CemeteryExact=true&Cemetery=HOOK%20OF%20HOLLAND%20GENERAL%20CEMETERY)

[&Sort=dateofdeath&Size=100&Page=1](#)

Artikel over de konvoeien en het zinken van de Cornelia Maersk van Jac. J. Baart

in: https://www.debrielsemaasmond.nl/media/Download%20Mare/Mare_23-1.pdf

Een website met een aantal foto's die een goede indruk geven van de gevaren waar de Blenheims aan bloot stonden: <https://www.atlantikwall-wadden.nl/en/verhalen/waddengebied-frontlinie/convoy-strikes-en-gardeners-in-het-wad>

Een site met meer informatie en foto's over Vorpostenbooten, waaronder het wrak van de V 807: https://www.flickr.com/photos/dirk_bruin_vlieland/sets/72157624526709294/comments/

<https://www.tracesofwar.nl/articles/5239/Duitse-oorlogsgraven-op%C2%A0Crooswijk.htm>

<http://www.rafcommands.com/database/pows/index.php?qname=MORTON&qcntry=&cur=0&qunit=&qnum=84937&qmem=L3&qdate=>

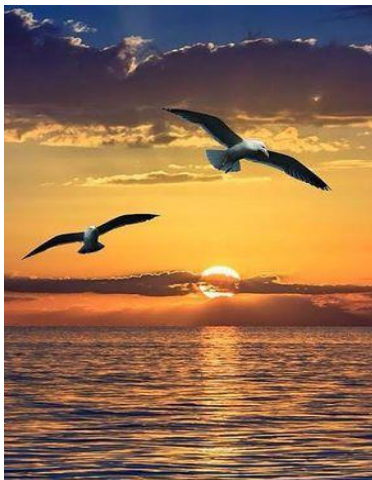
<http://www.luftwaffe-zur-see.de/Seenot/BooteNiederlande.htm>

[https://de.wikipedia.org/wiki/Nestor_\(Schiff,_1939\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Nestor_(Schiff,_1939))

Bron:

Historisch Hoek van Holland

Een digitale tijdlijn van het Historisch
Genootschap Hoek van Holland



De oude zeeman

Ooit was hij een zeeman en bezocht vele landen.
Hij had plezier, bezocht kroegen en stranden.
't Is heel lang geleden, hij weet het nog goed,
dus droomt hij nog dikwijls van tijden zo zoet.
Zout water, de zee, de wind en de regen,
het maakte niets uit, want niets hield hem tegen.
De boeven, de kerels, "het schuim" van een land,
waren tegen zijn vuisten absoluut niet bestand.
Bij vrouwen, de hoertjes, ach.....ieder zijn vak,
was hij een "Adonis" en dat was zijn zwak.
Nu is hij ruim tachtig, woont in een tehuis,
maar vindt het maar niks, al de "oudjes" in huis.
Niet één was ooit zeeman; ach... een simpel bestaan!
Want water kwam slechts bij hen uit de kraan!
Soms stopt er rouwauto weer pal voor de deur,
dan blijkt weer een man overleden.
Dan bid onze zeeman, "Mijn god neem mij mee".
Beloon mij, verhoor mijn gebeden.
"Bij U thuis zijn er zeelui, men herkent mijn verhalen.
Stuur a.u.b. een engel, om mij hier te halen."

Wim Degen

DE VERBINDINGEN DEEL 3 (SLOT)



De spreekbuis

In de Koninklijke marine zijn twee uitvoeringen van spreekbuizen in gebruik, te weten die, waarbij men van een bel, zoemer, claxon of lichtje gebruik maakt om het gewenste compartiment op te roepen, en die, waarbij men daarvoor een mondstuk, voorzien van een fluit, bezigt.

De spreekbuizen vormen in vele gevallen een uitstekende verbinding, die in wezen alleen kan worden gestoord door vernieling van de buis zelf. De buizen nemen echter veel ruimte in en kunnen slechts worden aangebracht tussen bepaalde compartimenten. Waterdichte schotten en de noodzaak van veel bochten kunnen de aanleg namelijk beletten.

Bij het gebruik van de spreekbuis moet men luid en duidelijk in de trechter spreken. De procedure is als volgt:

Na door middel van de bel of de fluit te zijn opgeroepen, meldt de opgeroepenseerst het compartiment, vanwaar hij spreekt, daarna zijn functie en/of naam. Voorbeeld:

„Brug, officier van de wacht”. Degene, die heeft opgeroepen, antwoordt op dezelfde wijze, bijv.: „Commandocentrale, tactische-plotofficier”, en geeft dan zijn bericht door.

De scheepsomroep

De scheepsomroep dient voor het omroepen van belangrijke algemene berichten vanuit een centrale post naar een aantal plaatsen in het schip, die onder het bereik van de luidsprekers, aangesloten op de omroep, vallen.

Het te veel gebruiken van de scheepsomroep is bepaald een euvel, omdat de aandacht voor werkelijk belangrijke berichten daardoor verslapt. Bovendien kan zulks leiden tot het onjuist verwerken van berichten, die langs minder luidruchtig werkende verbindingssystemen worden doorgegeven.

DE OMROEPKASTEN

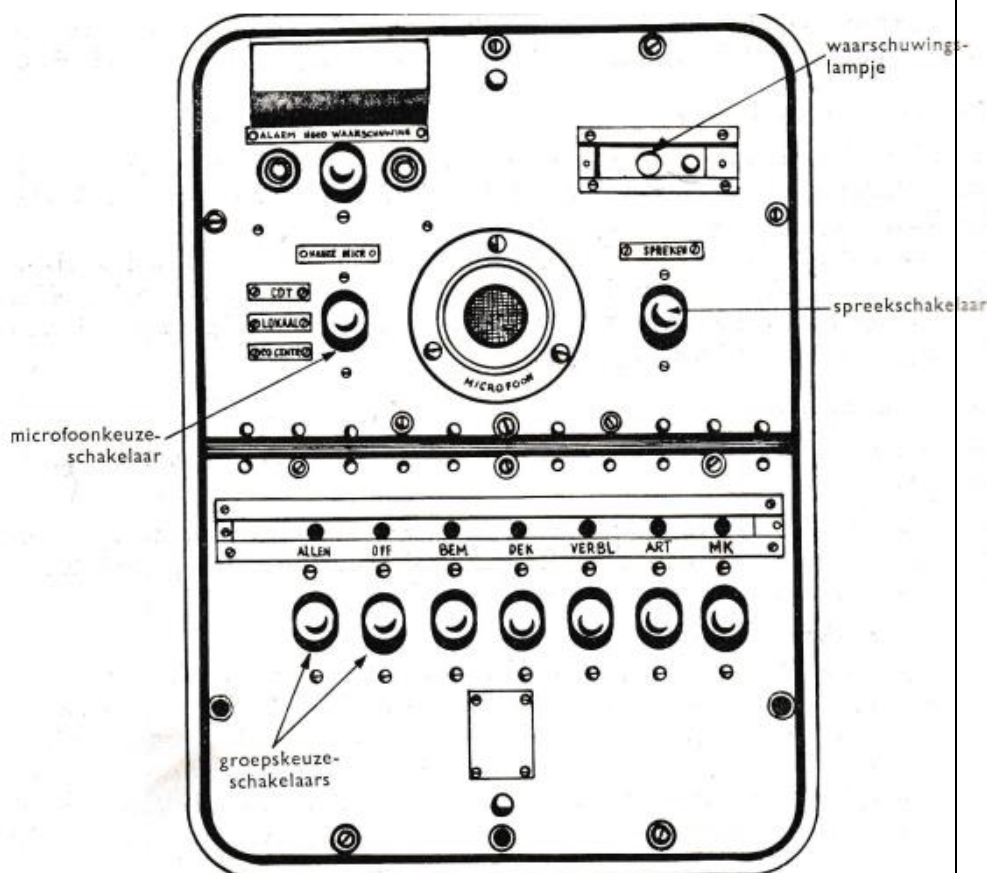


Fig. 521. Omroepkast (Nederlands model)

Bij de Koninklijke marine zijn omroepkasten van *Nederlandse* en van *Britse herkomst* in gebruik.

De omroepkasten van Nederlands ontwerp, die men op de kruisers en de jagers aantreft (zie fig. 521), geven verschillende mogelijkheden van berichtgeving. Zo bevatten die omroepkasten ieder:

een *microfoon*; een *spreekschakelaar*. Deze moet men tijdens het spreken naar boven houden; een *microfoonkeuzeschakelaar*; waarmee men de omroep kan schakelen op andere microfoons. Zo kan men bijvoorbeeld de omroepkast van de brug op de kruisers bovendien schakelen op een microfoon in de kajuit of de commandocentrale; *groepskeuzeschakelaars*, waarmee men bepaalde gedeelten van het schip, die men wil bereiken, kan kiezen, bijv.: allen - officieren - bemanning - dek - verblijven - artillerie - machinekamer; een *alarmschakelaar*.

