



# “Ten Anker”

Dit webmagazine bestaat uit een combinatie van eigen speurwerk, binnen gekomen berichten en aangeleverde kopij, gein en ongein over de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij, Binnenvaart en ander maritiem nieuws uit het heden en verleden.



*Deze extra toevoeging van het web-magazine fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website: <https://www.tenanker.com> en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.*

## Redactie

Arie Krijgsman  
Vijverlaan 101  
3319 SN Dordrecht

E-mail  
[arcon46@kpnmail.nl](mailto:arcon46@kpnmail.nl)

Telefoon  
Tussen 10.00 en 16.00

078-7507545

b.g.g.h.  
06-25160899

NL98 INGB 0002 4713 68

---

*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 1 – 7 e jaargang  
4 januari 2024

De Jachthonden van de Archipel deel VII  
Varen is fijner dan je denkt – het dagelijkse leven van een WTK in 1960  
Een paard in de sloeptakels.  
Het Korps Mariniers aan den wal (slot)  
Nabestaanden onthullen plaquette marinebemanning  
Overdracht eskadercommando Indië.  
De mannen van de Kais deel 1  
De Oranje loopt van stapel  
Vliegkampen Vlissingen en Veere  
Corps Adelborsten 1936  
De Koninklijke Marine 1967  
Onderzeedienst 1967  
OVW-er, wat nu.... 1947



## Wat weten wij van het barre leven op RP-Boten?

Het werk van RP-boten is geen salon-varen en 't heeft mandant en een stuk of acht, hoogstens negen jongens, die moeten opboksen tegen het schuim van Singapore's onderwereld. Tegen de linkste jongens van Straat Malakka.

Gisteravond maakte ik kennis met het eerste „Sumatraantje". Weet u wat dat is, 'n „Sumatraantje"? Dat is een storm, die bestaat uit allergemeenste valwinden, komende van over de bergen van Sumatra's Westkust. In minder dan 10 minuten was het bekeken en leek Hr. Ms. RP 133 op hol geslagen. Tegelijk brak de regen los. En wat voor regen! De zondvloed, een overstroming. Alle hens maakten de poorten dicht, ieder ding dat niet geheid zeevast stond, werd opgeborgen, maar de jongens waren niet zó kwiek met de bullen of een deel van het komaliwant vloog over boord. Het was alles bij elkaar buitengewoon ongezellig. Benedendeks viel 't niet te harden vanwege de gesloten poorten en bovendeks sloeg het water over de brug. Intussen voer Hr. Ms. 133 voort, omdat ze tenslotte op het patrouilleterrein was. Dansend en springend, stotend en kojanged, van alles tegelijk, zodat èn armen èn benen nodig waren om te voorkomen, dat de wateren van Sumatra's Oostkust zich over ons zouden ontfermen.

Het bleef uiterst ongenoeglijk, iedereen was doorweekt, iedereen had witgloeiend de damp in, iedereen kankerde op iedereen, meer in het bijzonder op de kok, die zo stom geweest was, z'n arangvuurtje te laten blussen door overkomend water. Hetgeen betekende: géén eten, géén thee, géén koffie.

Dit duurde uren en het waren alleronprettigste uren. En dat is nog zacht gezegd. De baai zag er donker en zeer onheilspellend uit en als ik niet zoveel vertrouwen had gehad in 't zeemanschap van deze commandant en z'n mannen, zou ik 'm geducht geknepen hebben om bovenop de wal geslagen te worden.

Die nacht werd het weer iets handzamer en tegelijk werden enkele motortongkangs ontdekt die het er blijkbaar weer op waagden op te stomen. De RP 133 joeg er achteraan en in 4 uren werden drie Singapore-tongkangs aangehouden. Opnieuw bleek dat de schrik er bij de heren, door de intensieve controle ter zee van de Nederlandse Marine, geducht in zat. Stuk voor stuk kregen we papieren te zien, die de voorgeschreven stempels droegen. Het langszij komen was overigens een ramp. De lomp-gebouwde prauwen laten zich hopeloos slecht manoeuvreren en iedere keer opnieuw als we 'n schip aanhielden, vreesde ik een aanvaring. Door de brug en de machinekamer werd echter perfect samengewerkt, zodat 't bleef hij angstschreeuwen van Chinezen en Maleiers, die hun schip reeds afgeschreven hadden.

