“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.

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

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 19 – 7e jaargang – 09 mei 2024

De Atjeh oorlog deel 1
Uit de pers: Marineblad 1925 – de vrijhaven Zeebrugge
Mijnenleggers deel 3 (slot)
Twee maal ASYMPTOOT
Verhalen van Vroege (r) Navigatie met de vrije Beech
Zweedse schonen
Een reis om de Noord
Een terugblik op het maritieme verleden deel 3 (slot)
Amerikanewitch
Hr. Ms. Kruisers “Java” en “Sumatra”
Alternatief Catshot
Waar in het bronsgroen eikenhout

DE ATJEH-OORLOG: EEN BLOEDIGE STRIJD, OOK VOOR DE MARINE DEEL 1

DOOR HANS DEN HERTOG
FOTO'S VIA HET INSTITUUT VOOR MARITIEME HISTORIE

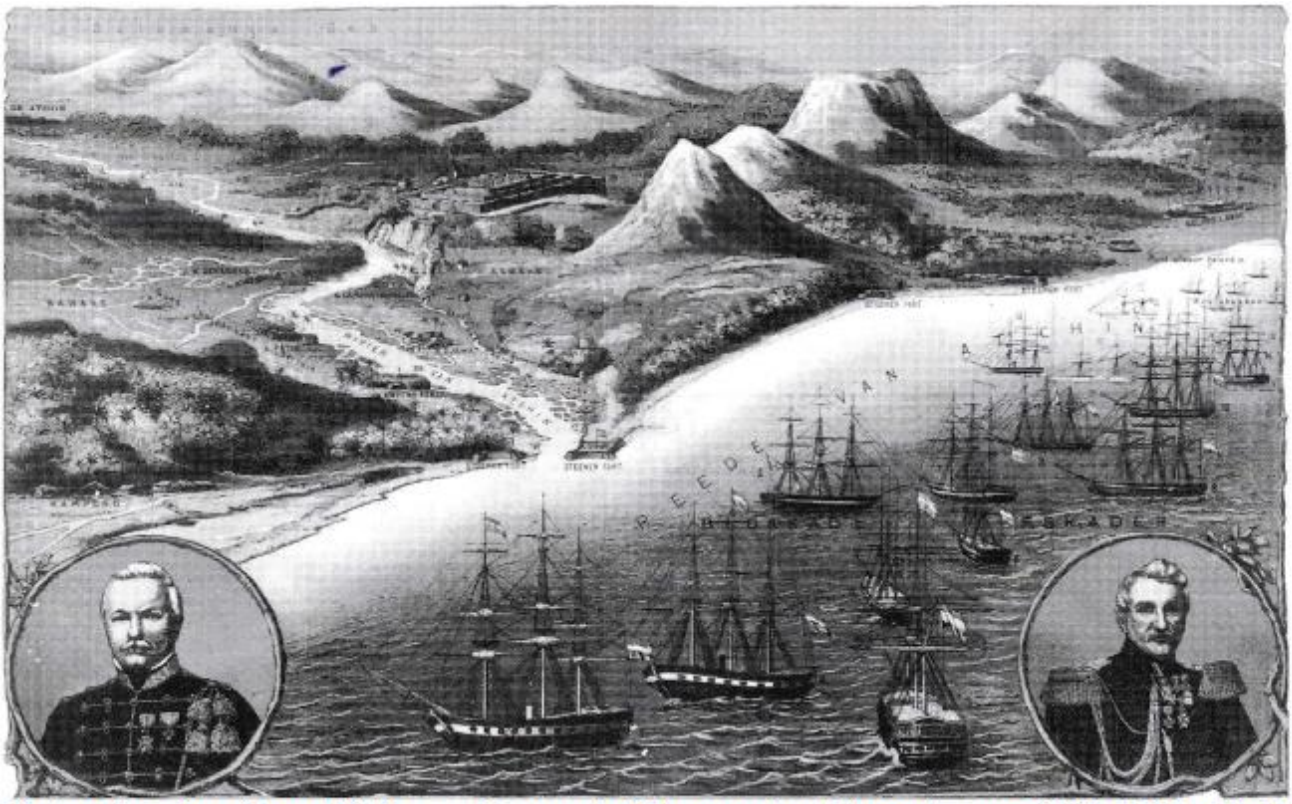
Tijdens de Napoleontische overheersing waren de Nederlandse koloniën overgegaan in handen van de Engelse Oost-Indische Compagnie. Na de val van de keizer werden ze, krachtens een traktaat met Engeland in 1814 weer aan Nederland overgedragen. Tien jaar later, bij het zogenaamde "Traktaat van Londen" in 1824 zag Engeland af van alle aanspraken op Sumatra, maar moest Nederland de onafhankelijkheid van dit eiland garanderen. In 1850 nam Engeland enkele gebieden in Noord-Borneo in bezit. Nederland zag daarin aanleiding enkele wijzigingen in het "Traktaat van Londen" voor te stellen. In 1871 werd overeengekomen dat Nederland de vrije hand zou krijgen in Noord-Sumatra en dus ook in Atjeh. In ruil daarvoor werden de Nederlandse bezittingen in het Afrikaanse Guinea aan Engeland overgedragen. Atjeh zag het gevaar op zich afkomen en vertegenwoordigers van de sultan knoopten onderhandelingen aan met Frankrijk, Turkije, Italië en de Verenigde Staten. Nederland vatte dit op als een verraad en besloot tot een militair ingrijpen.

Inleiding

De Atjeh-oorlog is in de literatuur hoofdzakelijk beschreven als een landoorlog tussen het Koninklijk Nederlandsch-Indisch Leger (KNIL), dat de bevestiging van de controle en de uitbreiding daarvan over het recalcitrante Atjeese volk trachtte te verwezenlijken en een fanatieke strijdmacht van Atjeese guerrillastrijders, die deze heerschappij niet wensten te accepteren. Toen de oorlog in 1873 uitbrak kon niemand vermoeden dat deze voor het Nederlandse en Nederlands-Indische gezag een moeizame en dikwijls uitzichtloze worsteling zou worden, die tientallen jaren zou duren.

Mariniers op de brug over de kali bij de Poort Lauwjanoa in Atjeh.

Het was een bloedige oorlog die veel slachtoffers, doden, zieken en gewonden aan KNIL-zijde heeft gemaakt. Velen stierven of raakten gewond als gevolg van krijgshandelingen, maar nog veel meer manschappen overleden door ziekte en ontbering. Het spreekt vanzelf dat dit alles hoge eisen stelde aan het functioneren van de Militair-Geneeskundige Dienst. Van de omvang van het aantal doden en gewonden aan Atjeese zijde weten we weinig, maar het zal een veelvoud zijn geweest van die van het KNIL.



„Belegeringskaart" van Atchin en zijne verdedigingswerken" (vogelperspectief). Het blokkade-eskader bestond uit v.l.n.r. de „Zeeland", „Citadel van Antwerpen", „Metalen Kruis", „Watergeus", „Timor", „Sumatra", „Hertog Bernard", „Maas en Waal", „Paardenschip", „Den Briel", „Coehoorn", „Soerabaja" en „Telegraaf". Inzet links generaal-majoor J.H.R. Kohier en rechts luitenant-generaal J. van Swieten.

Namen onverbrekelijk verbonden aan deze strijd zijn o.a. Kohier, Van Swieten, Van der Heijden. Van Daalen en natuurlijk Van Heutsz. Hoe men thans ook over koloniale oorlogen oordeelt, deze namen spraken en spreken nog steeds in Nederland tot de verbeelding.

Veel minder aandacht krijgt doorgaans de rol die de zeemacht in de Atjeh-oorlog heeft gespeeld. Toch is deze niet gering geweest. Vele jaren lang hebben marineschepen met kanonvuur acties te land ondersteund, patrouillevaarten gemaakt door de binnenwateren van Atjeh en een blokkade onderhouden langs de kusten van Noord-Sumatra. Ook deze verrichtingen verliepen dikwijls niet zonder bloedvergieten en eisten hun tol aan zieken.

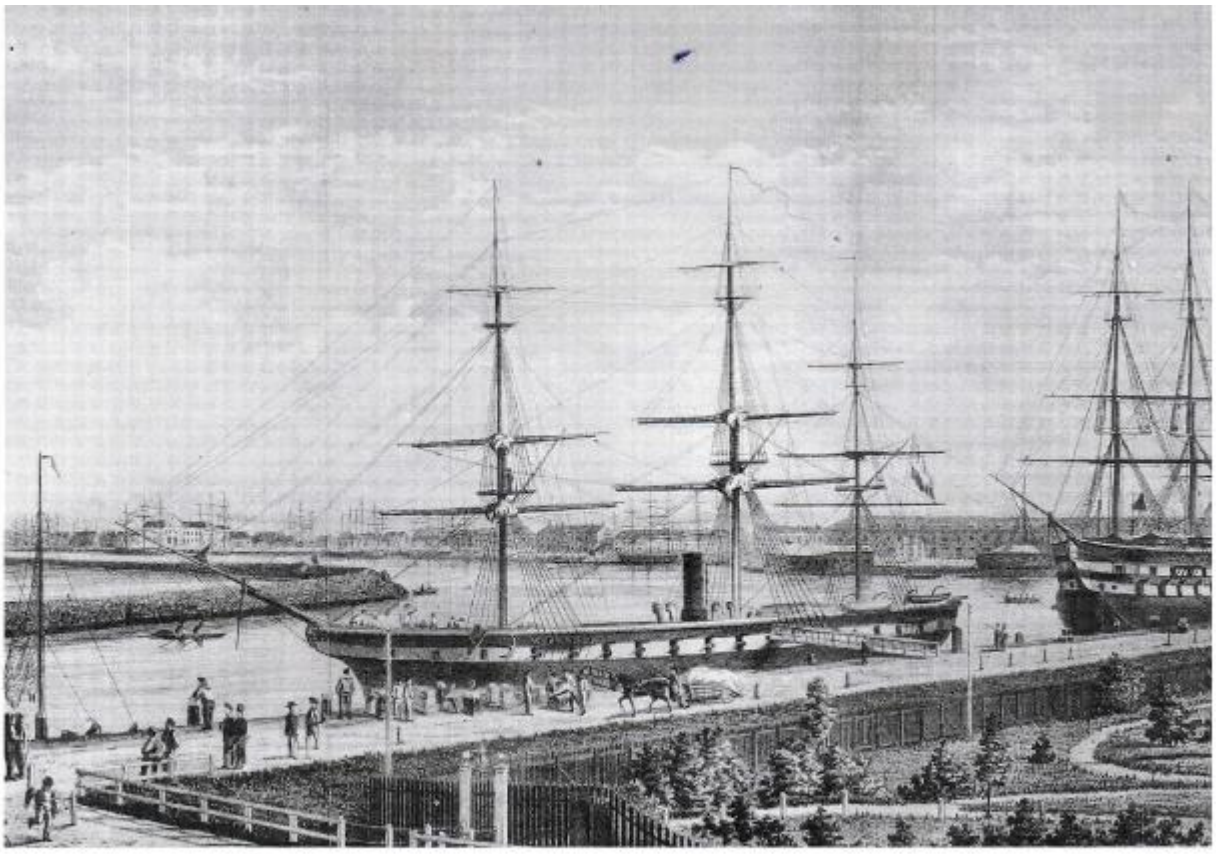
In dit artikel wordt een beeld geschetst van het aandeel van de zeemacht aan de krijgsverrichtingen tijdens de Atjeh-oorlog. Daarbij ligt het accent op de eerste twee expedities, die van 1873 en 1873/74. Toen immers werd de expeditionaire macht aan wal gezet, in 1873 zonder en in 1874 mét succes, en vonden de eerste grote schermutselingen plaats die uitliepen op de verovering van de Kraton, het paleis van de sultan.

Maar ook in de jaren daarna bleef de marine actief en uit de verslagen van de geneeskundige dienst dienaangaande mag worden afgeleid dat dit aandeel niet altijd, zoals wel wordt gedacht, werd geleverd vanaf een comfortabele plek op veilige afstand van het krijgsgewoel.

De eerste expeditie 1873

Op 22 maart 1873 vertrok vanuit Java een legermacht van circa 3600 man in de richting Atjeh. Deze legermacht, onder bevel van generaal-majoor J.H.R. Kohier, bevond zich aan boord van een transportvloot, die was samengesteld uit een zestal stoomschepen van de Nederlandsch-

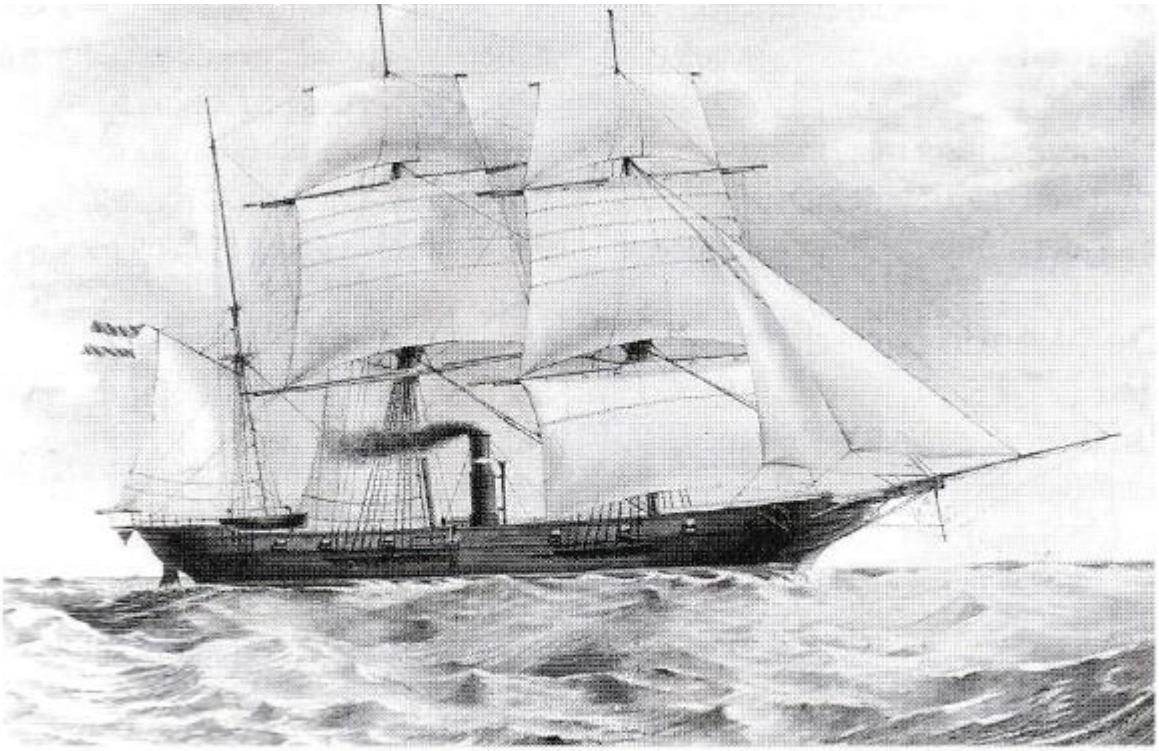
Indische Stoomvaartmaatschappij, nl. de "William Mackinnon", de "Gouverneur-Generaal Mijer", de "Baron Sloet van de Beele", de "Baron Bentinck", de "Koning Willem III" en de "Cores de Vries" en voorts uit vijf koopvaardijschepen, waarvan twee waren aangewezen om levensmiddelen en kleding te vervoeren en één was ingericht als ziekenschip.



Schroefstoomschip 1e kl. "Metalen Kruis". Gebouwd op de Rijkswerf te Amsterdam, 1863; op stapel gezet als "Soerabaja", maar in 1863 herdoopt als "Metalen Kruis"; 20 september 1878 te Soerabaja uit dienst gesteld; 2030 ton wv; 58,00 x 12,25 x 5,50 m; 700 pk; 8,5 mijl.

Onder commando van de kapitein ter zee J.F. Koopman werd een vlooteenheid in de Atjeese wateren samengetrokken, bestaande uit 22 schepen met in totaal 76 officieren en 1212 manschappen aan boord, benevens een landingseenheid van 450 mariniers en matrozen.
Aan boord van één van de schepen bevond zich de vice-president van de Raad van Indië, F.C. Nieuwenhuijsen, als vertegenwoordiger van de Nederlands-Indische regering, die tot taak had door onderhandelingen alsnog de sultan te bewegen het verzet op te geven. Deze onderhandelingen liepen op niets uit.

Op 5 april was de transportvloot voor Atjeh aangekomen en de dag daarop werden de eerste troepen aan land gezet. Het waren vier compagnieën infanterie, die bevel kregen een verkenning uit te voeren. Ze werden overgebracht en begeleid door 16 gewapende sloepen en twee stoombarkassen, onder bevel van kapitein-luitenant ter zee Binkes. De sloepen onderhielden, al roeiend, een goed gericht vuur op de vijand. Tegelijkertijd veegden de "Coehoorn" en de "Siak" het landingsterrein schoon met kartetsvuur.
Intussen had de "Marnix", één van de voor de kust samengetrokken oorlogsbodems, post gevat voor de Atjeh-rivier om de aanvoer van versterkingen door de vijand te belemmeren.
Na een bevredigend verlopen verkenning door de genoemde infanteriecompagnieën, werden deze weer aan boord genomen, waarbij ze werden beschoten door de Atjeeërs vanuit een nabij het strand gelegen fort.



Schroefstoomschip 2e kl. „Citadel van Antwerpen". Gebouwd op de Rijkswerf te Amsterdam, 1857; aanvankelijke naam „Dordrecht"; uit dienst 1 juni 1879 te Soerabaja; 1780 ton wv; 56 x 11,05 x 5,40 m; 700 epk; 9 mijl.