Verschillende omroepkasten kunnen op het scheepsomroepnet zijn aangesloten. Zo treft men veelal spreekposities aan op de brug, in de wachthut, in de ABCD-centrale, enz.

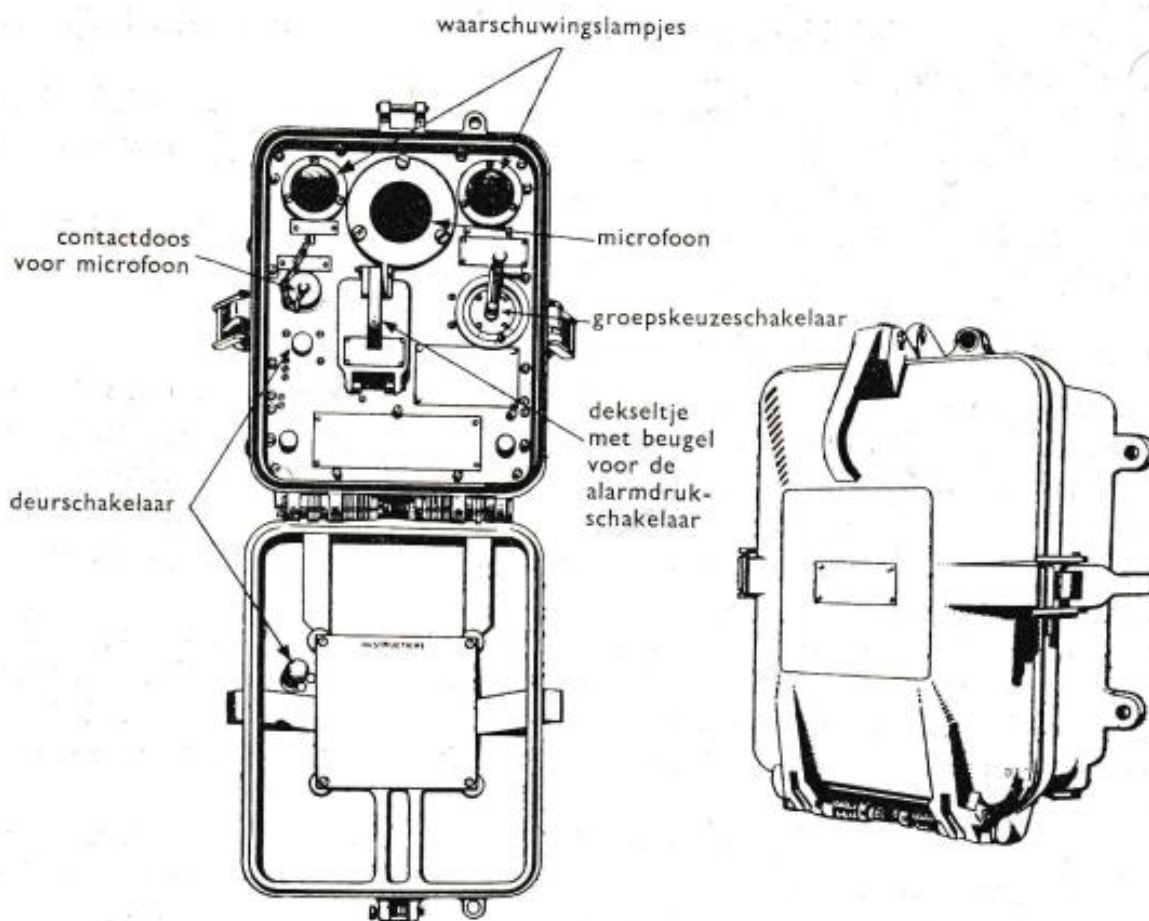


Fig. 522. Omroepkast (Nederlands model)

DE WERKING

Voordat men een bericht uitzendt, bepaalt men eerst de gewenste groep(en), waarbij men nagaat of die niet bezet is (zijn), hetgeen uit het branden van een rood lampje boven de betrokken groepsschakelaar blijkt.

Indien de microfoon op „lokaal” staat, kan men spreken door de spreekschakelaar omhoog te zetten.

Een fout, die veel wordt gemaakt, is, dat men vergeet de groepskeuzeschakelaar na het spreken terug te zetten in de middenstand. Dit heeft tot gevolg, dat de omroep van de betrokken groep voor een spreker van een andere omroepkast af wordt geblokkeerd.

Indien de commandant de wens te kennen geeft het gehele schip toe te spreken, stelt men de microfoonkeuzeschakelaar op „commandant” en de groepskeuzeschakelaar op „allen”.

De spreekknop kan door de commandant op de microfoon in zijn kajuit worden ingeschakeld.

De alarmschakelaar heeft twee standen: één voor alarm (korte hoge tonen) en één voor „rood en blauw sluiten” (lange hoge tonen).

Met de schakelaar „nood” kan men, indien de normale voeding van het systeem is uitgevallen, een noodvoeding inschakelen.

Door de “*waarschuwings*”-drukschakelaar in te drukken kan worden nagegaan of alle groepen elektrische voeding hebben, hetgeen moet blijken uit het gaan branden van de waarschuwing-lampjes boven de groepskeuzeschakelaars.

Mochten de lampjes niet branden, dan moet dus de noodschakelaar worden ingezet en moet men bovendien de controlepost van de elektrotechnische dienst waarschuwen.

Het *waarschuwing*slampje boven de spreek-schakelaar geeft het volume aan, waarmee wordt gesproken.

Er kunnen afzonderlijke omroepnetten zijn voor de verbindingdienst, de navigatiegevecht-informatie en de artillerie.

Omroepkasten (Brits model)

De *omroepkasten (Brits model)*, die op Nederlandse oorlogsschepen voorkomen, bevatten: een *deurschakelaar*, die automatisch de geluidsversterker in werking stelt;

een *microfoon*;

groepskeugeschakelaar, die de microfoon verbindt met de gekozen luidsprekergroep;

een *alarmdrukschakelaar*, die, na te zijn ingedrukt, een doordringende waarschuwingstoon geeft, voortgebracht door de luidsprekers. De alarmdrukschakelaar is beschermd door een dekseltje met beugelsluiting. Tevens is een schakelaar aangebracht, die, wanneer hij is ingeschakeld, de groep officiersverblijven aansluit, onafhankelijk van de stand van de groepskeuzeschakelaar;

*waarschuwing*slampjes, die op lichten als de versterkers in bedrijf zijn. De helderheid geeft het volume van het geluid aan, dat wordt uitgezonden. De lampjes branden ook als het net van een andere spreekpositie af wordt bediend;

een *contactdoos*, waarop een handmicrofoon kan worden aangesloten, zodat men - afhankelijk van de lengte van de kabel - op afstand kan spreken.

Het uitzenden met deze omroepkasten geschiedt als volgt:

Open de klep van de omroepkast. Als de installatie reeds wordt gebruikt, zullen de *waarschuwing*slampjes oplichten. Als de *waarschuwing*slampjes aangeven, dat het net reeds van een andere omroepkast uit wordt bediend, of wanneer een andere omroep wordt gehoord door een nabijgelegen luidspreker, moet dadelijk worden nagegaan of de groepskeuzeschakelaar in de neutrale stand staat, omdat door het openen van de klep de versterker in werking wordt gesteld.

Indien na het openen van de omroepkast blijkt, dat het systeem niet wordt gebruikt, kan de groepskeuzeschakelaar in de gewenste stand worden gezet. De schakelaar borgt zichzelf in elke stand en kan weer worden bewogen door een druk op de centrale knop.

Zet na gebruik de groepskeuzeschakelaar weer in de middenstand en sluit de deur van de omroepkast.