Aan boord vond iedere keer opnieuw het onderzoek plaats. In donkere hoeken en gaten kropen de jongens van de 133, ze doorzochten met kennersblik ieder gaatje, ieder verborgen plekje, waar zich mogelijkerwijs wapens, munitie of andere contrabande konden bevinden. Luikjes werden opgetild, planken weggetrokken, en dat alles bij het licht van elektrische zaklantaarns en het rossige olieschijnsel van de pitjes der Chinezen, die, kwasi verbaasd, en zogenaamd niets begrijpend, deze nachtelijke speurtochten door hun schip gadesloegen en zich uitputten in

hulpvaardigheid (onderwijl de hemel biddend, dat de bezoekers maar weer van boord verdwenen).

Twee tongkangs werden, tegen de morgen, vastgehouden. Wèl papieren maar papieren die niet helemaal bonafide leken. Er werd geen risico genomen en per radio kreeg het moederschip, het korvet Ambon, te horen dat daar en daar, bij die en die baai, twee tongkangs lagen, die moesten worden opgebracht naar Pinang.

Tegen de morgen waren er enkele onvriendelijke verrassingen in de vorm van geweer- en mitrailleurkogels, afgeschoten van de wal. De jongens van de RP 133 hebben iets tegen dat beschieten van de wal af en ze gebruiken altijd hetzelfde recept als tegenmaatregel. Een paar maal de Bren of de Lewis-mitrailleur over de wal halen. Merkwaardig, hoe snel een beschieting dan ophoudt!

Dit zijn spannende dagen. Ook dagen gedurende welke de bemanning van dit kleine schip veel ontbeert. Het brood is al lang op, en we zijn aangewezen op kaakjespap, rijstepap en blikjes. En dat kan alleen worden klaargemaakt, als er geen grapjes plaatsvinden als plotseling losbrekende Sumatraantjes. En sinds het uur van vertrek is er geen slok koel water meer gedronken aan boord van de RP 133. En iedere dag hebben zich in blijkbaar razend tempo de kakkerlakken en andere insecten aan boord vermenigvuldigd, zodat keer op keer een drijfjacht in de gloeiend hete verblijfje moet worden gehouden.

De RP 133 is maar één van de patrouilleboten van de vloot van de „Kleine Vaartuigen Dienst”. Zo zijn er tientallen en stuk voor stuk zwoegen en sloven ze onder vrijwel precies dezelfde omstandigheden op hun patrouilleterrein. Stuk voor stuk krijgen ze bij tijd en wijle hun portie vuur van de wal, stuk voor stuk moeten ze tegen beroerd weer opboksen, stuk voor stuk moet iedere bemanning van iedere RP-boot de beproeving van de lange dagen met de koperen ploert aan de hemel ondergaan. Zónder vers voedsel, zónder enig amusement, op een klein bootje achter de desperado's aanzittend van Malakka, die hier fortuin maken. Deze kruistochten duren 18 dagen, of 20 dagen en ook wel als het nodig is, 23 dagen. Daarna zitten de jongens een dag of 6 aan de wal. In Tandjong Oeban, waar slechts een paar Hollanders wonen. Ze gaan een keertje eten bij de Chinees, ze kopen sigaretten, een sigarettenaansteker en wat nieuwe witjes en intussen moet het schip weer zeeklaar gemaakt worden.

Er is geen bioscoop (o, ja, er is er wèl een, in de open lucht, met oude cowboyfilms van het soort van „vijf-losvan-de-heup”... ) er is géén militair tehuis op deze buitenpost, er zijn géén Hollandse meisjes ... ze hebben alleen elkaar en tegen elkaars gezicht hebben ze al tot vervelens toe aangekeken. Dat is een hard en nogal prozaïsch bestaan voor deze jongens, of ze nu zeemilicien zijn, of beroeps of oorlogsvrijwilliger. En stuk voor stuk verlangen ze naar Holland, naar de kou, en naar een Hollands meisje.

\*\*\*

Weet Holland van dit alles? Kent Holland het werk van de Marine in Indië, op deze verlaten buitenposten, weet men iets van de harde werkelijkheid waarin deze jonge kerels verkeren? Het is niet zo erg achter vluchtende sampans en tongkangs aan te jagen, er zijn erger dingen denkbaar dan 20 dagen zweten en braden onder de tropenzon op de evenaar. Er zijn veel beroerder dingen te noemen dan het doorzoeken van luizige Chinezen-schepen, het controleren van vaartuigen die verpest zijn van ongedierte en de rest. Je gaat niet dood van het leven op kaakjes- en rijstepap, ook al zetten ze dat 20 dagen voor je neer. Maar het is toch wel verduiveld zuur te moeten denken dat het vaderland, 10.000 zeemijlen verderop, niet weet wat in dit werk gebeurt, dat Holland geen idee heeft van dit werk van deze zwoegers bovenop de linie ...