Op 8 april 's ochtends verzamelden zich 16 gewapende sloepen en vier stoombarkassen, opnieuw onder bevel van kapitein-luitenant ter zee Binkes, voor het aan land zetten van de invasietroepen. Aan deze troepenmacht werden de eerder genoemde 450 mariniers en matrozen toegevoegd. Van hen raakten bij deze operatie een adelborst en twee matrozen door het vuur van de Atjeeërs gewond.
De adelborst bezweek de dag daarop aan zijn verwondingen.
Tijdens de gehele landingsoperatie werden de aan land gezette troepen ondersteund door de kanons van de "Sumatra", de "Coehoorn", de "Siak", de "Citadel van Antwerpen" en de "Marnix". De laatste twee zagen kans een fort van waaruit de aanvallende troepen werden beschoten met welgericht vuur uit te schakelen. De "Citadel van Antwerpen" moest later op de dag 12 vijande-lijke granaatinslagen incasseren.

Intussen werden door de marine voortdurend levensmiddelen, munitie, kleding en andere benodigdheden aan wal gebracht, hetgeen door het vijandelijk vuur en de zware branding geen sinecure was. Daarnaast werden twee schepen onder de wal geposteerd om de rechtervleugel van de invasietroepen te dekken en zo nodig door het afgeven van een schot te waarschuwen tegen een eventuele vijand. Het doel van deze expeditie in 1873 was het veroveren van de Kraton, het paleis van de sultan. Hoewel de tocht en de gevechten nauwkeurig zijn beschreven, valt het buiten het bestek van dit artikel om het verloop van deze strijd, die landinwaarts immers hoofdzakelijk een landmachtaangelegenheid was, tot in onderdelen te beschrijven. Vermeld moet evenwel worden dat op 14 april de opperbevelhebber generaal-majoor Kohier sneuvelde door een schot in de borst. En voorts dat men er na weken verwoede strijd, onder dikwijls uiterst moeilijke weers- en terreinomstandigheden en tegen een fanatiek vechtende tegenstander, niet in slaagde de Kraton te veroveren. Dit was een bittere pil. Zowel de Nederlandse en Nederlands-Indische regering als de militaire autoriteiten trokken het zich zeer aan. Men was vastbesloten het er niet bij te laten zitten en een nieuwe poging te wagen, zij het dat men voor-

lopig afzag van verdere militaire acties. De troepen werden uit het gevechtsterrein teruggetrokken en, tot het sein voor evacuatie werd gegeven, ondergebracht in bivaks op het strand.

Gedurende de laatste fase van de expeditie hebben diverse schepen nog belangrijke bijdragen geleverd die niet direct met krijgshandelingen van doen hadden.
Een dag na de terugkeer in de genoemde strandbivaks werden 130 zieken en gewonden van het KNIL door de "Baron Bentinck" naar Padang geëvacueerd.
Op 22 april arriveerde de "Singapore" voor de rede van Atjeh met aan boord een aantal, vroeger achtergelaten, reservepaarden voor de artillerie en een aanvulling van manschappen en munitie voor de marine. Maar dit alles was niet meer nodig!

Op 23 april gaf de gouverneur-generaal toestemming om zich in te schepen. Vier dagen later werd begonnen met het aan boord brengen van levensmiddelen en bagage en een dag later, op 28 april, volgden de manschappen.
De transportvloot verliet op 29 april de rede van Atjeh en arriveerde na een tussenstop in Singapore op 10 mei te Batavia.

Het verlies aan manschappen tijdens de gehele expeditie was aanzienlijk.
Aan KNIL-zijde waren vier officieren en 46 minderen gesneuveld; 30 officieren en 396 minderen raakten gewond van wie twee officieren en 23 minderen later aan hun verwondingen bezweken. Tenslotte overleden een officier en zes minderen als gevolg van ziekte of ontbering. Bij de marine sneuvelden één adelborst en twee mariniers; twee officieren en 20 minderen raakten gewond, onder wie zeven mariniers van wie er later één overleed. Aan ziekte en vermoeienis bezweek één officier.
Uit deze cijfers mag men wel concluderen dat ook de marine, letterlijk, niet buiten schot was gebleven.

Bron:
De Blauwe Wimpel

WORDT VERVOLGD

Uit de Pers. Marineblad 1925

„Maasbode" 28 Juli 1924.

De vrijhaven Zeebrugge.

De militaire belangen — Amerikaansche opslagplaats. — Onze Brusselsche redacteur meldt ons:
Een paar maanden geleden hebben wij in een correspondentie de voornaamste overwegingen medegedeeld, die door de betrokken civiele partijen werden aangevoerd ten gunste van het oprichten van een vrijhaven — Zeebrugge — in België.
Wij zagen toen ook, dat de Belgische regeering bijzonder ingenomen was met dat plan, aan welks verwezenlijking zij dan ook al haar medewerking zal verleenen.
Op het oogenblik, dat wij dat schreven, wisten wij nog niet, voor welke militaire doeleinden Zeebrugge-vrijhaven eventueel zou worden aangewend. Dat is eerst enkele dagen geleden

bekend geworden door een mededeeling van den minister van nationale verdediging aan de leden der vrijhaven-commissie gedaan en die o.m. luidt: De haven van Zeebrugge kan zoowel in vredes- als in oorlogstijd onder militair opzicht gebruikt worden.
In tijd van vrede is zij de aanleghaven van de Belgische militaire flotille, waarvan de belangrijkste eenheden een diepgang hebben, die „thans" niet tot 3 M. gaat, zoodat de huidige toestand dezer haven, wat betreft de diepte, als voldoende kan beschouwd worden.
In tijd van oorlog kan volgens de regeering Zeebrugge onder militair opzicht een driedubbele rol spelen:
i°. de rol van haven voor de ontscheping van geallieerde troepen;
2°. de rol van de aanleghaven voor duikbooten, torpedobooten, watervliegtuigen, in opzicht van de militaire gevechten;
3°. De rol van de haven voor het lossen van de voorraadskonvooien.

De eerste taak werd door Zeebrugge reeds vervuld in 1914, met de alsdan normaal onderhouden diepten en zonder dat eenig ongeval in de verslagen staat vermeld.
Om de haven diezelfde rol te laten spelen in den toekomstigen oorlog — dit zijnde eigen woorden van minister Forthomme— Red.— zal men in onze overeenkomsten met onze geallieerden den maximum-diepgang moeten voorzien, welke dient gegeven aan de cargo-booten die de geallieerde troepen op het Belgisch grondgebied moeten overbrengen.
Het spreekt vanzelf dat, hoe grooter de beschikbare diepten zijn, de geallieerden over des te betere middelen zullen beschikken.
Gedurende vier jaar heeft Zeebrugge zijn tweede rol vervuld. De noodige diepgang voor dit soort verrichtingen is niet zoo groot, zoodat men, alleen voor wat dit punt betreft, zich niet al te bezorgd moet maken omtrent het onderhoud van de haven gedurende eene normale oorlogsperiode.
Over het derde punt zei de minister in kwestie: De bevoorrading van België gedurende welke oorlogsperiode ook, betreft niet alleen de behoefte van het leger, dat in geval van mobilisatie 1/10 deel van de bevolking uitmaakt, doch zij gaat ook de gansche natie aan, die niet kan leven zonder aanvulling van de bevoorrading die ons eigen grondgebied opbrengt en die voor de twee derden ontoereikend is.

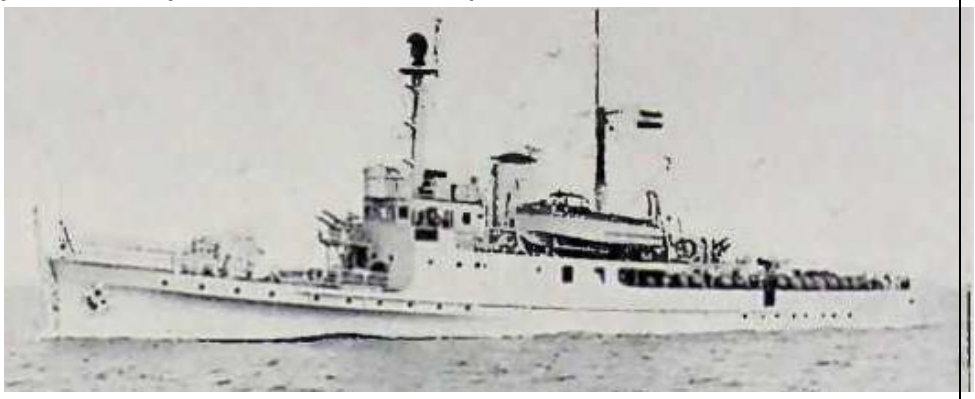
„Zoo dit vraagstuk van algemeenen aard niet kon opgelost worden door de haven van Antwerpen, tengevolge van eene mogelijke sluiting van de Schelde, zou dit wel kunnen, in uitstekende voorwaarden, door de haven van Zeebrugge. Met het oog daarop is het van algemeen belang voor al de Departementen, dat de haven van Zeebrugge ingericht weze om schepen van de hoogste tonnenmaat te ontvangen.
Zoo België mede in oorlog is, is die bevoorrading langs de zee niet mogelijk tenzij de konvooien beschermd worden door eene geallieerde vloot in hooge zee, en de lossingshaven zou moeten aangenomen worden door het geallieerde land, waarvan de zeemacht aldus ten onzen gunste zou opgesteld zijn. Anderzijds, de ontwikkeling van de beschietings-vliegtuigen zou het druk vervoer van eene bevoorradingshaven moeilijk kunnen maken in de nabijheid van de strijdzone. Is echter onze geallieerde sterker onder opzicht van vliegtuigen en duikbooten, dan zou Zeebrugge van het grootste nut kunnen zijn, vooral indien daar de mogelijkheid bestaat schepen met groote tonnenmaat te laten binnenvaren".

Tenslotte nog dit: Bij de reeds eerder door ons medegedeelde regeerings-overwegingen om van Zeebrugge een bloeiende vrijhaven te maken, heeft zich een nieuw economisch argument gevoegd. Men meent hier, dat vroeg of laat de Vereenigde Staten in één der West-Europeesche havens een groote handels-opslagplaats voor hun producten zullen moeten maken, omdat de Amerikaansche handel niet langer buiten een dergelijk transatlantisch bruggehoofd kan.
In dezen gedachtengang wordt van Belgische zijde dan ook alvast gewerkt om Zeebrugge daarvoor in aanmerking te doen komen, van waaruit dan Nederland, Duitschland, Scandinavië, Oostenrijk, Hongarije, den Balkan, Tsjecho-Slowakië, Italië, Frankrijk en later ook Rusland zouden kunnen bestreken worden.
Dit laatste is weliswaar nog toekomstmuziek, doch het is van Nederlandsch standpunt gezien, noojt kwaad te weten, welke droomen buurman zooal koestert.
„Maasbode", 31 Juli 1924.

Mijnenleggers deel 3 (slot)

Pieter Florisz. En Abraham v d. Hulst

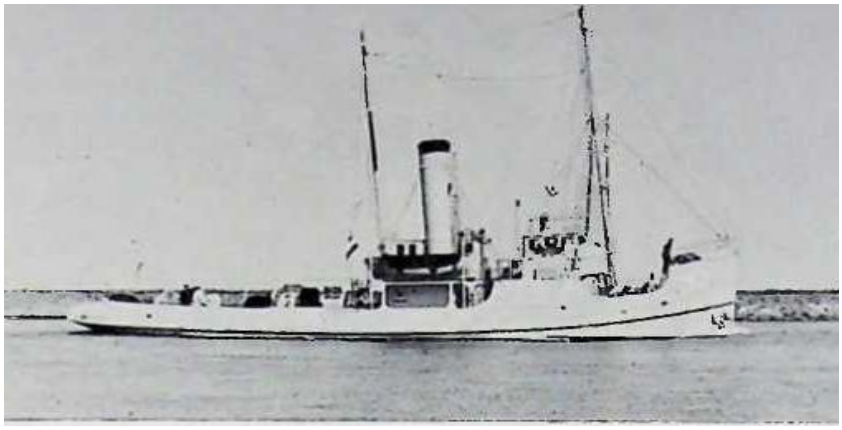
Pieter Floriszoon werd in 1610 geboren en toen hij 31 jaar oud was, onderscheidde hij zich in 1641 onder admiraal Gijsels. die het bevel voerde over de hulpvloot voor Portugal tegen Spanje, in welken strijd Pieter Florisz tijdelijk als kapitein werd aangesteld. In 1644 is hij extra-ordinaires-kapitein en als kapitein onderscheidde Florisz zich in den slag bij Dungeness en in de zoo beroemd geworden zeeslagen bij Nieuwpoort en bij Terheide, bij welke gelegenheid hij in een jaar tijd van kapitein via schout-bij-nacht tot vice-admiraal bevorderd werd. Op 8 November sneuvelde hij in den Slag aan de Sont, waar hij het bevel over de achterhoede voerde.
Abraham van der Hulst werd op 11 April 1619 te Amsterdam geboren en wordt voor 't eerst in 1650 in onze geschiedenis ter zee genoemd als extra-ord. kapitein van de admiraliteit van Amsterdam. Hij onderscheidde zich bij Terheide in 1653, convoyeerde een jaar later onder Tromp in de Middellandsche Zee. diende daarna onder De Ruyter en commandeerde in 1658 de „Hilversum", een schip van 50 stukken. Bij Lowestoft was hij schout-bij-nacht en in den Vierdaagschen Zeeslag sneuvelde hij als vice-admiraal.



Hr. Ms. „Van Gelder" met weggeslagen achterschip.

Beide mijnenvegers „Pieter Florisz" en „A. van der Hulst" werden resp. bij P. Smit te Rotterdam en „Gusto" te Schiedam in 1936 gebouwd en op denzelfden dag —- 13 September 1937 -— in dienst gesteld. Zij behoorden tot de groep van mijnenvegers, waarvan er vier voor Nederland bestemd waren en 4 in 1937 naar Oost-Indië vertrokken zijn. De mijnenvegers zijn alle van hetzelfde type, n.1. 55,8 m lang, 7,8 m breed, 2,2 m diepgang, 460 ton waterverplaatsing. Het machinevermogen is 1600

Ipk, snelheid 15,5 mijl, bemanning 45 koppen. De bewapening bestaat uit 1 kanon van 7.5 cm no. 3 en 1 dubbelmitrailleur l.k.; ze zijn tevens ingericht voor mijnenleggers. Toen de Mei-oorlog 1940 uitbrak lagen de „Pieter Florisz" en de ,,v. d. Hulst" te Den Helder, waar zij den eersten dag, natuurlijk geheel oorlogsklaar bleven. In den nacht van 10 op 11 Mei trokken zij naar de Zuiderzee en patrouilleerden voornamelijk langs de Friesche en Overijsselsche kust.
Op den 1en Pinksterdag verleenden beide mijnenvegers assistentie bij de „Friso ", die nabij Stavoren door vliegtuigen was getroffen en zinkende was. Den derden oorlogsdag, tijdens patrouilliediensten tusschen Kampen en den Afsluitdijk, moest de ,,Pieter Florisz" nog handelend optreden tegenover een boot die weigerde bij te draaien en deswege in den grond geboord werd. In den middag van den laatsten oorlogsdag kwam het bericht, dat zeer waarschijnlijk het Nederlandsche leger zou capituleeren. De ,,Pieter Florisz" en de ,,v. d. Hulst" overwogen via het Noordzeekanaal te vertrekken, doch vernamen, dat dit geblokkeerd was door de gezonken ,,M 2". Voor een uitweg door de sluizen van den Afsluitdijk was het reeds te laat. Daarom besloot men de beide schepen tot zinken te brengen nabij Enkhuizen en Medemblik. Eind 1940 zijn de beide mijnenvegers gelicht en na gerepareerd te zijn met de Noorderzon vertrokken.



De „M 2"

Aan het einde van den wereldoorlog 1914 — 1918 was het leggen van mijnen tot groote hoogte opgevoerd, nadat de voornaamste mogendheden uit dezen oorlog aanvankelijk, d.w.z. in 1914 — 1915, weinig waarde aan de mijn als verdedigingsmiddel hadden gehecht. Ook de neutrale scheepvaart, waartoe de Nederlandsche scheepvaart behoorde, ondervond veel belemmeringen en hoewel men voortging de handelsroutes op de wereldzeeën te bevaren, werd door de mijn een langzame maar zekere en scherpe blokkade gelegd ook op de zeewegen naar ons Vaderland.

Als afweermiddel moest toen de mijnenveger dienst doen. Nederland had echter geen enkele speciaal daarvoor bestemde mijnenveger en daarom werd in 1918 besloten vier groote zeesleepers aan te koopen en voor mijnenveger in te richten.

Ze werden aangeduid als mijnenveger I, II. III en IV en waren alle in 1915 op stapel gezet.
De standaardwaterverplaatsing varieerde tusschen 205 en 238 ton. De lengte der booten was ongeveer 28 m, breedte 6 m, diepgang pl.m. 3 m: ze werden bewapend met een mitrailleur. De bemanning bestond uit 16 koppen. Het langst hebben de I en de II dienst gedaan, die sedert enkele jaren M 1 en M 2 genoemd werden. Uiteraard waren deze bijna 25 jaar oude booten practisch zonder eenige gevechtswaarde. Wel konden zij voor bepaalde diensten nog heel goed gebruikt worden, doch in het kader van de vloot waren ze van weinig beteekenis.

De „M 2" heeft ongeveer twee jaar geleden tijdens een stormachtigen nacht in zeer moeilijke omstandigheden verkeerd en was met een volgeloopen machinekamer reeds ten doode

opgeschreven toen ’t tij keerde en de boot behouden kon blijven. Tijdens den Mei-oorlog 1940 was de ,,M 2" te IJmuiden. In den vooravond van 13 Mei, omstreeks 6 uur, liep de boot, ter hoogte van de hoogovens op een magnetische mijn en vloog in de lucht. Van de 16 man, die aan boord waren, konden er 9, zoowel licht als zwaar gewonden, gered worden. Zeven man sneuvelden.