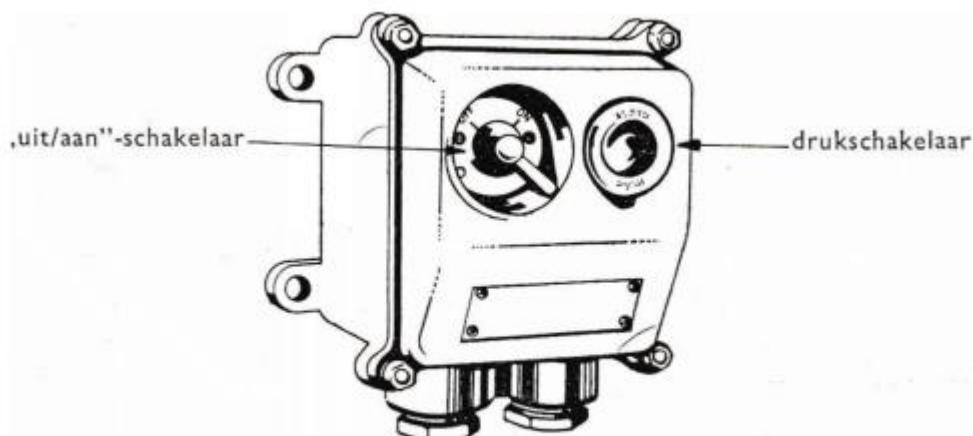


Fig. 523. Op afstand bedienbare alarm-installatie

Voor het geven van een alarmsignaal met deze omroep opent men de deur van de omroepkast, ontsluit men de beugel van de alarmdrukschakelaar en bedient men deze zoals gewenst. Het is daarbij onnodig de groepskeuzeschakelaar te bedienen.

Voor het geven van het alarmsignaal met een *afzonderlijke alarminstallatie* zet men de „uit-aan“-schakelaar op „aan” en stelt men de drukschakelaar in werking (zie fig. 523).

Voor het geven van het alarmsignaal met een *afzonderlijke alarminstallatie* zet men de „uit-aan“-schakelaar op „aan” en stelt men de drukschakelaar in werking (zie fig. 523).

REGELS VOOR HET GEBRUIK VAN DE SCHEEPSOMROEP

Overmatig gebruik van de scheepsomroep moet worden vermeden.

Voor het geven van algemene bevelen moet in de eerste plaats gebruik worden gemaakt van de daarvoor bestemde signalen op de hoorn of de fluit.

Bevelen van algemene aard, waarvoor geen hoorn- of fluitsignalen zijn vastgesteld, moeten worden voorafgegaan door het signaal „attentie” op de bootsmansfluit. Wanneer geen bootsmansfluit beschikbaar is, wordt het bevel voorafgegaan door het woord „attentie”.

Nadat het attentiesignaal is gegeven, wordt het bericht uitgesproken.

Alleen zeer belangrijke berichten of gedeelten van berichten, zoals namen, tijden of nummers, mogen worden herhaald. Deze herhalingen moeten worden voorafgegaan door het woord „herhaal”.

Bij het omroepen van berichten moeten de namen van de personen, de wachten, de afdelingen enz. het eerst worden genoemd en daarna de handelingen, die zij moeten verrichten. Bijv.: „de nummers 1 van SB 2 melden bij de wachthut”. Men vermijde uitdrukkingen als „wordt verzocht”.

Bij het spreken moeten de lippen ongeveer 10 cm van de microfoon verwijderd zijn. Spreek schuin langs de microfoon en niet recht erin. Signalen op de bootsmansfluit moeten zo dicht mogelijk bij de microfoon worden geblazen. Doornsignalen moeten worden geblazen op een afstand van ca. 2 meter.

Hoorn- of fluitsignalen met een vaste betekenis mogen alleen worden gevolgd door gesproken orders, indien het signaal niet de volledige betekenis weergeeft.

Het gebruik van woorden als „direct” en „onmiddellijk” is niet toegestaan, omdat het gebruik van de scheepsomroep voor het bericht reeds inhoudt, dat spoed moet worden betracht. In zeer dringende gevallen kan men echter aan het bericht het woord „spoed” laten voorafgaan. Elk bericht wordt besloten met het woord „uit”.

Behalve in zeer dringende gevallen mag de scheepsomroep niet worden gebruikt tijdens:

een godsdienstoefening aan boord;

eerbewijzen, van het signaal „stil” tot het signaal „doorgaan”;

de officiële schafttijden;

de rusttijden en van 20.00 uur tot het tijdstip van overal op de volgende morgen;

parade bij de commandant.

De telefoon

In de telefoonverbindingen komen twee systemen voor, te weten het *directe* systeem en het *centrale* systeem.

Een *directe telefoon* verbindt de plaatsen rechtstreeks met elkaar. Voorbeelden daarvan zijn de telefoon met *keuzeschakelaarpaneel* en *lamp-oproepsysteem* en de *sound-power-telefoon*.

Bij het eerste systeem roept men op door met een schakelaar een lampje met zoemer in werking te stellen. Voor het antwoorden wordt de schakelaar onder het betrokken - brandende - lampje overgehaald, waarna door de hoorn kan worden gesproken.

De *sound-power-telefoon* heeft het grote voordeel, dat voor de verbinding geen elektriciteit nodig is, doch dat de signalen worden overgebracht door een geringe stroom, die, wanneer er wordt gesproken, wordt opgewekt door de trilling van het membraan. Voor het oproepen maakt men gebruik van een handel aan het telefoontoestel, die, wanneer eraan wordt gedraaid, stroom opwekt, hetgeen aan de andere kant van de lijn een huilend geluid veroorzaakt.

Een andere vorm van een directe telefoonverbinding is die, waarbij aan dek of in de betrokken compartimenten geen telefoontoestellen zijn aangebracht, doch alleen maar contactdozen, waarin de stekker van een draagbare telefoonapparatuur kan worden gestoken (bijv. de meertelefoon op de bak).

Bij het *centrale systeem* onderscheiden we het automatische en het niet-automatische systeem. Bij het automatische systeem verkrijgt men de verbinding door het gewenste nummer te draaien.

De verbinding bij de niet-automatische telefoon verkrijgt men door die aan te vragen bij de centrale. Men moet dan zoveel mogelijk het gewenste nummer opgeven en niet de naam of functie van de gewenste persoon.

KLEUREN VAN DE TELEFOONS

Ten einde de telefoons, die ten behoeve van speciale diensten zijn aangelegd, te kunnen onderscheiden, zijn deze van aparte kleuren voorzien. Zo zijn:

telefoons, aangesloten op het ABCD-net, *rood*,

telefoons ten behoeve van de lekdienst en de lekdienstploegen *geel*, en

telefoons ten behoeve van de elektrotechnische dienst (de monteurs) *groen*.

REGELS VOOR HET GEBRUIK VAN DE TELEFOON

Een telefoon is een gevoelig instrument, dat voorzichtig moet worden behandeld. Hier volgen enige regels voor het gebruik ervan.

Spreek in en dichtbij het mondstuk.

Zeg als oproeper, zodra de verbinding tot stand is gebracht, wie u bent en met wie u wenst te spreken. *Zeg niet „hallo“.*

Zeg, bij het aannemen van de telefoon, wie u bent en vanwaar u spreekt. *Zeg niet „hallo“.*

Stel u ervan op de hoogte met wie u telefoneert, alvorens een gesprek te vervolgen.

Wanneer u voor het bespreken van een dienstangelegenheid met de wal bent verbonden, moet u er zeker van zijn, dat u met de juiste persoon bent verbonden.

Bedenk, dat een telefoonsysteem nooit vrij is van afluisteraars, zodat u daarover nimmer confidentiële aangelegenheden moogt bespreken.

Indien u midden in een gesprek wordt afgebroken, is de *oproeper* verplicht de verbinding te herstellen. De opgeroepene wacht ongeveer een halve minuut, voordat hij de haak op het toestel teruglegt.

TOT SLOT ENKELE REGELS BETREFFENDE DE STEM

Spreek geen dialect: u wordt dan slechts verstaan door uw streekgenoten. Het is volstrekt noodzakelijk bij het doorgeven van berichten de woorden duidelijk uit te spreken. Daarom moeten bij het telefoneren de volgende „nieten” in gedachte worden gehouden: schreeuw niet, fluister niet, mompel niet, spreek niet te snel en spreek niet lijsig.

De intercom

Voor verbinding tussen bepaalde compartimenten en centrales wordt veel gebruik gemaakt van de zogenaamde „intercom”. Dit toestel is als het ware een combinatie van het omroep- en van het telefoonsysteem.

De intercom bestaat doorgaans uit een versterkerkastje, waarin een luidspreker, die tegelijk als microfoon fungeert, is opgenomen. Door één of meer groepskeuzeschakelaars te kiezen kan men verbindingen met de gewenste personen en compartimenten tot stand brengen.

De buizenpost

De buizenpost dient voor het verzenden van geschreven berichten. Men vindt het buizenpost-systeem aan boord van Hr.Ms. Karel Doorman, de kruisers en de jagers toegepast. Het dient voornamelijk het berichtenverkeer tussen verbindingsbureaus, seinhut, radiohut, brug en gevechtscentrale.

Met samengeperste lucht worden kleine kokertjes, waarin de geschreven berichten zijn gerold, door nauwe buizen geschoten. Het kokertje wordt in het gat gezet van de buis, die naar het verlangde compartiment leidt; daarna doet men de schuif dicht en drukt men op een knop, waarop een schot lucht het buisje met kracht door de buis schiet.