De jongens van de RP-boten staan op hun post. Een moeilijke en vaak gevaarlijke post. Het wordt tijd dat Holland het weet. Misschien dat dan met het weten ook het begrijpen en ... waardenen komt.

De bemanningen van RP-boten zijn zeer bescheiden: ze vragen niet of hun sloopje geadopteerd wordt. Ze vragen geen stukken in de kranten en hun namen blijven anoniem, volkomen onbekend. Ze weten, dat dit hun werk is en dat werk zullen ze fiksen, al smelt dan ook de teer uit de naden van het dek. Een klein beetje begrip in dat kleine land daar op 10.000 mijlen, méér vragen ze niet.

Bron:  
R.J.Bersma



## Het dagelijkse leven van een Leerling Werktuigkundige in 1960



### Verslag van een (nog) onbekende leerling wtk

Het eerste jaar van m'n zeevarend bestaan heb ik grotendeels doorgebracht als leerling Werktuigkundige. Twee maanden voordat deze periode afgesloten kon worden, werd ik als dienstdoend 5<sup>e</sup> Wtk overgeplaatst naar het m.s. Straat Soenda. Maar daarover later wat meer.

Als leerling verdiende ik 198 gulden per maand. Omdat ik me uit Nederland had laten uitschrijven naar Hong Kong, waar de rederij een hoofdkantoor had, betaalde ik in Nederland geen belasting of sociale lasten. In Hong Kong trouwens ook niet, dus dat was een goedkope regeling voor me.

Voordat ik naar het vaargebied uitvloog, had ik van de KJCPL een voorschot van N.fl. 500,- gehad om te besteden aan de uniformen en kleding die ik nodig zou hebben. Maar er was wel een overeenkomst met de rederij dat ze elke maand 25% van m'n salaris in mochten houden als terugbetaling van dat voorschot "Eerste Uitrusting". Dus hield ik elke maand 146 gulden over om zelf te kunnen besteden .

De kost en inwoning waren natuurlijk gratis, alleen frisdrank en sterke drank die er gekocht werd, werd aan het eind van de maand via de barrekening en de gage afrekening verrekend. Uniformkleding en werkkleding werden gratis door de scheepswasserij gewassen, alleen voor privé kleding werd er een klein bedrag gerekend.

Gemiddeld was ik zo'n fl. 60,- aan de bar kwijt en ca fl. 10,- aan de wasserij.

Om een beetje een idee te hebben wat toen drank aan boord kostte, de volgende prijzen:

Een flesje cola of limonade 30 cent. Een flesje bier 40 cent en een fles sterke drank ca 6 gulden. Ook rookwaren toen nog erg goedkoop aan boord, want een slof met tien pakjes sigaretten kostte slechts fl. 4,50. Zelf rookte ik niet, maar in diverse havens waren sigaretten een gewild ruilmiddel om souvenirs of fruit te kopen.

Als leerling liep ik niet structureel in de wachten mee, maar was het meer de bedoeling dat ik zoveel mogelijk praktijk ervaring opdeed bij het onderhoud van de machinekamerinstallatie en verdere scheepsapparatuur.

Om toch ook alle leidingsystemen voor koelwater, smeerolie, brandstof, ballast, lenssystemen, stoom en lucht goed te leren kennen, moesten al die leidingsystemen met hun afsluiters, pompen, warmtewisselaars en verdere apparatuur nagelopen en in kloppende schema's

opgetekend worden. Dat hield in dat je die leidingen naliep van onder de vloerplaten in de machinekamer tot soms boven in de schoorsteen.

Het was een doodzonde als je het lef had om een bestaande scheepstekening te raadplegen, want volgens de toen heersende opvatting leerde je daar niets van.

In 1960 had deze rederij al een normale werkdag van 8 uur. Op zaterdag werd er s' morgens van 8 tot 12 gewerkt. Deze werktijden waren alleen voor de "Algemene Dienst", want de mensen in de wacht werkten alle dagen van de week in een schema van 4 uur wacht en 8 uur vrij. Als leerling werd je wel geacht om s' avonds aan het memoriaal te werken.