The End

Bron: Verhalen van

Vroege(r)

VRIJE NAVIGATIE MET DE BEECH

Nu ik toch even ben begonnen over mijn tijd als telegrafist bij VSQ5, heb ik nog wel enkele anekdotetjes.
De hoofd taak van ons gezellige squadron was het opleiden van jonge telegrafisten en waarnemers, met de bedoeling om hen te leren omgaan met de eerste beginselen van communicatie en navigatie in de luchtvaart. Zoals gebruikt zo wel in het burger bedrijf als in het militaire. Daarbuiten werden ook vele vlieguren besteed aan het vaardig houden van de bemanningen van het squadron zelf.

Beechcraft TC-45-J. Daar voor SNB-5

Dit bestond hoofdzakelijk uit over landjes en het handhaven van de vliegvaardigheid van de
piloten door diverse verplichte oefeningen. Tijdens deze oefeningen werd altijd wel enige tijd gevonden om de hoogtemeter te controleren. Dit door deze te vergelijken met de hoogte van de rietstengels van de pas aangelegde Flevo polder. Ook familieleden in een niet al te druk gebied werden bezocht met een low-pass. De lucht verkeersleiding in die tijd had natuurlijk nog niet de middelen ter controle als heden.
Op een dag hadden wij tijdens zo een vrije lage wandeling echt geen idee waar wij ons bevonden. Het was echter wel tijd om onze positie door te geven aan Stove Pipe, de officiële verkeersleiding.
Gelukkig vonden wij snel een kleine (enkele) spoorlijn. Het was een beetje dun bevolkt gebied dus we besloten het te volgen. Al snel was er een klein stationnetje, we gingen kijken.
Flaps uit, wielen uit, langzaam maar zeker vlogen wij richting ons navigatie punt. Vele ogen keken naar het naambord wat daar aanwezig was. Enkele passagiers die zich op het perronnetje bevonden zullen wel raar hebben opgekeken. We kwamen er uit en klommen naar opgegeven hoogte om onze positie door te geven.
Stove Pipe bevestigde ons bericht en wij gingen verder met onze wel of niet op gegeven opdrachten. Gaaaafff!!!

Uit: Jaarboekje der Adelborsten 1908.

TWEE MAAL ASYMPTOOT.

Vijf heel lange, lange jaren
Had hij er al doorgebracht,
Op het eindpunt van de wereld,
Waar weelde heerscht, noch pracht.
Juist dacht hij nu te gaan varen
Naar een warmer, beter land
Toen het noodlot nog kwam rekken
Z'n verblijf aan 't Noordzeestrand.

Hij had weer echec geleden,
Z'n werken was vergeefsch geweest,
Nog een jaar zou hij 't probeeren.
Ging het niet, dan maar gesjeesd.

Ja zijn lot is hard, o lezer,
't Lot van hem, dien ik bezing,
Zoudt ge 't hem ten kwade duiden
Als hij zelfmoord eens beging.

Zes jaar hier je te vervelen
Houdt geen enkel wezen uit,
Mocht het U soms overkomen,
Doe dan gaar, en....knijp er uit.

Karel de Kale

==========

Zweedse schonen

Nu heb ik in 1984 een reisje van 4 maanden gemaakt op de Coral Maeandra / PJLZ, die jarenlang als een soort veerpont, op en neer voer tussen Zweden (Köping) en Letland (Ventspils), in die tijd nog deel uitmakend van de U.S.S.R. De koers stond als het ware, in de kaart gegrift.
Köping ligt een flink eind het binnenland in, achter Stockholm, aan het Mälaren meer. Je kunt via Stockholm op het meer komen, maar wij pikten de loods altijd bij Landsort op, en gingen dan bij Södertalje door de sluis, en dan nog een pokkeneind varen over de Mälaren voordat we bij Köping aan kwamen.

Het is een mooie streek om te varen, in de zomer dan, want in de winter vriezen de meren dicht. Ik kwam in Maart aan boord, en er lag nog vrij veel sneeuw en ijs, en moesten we nog achter de ijsbreker om het schip door het nog dikke ijs heen te krijgen.

Het schip maakte maar één of twee reisjes per maand tussen Köping en Ventspils, met een lading ammoniak, en de rest van de tijd lagen we langs de kant in Köping of in Södertalje. Dus tijd genoeg voor het opbouwen van sociale contacten met de locale bevolking.
Nu voer dit schip vrijwel continu met een vaste bemanning vanwege diverse redenen, zoals Kapitein Vinke, die alleen op dít schip voer. Voor hem, was het een rustig bestaan en een mooie manier om tot zijn pensioen aan toe door te varen. Voor andere opvarenden speelden er andere redenen mee, zo had de één verkering in Ventspils, de ander in Köping, of sommigen in beide havens. Is het niet zo, dat Jan de zeeman gebrandmerkt is met het gezegde “met in elk stadje een schatje” ? Nu waren er gasten die dit gezegde daadwerkelijk naar de letter van het woord invulden.
Enfin, ik gebruikte de tijd langs de kant om zoveel mogelijk te zien van het Zweedse land. We

gingen er vaak op uit, al dan niet met de auto van de scheepsagent, of scheepshandelaar, die na jarenlang diensten verleend te hebben aan het schip, bevriend waren geraakt met de vaste bemanning. Zo heb ik de Vasa bezocht, en de “Gamla Stan” (de oude stad) van Stockholm, en andere bezienswaardigheden in het binnenland. Bij de scheepsagent werden we soms uitgenodigd op kantoor voor een borrel met Knäckebröd (grote ronde schijven), en om gezamenlijk en poedelnaakt een sauna te nemen.

Kapitein Vinke was een “bon vivant”, vrijwel elke dag hadden we een uitgebreid borreluur, waar niks mocht ontbreken. Zo hadden we Chatkacrab en Beluga Kaviaar uit Rusland, en allerlei soorten gerookte of ingemaakte vis, zoals zalm, haring en paling, en dan moet ik ook de variëteit aan kaas niet vergeten. Hij ging er dan ook prat op, dat hij het hoogste voedingscijfer van de vloot had, en volgens mijn informatie is hij er ook nooit op aangesproken.

Ook kan ik me een “party” herinneren, dat we uitgenodigd werden voor een “***Smörgåsbord”*** (Zweeds buffet) in het zomerhuis van de agent om de “***Midsommarnatt”***(midzomernacht) te vieren, wat in Zweden op grote en grootse schaal gevierd wordt, met veel drank, wat we voor deze gelegenheid zelf meebrachten, want drank in Zweden is een zeer kostbaar goed.

Zweden kunnen alleen een beperkte hoeveelheid drank kopen in de door de staat gecontroleerde ***“Systembolaget”*** of ook wel ***“Bolaget”*** genoemd. Een soort slijterij, waar drank en het sterkere bier verkocht wordt tegen, voor ons, absurd hoge prijzen. Ik heb maar één ander volk meegemaakt, dat nog een sterkere drang naar alcohol had, en dat waren de Finnen. En nu komen we weer bij het aloude onderwerp terecht, en de vrouwen ? Ik krijg altijd de vraag, is het echt zo dat die Zweedse schonen zo ongeremd en gewillig zijn en de sexbommen zijn, zoals vaak beschreven is in de voor mannen populaire tijdschriften ? Ja zeg ik dan, het is volledig waar.
Maar je had wel een speciale tactiek nodig, anders haalde je het eind van de avond niet. Het is algemeen bekend dat Scandinaviërs in het algemeen, en Zweden in het bijzonder graag een glaasje Wodka lusten, of beter gezegd drank in het algemeen, het maakt niet uit wat het is, als er maar alcohol in zit. Hun probleem is dat zodra een fles geopend wordt, ze niet eerder rusten dan dat die fles tot op de laatste druppel leeg is. Nu kan Jan de Zeeman ook goed drinken, maar als je met Scandinaviërs tegelijk opdrinkt, lig je voor middernacht onder tafel.

Als we uitgingen, naar de bar´s in Köping, Södertalje of Stockholm moest je weten wat te bestellen, nu zijn er meerdere soorten bier te krijgen zoals Folköl (LÄttöl), Mellanöl en Starköl, licht bier (volksbier), middelzwaar bier en zwaar bier, afhankelijk van het alcohol-percentage. Nu is zwaar bier ook zwaar belast met accijns, en dus niet echt lekker voor je portemonnee, dus dronken we licht of middelzwaar bier, en dan hield je het wat langer vol, fysiek en financieel gezien dan. Ook moest je erop letten dat je niet naar het toilet ging, als je nog een vol glas bier had, anders was de kans groot dat zodra je terug kwam van de pitstop, je glas leeg zou zijn.

Terug naar de dames, de “Svenska flickor” (Zweedse meisjes) zijn naar onze begrippen knap, tot zeer knap, blond en over het algemeen slank, tot volslank, voor vele mannen het ideaal-beeld.
Velen zijn vrijgezel, maar wonen zelfstandig met één kind, omdat het Zweedse sociale systeem vrouwen met een kind financieel bevoordeeld.

Nou, wij hadden daar in ieder geval niks op tegen. Nu was de tactiek simpel, je moest ´s avonds gewoon niet teveel drinken, en op het eind van de avond of nacht lagen de meeste Zweden letterlijk laveloos onder tafel, en had je een bar vol dames om uit te kiezen. Het klinkt allemaal een beetje banaal, maar zo werkte het in principe wel. Ik heb er een leuke vriendin opgeduikeld, met wie ik nog altijd contact heb, en af en toe een berichtje uitwissel.
Enfin, Zweden is een mooi en prettig land, alleen de winters duren zo lang, anders was ik graag Cornelis Vreeswijk (ja, die van de non) achteraan gegaan.
Wat er allemaal aan de andere kant van de Oostzee in Letland gebeurde, vertel ik misschien later nog weleens.

Bron: Memoires van een

Sparks. Dick Bal

EEN REIS OM DE NOORD

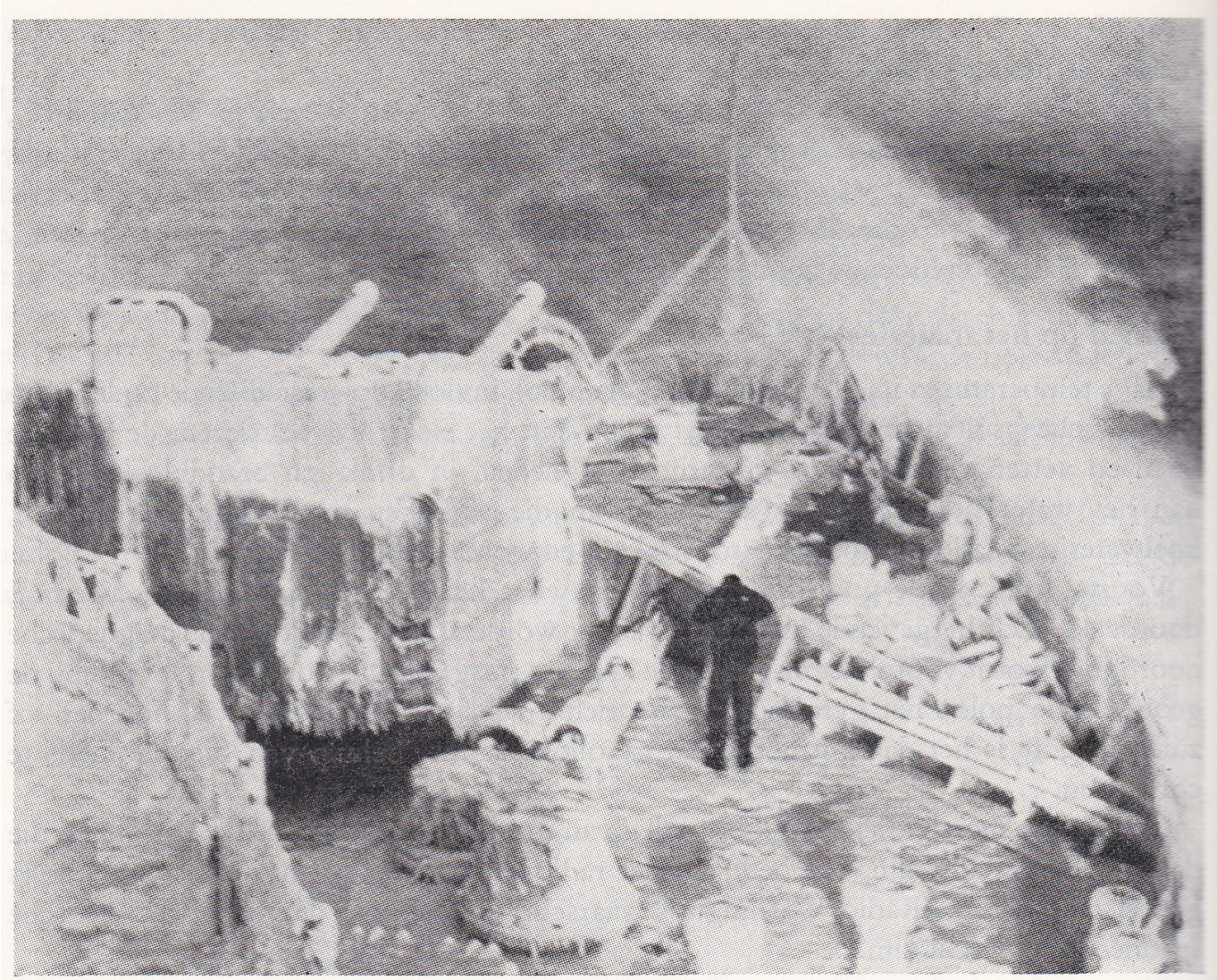
Om de problemen, die zich bij het varen in de poolzee voordoen, aanschouwelijk te maken, zullen we met een denkbeeldig schip een reis om de noord maken. We gaan er van uit, dat ons schip op het varen door ijs berekend is.

Het vertrek

We vertrekken in juli uit een haven op het noordelijk halfrond. In de IJsatlas vinden we namelijk, dat de beste tijd voor het maken van een arctische reis ligt tussen i augustus en 15 oktober. Die ijsatlas geeft voor elke maand een gekleurd overzicht van de gemiddeld voorkomende ijstoestand op de Atlantische oceaan. We zien daarin, dat het ijs zich over een aanzienlijk gebied uitstrekt en dat de grootste ijsdichtheid kan worden verwacht in de maanden februari en maart. Daarna neemt de ijsdichtheid af, waarbij in augustus en september het minimum wordt bereikt. De grootste aanwas treedt op na de koude- periode van het pooljaar en de grootste afname, nadat de zon haar hoogste stand heeft bereikt. Algemeen bestaat de neiging om poolexpedities te vroeg te beginnen. Juist wanneer de omstandigheden het gunstigst zijn, worden ze dan beëindigd. Het kiezen van de juiste tijd kan veel ijsschade voorkomen. Overigens is in de poolgebieden de ijsdichtheid geen jaar dezelfde. Voorspellingen op lange termijn daaromtrent zijn dan ook vrijwel onmogelijk. Soms is het winterijs slechts dun en begint het afbraakproces lang voor de normale tijd, zodat een voorspelling van een geringe ijsdichtheid in de zomermaanden alleszins gewettigd lijkt. Niet zelden wordt dan evenwel het desintegratieproces vertraagd of zelfs stopgezet, doordat de gebruikelijke stormen uitblijven, langdurige bewolking de zonnestralen absorbeert, plotselinge temperatuurdalingen ontstaan of andere ogenschijnlijk kleine veranderingen, bijv, in de richting van - warme - stromen, optreden. De voorspellingen blijken dan helemaal niet met de werkelijkheid te kloppen.

Op weg naar de ijsgebieden

Dagelijks ontvangen we ijsberichten van het bureau hydrografie van de Verenigde Staten. Die berichten worden verkregen van de weerstations nabij de pool en van langeafstand vliegtuigen, die speciale ijswaarnemingen doen. Ze bevatten in het algemeen gegevens over de ijsdichtheid, de aanwezigheid van ijsbergen en de afmetingen van het zeeijs, alsmede voorspellingen omtrent de bewegingen van het ijs en aanbevolen vaarroutes.
Die voorspellingen houden bijv, in, of men in verband met het mooie weer verwacht, dat bepaalde doorgangen breder zullen worden of dat als gevolg van ongunstige winden er waarschijnlijk een verdichting zal optreden.



Het U.S.S. „Glacier" in zwaar weer

(Official U.S. Coast Guard photo

De aanbevolen routes worden aangeduid met peiling en afstand tot een bepaald landmerk of met behulp van lengte- en breedtecoördinaten. Veelal liggen ze in de buurt van het land, waar men vaak als gevolg van aflandige winden en doordat het landvastijs af brokkelt open water aantreft. In andere gebieden kan een relatief warme stroom oorzaak zijn van een vroegtijdig opbreken van het ijs.
De officier, belast met de navigatie, houdt aantekening van de verkregen ijsgegevens op een doorzichtige overzichtskaart, die over de gewone zeekaart heen wordt gelegd.

Aankomst in de ijsgebieden

Op de vierde dag na ons vertrek varen we de koude wateren binnen. De temperatuur daalt tot 42° F en die van het water tot 3 5 ° F. De uitkijken melden de eerste ijsbergen. In tegenstelling met wat meestal wordt verondersteld, heeft een ijsberg geen merkbare invloed op de temperatuur van de lucht en op het zoutgehalte van het water in zijn omgeving.
Daaraan kunnen we dus geen aanwijzing ontlenen omtrent de aanwezigheid van ijsbergen. Alle ijsbergen voorlijker dan dwars worden in de kaart gezet, om een overzicht te hebben en verwarring te voorkomen.
Verschillende leden van de bemanning kleden zich alvorens aan dek te gaan reeds in poolkleren. De eetlust neemt toe: vooral hete koffie en soep zijn geliefd. Iedereen kijkt nieuwsgierig uit naar wat de pool te zien zal geven.