The End

=====



Met goedvinden van de
Koninklijke Nederlandse
Vereniging "Onze Vloot"

27^e jaargang januari 1935

Marine-Saneering.

Bijna twee jaar is het nu geleden, dat de ernstige gebeurtenissen in 1933 plaatsgrepen, de algemeene dienstweigering op onze Pacific-vloot en de muiterij op Hr. Ms. De Zeven Provinciën". Bijna twee jaren heeft de Regeeing nu tijd gehad om de Marine te saneeren, waaronder niet alleen verstaan moet worden het schoonschip maken en ontslaan van ongunstige elementen, maar óók het wijzigen van ondeugdelijk gebleken richtlijnen, het verbeteren van misstanden.

Meermalen is sedert 1933 door Regeerings- en Marineautoriteiten verzekerd, dat bij de Marine „de geest goed” en „de tucht hersteld” is. Hier aan tegenover enkele uitingen in de pers „dat bij de Marine feitelijk nog niets is veranderd”. Welke conclusie moet uit deze tegenstelling worden getrokken? Natuurlijk deze, dat de waarheid waarschijnlijk in het midden ligt! Wel degelijk is er door de autoriteiten ingegrepen in den gang van zaken bij de Marine. De kwestie is of er grondig gesaneerd is en of er bij de Marine behoefte bestond aan een grondige saneering. Het eerste gedeelte van de vraag moeten we met „Neen” beantwoorden, het tweede gedeelte met een volmondig „Ja”!

Wanneer men onze Marinehistorie van de laatste eeuw nagaat, dan ziet men, dat de Marine zich steeds in dalende richting heeft bewogen.

Naarmate de ervaring en de vakkennis van den Marineman toenemen, wordt dit ook hem duidelijker. Denkt men nu, dat zulks het personeel onbewogen laat: het onvoldoende materieel, het onvoldoende personeel, de onvoldoende oefening?

Men ontrooft het personeel elk idealisme, maar geen materialistische voordeelen tegen kunnen opwegen. Wanneer militairen hun idealisme verliezen, dan verliezen zij hun ruggegraat.

Zij zijn immers geroepen om in de ure des gevaars 't belang van de Nederlandsche zaak voorop te stellen en het persoonlijk belang uit te schakelen. Naarmate de militair

materialistischer wordt, neemt het vermogen om zichzelf weg te cijferen af en verstart het.

Elk opmerker, die voor een oogenblik de partijdige bril wil afzetten en die objectief in de Marine wil rondkijken, zal zien hoe ver dit verstarringsproces reeds is voortgewoekerd.

Persoonlijke motieven, politieke motieven, godsdienstige motieven spelen een veel te groote rol! Hierdoor kunnen personen, die op de keper beschouwd weinig reële werkkracht bezitten, zich veel te lang en veel te gemakkelijk handhaven. Laat men dit toch niet beschouwen als door het slijk halen van de Marine! Niets lag minder in de bedoeling! Het leven is onverbiddelijk en de gevolgen zijn catastrophaal, wanneer men anderen en zichzelf in slaap wiegt. Telkens weer verzekeren autoriteiten dat „de tucht hersteld” en „de geest goed” is. Denkt men nu in ernst, dat de dalende lijn, die reeds zoolang in de Marine valt waar te nemen, niet een parallel dalende lijn in de mentaliteit van het personeel tengevolge heeft? Denkt men, dat het Nederlandsche volk het Marinepersoneel steeds maar weer nieuwe teleurstellingen en ontgoochelingen kan bezorgen, zonder dat dit personeel antwoordt met contra-teleurstellingen en -ontgoochelingen? Hieraan ligt volstrekt geen opzettelijkheid van het Marinepersoneel ten grondslag, maar wel moedeloosheid! Moedeloosheid uit zich bij de Marine in duizend verschillende, schadelijke vormen.

Saneering.

De Marine kan niet gesaneerd worden alleen door ontslag aan minderwaardige elementen, door een plan Idenburg, door hoera-geroep voor tradities en zeehelden en door geruststellende verzekeringen van autoriteiten. De Marine kan alleen grondig gesaneerd worden door er méér, veel meer geld aan te besteden! Het is niet alleen gebrek aan aanpassingsvermogen van het Marinepersoneel, niet alleen onwil om „te roeien met de riemen die je hebt”, die het noodig maken voor den Nederlander om eindelijk eens diep in den buidel te tasten.

De Marine is een levend iets, zij doet zooals zij ontmoet. Men kan geen diensten vergen zonder wederdiensten te presteeren, laat men dit in Nederland toch eindelijk eens inzien. Het is immers .allemaal zoo menschelijk en vanzelfsprekend! Wat geeft het of men er al om heen praat en van de Marine idealisme eischt, dat alleen maar weet van geven! Men is er niet van af, wanneer men het personeel wijst op het vaste baantje, op voldoende salaris, voeding en kleeding. Schépen heeft de Marine noodig, schepen, varen en oefenen! Sommige ontmoedigen in de Marine zullen schrikken van dit „varen en oefenen”, maar op den duur zullen zij begrijpen, dat zij daardoor meer gebaat zijn dan door wegkruipen en vegeteeren. Oef de ware leiders in de Marine een kans, de mannen die het Marinebelang voorop stellen en die zich vrij kunnen houden van persoonlijke, politieke en godsdienstige motieven. Zoek niet naar leiders, die tot in het oneindige bereid zijn om te schipperen, te omzeilen en te plooiën. De Marine heeft krachtige roeiers noodig en niet uitsluitend soepele „roeiers met de riemen die je hebt”. De Marine moet, als het er op aankomt, kunnen vechten en niet schipperen! Onverbiddelijk steekt de vijand door de zwakke plekken van ons harnas heen. Het harnas van de Marine bezit vele zwakke plekken, omdat er veel te lang en veel te veel aan „gelapt” is.

Het materieel.

Ook in den materieelen opzet van onze Marine weerspiegelt zich de moedeloosheid van de laatste tijden. Naarmate onze achterstand ten opzichte van den moge-lijken vijand grooter werd, werden dezen vijand onschuldiger plannen in de schoenen geschoven. Lenigen tijd geleden achtte men hem nog in staat om zich het rijke gebied van Insulinde toe te eigenen, tegenwoordig heeft hij alleen nog maar olie van ons noodig. De opzet van onze verdediging ter zee richt zich niet meer naar de mogelijke oorlogsgevallen, maar naar het bedrag, dat Nederland voor de Marine beschikbaar wil stellen. Onzakelijk en ontmoedigend! „Vechtschepen” bezit de Nederlandsche zeemacht niet meer. Wij zijn, gezien onze financieele draagkracht, inderdaad aangewezen op klein materieel. Maar dit impliceert nog niet, dat al het materieel ook „licht” behoort te zijn. Onze zeegaande vloot is samengesteld uit kruisers en jagers, snelle en kwetsbare vaartuigen. Daarnaast heeft men onderzeebooten en vliegtuigen. Op onderzeebooten en vliegtuigen kan men niet onder alle omstandigheden rekenen.

Onderzeebooten zijn langzaam, vliegtuigen zijn fragiel en daarom ook afhankelijk van weers omstandigheden. Torpedo en bom bezitten nog immer niet de trefzekerheid van den granaat. Hoewel vliegtuigen en onderzeebooten belangrijke en onmisbare elementen van de zeegaande vloot zijn, moet het hoofdbestanddeel toch bestaan uit robuuste eenheden, waarop men ten volle staat kan maken. Kleine lichte kruisers en jagers zijn prachtige zeeschepen, maar ze zijn te kwetsbaar voor „hoofdmacht”.

Deze beide typen schepen ziet men in de buitenlandsche marines dan ook gebruiken in het verkennings-scherm, dat voor de slagvloot uitvaart.

Van het Nederlandsche eskader ontbreekt de ruggegraat. Wij bezitten alleen snelle, hoogst kwetsbare verkenningsorganen.

Wat heeft men er aan of men den vijand al verkent, wanneer men voortdurend voor hem op de loop moet blijven? Wij kunnen toch geen zeeslag winnen zonder dat wij er zelf bij zijn. Men zegt „onze schepen zijn snel en zullen de kans afwachten om een zwakkeren tegenstander aan te vallen. Aan sterkere tegenstanders kunnen zij ontsnappen”. Dit is niet juist! In snelheid zijn onze schepen volstrekt niet superieur aan buitenlandsche oorlogsschepen en „de gekke vijand” zal zijn vitale ondernemingen zeker zóódanig beschermen, dat ons zwakke eskader daartegen weinig kans heeft.

We mogen van geluk spreken wanneer wij in geval van oorlog twee kruisers behoorlijk kunnen bemannen. Van de kleinere kruisers bezitten de groote marines er vele en wij maar twee. Nu is het waar, dat de vijandelijke kruisers in onzen O.I. Archipel op grooten afstand van hun bases ageeren, zoodat treffers hun buitengewoon onwelkom zullen zijn. Daar staat tegenover, dat de reparatie-capaciteit van onze eenigste oorlogswerf te Soerabaia zóó gering is, dat onze eigen schepen na elk gevecht zeker geruimen tijd aan de oorlogsvoering zullen zijn onttrokken. De vijandelijke bevelhebber, die onze kruisers door zijn lichte kruisers doet aanvallen, heeft de zekerheid, dat hij de Nederlandsche kruisers voor geruimen tijd uitschakelt. Tegenover de vijandelijke 10.000 tons kruisers, die juist worden gebouwd voor actie op grooten afstand van de bases, moeten onze schepen de wijk nemen. Wat wij noodig hebben is ruggegraat in onze vloot!

Personeelsopzet.

Wat betreft de personeelsorganisatie van de Kon. Marine, men zal in Nederland moeten ophouden met het naarstig speuren naar middelen tot personeels-inflatie, zooals b.v. de toepassing van Inlanders en miliciens, waarvan men in het algemeen geen goede oorlogsmatrozen kan maken. Men zal de zeegaande vloot uitsluitend moeten bemannen met Europeesch beroepspersoneel, wil men zich ooit veilig kunnen voelen achter de „stalen wallen”, die toch den eersten stoot van den vijand moeten opvangen. In de personeelsorganisatie is den laatsten tijd zóóveel geschipperd, geplooid en „geroeid met de riemen die men had”, dat men, zonder het zelf te merken, al sedert geruimen tijd doende is om de desorganisatie te voltooien. Dit klinkt tendentieus en „uitsluitend afbiezend”, maar in werkelijkheid komt het hierop neer.



Het begrip Zeemacht.

Zeemacht wil zeggen dat men in de zeven wereldzeeën een vuistslag kan toebrengen, daar, waar de vijand dit het minste kan velen. Zeemacht kan dus nooit „locaal” zijn, Admiraal de Ruyter maakte tochten naar West-indië, naar de Middellandsche Zee en naar de Oostzee, om het kleine Nederland aan de Noordzee te verdedigen. „Nou ja, maar toen leefden wij in een Gouden Eeuw en tegenwoordig leven wij in den Faillieten Eeuw!” Ozin!

De principes van den zeeoorlog veranderen niet, naarmate er meer of minder geld beschikbaar is. De Nederlandsche Marine is geheel en al „locaal” geworden. In Nederland heeft de Marine tot taak een -stukje kust en een paar zeegaten te verdedigen, in West Indië ligt een klein

flottieljevaartuig voor „locale” defensie en ook in Oost-Indië moet de zeegaande vloot, door haar uiterste zwakte, zich bepalen tot „locale actie” in een klein gedeelte van onzen grooten archipel. Ook het begrip Zeemacht is dus aangetast. Men begint te vergeten, dat de principes van den zeeoorlog principieel zijn en dat zij niet roeien met de riemen die zij hebben.

Saneering.

Reëele saneering van de Marine is alleen mogelijk door 'n royaleren opzet.

Alle saneeringsmaatregelen, die niet uitgaan van een aanzienlijk hooger budget, zijn reeds bij voorbaat veroordeeld. Het zijn kwakzalvers, die beweren het beter te weten.

Het valt te betwijfelen, of Nederland genoeg koopjes met de Marine heeft gesnapt om nu reeds tot een wijzer inzicht te komen. De onverbiddelijke lijn van koopjes zal nog wel eenigen tijd moeten worden voortgezet, tot het wellicht te laat is.

Van harte hopen wij echter, dat het Nederland nog eens gegeven zal zijn om de driekleur te toonen op gevechts-krachtige eenheden met idealistisch-gestemde bemanningen. Voor het Marinepersoneel hopen we, dat eerlang de zilte wind van zeven wereldzeeën de schimmel der moedeloosheid zal wegblazen en dat zij weer trotsch kunnen zijn op doelbewuste leiding, uitstekend materieel en op een voortreffelijke organisatie. Dit alles kan alleen bereikt worden door veel meer daadwerkelijke sympathie van het Nederlandsche Volk voor zijn zeemacht. Voorloopig is hierop nog niet veel uitzicht. Maar Herbert Spencer heeft gezegd: „Alleen het onvoorziene gebeurt”. Dit is het verre licht, dat hoop geeft in deze schier eindeloze periode van duisternis.

SIRIUS.



HARER MAJESTEITS SCHEPEN IN DE KOREAANSE WATEREN. DEEL 1

Zegevierend, doch deerlijk gehavend uit de tweede wereldoorlog in het vaderland teruggekeerd, heeft de Koninklijke marine zich geleidelijk hersteld van de verliezen, welke zij in een eervolle en veelal ongelijke strijd op de zeven zeeën had geleden.

Het is haar echter niet vergund geweest, zich ongestoord aan dit herstel te wijden, want gelijk met deze opbouw groeide de nationale en supra-nationale taak, welke zij in verband met de steeds toenemende spanning in de wereld heeft te vervullen. Hiertoe behoort onder meer het maritieme aandeel van Nederland in de gezamenlijke militaire inspanning der Verenigde Naties tot bestrijding van agressie in de wereld.

Van 25 Juni 1950 af, de datum waarop de strijd in Korea ontbrandde, kunnen de verrichtingen van Harer Majesteits schepen in de Koreaanse wateren als volgt worden samengevat.

Omdat de geschiedenis van de oorlog haar betekenis verliest indien men niet weet waarom deze werd gevoerd, mogen vooraf echter met een enkel woord de oorzaken worden geanalyseerd, welke tot het conflict in Korea hebben geleid.

Van 1910 af was Korea staatkundig een deel van het Japanse keizerrijk. In December 1943 werd op de conferentie van Cairo in beginsel overeengekomen, dat het land na bevrijding van de Japanse overheersing zijn onafhankelijkheid zou herkrijgen; dit werd nader omschreven in de verklaring van Potsdam van 26 Juli 1945, waarbij de Sovjet Unie zich de daarop volgende maand in haar oorlogsverklaring aan Japan aansloot.

Bij het einde van de oorlog bestond behoefte aan een demarcatielijn, ten Zuiden waarvan de daar aanwezige Japanse troepen zich aan de Amerikanen moesten overgeven en ten Noorden waarvan aan de Russen. Hiertoe werd de 38ste breedtegraad aangenomen. Volgens de Russische interpretatie zou deze lijn echter als een permanente scheidingslijn zijn bedoeld.

Op de conferentie van Moskou van December 1945 werd overeengekomen, dat Korea als onafhankelijke staat zou worden hersteld, waartoe een voorlopige democratische regering zou worden gevestigd en het land voor ten hoogste vijf jaren onder voogdij van de Verenigde Staten, Groot-Brittannië, China en de Sovjet Unie werd gesteld. De vestiging van een communistisch bewind in Noord-Korea door de Russen werd echter oorzaak, dat deze regeling niet kon worden uitgevoerd. Omdat de onafhankelijkheid van Korea niet zou zijn gediend met voortzetting van de Amerikaans-Russische onderhandelingen over dit onderwerp, deed de regering der Verenigde Staten het Koreaanse vraagstuk in September 1947 op de agenda van de tweede Algemene Vergadering der Verenigde Naties plaatsen.

In Mei 1948 werden in de Amerikaanse zône vrije verkiezingen gehouden, welke in Augustus van dat jaar leidden tot het bijeenroepen van een Nationale Vergadering, het opstellen van een grondwet en het uitroepen van de Republiek Korea met Syngman Rhee als president.

De Russen vestigden inmiddels in Noord-Korea een communistisch marionetten-bewind, dat zich tevens rechtsbevoegdheid over Zuid-Korea aanmatigde. De Vergadering der Verenigde Naties stelde echter met overweldigende meerderheid van stemmen vast, dat de onder president Syngman Rhee gevestigde Republiek Korea de enige wettige regering van het land was.

In Juni 1949 verlieten, met achterlating van een kleine commissie van advies, de laatste Amerikaanse troepen het land. Inmiddels verhinderde de tegenwerking van de Sovjet Unie, dat de Koreaanse kwestie in de Vergadering der Verenigde Naties kon worden opgelost.

Zo was de situatie, toen op 25 Juni 1950 ten 04h00 plaatselijke tijd, eenheden van het door de Russen opgeleide en uitgeruste Noord-Koreaanse leger op verschillende punten de 38ste breedtegraad overschreden en naar het Zuiden opmarcheerden.