Dan wordt het opeens potdicht van mist. Het voorschip is van de brug af nauwelijks meer zichtbaar. We plaatsen ogenblikkelijk extra-uitkijken en minderen vaart tot vijf mijl.
Die extra-uitkijken zijn bijzonder belangrijk in verband met de ijsbergen in de buurt. Schijnt de zon, dan komt een ijsberg uit de mist te voorschijn als een verlichte massa, des nachts doemt hij als een donkere schaduw op. Kleine schotsen kunnen een aanwijzing zijn, dat er bovenwinds een ijsberg zit. De uitkijken moeten niet alleen uitkijken maar ook luisteren.

IJsbergen kunnen het geluid van de stoomfluit terugkaatsen, terwijl een af kalvende ijsberg veel gekraak en lawaai maakt. Op terugkaatsing van het geluid kunnen we echter niet dichtvaren, omdat in de eerste plaats daarvoor de hoek van inval gunstig moet zijn en omdat in de tweede plaats ook een mistbank een echo kan veroorzaken. De uitkijken moeten van tevoren terdege worden geïnstrueerd en we moeten hen erop wijzen, dat het een levensbelang is voor schip en bemanning, dat ze hun taak goed vervullen.
Omtrent de plaats, waar de uitkijken behoren te worden opgesteld, geldt het volgende.
We zetten allereerst een of twee uitkijken, beschut tegen de wind, op de bak. Als we er twee plaatsen, moet de een uitkijken van recht vooruit tot stuurboord-dwars en de ander van recht vooruit tot bakboord-dwars. Voorts zetten we een uitkijk in het kraaienest. Bij een laag hangende mist wordt soms uit het kraaienest gezien, wat van dek af nog geruime tijd onzichtbaar blijft. Ook kan op die wijze voordeel worden getrokken van minder dikke plekken of opklaringen op masthoogte. Ten slotte plaatsen we uitkijken op de brugvleugels.
Alle uitkijken moeten warm gekleed zijn en over de mogelijkheid beschikken zich snel met de brug in verbinding te stellen. Zo mogelijk worden ze elk half uur afgelost.

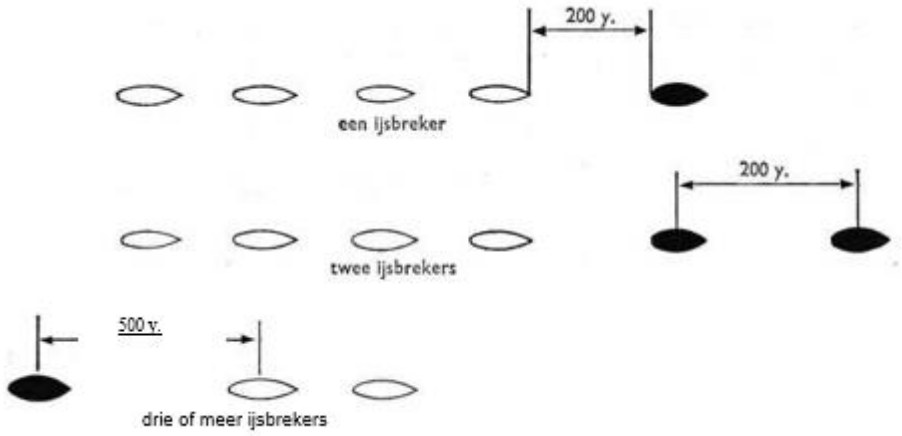
We zijn gelukkig niet alleen afhankelijk van de uitkijken, ook radar en sonar kunnen ons waarschuwen voor een dreigende aanvaring met een ijsberg. Een goede radar- installatie, bediend door kundig personeel, waarschuwt in de meeste gevallen tijdig genoeg. Toch komt het voor, dat bij een bepaalde toestand van de zee kleine ijsbergen op de radar niet worden gezien. Met de sonarinstallatie zoeken we een sector af van recht vooruit tot 30° over elke boeg. Met sonar zijn bergen verkend op een afstand van 2000 yards alsmede kleine bergen, die niet op de radar konden worden waargenomen.
De mist trekt op, de speciale uitkijken worden bedankt en de vaart wordt opgevoerd tot 15 mijl. Rondom ons zien we ijsbergen. De afstand, waarop ze kunnen worden verkend, hangt uiteraard af van het zicht, van de hoogte van de berg en van de hoogte, waarop de waarnemer zich bevindt. Op een ooghoogte van twintig meter kan men bij goed zicht een grote ijsberg reeds op een afstand van achttien mijl zien. Bij een heiige kim is die afstand acht tot negen mijl. We

moeten er echter op bedacht zijn, dat we van nature geneigd zijn het zicht te overschatten, zodat we denken dat we verder kunnen zien dan in werkelijkheid het geval is.

Bij donkere nacht zien we een ijsberg veelal niet eerder dan nadat we hem tot op vijfhonderd yards zijn genaderd, wat wel ongeveer de minimum veilige afstand is.
Hoe verder we om de noord verzeilen, des te meer valt het op, dat de zon steeds langer boven de kim blijft. De nacht bestaat slechts uit een korte schemering, waarna de dag weer aanbreekt. De officier, belast met de navigatie, raakt voor zijn astronomische bestekken steeds meer aangewezen op het verzeilen van zonshoogtelijnen. Ook met behulp van de loran worden zo veel mogelijk posities bepaald.
Er beginnen zich aanwijzingen voor te doen, dat het pakijs nabij is. In het noorden nemen we een ijslucht waar en de zee vlakt wat af. Het ijsveld bevindt zich waarschijnlijk in die richting. Stukken ijs, waarschijnlijk aan lij van het ijsveld afgebroken, versterken die onderstelling. In dit stadium kan een hefschroefvliegtuig waardevolle gegevens voor de verdere vaart verzamelen.

Aan de rand van een ijsveld
Al spoedig zien we een ogenschijnlijk niet te doorbreken ijsvlakte recht voor ons uit. We minderen vaart en vervolgen voorzichtig onze koers. Naderbij gekomen ontdekken we, dat het veld niet zo vast aaneengesloten is als het zich van een afstand liet aanzien. Tussen de doorweekte, in het laatste stadium van ontbinding verkerende schotsen bevinden zich grote stukken open water. We schatten de ijsdichtheid op ongeveer 2.
In overeenstemming met onze instructies draaien we bij en wachten op de andere schepen en ijsbrekers, waarmee we in konvooi onze weg zullen vervolgen.
Hadden we andere instructies, dan zouden we nu moeten beslissen: dwars door het ijsveld heen of de veilige weg bewandelen en er omheen. Met een gewoon dubbelschroefsschip kunnen we in alle gevallen beter de laatste weg kiezen: de schroeven zijn door hun plaatsing veel te kwetsbaar. Bij een ijsdichtheid, groter dan 3, kunnen we dat met een enkelschroefsschip ook beter doen, vooral als de overzijde van het veld niet te zien is: het ijs zal hoe verder we komen steeds zwaarder worden en dichter opeengepakt. Besluiten we door het ijsveld heen te varen, dan plaatsen we allereerst een officier op een zo hoog mogelijke post, ten einde zo goed mogelijk voordeel te kunnen trekken van plaatselijke doorgangen en ijsvrije plaatsen.
Vervolgens varen we heel voorzichtig, bij voorkeur aan de lijzijde - het ijs is daar veelal minder dicht en minder in beweging loodrecht op het ijsveld in. Kleine brokken kunnen bij aanvaring groter blijken te zijn dan ze zich voordeden en hoewel de huid de schok gewoonlijk wel kan weerstaan, lopen we de kans, dat schroef en roer worden beschadigd, hetzij rechtstreeks, hetzij doordat de schollen kantelen. De uiterste behoedzaamheid is dus geboden. Het zwaaien en draaien van de ijsschollen, dat we waarnemen, wordt veroorzaakt door de wind, die elke schol volgens zijn eigen vorm trimt. Bij een flinke bries groepeert de wind het ijs in een richting, loodrecht op de zijne. Verandert de windrichting, dan worden de aldus gevormde kettingen weer gebroken en de ijsmassa's gehergroepeerd. Opstapeling en ophoping kunnen het gevolg zijn van het draaien en scheren van de schollen. IJshopen, die aldus voortdurend in beweging zijn („screwing pack?''), zijn bijzonder gevaarlijk voor ons schip. We moeten proberen ze te ontwijken, maar koersveranderingen groter dan 30° moeten worden vermeden. Valt de wind weg, dan vormen zich evenwijdig aan de drukruggen zwaktelijnen, die overgaan in scheuren en

geulen. Als gevolg van inwendige spanningen treden die scheuren echter niet altijd in de dunste plaatsen op, maar doorkruisen ze veelal zelfs hoge ruggen.
Niet alleen de wind veroorzaakt verplaatsing van het pakijs, maar ook - in mindere mate - de stroom. Op ijsbergen heeft echter de stroom meer invloed, tenzij de windkracht 4 of meer bedraagt. Volgens Elkman verplaatst een ijsberg zich op het noordelijk halfrond in een richting, die ongeveer 45° naar rechts afwijkt van de windrichting, terwijl op het zuidelijk halfrond een even grote afwijking naar links zou bestaan. Volgens nieuwere waarnemingen moet die hoek tot 30° worden teruggebracht, een richting, die ongeveer gelijk is aan die van de isobaren op een weerkaart.
Des nachts moet worden bij gedraaid en ook overigens moeten we met veel geduld te werk gaan.



De samenstelling van het konvooi
De andere schepen zijn ter plaatse aangekomen, te weten drie ijsbrekers en vier gewone schepen. Nu wordt het konvooi opgesteld en wel, omdat er meer dan een ijsbreker is, een samengesteld konvooi (fig. 277).
Een enkelvoudig (simple') konvooi bestaat uit een ijsbreker en een aantal volgschepen. Hoeveel schepen een ijsbreker kan meenemen, hangt uiteraard af van het machine- vermogen van de schepen en de ijsdichtheid. Onder gunstige omstandigheden kan een normale ijsbreker bij een ijsdichtheid tot 8 ongeveer vier schepen voor zijn rekening nemen. De minst krachtige schepen worden in de regel onmiddellijk achter de ijsbreker opgesteld, zodat zij het meest van de gemaakte doorgang kunnen profiteren. Het krachtigste schip komt achteraan.
Een samengesteld (composite) konvooi bestaat uit twee of drie enkelvoudige konvooien.

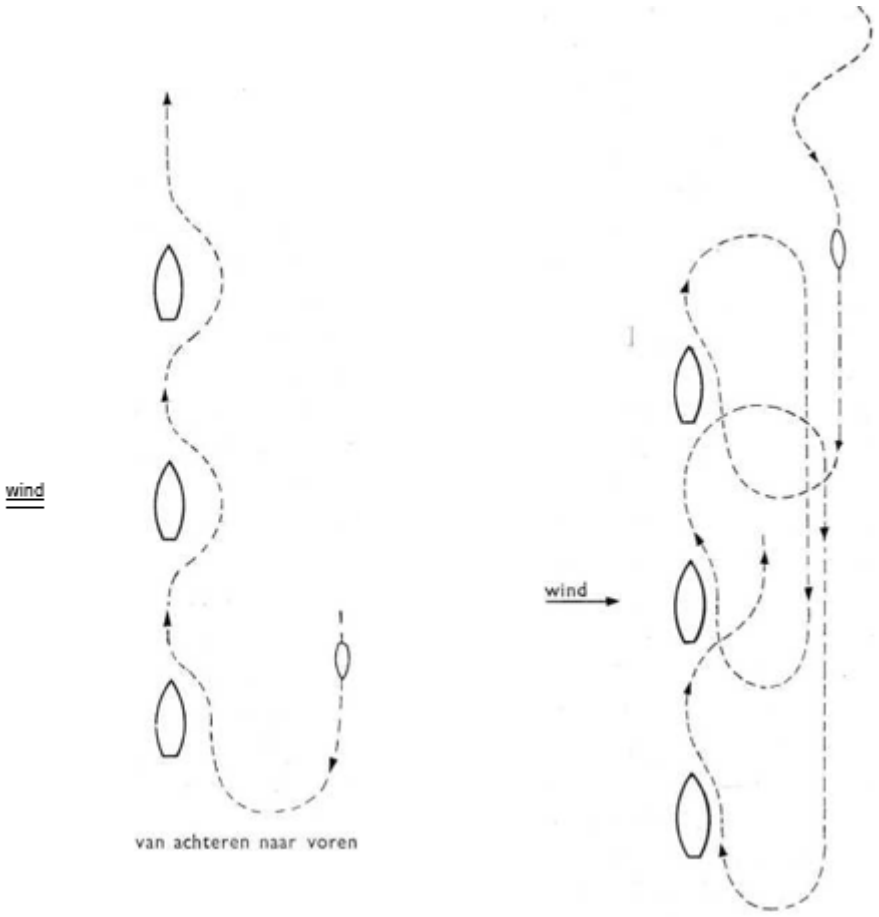
De krachtigste ijsbreker is de leider, daarachter komen op een van tevoren vastgestelde afstand de aangewezen volgschepen, gevolgd door de tweede ijsbreker met weer een aantal volgschepen. Ook kan men de tweede ijsbreker onmiddellijk achter de eerste opstellen. Is er, zoals in ons geval, nog een derde ijsbreker, dan vaart die 200 a 300 vards voor het eigenlijke konvooi uit om verkenningen te doen en doorgangen te maken zonder dat zulks voor de andere schepen vertraging meebrengt.

De vaart door het ijs
Nu begint de poolnavigatie in volle ernst. Wij zijn het eerste schip achter de voorste ijsbreker van het eigenlijke konvooi en fungeren daarom als konvooicommodore.
Koersen behoeven niet te worden doorgegeven, omdat de koers wordt bepaald door het kanaal, dat de ijsbreker achter zich laat. In het ijs is trouwens de kortste afstand tussen twee punten zelden een rechte lijn. Vaak moet men om tijd te winnen een koers sturen, die 90° afwijkt van de generale koers.

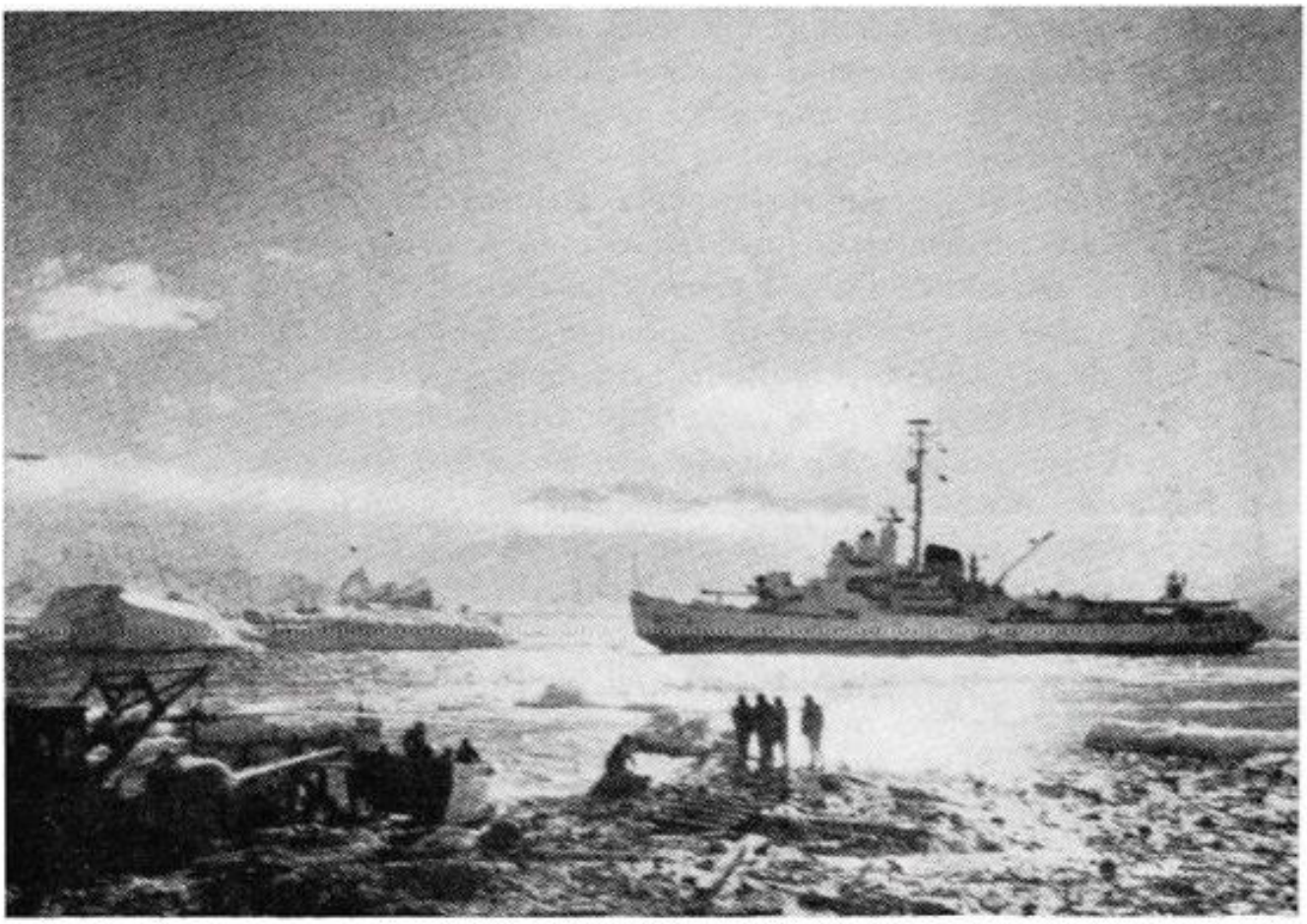
Wel is het zaak, zo dicht mogelijk - in zwaar ijs 200 a 300 yards - achter zijn voorganger te blijven. Door de druk van het omringende ijs zit het kanaal veelal spoedig weer vol.
Voorts moeten we zo goed mogelijk het midden van de geul houden. Zijn we genoodzaakt uit te wijken voor een groot stuk ijs, dan moeten we daarna het midden weer zo snel mogelijk opzoeken. Hoe meer koersveranderingen, hoe moeilijker het wordt voor het volgende schip om in ons kielzog te blijven. Een gier van ons wordt naar achteren in de linie steeds groter, zodat, als wij veel gieren, het achterste schip niets anders doet dan bochten varen.
Ook vanwege het gevaar voor roer en schroef bij grote koersveranderingen, moeten deze zo veel mogelijk worden vermeden.
In licht ijs kunnen we wel ongeveer een vaart van vijf mijl behouden, maar in zwaar ijs moeten we de vaart beperken tot twee a drie mijl.
De officier van de wacht moet steeds bedacht zijn op het gevaar van brokken ijs in de schroef. Het verdient daarom aanbeveling, op elke brugvleugel een man met een scheepsroeper te plaatsen, die hem waarschuwt, wanneer er een grote schol in de buurt van de schroef komt. Als van de brugvleugel het water nabij de schroef niet te zien is, worden de uitkijken achteruit neergezet. Vooral schollen, die door het schip recht overeind of onder het andere ijs zijn gedrukt, zijn bijzonder gevaarlijk voor roer en schroef. Voorts bedenke men, dat, wanneer de machine wordt gestopt, de schroef door de vaart van het schip veelal nog blijft draaien en wel met voldoende snelheid om te worden beschadigd, wanneer er een stuk ijs in het schroefraam terecht komt. Waakzaamheid en vlug manoeuvreren zijn ten aanzien van een en ander een eerste vereiste.

Ingesloten

Bij het volgen van een bocht in de geul draait het schip achter ons te langzaam, waardoor het het ijs inschuift. De officier van de wacht van dat schip behoorde de schepen achter zich er onmiddellijk opmerkzaam op te maken, dat hij vastzit, maar hij wordt zo in beslag genomen door zijn pogingen weer los te komen, dat hij dat vergeet. Gelukkig wacht nr. 3 niet op het betrokken sein, maar zet hij zijn machines onmiddellijk op achteruit en maakt hij de schepen achter zich opmerkzaam op zijn manoeuvre.
Onder die omstandigheden kan men evenwel niet stoppen zonder zelf in het ijs



vast *e raken. De schepen drijven naar lager wal en zitten weldra in de greep van het ijs gevangen. Wij, die onze post voor het uit de geul geraakte schip hadden, vervolgen met verminderde vaart onze weg.
Het gaat er nu om de ingesloten schepen zo snel mogelijk uit te breken. Daar moet meestal een ijsbreker aan te pas komen. Deze loopt het achterste schip zo dicht mogelijk ander lij op en probeert daarna zo kort mogelijk voor de kop daarvan te komen. Het vastgelopen schip slaat vervolgens vol vooruit en de ijsbreker vol achteruit om het ijs nissen de beide schepen te breken. Zodra het schip begint te bewegen, stoomt de ijsbreker op naar het volgende schip en herhaalt daar de manoeuvre.
Vaak kan een ingesloten schip wel op eigen kracht loskomen, maar door de wind niet vrijkomen van lager wal. Ook dan moet eerst het ijs aan lij worden opgeruimd.
Ingesloten (beset) zijn betekent niet, dat men in een gevaarlijke positie verkeert. Gevaarlijk wordt de situatie pas - althans voor een schip, dat niet speciaal voor de vaart in de poolgebieden is gebouwd - wanneer het bekneld (nipped) raakt.



Het lossen van goederen in Antarctica

(Official U.S. Coast Guard photo)

Het omringende ijs oefent dan zware druk uit op de huid. Soms gelukt het, door met de machine op vol achteruit beurtelings hard stuurboord- en bakboordroer te geven, het schip los te wrikken. Soms ook heeft men succes door afwisselend voor- en achteruit te slaan met daarbij even bedoelde roermanoeuvres. Een andere methode is om dwars van het punt, waar het schip bekneld zit en op ongeveer tien meter afstand daarvan, een explosieve lading tot ontploffing te brengen en tijdens de explosie de machines vol vooruit of achteruit te laten werken. Ten slotte

kan men nog proberen de trim te veranderen of slagzij te bewerkstelligen door vloeistof van de ene bodemtank in de andere over te pompen, een en ander weer gecombineerd met roer- en schroefmanoeuvres.

Averij

Na enkele dagen bereikt ons het bericht, dat een schip achter ons averij heeft. De schroef is beschadigd en het tussenblok van de schroefas is stuk. Het blijkt juist het schip te zijn, dat het slechtst positie hield, vaak uit de linie liep en traag was in het beantwoorden van seinen. Slechts ervaren mensen moeten bij het varen in ijs de leiding hebben. Het is dan ook gebruikelijk, dat commandant en eerste officier dan wel gezagvoerder en eerste stuurman elkaar op de brug aflossen.

Het schip met de averij is genoodzaakt te stoppen. Een van de ijsbrekers keert terug om het op sleeptouw te nemen. Het gehele konvooi moet daarop wachten.
Onze ijsbreker is uitgerust met een vang op de achtersteven, waarin het te slepen schip zijn voorsteven kan zetten. Met behulp van een sleeplier wordt die steven stijf in de vang en tegen de achtersteven van de ijsbreker getrokken, waarbij kurkezakken worden aangebracht om schavieling te voorkomen. Met het oog op de wrijving van metaal op metaal wordt tevens een brandslang gereed gehouden. De sleeptros wordt op een spruit gezet of wel op de beide ankerkettingen van het te slepen schip.
De vang dient om de sleep zo dicht op de ijsbreker vast te kunnen zetten, dat het ijs niet de kans krijgt om zich tussen de beide schepen weer te sluiten. Het gesleepte schip kan desgewenst zijn machines gebruiken, maar deze moeten onmiddellijk op langzaam worden gezet, wanneer de ijsbreker begint te gieren.
Indien het te slepen schip een hoge boeg heeft, zodat bij toepassing van bovenstaande manier van slepen de sleeptros vrijwel verticaal zou staan, dan wel indien de ijsbreker niet is uitgerust met een vang, moet op korte tros, 50 tot 100 yards, worden gesleept. Het beste kan men dan beide ankerkettingen als spruit gebruiken, daar deze door hun gewicht de verbinding enigszins soepel maken. Het gesleepte schip moet onder die omstandigheden wel bijzonder voorzichtig zijn in het gebruik van zijn machines vanwege het gevaar de ijsbreker te overvaren. Het gebruik daarvan moet worden beperkt tot zo nodig even vooruitslaan, terwille van meer roerwerking, en achteruitslaan, wanneer men de ijsbreker oploopt.
Is er slechts één ijsbreker in het konvooi, dan moet een van de gewone schepen het slepen op zich nemen. Bij een vaart door ijs moet elk schip ervoor zorgen, steeds klaar te zijn om te slepen of gesleept te worden. Hoe vlugger de verbinding tot stand komt, hoe geringer de kans, dat men ingesloten raakt.
Niet alleen in geval van averij maar ook om het gehele konvooi sneller door het ijsveld te krijgen, kan het aanbeveling verdienen, dat men een schip met zwakkere machines op sleeptouw neemt.

Nabij de poolcirkel

Nadat aldus onze onfortuinlijke reisgenoot op sleeptouw is genomen en iedereen zijn post weer heeft ingenomen, zet het konvooi zijn reis door het pakijs voort. Dan wordt het dik van mist. Zodra we de andere schepen niet meer kunnen zien, geven we order te stoppen. IJsbergen zijn er niet, althans niet binnen een afstand van twee mijl en ook overigens bergt de toestand geen

onmiddellijk gevaar in zich, zodat we een goede gelegenheid hebben om wat te gaan rusten. Dat is dus een heel andere reactie op mist dan die in druk bevaren wateren.
Na enkele uren trekt de mist op en vervolgen we onze reis. Het valt ons op, dat we onze vorderingen goed kunnen waarnemen aan de ijsheuvels, die we passeren. Een donkere plek in de lucht duidt op de aanwezigheid van open zee ter plaatse: het is de weerschijn van het water tegen de lucht (waterlucht).
We passeren vervolgens met de gebruikelijke ceremonieën de poolcirkel en nu komt onze bestemming in zicht.
Aankomst op de plaats van bestemming

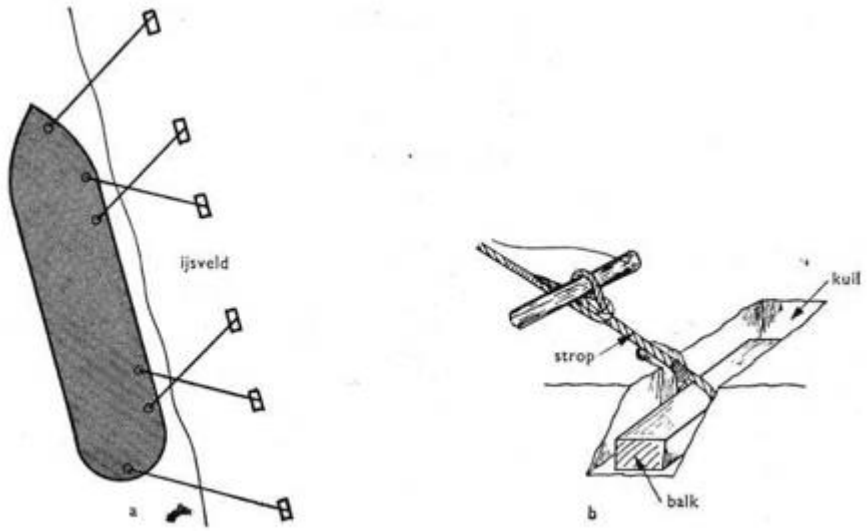


Fig. 275?, a en b

We varen de rede op. Gelukkig vinden we daar open water, zodat we ten anker kunnen komen. Wel zien we na enige tijd wat drijfijs en enkele „growlers" op ons afkomen. Grote ijsbergen kunnen ons niet naderen, omdat we ervoor hebben gezorgd op ondiep water te ankeren. We proberen met behulp van onze machines vrij te zwaaien van de „growlers". Ten aanzien van enkele is dat niet mogelijk en deze trachten we met onze sloep weg te werken. Daarbij zorgen we ervoor de sloep niet te beschadigen: rammen doen we de growler dus niet.

De volgende dag komt er te veel drijfijs op ons af en we besluiten daarom een andere ligplaats te zoeken. Het blijkt mogelijk aan de rand van een ijsveld af te meren (hg. 279a).

We meren af door gaten in het ijs te hakken, waarin we houten balken (deadmen) leggen.
De gaten vullen we op met water, dat terstond bevriest (fig. 279/?). Die handelwijze is beter dan een ijsanker uit te brengen, omdat het laatste bij vertrek weer moet worden uitgehakt. Langs het ijsveld bevindt zich wat ijspuin, dat we eerst, met de boeg langs de rand schampende, opzij schuiven (fig. 279^).

IJsbrekers drukken zichzelf vaak halverwege het ijs in en brengen dan hun trossen uit om te voorkomen, dat ze terugglijden (fig. 279^).

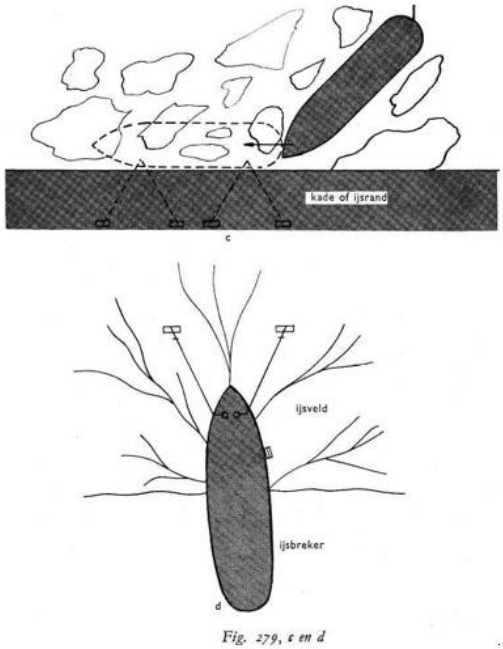


Fig. 279, c en d

Bron: Handboek voor Zeemanschap II

Een terugblik in het maritieme verleden (deel 3- slot)

Bewakingsdienst

De bewakingsdienst had ten doel een verrassend optreden van vijandelijke vaartuigen te voorkomen en, in geval van oorlog tussen naburige staten, het bewaken van de territoriale grens en het rapporteren en tegengaan van schending der neutraliteit binnen het Nederlandse rechtsgebied door belligerente oorlogsschepen of daarmee gelijkgestelde vaartuigen, luchtschepen of vliegtuigen.

Voor de bewakingsdienst kwamen zeesleepboten in aanmerking, welke zouden worden gevorderd met hun oorspronkelijke bemanning, die gemilitariseerd werd door het sluiten van een verbintenis als vrijwillige marine-reserve en daarna aangevuld met het nodige militaire personeel.

Op 24 augustus 1939 werden de sleepboten door het vrijwillige landstormkorps vaartuigendienst gevorderd en naar de aangewezen plaats gedirigeerd.

Oorlogsbetonning en –verlichting

Het doel van de oorlogsbetonning en -verlichting was het bemoeilijken van het aanlopen van de kust en van het binnen varen der zeegaten aan vijandelijke en vreemde schepen. De oorlogsbetonning en -verlichting ging gepaard met de instelling van:

1 verboden gebieden en

2 de instelling van een versperringsloodsdienst op voor de scheepvaart opengestelde vaarwaters. Voor de overige vaarwaters werd de loodsdienst gestaakt.

Op 24 augustus 1939 werd met de uitvoering aan de oorlogsbetonning begonnen. De oorlogsbetonning en -verlichting moest zo worden ingericht, dat, gezien de economische kwetsbaarheid van Nederland en de te verwachten aanvallen in nauwe vaarwaters of kanalen op koopvaardijschepen, de mogelijkheid bleef bestaan, dat ’s nachts de scheepvaart in de hoofdvaarwaters bleef doorgaan. Dit gold ook voor de binnenscheepvaart met het oog op aanvoer van het leger, het functioneren van de industrie in oorlogstijd, enzovoorts.

Defensieschepen moesten zich des nachts binnendoor kunnen verplaatsen naar strategisch belangrijke punten. Hr. Ms. opnemingsvaartuig Hydrograaf werd aangewezen voor de controle op de juiste ligging der oorlogsbetonning.

IJsselmeerflottielje

Het doel van het IJsselmeerflottielje was het voorkomen van eventuele landingspogingen door vijandelijke strijdkrachten zowel op de Afsluitdijk achter de verdedigingsstellingen bij Kornwerderzand, als op de kust van Noord Holland vanaf de Friese en Overijsselse wal.

De oorspronkelijke opzet was het IJsselmeerflottielje te doen bestaan uit 3 kanonneerboten, benevens 8 gevorderde en met een mitrailleur bewapende motorboten. Op 25 augustus 1939 werd echter naast de 8 motorboten slechts één kanonneerboot beschikbaar gesteld, Hr. Ms. Hefring, welk schip tevens vlaggeschip van de commandant van het flottielje was met als standplaats Enkhuizen.

De motorboten bleven onder bevel van hun inmiddels gemilitariseerde kapiteins. Voor de seingemeenschap waren enige seiners van de marine en voor de behandeling van de mitrailleurs enige soldaten van de infanterie aan boord gedetacheerd.

Bewakings- en onderzoekingsdienst bovenrivieren

Met de mobilisatie werd door de marine overgegaan tot de instelling van de bewakingsdienst bovenrivieren waarvoor de rivierkanonneerboten beschikbaar moesten zijn. Het gevolg hiervan was, dat er slechts één rivierkanonneerboot beschikbaar was voor het IJsselmeerflottielje.
De taak van de onderzoekings- en bewakingsdienst bovenrivieren was de scheepvaart op de Rijn te controleren en iedere doorvaart van door de onderzoekingsdienst als kwaadwillig gesignaleerde schepen te beletten.
De schepen, welke voor deze dienst waren bestemd, werden gestationeerd te Nijmegen en bestonden uit: Hr. Ms. Christiaan Cornelis, Hr. Ms. Freyr, Hr. Ms. Braga en Hr. Ms. Cressy (defensiesloep 121). Later werd hier ook nog Hr. Ms. Tyr aan toegevoegd.