Op verzoek van de Verenigde Staten in spoedvergadering bijeengeroepen, besloot de Veiligheidsraad op 27 Juni met zeven stemmen tegen één de aangesloten landen te machtigen gewapend tegen de agressor op te treden.

Het is geen toeval, dat er een opvallende overeenkomst bestaat tussen de spontane reactie waarmede Nederland na de verraderlijke aanval op Pearl Harbor op 8 December 1941 in loyale verbondenheid aan de geallieerde zaak de wapens tegen het Japanse keizerrijk opvatte en de wijze waarop het na het uitbreken van het Koreaanse conflict op 25 Juni 1950 onmiddellijk gehoor gaf aan de oproep van de Veiligheidsraad, door een oorlogsschip ter beschikking te stellen om de beginselen van het Handvest der Verenigde Naties te helpen verdedigen en de agressie te keren: in beide gevallen bleef Nederland trouw aan zijn tradities en schaarde zich

als éérste van alle naties naast de Verenigde Staten en het Britse Rijk in de strijd tegen de machten van het kwade.

Hoe snel Nederland op deze oproep reageerde, blijkt uit het feit, dat de regering reeds op 1 Juli telegrafisch opdracht had gegeven één van Harer Majesteits in Z.O. Azië verblijvende schepen onmiddellijk oorlogsgereed te maken voor eventueel vertrek naar Korea, waarna in de vergadering van de ministerraad van 3 Juli tot deelname aan de maritieme acties der Verenigde Naties werd besloten.



Dank zij deze snelle en doeltreffende reactie kwam de hiertoe ter beschikking gestelde torpedobootjager Hr. Ms. Evertsen onder bevel van de luitenant ter zee der eerste klasse D. J. van Doorninck, na de reis van Soerabaia via Hong Kong in negen dagen te hebben volbracht, op 16 Juli 1950 als een der éérste geallieerde bodems in de Japanse haven Sasebo aan. Op 19 Juli werd Hr. Ms. Evertsen ingedeeld bij Task Force 96 en op de Westkust van Korea tijdelijk toegevoegd

aan Commander Task Unit 96.8.2, Captain J. S. Salter, R.N., die zijn vlag voerde op H.M.S. Jamaica. Op deze eerste patrouille had de Nederlandse torpedojager onder meer als taak tussen de talrijke eilanden nachtelijke „sweeps” uit te voeren, waarbij alle verdachte scheepvaart moest worden tegengegaan.

Daarop werd Hr. Ms. Evertsen ingedeeld bij Task Group 96.5, genaamd de „Japan Korea Support Group”, onder bevel van rear- admiral Charles Clifford Hartman, U.S.N. Hiertoe behoorde Task Element 96.53, genaamd „West Korea Support Element”, onder bevel van rear- admiral William G. Andrewes, C.B., C.B.E., D.S.O., welke eenheid behalve het Nederlandse schip omvatte drie Britse kruisers, alsmede drie Britse, drie Canadese en twee Australische torpedobootjagers. Task Element 96.53 bestond namelijk uit drie Task Units, 96.53.1, 96.53.2 en 96.53.3, welke ieder, naar gelang van de omstandigheden, één kruiser en twee of meer torpedobootjagers omvatten. De blokkade van de kust van Korea had in het algemeen ten doel de aanvoer overzee van vijandelijke versterkingen van communistisch gebied uit af te snijden, kustbombardementen uit te voeren, alsmede vuursteun te verlenen aan schepen en landstrijd- krachten der Verenigde Naties.

Bovendien omvatte de taak van de torpedobootjagers het zogenaamde varen in carrier- verband, m.a.w. als eenheid in het scherm van een der Britse, Amerikaanse of Australische vliegkampschepen. Deze opdrachten werden des nachts meestal afgewisseld door de normale patrouillevaart.

Veertien dagen na aankomst in de operationele wateren ontving Hr. Ms. Evertsen haar eerste belangrijke zelfstandige opdracht, namelijk de bescherming van het 20.000 ton metende troepenschip U.S.S. General W. A. Mann met vele duizenden Amerikaanse mariniers aan boord, van Sasebo uit met bestemming Pusan.

Na gemiddeld van twee tot drie weken in zee te hebben verbleven, gedurende welke tijd onafgebroken aan intensieve patrouillevaart werd deelgenomen, keerden de schepen

beurtelings voor ongeveer een week naar een der bases Sasebo of Kure terug voor periodiek onderhoud en noodzakelijke ontspanning voor de bemanning. De oorlogsomstandigheden maakten soms echter een langer verblijf in zee onvermijdelijk.

Na op 3 Augustus tot dicht onder de vijandelijke kust van Headju te zijn doorgedrongen, bracht Hr. Ms. Evertsen met haar 12 cm kanons een kustbatterij tot zwijgen.

Op 9 Augustus keerde de torpedoboot jager van haar patrouille uit de Gele Zee terug, toen zij, in verband met de mogelijkheid van onderzeebootgevaar een zigzag-koers sturende, ten Zuiden van Korea ongelukkigerwijze op een ondiepte stootte en werd beschadigd. Getracht werd de schade in Sasebo te herstellen, maar het bleek doelmatiger de reparatie bij de Naval Dockyard te Hong Kong te doen uitvoeren, welke gelegenheid werd benut voor het treffen van enige voorzieningen in verband met te verwachten operaties, zoals het verwisselen van de uitgeschoten kanonlopen, waartoe wegens overhaast vertrek uit Soerabaia de tijd tot dusver ontbroken had.

Op 4 December voegde Hr. Ms. Evertsen zich wederom bij de blokkadegroep op de Westkust, waar zij onafgebroken tot 6 Januari 1951 zou verblijven, in verband met de critieke situatie welke als gevolg van de massale invasie der Chinese legers aan het front was ontstaan.

Diezelfde dag vertrok de Nederlandse torpedobootjager tezamen met de Britse torpedobootjagers „Cossack” en „Concord” in het scherm van het Britse vliegkampschip „Theseus” naar de Gele Zee. Het vijandelijke offensief was hoofdzakelijk gericht op de Oostelijke vleugel van de Westelijke sector der Verenigde Naties; vertragend terugtrekkend kon men met veel moeite een débacle voorkomen en een aaneengesloten front handhaven. Op het meest critieke moment moesten echter in het gebied rondom Chinnampo sommige van de hoofdmacht afgesneden troepen overzee worden geëvacueerd. H.M.S. Theseus, in welker scherm Hr. Ms. Evertsen was ingedeeld, zond op gezette tijden vliegtuigen de lucht in, om aan deze evacuatie steun te verlenen. Op 7 December werd het Nederlandse schip tezamen met de Australische torpedobootjager „Warramunga” toegevoegd aan de Britse kruiser „Kenya”, om in de Inchonsector luchtbescherming en eventueel vuursteun aan de troepen achter de rivier de Han te verlenen.

Op 3 Januari 1951 werd Seoul voor de tweede maal door de communisten veroverd. Een groot aantal schepen der Verenigde Naties, waaronder Hr. Ms. Evertsen, werd hierop voor Inchon samengetrokken, om zo nodig het achtste leger overzee te evacueren. Omdat het vijandelijke offensief inmiddels echter tot staan was gebracht, was dit niet nodig. In deze dagen van spanning bewees het Nederlandse schip waardevolle diensten voor de luchtverdediging van de voor de kust samengetrokken vlootmacht der Verenigde Naties.

Hierna ondernam Hr. Ms. Evertsen nog twee patrouilles naar de Westkust, waarbij zij onder meer deel uitmaakte van het jagerscherm van het Britse vliegkampschip Theseus, om vervolgens tezamen met de kruisers Kenya en Ceylon in het gebied van Inchon te opereren. Daarop werd Hr. Ms. Evertsen naar de Oostkust gedirigeerd waar zij, ingedeeld bij Task Group 95.2, de zogenaamde „East Coast Patrol Group”, in het gebied van Wonsan verscheidene artilleristische successen behaalde en in één week 2.159 granaten verschoot.

Op 15 Maart 1951 nam zij tezamen met de Amerikaanse kruiser Manchester en twee andere torpedobootjagers deel aan een bombardement in dat gebied, waarbij door geconcentreerd snelvuur in vijf minuten zesduizend man Chinese troepen werden vernietigd.

Bij drie verschillende gelegenheden lag Hr. Ms. Evertsen onder vijandelijk vuur, zonder evenwel te worden getroffen. Onder meer in samenwerking met het Amerikaanse 45.000 tons slagschip Missouri nam zij aan tal van kustbeschietingen deel.

Inmiddels waren bijna twee en een half jaar verstreken sedert Hr. Ms. Evertsen op 7 Januari 1949 de Parkhaven te Rotterdam voor haar tweede reis naar Indonesië had verlaten. In die tijd had zij heel wat actie gezien en ver over de honderdduizend zeemijlen achter zich liggen: een afstand, gelijk aan bijna vijfmaal de omtrek van de aarde. Zij had practisch van de eerste dag af aan de operaties in de Koreaanse wateren deelgenomen en het werd tijd, dat zij werd afgelost.