Marinekustwacht

Het doel van de marinekustwacht was:
1 Het observeren en deskundig beoordelen dan wel vastleggen in juiste gegevens als peilingen, afstanden en koersen van alles wat op de kust voorviel, zowel te water als in de lucht.
2 Dit onmiddellijk ter kennis brengen van die autoriteiten, die in eerste aanleg moesten handelen indien dit belangrijk was.
3 Het langs de gehele kust onderhouden van verbindingen met buitengaats vertoevende schepen met optische seinmiddelen (uitgezonderd armseinen), zowel overdag als des nachts.
In oorlogstijd zouden ongeveer 40 marinekustwachtposten, verdeeld in 20 groepen, worden bemand.
In april 1939 werd, met behoud van de vredeskustwacht, voor een aantal posten een doorlopende uitkijk- en meldingsdienst ingesteld, hetgeen verkregen werd door het personeel van deze posten uit te breiden met bij de marinekustwacht ingedeeld personeel van het loodswezen, geplaatst op lichttorens en semaphoren. Vier posten werden volledig bemand met personeel van de Koninklijke marine. Hiermede werd een doorlopende uitkijk- en meldingsdienst verkregen bij 17 marinekustwachtposten lopende van Schiermonnikoog tot Nieuwesluis.
Op 24 augustus 1939 werd de voorlopige marinekustwacht ingesteld, waarbij 23 posten werden verkregen. Langs de gehele kust werden bij de marinekustwachtposten detachementen infanterie der landmacht geplaatst, onder de naam van kustwachtdetachementen.
Hun opdracht was:
1 Het aan de wal komen van vreemde militairen te beletten.
2 Het beschermen en bewaken van de marinekustwachtposten.
3 Het patrouilleren langs de kust.
Op 29 augustus werd de volledige marinekustwacht ingesteld en alle posten werden volledig bemand.
Het personeel hiertoe bestond voornamelijk uit opgekomen militie-personeel, dat vroeger reeds bij eerste opkomst in Amsterdam een opleiding als milicien-kustwachter had gehad.
Het nog ontbrekende personeel werd aangevuld met in hersteld actieve dienst teruggeroepen onderofficieren.
De marinekustwachtposten behoorden niet tot de organisatie van het vrijwillig landstormkorps luchtwachtdienst, doch werkten wel hiermede samen.

Marineluchtvaartdienst

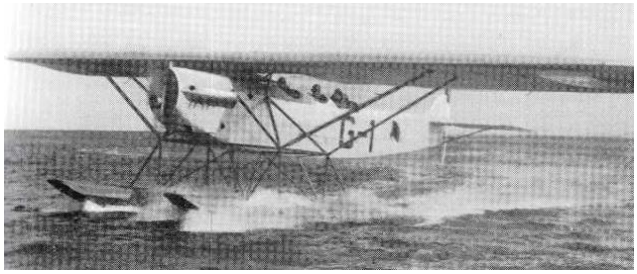
Aan de vliegtuigen van de marineluchtvaartdienst werd de volgende taak

toegewezen:

1 Het uitvoeren van verkenningen boven zee ter beveiliging van de eigen handelsscheepvaart, dan wel het deelnemen aan operaties verband houdende met de instandhouding van het scheepvaartverkeer.

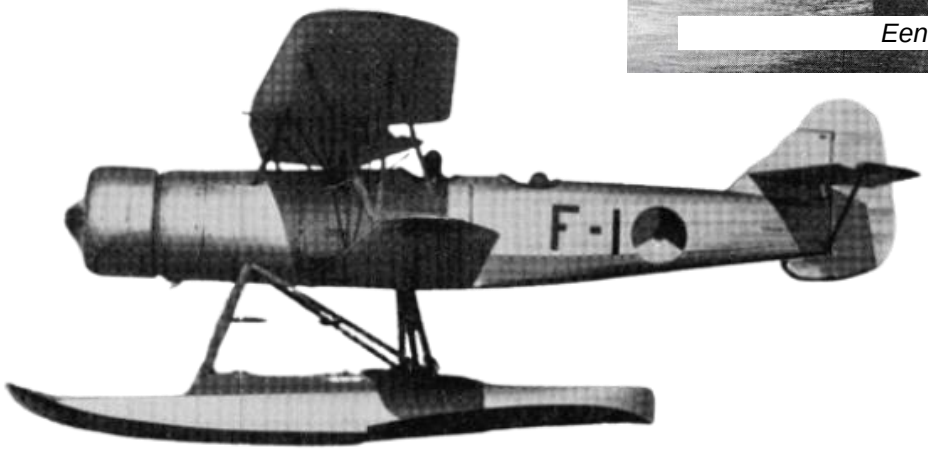
2 Het uitvoeren van taktische en stategische verkenningen boven zee ten behoeve van de eigen maritieme strijdkrachten.

3 Het optreden met bommen en torpedo's tegen landingsondernemen, pogingen tot forceren van zeegaten en andere daarvoor in aanmerking komende vijandelijke operaties.



Een Fokker C VIII W

Een Fokker C XI W



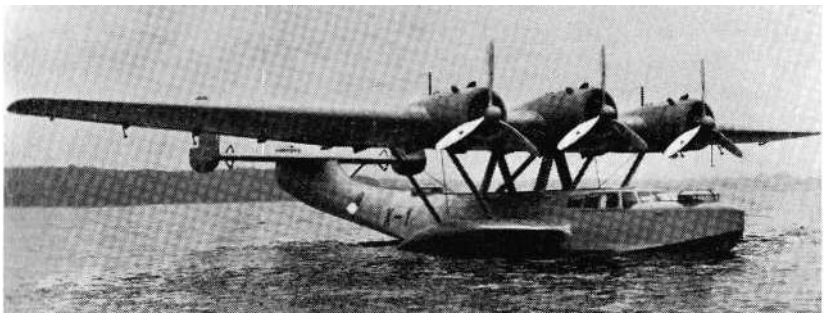
Fokker C XIV W

Aangezien van het beschikbare materieel slechts de watervliegtuigen zich voor de bovenomschreven taken leenden, bleef het mobiliseren van de marineluchtvaartdienst dan ook beperkt tot die vliegtuigen.

Een Fokker T IV (2de serie)

Eind augustus 1939 werden de vliegtuigen van het vliegkamp De Mok, in verband met de geëxposeerde ligging van het vliegkamp, verspreid over het Alkmaardermeer (3 C XIV W(F) vliegtuigen), het Braassemermeer (4 T VIII W(R) vliegtuigen) en Schellingwoude (3 C XI W(W) vliegtuigen). Op De Mok was een groep van drie C VIII W vliegtuigen binnen 12 uur ge¬reed voor dislocatie en bestemd om zo nodig de verkenningsgroep Alkmaardermeer te versterken. De overige

vliegtuigen moesten, voor zover hiervoor personeel beschikbaar was, binnen 24 uur gereed kunnen zijn.



Een Dornier DO 24 K

Neutraliteitshandhaving in de territoriale wateren

Bij Staatsblad nummer 188 van 3 september 1939 werd door de Nederlandse regering de neutraliteitsproclamatie afgekondigd. De Koninklijke marine moest zorgen, eventueel met kracht van wapenen, dat de hierin vervatte verplichtingen zouden worden nagekomen en geëerbiedigd. Voor het begeleiden van schepen door de neutrale wateren was een bekruisingsdienst ingesteld. Tussen Westhoofd en Terschelling waren hiervoor beschikbaar Hr. Ms. Z 3, Hr. Ms. Z 5, Hr. Ms. Z 6, Hr. Ms. Z 8, Hr. Ms. G 13, Hr. Ms. G 15, Hr. Ms. Jan van Brakel, Hr. Ms. Nautilus en Hr. Ms. BV 41 (ex-De Hoop). Aan deze schepen was steeds toegevoegd Hr. Ms. Sumatra, later Hr. Ms. Van Galen. Hr. Ms. Johan Maurits van Nassau of Hr. Ms. Flores dienden als reserve voor de 2 laatstgenoemde schepen.

Zeeverkeer

Het doel van de afdeling zeeverkeer was:

1 Het regelen van het scheepvaartverkeer, zoals dit geboden werd door de economisch-strategische situatie.

2 Het openhouden van aanloopwegen naar bepaalde, voor de eigen oor- logs- en handelsschepen opengestelde havens.

3 Het treffen van maatregelen, waarmee in bijzondere gevallen schepen niet opengestelde havens zouden moeten aandoen.

Op 7 april 1939 was deze afdeling reeds haar functie gaan uitoefenen. Dit geschiedde in nauwe samenwerking met de grote rederijen georganiseerd in de Nederlandse redersvereniging.
In april werd tevens een aanvang gemaakt met het geven van cursussen handelsbescherming onder leiding van de Koninklijke marine.

De verdediging van de Nederlandse kust vanaf de landzijde

Langs de Nederlandse kust waren een aantal batterijen opgesteld, welke, met uitzondering van enkele, die onder het beheer van de Koninklijke marine stonden, bemand werden door het regiment kustartillerie van de Koninklijke landmacht.
In april 1939 werd de gehele kustartillerie onder de wapenen geroepen, terwijl onder meer ook alle grens- en kustwachtdetachementen werden gemobiliseerd.

Personeel

De marine kreeg in Nederland door het mobiliseren der zeemacht de beschikking over het volgende personeel:

1 Het in Nederland aanwezige beroepspersoneel.

2 De in werkelijke dienst geroepen dienstplichtigen van de lichtingen 1924 tot en met 1938;

de lichting 1939 was onder de wapenen.
3 Het bij Koninklijk besluit opgeroepen, wegens langdurige dienst gepensioneerde beroepspersoneel (hersteld actief).
4 De Koninklijke marine-reserve in Nederland, bestaande uit:
a de vrijwillige reserve, bestaande uit personen, die krachtens een vrijwillige verbintenis tot die reserve behoorden;
b de dienstplichtige reserve, bestaande uit de gewezen vrijwilligers der zeemacht, die ingevolge artikel 43 van de dienstplichtwet (tekst 1938) en de Koninklijke besluiten van 11 mei 1929 (Staatsblad nummer 288) en 5 juli (Staatsblad nummer 140), tot de Koninklijke marine-reserve behoorden.
Al spoedig bleek, dat de Koninklijke marine aan de opgekomen 15 lichtingen veel meer had dan men gebruiken kon. Het was dan ook noodzakelijk de lichtingen 1924 tot en met 1926 reeds dadelijk na opkomst op 3 september 1939 met groot verlof te zenden. Van de overgebleven lichtingen gingen in de loop van de mobilisatie nog een groot aantal miliciens met industrieën zakenverlof.

Marinetroepen
Omstreeks 1933 zocht de marineleiding emplooi voor de zogenaamde baantjesgasten (barbiers, schoenmakers, koks, stokers, enzovoorts), die bij een mobilisatie waarschijnlijk geen emplooi zouden vinden. Besloten werd uit deze mensen één of meer bataljons marinetroepen te vormen, die een infanterieopleiding zouden krijgen en voor de verdediging van Zeeland zouden worden ingezet. Met de vorming van een eerste bataljon werd in juli 1933 belast de gepensioneerde luitenant-kolonel der mariniers H. Baron van Hemert tot Dingshof; als kader werd ook personeel van het korps mariniers aangetrokken. Jaarlijks werden oefeningen gehouden te Harderwijk en later in het infanterieschietkamp de Harskamp.
Op min of meer slinkse wijze werden de marinetroepen van uitrusting voorzien. De voormalige Westzeedijkkazerne te Vlissingen werd bestemd als centrum bij mobilisatie en daar werd de mobilisatievoorraad opgeslagen.
Dank zij de genoemde maatregelen tot voorbereiding en de gehouden verkenningen en oefeningen verliep de mobilisatie zeer vlot. In augustus 1939 konden ongeveer 850 miliciens te Vlissingen worden ingedeeld bij 4 compagnieën marinetroepen, bestemd ter verdediging van de kuststrook, vanaf Vlissingen over Westkapelle tot en met Veere en ter verdediging van het vliegkamp te Veere.

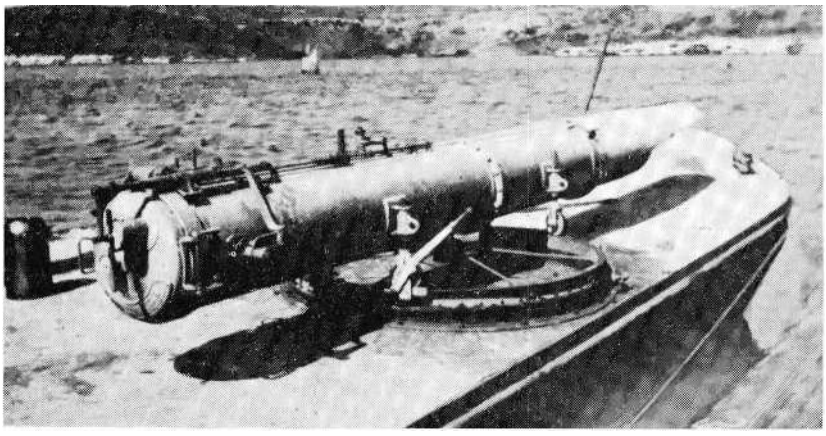
De mobilisatie in Oost Indië
In Indië had de Koninklijke marine dezelfde voorbereidingen tot de mobilisatie als in Nederland genomen, doch de uitvoering van de mobilisatie zelf in een langzamer tempo gevolgd. Eind augustus waren de normale maatregelen tot handhaving van de neutraliteit genomen. Deze bestonden uit:
1 luchtverkenningen door de marineluchtvaartdienst;
2 het gereed houden van de mijnenleggers om de geprojecteerde versperringen meteen te kunnen leggen;
3 de instelling van de bewakings- en onderzoekingsdienst en
4 de indienststelling van zoveel mogelijk schepen en vliegtuigen.

Foto Wikipedia: Hr. Ms. O16

In september 1939 stond het eskader in Nederlands Indië onder bevel van schout-bij-nacht G. W. Stöve en bestond het uit 2 kruisers, Hr. Ms. De Ruyter en Hr. Ms. Java, 5 torpedobootjagers, Hr. Ms. Van Ghent, Hr. Ms. Witte de With, Hr. Ms. Van Galen, Hr. Ms. Piet Hein en Hr. Ms. Van Nes, 7 onderzeeboten, Hr. Ms. O 16, Hr. Ms. K IX, Hr. Ms. K XI, Hr. Ms. K XII, Hr. Ms. K XV, Hr. Ms. K XVI en Hr. Ms. K XVIII, 1 voorraadschip, Hr. Ms. Zuiderkruis en 2 tankers, de Juno en Aletta.
Voorts bevonden er zich verscheidene andere schepen in de Oost zoals het opleidingsschip voor inlandse schepelingen, Hr. Ms. Soerabaja, het artillerie-instructieschip, Hr. Ms. Banckert, 2 kanonneerboten, Hr. Ms. Soemba en Hr. Ms. Flores, 5 mijnenleggers, Hr. Ms. Gouden Leeuw, Hr. Ms. Prins van Oranje, Hr. Ms. Rigel, Hr. Ms. Krakatau en Hr. Ms. Pro Patria, 8 mijnenvegers, Hr. Ms. A, Hr. Ms. B, Hr. Ms. C, Hr. Ms. D, Hr. Ms. Jan van Amstel, Hr. Ms. Pieter de Bitter, Hr. Ms. Abraham Crijnssen en Hr. Ms. Eland Dubois, 1 torpedowerkschip, Hr. Ms. Serdang en 4 vliegtuigmoederschepen, Hr. Ms. Fazant, Hr. Ms. Merel, Hr. Ms. Bellatrix en Hr. Ms. Rigel.
De marineluchtvaartdienst had operatief in de lucht 18 X-vliegtuigen (Dorniers), 6 D-vliegtuigen (Dorniers), en 9 T IV-vliegtuigen (Fokkers).

De mobilisatie in West Indië

Hij de mobilisatie in 1939 werd het vrijwilligerskorps Curaçao ingedeeld als volgt: het infanterie gedeelte bij de mariniers, de motordienst bij de militaire politie.
Na het Urbina-incident in 1929 was men weer tot de stationering van een oorlogsschip in dit staatsdeel gekomen, zodat de aanwezigheid van tenminste één oorlogsschip te allen tijde was verzekerd. In september 1939 waren er 2 schepen aanwezig, Hr. Ms. Johan Maurits van Nassau en Hr. Ms. O 14. In juli 1939 was een lichter gereedgekomen, voorzien van 2 oude torpedokanons van 45 cm - afkomstig van de oude torpedoboten type-G - en bestemd voor de verdediging van de toegang naar de haven van Curaçao. In augustus 1939 kwam een tweede lichter gereed voor periodieke vervanging. Eveneens in juli 1939 had de minister van koloniën, die verantwoordelijk was voor de verdediging ter zee en te land, een aanvullingsbegroting van ƒ 2 millioen gevraagd voor het opstellen van kustgeschut en zoeklichten.



Lichter met 2 torpedokanons van 45 cm bestemd voor de verdediging van de toegang naar de haven van Curaçao

THE END

Bron:

Amerikanewitch

Ruim vijftig jaren na de bloedige Russische Revolutie zat ze in een Rotterdams café aan de Parkkade - de Ballentent genaamd vanwege de hebbelijkheden van de barjuffrouwen - kennelijk rustig te bekomen van een stormachtige, moeilijke reis. Ze was een dubbel nieuw verschijnsel: een echte Russische matroze van Ruslands snel groeiende Grote Vaart. Het feit dát ze er zat, was veelbetekenend voor die bepaalde, onstuitbare, voorzichtige verlichting in Rusland; een verlichting waarvan iedereen enkele jaren geleden nog niet dromen durfde.

Ze zat breeduit, getatoeëerde armen op tafel, en dronk een groot glas pure jenever. Vijf jaren geleden gingen de Russen nog in groepjes de wal op, geheimzinnig, in zichzelf gekeerd, sober en somber gekleed, en altijd te voet. Klaarblijkelijk waren ze goed geïndoctrineerd, en bewaakt door een politieke commissaris, die hen bewerkte en behandelde als een scheepsdominee ten tijde van de Verenigde Oost Indische Compagnie: wijzend op hun zonden en die van de wereld.

We hadden ze vaak zien staan, samengedromd op een luikhoofd voordat ze de wal op gingen, onder het gehoor van een bezwerend en vurig spreker. Dan gingen ze, nimmer alleen, altijd op hun hoede, onzeemansachtig neutraal en ingetogen, gekleed in hun cliché blauwe overjassen en alpinopetten.

Nu, vijf jaren later, was dit nog oostduits of roodchinees, maar zeker niet meer russisch. Een Aurora; een dageraad uit het oosten, een nieuw verschijnsel, zichtbaar en voelbaar tot wederzijdse opluchting.

Daar zat ze, in dat oer-Rotterdamse café; een volbloed Russische matroza; een A.B.; an able bodied sea-woman; able bodied indeed. Ze mocht er aan alle kanten zijn, al bezat ze weinig charme. Haar Engels was redelijk genoeg. Ze bemoeide zich met zichzelf en dronk jenever, totdat die Amerikaan binnenkwam, een beetje onvast op zijn zeebenen. En niet wetend waarbij hij ging zitten, zakte hij neer aan haar tafeltje, zei: 'Hi-ja!' en bestelde bier. Ze bekeek hem minachtend. Bier! Het scheen haar een gruwel wat de Ami's van de Bayerse Nazi's hadden overgenomen; bier, een drank uit de oertijd, toen de Bataven nog de schedels van hun verslagen vijanden als glas of beker gebruikten. 'Where are you from? ... You Dutch?' vroeg de Yank moeilijk.

'I am frrrom Rrrussia,' antwoordde ze trots.

Niet begrijpend keek hij haar aan. Dit was werkelijk boven zijn bevattingsvermogen. 'From Russia?' vroeg hij, kijkend of hij de duivel zag zitten. 'What the hell do you do on board a ship?'

'I am a sailorrrr,' zei ze met haar sonore, mannelijke stem.

Nu was de Amerikaan totaal flabbergasted. 'A sailor?' schreeuwde hij. 'How ... how ... do you manage?'

'Manage vát?' vroeg ze. 'Vát do you mean?'

'Well, our sailors fight and drink ... and ...'

'And vát?'

De Amerikaan kleurde zichtbaar. 'Oh, well... yes ... eh ... you see ... They do everything!'
'Oh yes,' antwoordde ze onmiddellijk. 'Ve do too. Ve fight and ve drrrink and ve do evrrything. Ve are sailors.'

'No!' antwoordde de Amerikaan. 'You don't!'

'Ve doooo, ve dooo!' riep ze uit. Haar vuisten daalden neer op het dansende tafeltje. 'Ve do evrything and ve drrrink the vodka like vaterrrr!'

De Amerikaan bekeek haar peinzend en ongelovend. Kennelijk dacht hij aan zijn eigen vrouw, en ook aan het pak slaag dat hij haar geven zou, als ze was zoals déze vrouw was, of anders aan het pak slaag dat hij zélf zou krijgen als ze was zoals zij was. Hij schudde het hoofd, verward en van slag.
'You do not believe me?' vroeg ze, bijna dreigend.
'No, I don't,' zei hij overtuigd.

Ze stond op en greep hem bij de bovenarm. Hij schreeuwde van pijn. 'Poerskie Amerikanewitch!' zei ze nog.

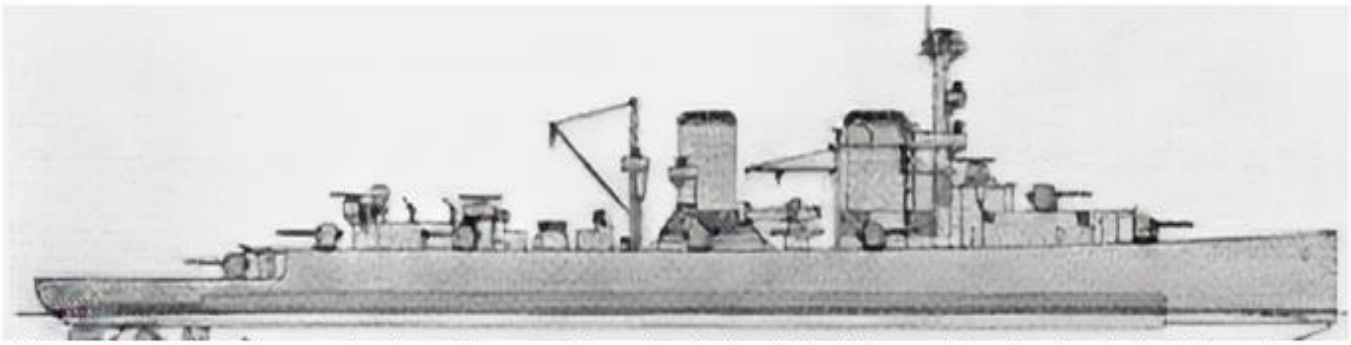
Ik heb ze samen, in de vallende schemering, gearmd het café uit zien gaan, het park in. Ik neem aan dat hij ongelijk gekregen heeft.

==========

Hr. Ms. Kruisers “Java”en “Sumatra”

BESPROKEN DOOR DICK PILKES

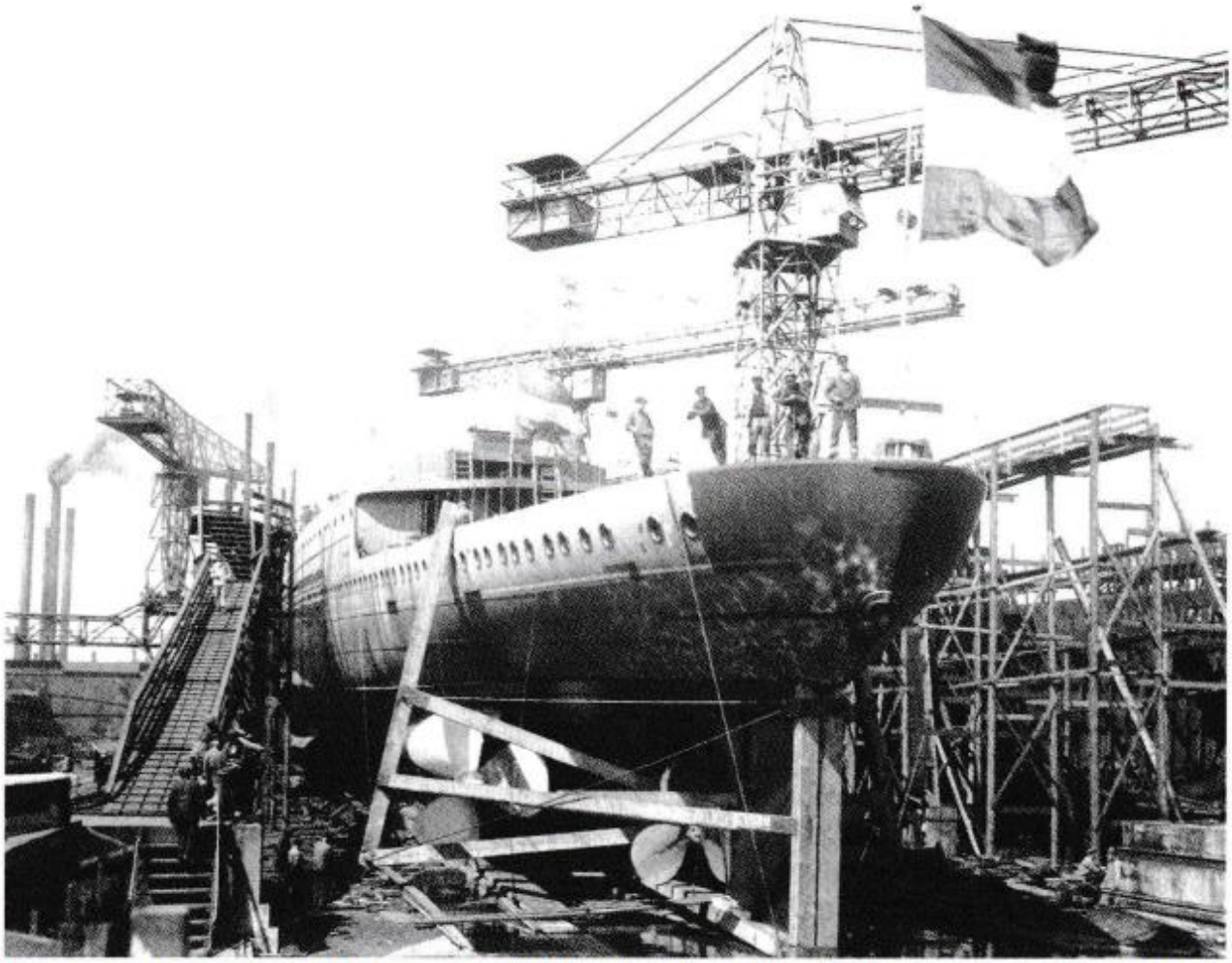
Na het verschijnen van het boek over de kruiser De Ruyter (1933) in 1999 (inmiddels uitverkocht), zou het logisch zijn als er ook aandacht geschonken zou worden aan de schepen die de „De Ruyter” vóór gingen. Gelukkig dacht de uitgever, Asia Maior uit Zierikzee, er net zo over. Auteur Jaap Anten uit Leiden, al jaren geïnteresseerd in de geschiedenis van oorlogsschepen, werd bereid gevonden zo’n boek te schrijven.



Silhouet van de kruisers „Java" en „Sumatra", zoals afgebeeld in Weyers Taschenbuch der Kriegsfloten, 1939.

Fregatten waren snelle zeilers die onder andere de omgeving van de slaglinies verkenden en verslag uitbrachten over eventuele vijandelijke activiteiten, zodat de linieschepen zich tijdig konden voorbereiden

op een eventueel treffen. Veranderingen kwamen toen er halverwege de negentiende eeuw in de scheepsbouw allerlei vernieuwingen werden doorgevoerd, zoals de toepassing van ijzer. Aanvankelijk alleen voor de spanten, maar later ook voor de scheepshuid. En natuurlijk de invoering van de stoommachine met bijbehorende ketels en tot slot de schroef als voortstuwer, nadat was gebleken dat raderschepen in zeegang en zeker voor militaire doeleinden veel te kwetsbaar waren.



De „Java" op de helling bij De Schelde, even voor de stapelloop. Nimmer bouwde de Nederlandse industrie voor een schip een machine installatie met een dergelijk groot vermogen, 65.000 pk., op drie schroeven. De balken constructie moet de schroeven beschermen als de snelheid van het schip, na de afloop, in het rijsbed wordt gesmoord. Foto via de Koninklijke Schelde Groep.

Behalve deze voor de scheepsbouw algemene zaken veranderde er echter nog veel meer, meer in militaire zin. Zo begonnen de Fransen rond 1820 te schieten met roodheet gestookte kogels en kogels gevuld met kruit. Vanuit de Franse optiek waren de resultaten verbluffend, want het effect op de toen nog grotendeels houten schepen was „alles verwoestend". Pantser was het antwoord en daarop werden de kogels granaten, in de vorm zoals we die nu nog kennen. Het geschut aan boord veranderde eveneens van ouderwets rolpaard naar vast opgestelde kanons, terwijl deze niet meer van voren maar via een sluitstuk aan de achterzijde werden geladen. Zo ontstond rond 1860 het eerste slagschip, de Franse „Gloire" terwijl omstreeks 1870, uit het fregat de pantserkruiser ontstond, die vervolgens een enorme

ontwikkeling doormaakte als gevolg van verdere technische vooruitgang die in het boek van Anten uitgebreid ter sprake komt.

Wat nu verder

Intussen verscheen ook de torpedo in de strijd ter zee en in veel landen stond men vervolgens in dubio. Moest men nu verder met zwaar materieel, zoals slagschepen en pantserkruisers, of deed men er beter aan om te investeren in relatief goedkope kleine torpedoboten, uitgerust met de dodelijke torpedo waarmee men slagvloten dacht te kunnen decimeren.
Volgens de „Jeune Ecole", een denkrichting in Frankrijk rond 1880, zouden de torpedoboten de slagschepen als een zwerm muggen omgeven, met „alle irritante gevolgen van dien". Wel ging men hier voorbij aan diverse nadelen van deze kleine „bootjes voor een koopje". De Franse marine zou daarom de ideeën van de „Jeune Ecole" ook niet klakkeloos opvolgen en bouwde toch ook kapitale schepen.

De „Java" aan het opstoken (olie) voor hoge vaart in Indië. Door de overdruk in de ketelruimen, en daardoor ook in de vuurhaarden, door de enorme turboketel-ventilatoren, worden de roetwolken hoog de lucht in gejaagd. Foto via W.Kalkman.

In de Verenigde Staten dacht men anders dan de „Jeune Ecole". Daar geloofde Admiraal Mahan heilig in „The influence of naval power upon history", grote, zware schepen dus.
In Duitsland was het Von Tirpitz die zich het hoofd brak over hoe hij met een betrekkelijk lichte vloot de Britten de baas kon worden. Duidelijk is in het boek beschreven hoe door de visie van Von Tirpitz het lot zich juist tegen de Duitsers keerde.
Ook Nederland kon in de hiervoor beschreven ontwikkeling niet achterblijven. Stap voor stap neemt Anten ons mee door de hele ontwikkeling en laat de lezer de gevolgen zien van de
verdere ontwikkeling van diverse typen oorlogsschepen, waarbij ook allerlei conflicten op zee aan de orde komen.
Erg uitgekristalliseerd was het kruisertype nog niet. Talloze namen, uit bijna evenzoveel landen, passeren de revue, waaronder ook de Nederlandse „Sumatra" uit 1891 en onze zes bekende pantserdekschepen, waarvan drie van het type „Holland" en drie van het type „Gelderland". De „Gelderland" werd beroemd omdat dit schip, op last van Koningin Wilhelmina, Paul Kruger uit Zuid-Afrika ophaalde en naar Toulon bracht, vanwaar hij met de trein naar Nederland zou reizen.

Door de eenzijdigheid van het ontwerp van deze zes pantserdekschepen waren ze snel verouderd en diende er moderner materieel te komen voor de verdediging van Indië. Overal werd rondgekeken, zoals in Argentinië, Japan, Engeland, Rusland en Duitsland, om te zien wat daar de ontwikkelingen waren, die uitvoerig worden beschreven.

Eindeloos werd er in onze regering gediscussieerd om te zien wat haalbaar zou zijn voor ons land. Uiteindelijk kon de Koninklijke Marine een grote stap voorwaarts doen door de bestelling van drie kruisers, afgeleid van de geslaagde Duitse kruiser „Karlsruhe” uit 1914. Dit zouden de kruisers „Java”, „Sumatra” en „Celebes” worden. De laatste zou iets grotere afmetingen krijgen dan de eerste twee omdat dit schip commandofaciliteiten zou krijgen. Uitgebreid wordt verslag gedaan van de ontwerpgeschiedenis, de bouw, het effect van de Eerste Wereldoorlog en wat er daarna gebeurde.

De „Sumatra" tijdens snelheidsproeven in 1935 in de Indische wateren. Opvallend is het totaal andere golfpatroon dan bij een koopvaardijschip. Foto via F.J.Suyderhoud.

Oorlog

Door opgedane oorlogservaring in de Eerste Wereldoorlog verdween de pantserkruiser van de wereldzeeën en er verschenen kleinere, meer handzame typen kruisers. De taken voor deze schepen werden op den duur zo veelzijdig dat er toch, na The Great War, weer zwaardere typen ontstonden waardoor er een wildgroei dreigde. Na de Eerste Wereldoorlog zien we door het vlootverdrag van Washington in 1923 een splitsing ontstaan in het kruisertype, n.l. de zware- en de lichte kruiser en er werd duidelijk vastgelegd wat de criteria werden voor beide typen. De zware kruisers met maximaal 8" geschut werden voornamelijk gebruikt voor de bescherming van vliegdekschepen en het op afstand houden van vijandelijke verkenningseenheden. De lichte kruiser, maximaal 6" geschut, daarentegen voerde flottieljes torpedobootjagers aan of waren verkenners voor de vloot. Ook de bestrijding van lichte vijandelijke eenheden behoorde tot hun taak, terwijl de Duitsers ze ook gebruikten voor het verstoren van de vijandelijke handelsroutes.

De politiek

Na de Eerste Wereldoorlog kwamen onze drie geplande kruisers, nu dus lichte kruisers, onder vuur van de politiek en de derde kruiser werd uiteindelijk „getorpedeerd" en werd zodoende nimmer bij Fijenoord op stapel gezet. Het zou nog heel wat voeten in de aarde krijgen voordat de overige twee schepen in 1925/’26. na een bouwtijd van tien jaar, de afbouwkade achter zich konden laten. Er zijn zelfs plannen geweest om de casco’s te verbouwen en in de vaart te brengen als passagiersschepen...

Diverse landen ontwierpen nu dergelijke schepen in verschillende soorten en maten. Elk land had zo weer zijn eigen accenten, zoals we hiervoor zagen. De Amerikanen hadden hierbij nog het probleem van de immense afstanden die overbrugd moesten kunnen worden in de onmetelijke Pacific.

Vaak komen achteraf nieuwe feiten boven water, zo ook betreffende deze foto, samen met die voor op de kaft. Zoals vermeld, zou op deze foto's de „Java" staan, gezien vanaf H.M.A.S. „Hobart", later is echter komen vast te staan dat het toch de „Sumatra" betreft, gezien vanaf de kruiser H.M.S. „Mauritius". Mogelijk werden de opnamen gemaakt ten tijde van de landingen op Normandië (was het weer toen zo rustig, ik dacht het niet?), of de opnamen werden enkele weken eerder gemaakt in Engelse of Schotse wateren, zoals beschreven in het boek.
Foto via J.A. Dorlas.