Op 16 Maart 1951 onder bevel van de kapitein-luitenant ter zee A. M. Valkenburg uit Den Helder vertrokken, nam Hr. Ms. Van Galen op 18 April de taak van Hr. Ms. Evertsen in Task Force 95 over. Gedurende haar operationele periode volbracht zij in totaal tien patrouilles, waarvan acht op de Westkust en twee op de Oostkust.



De verrichtingen op de Westkust omvatten hoofdzakelijk escortediens ten behoeve van de vliegkampschepen, het zogenaamde varen in carrier-verband. Het Nederlandse schip werkte hierdoor rechtstreeks mede aan de luchtoperaties, welke voor de krijgsverrichtingen te land van het grootste belang waren. De daarbij voorkomende talloze koers- en vaartveranderingen werden getypeerd door de in die dagen veel gehoorde uitdrukking „Corpen Crazy Club”, waarbij „corpen” in het internationale seinboek de letter C van het woord „course” (= koers) betekent. Deze vereisten voortdurend grote oplettendheid en snelle reacties, om te voorkomen dat het schip ten gevolge van een iets te laat uitgevoerde handeling door haar positie zou heen schieten, zodat het onderlinge verband zou worden verbroken. De eentonigheid van het varen in carrier-verband was voor de bemanning in haar geheel weinig aantrekkelijk. Uit een oogpunt van navigatie was het daarentegen in het bijzonder voor de jonge officieren een uitstekende leerschool, evenals voor de seinbrigade. Het viel de eerste dagen niet mede, de in snelle opeenvolging omhoogschietende en meestal uitgebreide vlaggeseinen van het vliegkampschip te lezen en te beantwoorden, vooral omdat de seiners nog niet in de Amerikaanse methode bedreven waren. Er werd echter met grote ijver geoefend, zodat toen na twee dagen de leiding van de gecombineerde vlaggeseeinoefening aan het Nederlandse schip werd toevertrouwd, zijn prestaties niet bij die van de bondgenoten achterbleven.

Een andere groep, welke het op het gebied van de verbindingen hard te verantwoorden kreeg, maar de aanvankelijke moeilijkheden eveneens in korte tijd overwon, waren de telegrafisten, die

de verbinding op de korte golf met de andere schepen onderhielden en soms moeite hadden de vele verschillende dialecten te verstaan.

In dit jaargetijde, waarin het zicht in de Gele Zee veelal door dichte mist wordt belemmerd, bewees de radar eens te meer haar onmisbaarheid. Telkens wanneer de mistsluier onverwachts openscheurde, klonk van het vliegkampschip af vrijwel op hetzelfde moment het gebrom van vliegtuigmotoren en even later stegen bij korte tussenpozen de „Corsairs” en „Fireflies” op voor operationele vluchten boven vijandelijk gebied.

Gedurende de eerste vijf achtereenvolgende patrouilles op de Westkust deed Hr. Ms. Van Galen dienst in het jagerscherm van de Amerikaanse vliegkampschepen Bataan en Sicily. Het na een volbrachte patrouille gebruikelijke korte verblijf in Sasebo bracht een welkome afwisseling in de grijze eentonigheid van mist en regen in de Gele Zee. Het was vaak niet te vermijden, dat het machinekamerpersoneel gedurende deze kostbare uren in de haven nog hard moest werken om een of andere noodzakelijke reparatie te verrichten, waartoe tijdens de vaart nu eenmaal geen gelegenheid bestond. Na een dag voor onderhoud van het schip en een dag passagieren was het verblijf in de haven meestal weer afgelopen en was het schip gereed om opnieuw uit te varen.

Haar vijfde patrouille naar de Westkust ondernam Hr. Ms. Van Galen als escorte van de Britse kruiser „Ceylon”. Ten anker liggend voor het eiland Sokto, dat tegen een mogelijke communistische inval moest worden beschermd, beschoot zij vijandelijke posities op de vaste wal. De volgende dag verleende zij vuursteun aan twee Zuid-koreaanse kanonneerboten tijdens een beschieting van landdoelen bij Chinpo, waarbij zij treffers boekte op een vijandelijke opslagplaats.

De zesde patrouille was naar de Oostkust gericht, waar Hr. Ms. Van Galen zich voegde bij het vlaggeschip van Task Force 95, de Amerikaanse zware kruiser „Toledo”, die zij voor onderzeebootbestrijding begeleidde naar het schiereiland Hodo Pando voor het bombarderen van enige belangrijke doelen. Bij aankomst in het operatiegebied werd tegen het invallen van de duisternis de operatie „War dance” uitgevoerd, waarbij alle deelnemende schepen in kiellinie langzaam door de Baai van Wongsan stoomden naar de ankerplaats, welke voor een nachtelijk kustbombardement was aangewezen.

Hr. Ms. Van Galen leverde haar aandeel in het „round the clock”- bombardement van Wonsan: de kanons van haar hoofdbatterij zonden honderden granaten naar de verschillende doelen, waarvan de meeste op minder dan vijf mijl afstand waren gelegen. In verband met deze geringe afstand was de kans niet denkbeeldig, dat de bombarderende schepen door de kustbatterijen zouden worden getroffen; enkele dagen later ondergingen enige andere schepen dit lot en leden daarbij verliezen, op dezelfde plaats waar Hr. Ms. Van Galen in actie was geweest. Daarop nam het Nederlandse schip deel aan kustbeschietingen in het gebied van Songjin en Chongjin tot aan de Mandsjoerijse grens. Hierbij behaalde het verscheidene successen bij het beschieten van bruggen, viaducten, spoorwegwagons en tunnel-ingangen. Na nog een patrouille op de Westkust te hebben volbracht, verbleef Hr. Ms. Van Galen gedurende September voor onderhoud te Hong Kong.

Nauwelijks in Sasebo teruggekeerd, werd de Nederlandse torpedobootjager genoodzaakt buitengaats de nadering van de typhoon „Ruth” af te wachten. Deze „tropische storingen”, zoals de typhoons in de meteorologische bulletins van de Amerikaanse zevende vloot worden aangeduid, komen in de zomer van het Noordelijk halfrond veelvuldig voor, zodat zij soms nauwelijks zijn uitgewoed wanneer een volgende alweer in aantocht is. Om verwarring en

misverstand te voorkomen worden zij - telkenjare opnieuw met de letter A te beginnen— in alfabetische volgorde met meisjesnamen aangeduid. Hieruit volgt, dat „Ruth” in 1951 reeds zeventien illustere voorgangers had gehad, die in mindere of meerdere mate de scheepvaart in de Japanse wateren hadden bemoeilijkt of in gevaar gebracht.

De volgende dag viel er een zware regen, begeleid door striemende windstoten. Omdat het in de namiddag opklaarde, werd zoals gewoonlijk verlof tot passagieren gegeven, 's Avonds om halfacht loeiden in de stad de sirenes voor de typhoon-waarschuwing nummer drie, hetgeen betekende dat binnen 48 uur zeer sterke wind werd verwacht, waarop de meeste mannen naar hun schip terugkeerden. Intussen kwam de typhoon snel nader en werd verwacht dat hij op korte afstand van Sasebo zou passeren. Typhoon-waarschuwing nummer twee kondigde aan, dat de windkracht binnen 24 uur zou toenemen tot vijftig of meer zeemijlen per uur, waarna kort daarop order tot uitvaren werd gegeven. Tezamen met vele ander schepen verliet Hr. Ms. Van Galen de haven van Sasebo, om de typhoon in open zee zo goed mogelijk

te weerstaan. In kiel linie stomende achter het Australische vliegkampschip “Sydney” en vóór de Canadese torpedobootjager “Sioux”, voer de Nederlandse torpedobootjager “Van Galen” door het geveegde kanaal naar buiten, terwijl nu en dan door windstoten opgezweepte zeeën over het voorschip veegden en noodzakten vaart te verminderen van twintig tot twaalf mijl. De barometer onderging intussen een scherpe dalinig en door onstuimige zee werden de schepen gedwongen te gaan bijliggen.

Dreunend sloegen de golven tegen het achterdekhuis aan, waar het schip hevige slagen kreeg te incasseren. Zonder houvast kon niemand zich staande houden, zodat het verblijf aan dek langzamerhand levensgevaarlijk werd. De radar was voor navigatie niet meer bruikbaar, doordat de omringende watermassa's en dichte regenbuien voortdurend een witte vlek op het scherm projecteerden. Het zicht verminderd weldra dermate dat er van het vliegkampschip, dat zich nauwelijks op duizend yards afstand bevond, tot de volgende morgen niets te zien was. De lucht werd donker geel en zag er onheilspellend uit. De sterke deining scheen af en toe uit alle richtingen te trekken. Er moest worden vaart geminderd tot vier mijl. De zee werd door de wind tot schuim gegeseld en van de golftoppen af werden de schuimvlokken als een nevel van waterdruppels door de voortjagende storm meegevoerd en met de neergutsende regen vermengd.

De radar-antenne kon niet meer normaal ronddraaien, zowel door de zwaartekracht in verband met de helling van het schip, als door de onweerstaanbare druk van de windkracht, welke tot honderd zeemijlen per uur toenam. De golven moeten ten minste vijftien meter hoog geweest zijn, omdat men er bij een ooghoogte van twaalf meter op de brug nog drie meter tegen op zag.



Af en toe moesten de beide machines tegen elkaar worden ingezet, om te proberen koers te houden. Soms werd het achterschip zo hoog opgeheven, dat de schroeven doorsloegen. In de late namiddag van de eerste dag maakte het schip voor de eerste maal een slagzij van meer dan vijftig graden. Het meerdere kon niet worden afgelezen, maar moet vrij aanzienlijk geweest zijn, omdat de luchtbel geruime tijd in de hoek van de hellingmeter bleef hangen alvorens terug te lopen. Hoewel er heel wat sjorrings bijstonden, schoot de bakboordsmotor-sloep uit haar stoelen en beukte tegen de davits, waardoor zij zwaar werd beschadigd. De jol werd door een overkomende watermassa gekraakt en dwars door het hekwerk gespoeld. Twee reddingsvlotten verdwenen op dezelfde wijze. Met donderend geweld stortte een geweldige golf zich op het achterdekhuis, zodat het schip er van trilde. In het bureau- administratie werd alles, wat niet was vastgezet, dooreengesmeten. Een schrijfmachine werd als een projectiel door de lucht geschoten, verbrijzelde een kastdeur en sloeg tegen de wand te pletter.

Daarop brak de storm in alle hevigheid los. Hr. Ms. Van Galen weerstond de kracht van de elementen en bewees overtuigend haar zeewaardigheid. Het behoud van het schip was echter niet minder te danken aan de goede zeemanschap van hen, die het dwars door de storm heen veilig naar Sasebo wisten terug te brengen. De typhoon bereikte zijn hoogtepunt om halfelf 's-avonds op 14 October, toen het centrum op ongeveer honderd zeemijlen Zuid-Oostelijk van Hr. Ms. Van Galen passeerde. De windsnelheid moet nabij honderdtachtig kilometer per uur hebben bedragen. Om zes uur in de morgen van 15 October had de torpedootjager opnieuw radar-contact met de „Sydney”, waarop de formatie kon worden hersteld; de radio-verbinding met het vliegkampschip was gedurende de zes-en-dertig uren van de typhoon slechts vijftien minuten verbroken geweest.

Daarna brak voor Hr. Ms. Van Galen achtereenvolgens in de omgeving van Wonsan, Songjin en Chongjin opnieuw een periode aan, waarin haar kanons duidelijke taal spraken. Tezamen met de Amerikaanse torpedootjager “Swenson” trok zij er op uit, dag en nacht landdoelen beschietend, tot op bijna 42° Noorderbreedte. In hetzelfde gebied opereerde zij naderhand tezamen met het 45.000 ton metende Amerikaanse slagschip New Jersey, dat met zijn negen 40.6 cm kanons de vijandelijke linies onder vuur nam.

Een bijzondere episode in de verrichtingen van Hr. Ms. Van Galen was haar deelname van 18 tot 21 November 1951 als eenheid van Task Group 95.8 onder tactisch bevel van de Britse schout bij nacht Alan K. Scott-Moncrieff, D.S.O. aan de belangrijke operatie „Athenaeum”, een gecombineerde carrier-, zeedoel- en rocket-actie tegen de op de Oostkust gelegen industriestad Hungnam. Een vliegkampschip, een kruiser, vijf torpedootjagers en drie rocketschepen namen er aan deel. De verschillende doelen werden afwisselend door het scheepsgeschut en de vliegtuigen gebombardeerd. Koolzwarte rookkolommen stegen omhoog waar olie-opslagplaatsen waren getroffen. Na enige tijd verhief zich een uitgestrekt rookgordijn boven Hungnam, dat tot ver in zee zichtbaar was. Gedurende deze actie verschoot Hr. Ms Van Galen 423 granaten.

Daarop keerde Hr. Ms. Van Galen terug naar de Westkust, waar hoge zee, striemende regen-vlagen en sneeuwstormen haar op weg naar Inchon in de Gele Zee vergezelden.

De temperatuur was de laatste weken aanzienlijk gedaald en de warme Amerikaanse winteruitrusting bracht uitkomst in de barre koude. De patrouille verliep zonder bijzondere gebeurtenissen.

Een eenzame potvis zorgde voor enige afwisseling door een asdic-echo op te wekken, welke de bemanning urenlang in spanning hield, omdat de mogelijkheid bestond dat het een onderzeeboot was.



HMAS Sydney in 1936

Op de negende patrouille — wederom naar de Westkust — brachten enkele beschietingen in het gebied van de Taechong eilanden enige afleiding, maar overigens gingen de dagen in grauwe eentonigheid voorbij: overdag luchtoperaties in samenwerking met H.M.A.S. Sydney of U.S.S. Badoeng Strait en 's nachts patrouillevaren. Juist omdat er niets gebeurde, kwam het er op aan de waakzaamheid niet te laten verslappen, want onverwachts kon de vijand toeslaan en daarop moest men voortdurend zijn voorbereid.

https://en.wikipedia.org/wiki/HMAS_Sydney_%28D48%29

Het was Hr. Ms. Van Galen vergund de Kerstdagen in Sasebo door te brengen, waarna zij op de laatste dag van het jaar naar de Westkust terugkeerde. Deze tiende en tevens laatste patrouille werd door veel actie gekenmerkt. Het schip zette het jaar 1952 in met nachtelijke kustbeschietingen in de omgeving van Sokto, waar het in een dichte sneeuwbus ten anker kwam.

In de namiddag van 5 Januari spoedde de torpedobootjager zich met hoge vaart naar een noordelijk van dit eiland gelegen punt, om een kustbatterij tot zwijgen te brengen welke twee Amerikaanse mijnenvegers had beschoten, waarvan er één was getroffen. Die avond vuurde Hr. Ms. Van Galen enige salvo's en lichtgranaten af om de aandacht van de vijand af te leiden van een bepaald punt, waar Zuid-Koreaanse troepen een commando-raid uitvoerden. Even later verzochten deze troepen een precisiebombardement op een vijandelijke mitrailleur-opstelling; een gelukstreffer van één der kanons bleek voldoende om deze met een enkele granaat te vernietigen. In deze periode bombardeerde Hr. Ms. Van Galen vrijwel dagelijks allerlei doelen, zoals kustbatterijen en commandoposten.

Intussen bleef het kwik regelmatig dalen en deed de Koreaanse winter zich allengs meer gevoelen. Terwijl Hr. Ms. Van Galen vervolgens in de omgeving van Paengnyong-Do op patrouille was, kreeg zij onverwachts opdracht naar de Amerikaanse kruiser „Rochester” op te stomen om het stoffelijk overschot van Captain Charles Schwartz, U.S.M.C., die met zijn vliegtuig in zee was gestort, over te nemen en naar het vliegkampschip U.S.S. Badoeng Strait over te brengen. De overname geschiedde in volle zee en tijdens de vaart per jackstay. Zij werd op passende wijze uitgevoerd: met militaire eer, terwijl de vlag halfstok was voorgehesen.



Na elf maanden operationele dienst in de Koreaanse wateren verliet Hr. Ms. Van Galen op 21 Januari 1952 de haven van Sasebo met bestemming Nederland. Sinds haar vertrek uit Den Helder had zij 65.000 zeemijlen of meer dan driemaal de omtrek van de aardbol afgelegd; van deze afstand had zij 54.000 mijlen operationeel onder tactisch bevel der Verenigde Naties

gevaren. In deze periode had de torpedobootjager tijdens bombardementen — oefeningen niet inbegrepen — 2.775 springgranaten en 117 lichtgranaten afgevuurd; het grootste aantal bij één actie verschoten granaten was 423 (tijdens de operatie „Athenaeum”), terwijl het grootste aantal op één dag verschoten granaten 360 bedroeg, namelijk op 13 Augustus 1951 voor Songjin.

Een belangwekkende en succesvolle operationele torn in de Koreaanse wateren werd hiermede afgesloten.

WORDT
VERVOLGD