Japan roert zijn staart

Ook toen was het een roerige wereld. Japan, tijdens „The Great War" een natie uit het geallieerde kamp, had duidelijk ambitie om een prominente rol te gaan spelen in het Verre Oosten en haar belangen uit te breiden. Wat waren de gevolgen voor de betrokken omringende landen? Daar hoorden wij, als koloniale macht, ook bij en wij dienden onze maatregelen te nemen om onze mensen en belangen te verdedigen, evenals de Engelsen en de Amerikanen dat moesten doen.
Bekijken we de kaart van de Pacific, dan valt duidelijk de gunstige ligging op van Japan ten opzichte van de Verenigde Staten als het gaat om belangen-gebieden als de Filippijnen en Zuid-Oost-Azië. Het Amerikaanse „Orange Plan", waaraan men al vanaf 1906 werkte, moest duidelijkheid verschaffen over hoe men de situatie in de Pacific in de hand kon houden, met name ten aanzien van eventuele agressieve bedoelingen van Japan. De “Great War” gooide al meteen roet in het eten toen de Amerikanen ineens heel ergens anders acte de présence moesten geven dan in de Pacific, namelijk in de Atlantic en het gevreesde Japan toen mee vocht aan geallieerde zijde.
Na de Eerste Wereldoorlog was toch Japan weer de potentiële vijand en men vroeg zich af of een voldoende grote slagvloot tijdig in Manilla kon zijn bij een eventuele dreiging, aangeduid als „Through Ticket to Manilla”. Na jarenlang plannen en proberen, zagen de Amerikanen in 1935 in dat heel Oost-Azië als een verloren zaak moest worden beschouwd bij een eventuele overval door Japan. Inmiddels was wel besloten om Pearl Harbor in te richten als een vooruitgeschoven basis in de Pacific. Rond 1940 werden er, ten gevolge van de toenemende oorlogsdreiging, verdere plannen uitgewerkt, de Rainbow-plannen. Anten gaat er uitgebreid op in en de lezer ziet steeds duidelijker dat alles in Oost-Azië faliekant verkeerd gaat, totdat op 7 december 1941 in Pearl Harbor de grote klap volgt.

De „Java" en de „Sumatra"

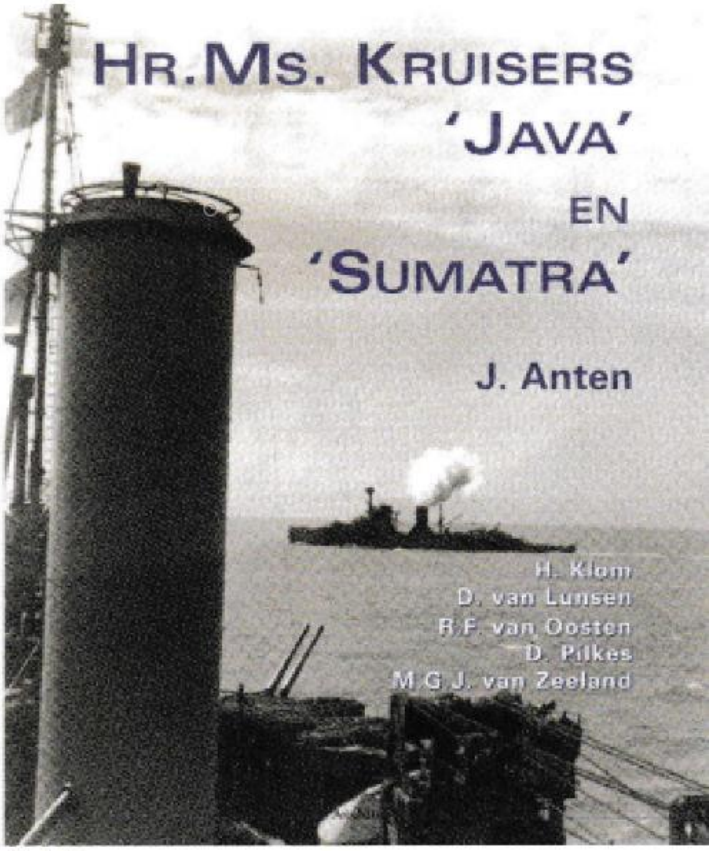
Hier pakt de schrijver de levensloop van de beide kruisers weer op. Waar toonden zij voor de oorlog onze nationale driekleur en later, waar werden zij ingezet en waarom. Eerst volgen we de „Java". De lezer krijgt een duidelijk beeld van de chaotische toestanden waarin ons vroegere rijksdeel verkeerde tijdens de Japanse opmars en hoe daarbij een groot deel van onze vloot ten onder ging. Niets kon meer in de hand worden gehouden. Japan walste letterlijk in drie

maanden tijd over heel Zuid-Oost- Azië heen. Uiteindelijk zal de „Java”, met groot verlies aan mensenlevens, in de Java Zee ten onder gaan na een enkele minuut vóór de „De Ruyter” te zijn getorpedeerd. Talloze detail-aspecten komen ter sprake, zoals „schootsbereik” en „waar waren onze boordvliegtuigen”, terwijl overlevenden van de „Java” ook hun verhaal vertellen, waardoor er een „aanvullend beeld” ontstaat van alle gebeurtenissen in Indië ten opzichte van het „De Ruyter”-boek.

Ook wordt er achtergrond- informatie verschaft over beslissingen van de militaire leiding.

In het volgende hoofdstuk volgt de „Sumatra”. Na in juni 1940 de prinsessen Juliana. Beatrix en Irene naar Canada te hebben overgebracht, ging de kruiser naar Indië voor groot onderhoud, zodat zij op 8 december 1941 lag te repareren in Soerabaja. Zo snel mogelijk moest het schip terugkeren naar Europa, waardoor zij geen rol speelde bij de verdediging van Indië. Eenmaal in Engeland terug, tekende zich duidelijk het einde af voor de „Sumatra”. een schip dat eindeloos werd achtervolgd door machineproblemen en talloze reparaties.

Op 30 april 1944 werd de „Suum” aan de Royal Navy overgedragen. Nog eenmaal zou de oude kruiser - passief - in actie komen bij Normandië en haar steentje bijdragen aan de landingen,… afgezonken als golfbreker. Er wordt uitvoerig verslag van gedaan hoe een en ander in zijn werk ging.



De kaft

Al met al werd het niet alleen een schepenboek, maar evenzeer een verhelderend relaas over wat er zich in het begin van de vorige eeuw in ons land en in het Verre Oosten, met name rond Japan en Nederlandsch Indië, afspeelde, met als hoofdrolspelers onze beide kruisers „Java” en „Sumatra”. Naast de levensloop van de beide kruisers, wordt er uitleg gegeven over zaken als: wat houdt pantsering in en wat is de filosofie er achter; hoe werkt de artillerie op een schip als de „Java”; wat is de betekenis van de vliegtuigen aan boord en tot slot, zoals blijkt in het laatste hoofdstuk, wat is er allemaal gaande in de ketelruimen, machinekamers en andere ruimten van een dergelijk schip. Het is ook daarom dat zich onder de ca. 200 illustraties veel afbeeldingen bevinden van details van het schip, het interieur en bovendien de nodige tekeningen, waar-onder een uitslaande langsdoorsnede over vier pagina 's. Bijkomend voordeel hiervan is dat de lezer, maar vooral de modelbouwer, kennis kan nemen van hoe een en ander er toen uitzag en hoe „het werkte”. Ook de kleurenafbeeldingen van het meer dan 3 m lange werfmodel van de „Java” geven een schitterend beeld wat er op een dergelijk oorlogsschip was te vinden.

Tot slot zijn achter in het boek lijsten opgenomen van alle reizen en oefeningen die beide schepen hebben gedaan, een technisch en historisch overzicht, een bemanningslijst van de

„Java” bij de ondergang en natuurlijk een bronvermelding die helaas zo uitgebreid is, dat het een heel gezoek zal zijn naar iets specifieks.

Het boek „Hr.Ms. kruisers „Java" en „Sumatra ” werd geschreven door J. Anten, met medewerking van H. Klom, D. van Lunsen, R.F. van Oosten, D. Pilkes en M.G.J. van Zeeland. Uitgegeven door Asia Maior, Zierikzee (2001). Form. 32x25 cm., 192 blz, ca. 200 foto’s, waaronder vele unieke opnamen - enkele in kleur en diverse tekeningen, w.o. een langsdoorsnede over vier pagina’s. 192 blz. ISBN. 90.74861.18.0. Het boek kan via de uitgever worden besteld, Antwoordno.138, 4300 VB te Zierikzee of bij de boekhandel. Prijs € 31,60 (incl. verzendkosten in Nederland.)

Bron:

De Blauwe Wimpel

==========

Alternatief Catshot.

In de tijd dat de Marine nog uit vele schepen, vliegtuigen en walinrichtingen bestond, had men zgn. ‘baantjesgasten’ in dienst. Dit waren o.a. kleermakers, kappers, schoenmakers en wasbazen. Deze hadden een maximale eindrang van, naar ik dacht, Korporaal. Het kniptarief bij de kapper was officieel 10 cent. Maar door iets meer af te schuiven kon je een wat aan de burger stijl aangepaste coupe bekomen: rond in de nek in plaats van de meest gangbare ‘Coupe Bloempot’. Onder pet geen probleem. Daar beneden kaal. Te vergelijken met een ananas.

Er was eens een baantjesgast op de Doorman die gefascineerd was door het vliegwezen. In het bijzonder de start met de katapult. Enkele broeders in het kwaad was dit ter ore gekomen en hadden hem benaderd met het verhaal dat zij wel voor hem konden regelen dat hij dit een keer mocht meemaken. Hij moest dan wel enkele proeven afleggen om te bewijzen dat zijn conditie goed was. Vervolgen lieten zij hem het vliegtuig op diverse manieren verlaten, met en zonder dompelpak. Er waren nog meer streken die zij verzonnen hadden en die hij te goeder trouw en met volle inzet volbracht.

Uiteindelijk was de grote dag aangebroken. Hij werd in het pak gehesen en mocht plaats nemen in de cockpit. Een broeder gluiperd had ook een pak aangetrokken en zat naast hem. De kist werd door middel van een trekker met gevouwen vleugels op de lift put gezet. De gluiperd zei: ‘Let op, daar gaan we !!! ’ Op zijn teken ging de lift naar beneden. Dit, als altijd, ging gepaard met een zeer luid sirene signaal om te zorgen

Links het slachtoffer, rechts de gluiperd André van Brussel.

dat iemand die daar niets te zoeken had weg moest wezen. In plaats van het luchtruim te kiezen verdween de kist dus van het vliegdek, in een andere richting, de benedendeks gelegen hangaar in. Er was grote hilariteit. Er ontstond echter ook direct bij velen een gevoel van sympathie voor de man die ten aanzien van velen voor aap was gezet. De volgende dag werd deze streek goed gemaakt door het Commando. Hij mocht mee met een sortie van een S-58.

Bron: Verhalen van

Vroege(r)

---

alle hens e Jaargang Nr. 9-1 April 1948

Waar in het bronsgroen eikenhout...

Weer *530 Mariniers thuisgevaren*

Een Marinier met een baby op z'n arm is nu niet direct een alledaags gezicht en vandaar dan ook, dat wij ons op onze snuffeltocht door de ingewanden van de „Volendam", welke zojuist o.m. een 530 tal Mariniers-O.V.W.'ers uit Indië in het Vaderland terugbracht, een ogenblik ophouden op de afdeling „gezinnen", Mariniersgezinnen.
Immers, er zijn ettelijke Mariniers, die in de loop van de jaren in Indië een gezin hebben gesticht. Velen daarvan geven er, nu hun diensttijd bij de Brigade er voor hen opzit, blijkbaar de voorkeur aan om zich in Nederland te gaan vestigen en zo nemen zij dan vrouw en kinderen en kinderen met zich mee.

Het is, wanneer je deze mannen niet anders kent dan boven op een bulldozer of in een amfibische tank, een grappige ontdekking, zo met baby en fles in de hut gangen te zien passagieren, in afwachting van het ogenblik, dat zij kunnen gaan debarkeren.
Wij zouden hier nog graag een ogenblikje langer zijn gebleven, ware het niet, dat het inmiddels losgebroken concert door de kleine Marinierstjes ons een bescheiden, doch wel wat benauwde „bibberatie" bezorgt en ons — vermoedelijk vanwege onze zo teer besnaarde ziel — noodzaakt, om na een weliswaar hartelijk „good luck" naar hogere sferen te verhuizen.
Over de railing hangen daar de honderden vrijgezellen, die al dat echt Nederlandse, hetwelk zij zo'n lange tijd moesten missen en waarnaar zij, hoe „mieters" de tijd bij de Brigade ook was — soms zo hevig terugverlangden — in zich opnemen. ,
Die voor ons zo doodeenvoudige autobus, „richting Maastricht" is voor deze mannen, waarvan de meesten zonen zijn uit het Zuiden van het land — een weldaad. Die politieagent met het

wapen van Rotterdam op zijn pet, zouden zij de handen wel kunnen fijn- knijpen van louter blijdschap; die echte Hollandse bootwerker met — voor deze speciale gelegenheid — een verse pruim achter de kiezen, zouden zij beslist met één klap op zijn schouder (vanwege het blijde weerzien) in de grond hebben doen zinken.
En die echte frisse blozende blondine achter de Cadi koffiepot in de loods.. Zij heeft een invasie te incasseren van welgemeende „draadloze" zoenen.... Wij kunnen het aan deze jongen zien, dat zij zich bij het spelen van „Waar in het bronsgroen eikenhout" door de militaire Kapel, moeten beheersen om niet pardoes over de railing op de kade te springen.
Het tijdstip van de debarkatie is evenwel nog niet aangebroken. Eerst gaan de Chinezen van boord. Deze „Hollanders uit het Oosten" moeten evenwel minstens tienmaal het schip op en af, voor zij hun barang aan handelswaar, welke zo uitgebreid is als een complete bazar-inventaris — uit hun ruimen hebben weggesleept. ' Nauwelijks hebben wij ons aan de railing vertoond, of wij hebben vanwege de uitmonstering op onze battledrees, welke voor deze O.V.W.'ers, die zich reeds in 1945 voor dienstneming bij de Brigade meldden en de Amerikaanse distinctieven gewend zijn, vreemd is, al spoedig een kleine veertig man om ons heen staan en we worden met vragen overstelpt.
Vragen over het Korps Mariniers in Nederland, over de opleiding bij de Afdelingen, over het Hoofdkwartier en de Commandant van het Korps en over de Marinierskapel, welke laatste zij hier eigenlijk ter verwelkoming hadden verwacht, doch welke juist het restant winterverlof genoot.
Ondanks het feit, dat deze mannen binnen afzienbare tijd hun veel bewogen loopbaan bij de Mariniers achter zich zullen hebben, is hun belangstelling voor het wel en wee van het Korps Mariniers in Nederland uitermate groot.
Wij beantwoorden al deze vragen dan ook zo uitvoerig mogelijk en wel speciaal die, welke betrekking hebben op rangen en standen en het groeten van meerderen, welke zaken men bij de Brigade in Indië door de nu eenmaal geheel andere omstandigheden, als een van de bijkomstigheden beschouwt.

Dan krijgen wij de gelegenheid, ons vragenoffensief in te zetten en al dadelijk regent het verwijten aan het adres van de Voorlichting in Nederland.... „Jullie snappen geen m.. .. r van hetgeen er in Indië aan de hand is!
Al dat slappe „gesus en gezo" in de kranten. ... O, denken jullie, dat wij daar rustig hebben zitten wachten? en stil gezeten hebben....
Waarom schrijven jullie in Nederland zo weinig over de Brigade?....
We nemen met onze echt Hollandse nuchterheid een en ander met een korreltje zout, maar wanneer deze mannen met „hoopjes" foto's op de proppen komen, welke wel een heel duidelijk beeld geven van hetgeen men daar op gruwelengebied te, zien krijgt, dan kunnen wij dat geweldig fanatisme van deze O.V.W.'ers volkomen begrijpen en waarderen en nemen wij onmiddellijk aan, dat de rampokkers het ongetwijfeld wel aan den lijve zullen hebben moeten ondervinden, dat onze jongens van dergelijke praktijken geenszins gediend zijn.
Wij zijn het als persmensen misschien wel enigszins gewend om zonder een spier te vertrekken naar gruwelverhalen te luisteren, maar wanneer wij horen over de belevenissen van deze mannen onder de tropenzon, dan laat een gevoel van afgrijzen zich tot in onze haarwortels gelden en moeten wij de strijd, maar bovenal de hulpvaardigheid van deze O.V.W.'ers t.o.v. de

noodlijdende bevolking prijzen en kunnen daarbij het geduld en de tak tiek, waarmee deze mannen de Nederlandse zaak dienden, niet anders dan bewonderen.
Velen van hen gingen weliswaar uit een zucht naar avontuur naar de meldingsbureaux, maar eenmaal in Indië gekomen, waar hun taak geenszins een avontuur meer was, maar een harde werkelijkheid van actie en opoffering, gedroegen zij zich als werkelijke Nederlandse kerels.
Zonder enige ophef vertellen zij ons over de politionele actie, over de „keiharde" dagen op de afgelegen posten, over de vreugde en de dankbaarheid van de bevolking bij de bevrijding en vooral over hun werk van vrede onder deze bevolking.
Tenslotte stellen zij ons met een uitbundige trots de figuur van Generaal de Bruyne voor. De Commandant van de A. Divisie, dé vader van de troep! Wij zeggen „tenslotte", want nu het sein voor de debarkatie is gegeven, kunnen wij vanzelfsprekend gevoegelijk „afdorren"....

530 Mariniers stappen dan via de valreep, verwelkomd door de Commandant Korps Mariniers, de Gen. Maj. der Marns. H. F. J. M. A. von Frijtag Drabbe en de Chef Korpsstaf de Luit. Kol. der Mariniers L. Langeveld, weer op Nederlandse bodem.
530 Mariniers gaan morgen weer als burger in eigen land aan het werk.
Het zal Nederland goed doen!

Sgt. der Mariniers F. VERHORST, Marinierscorrespondent

Tot weerziens….