Het memoriaal was een soort dagboek met blanco bladzijden, die door de examencommissie werd voorgeschreven en waar elke dag de werkzaamheden diende te worden genoteerd die waren uitgevoerd. Waar nodig aangevuld met schema's en tekeningen.

In die tijd had niemand nog gehoord van computers of kopieermachines, dus alles diende met de hand geschreven te worden. Om het memoriaal er verzorgd uit te laten zien, werd eerst alle tekst in het klad opgeschreven en aan de mentor ter goedkeuring voorgelegd. Als deze de tekst had beoordeeld en goedgekeurd, dan kon je die netjes in het memoriaal overschrijven.



Na 360 vaardagen kon het memoriaal afgesloten worden en voorzien van de handtekening van de Hoofdwerktuigkundige en Kapitein, werd dit boek dan toegestuurd aan de examencommissie. Deze commissie beoordeelde de inhoud en verstreekte na goedkeuring het "Voorlopig Diploma als Scheepswerktuigkundige". Dit diploma gaf een vaarbevoegdheid. Deze vaarbevoegdheid was natuurlijk wel afhankelijk van de grootte van het schip en de rang die je wilde bekleden.

De KJCPL voer in die periode met een scheepsbezetting die uit een Nederlandse kapitein en officieren bestond en een Chinese bemanning voor de lagere rangen.

Omdat er nog helemaal geen automatisering in de machinekamer werd toegepast, werd er continue wachtgelopen. Op zee was er een chef van de wacht, de 2de, 3de of 4de wtk.

Naast deze chef van de wacht was er dan ook nog een 5de wtk, plus een Chinese olieman en stoker in de machinekamer.

In de haven werd er door de 5de wtk wachtgelopen plus een stoker.

Inclusief de bankwerkers, elektriciens en een aantal poetsers, bestond de totale machinekamer bemanning dan al gauw uit zo'n twintig personen. Voor hedendaagse begrippen onvoorstelbaar, maar zeker ook onbetaalbaar. Hoewel we het toen niet zo in de gaten hadden, hadden we toen best een rustig leven.

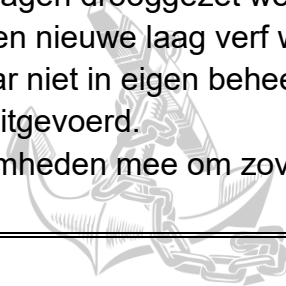
Door het type lading wat verpakt was in kisten, zakken, dozen en pakken, duurde het in de havens altijd vrij lang om al die goederen netjes te laden, te stuwen en weer te lossen.

Daarom was de verhouding zeedagen / havendagen ongeveer gelijk. Ook stond er niet zo'n grote druk op het vaarschema. Als je eens een dagje vertraging opliep, dan maakte men zich daar niet zo druk over. De totale rondreis bood ruimte genoeg om wat vertragingen op te kunnen vangen.

Tijdens die binnenligtijden kon het onderhoud aan de voortstuwingsinstallatie rustig plaats vinden. Het kwam zelden voor dat er in de havens ook s' nachts gewerkt moest worden, hetgeen tegenwoordig de normale gang van zaken is.

Het totale onderhoud van de technische installatie werd in principe door de eigen mensen gedaan. Bij uitzondering werd er personeel van buiten ingehuurd en dat dan alleen maar voor specialistisch werk. Elk jaar ging het schip voor een periode van 10 tot 14 dagen naar een scheepswerf, waar het schip enkele dagen drooggezet werd voor onderhoud aan schroef en roer en tevens de scheepshuid van een nieuwe laag verf werd voorzien. Bepaalde grote werkzaamheden die dat afgelopen jaar niet in eigen beheer konden worden gedaan, werden dan eveneens door de scheepswerf uitgevoerd.

Als leerling liep je met al die werkzaamheden mee om zoveel mogelijk praktijk ervaring op te doen.



---

## EEN PAARD IN DE SLOEPSTAKELS Û! GELOOF JIJ HET!???

Reken maar! Laat het maar over aan Matr. 3 z/m 'Miskleun...'

En nu dan de story die leidde tot de uiteindelijke overplaatsing van onze Matroos 3 z/m Miskleun, U weet wel, het mannetje aan boord die letterlijk niets goed kon doen en altijd pech had... We waren met Hr.Ms. 'Voorne' weer op bevoorraders- en patrouilletocht langs de diverse eilandengroepen in de Javazee; bevoorrading voor de totaal berooide eiland-bevolking en patrouille tegen de nimmer aflatende smokkel via de zeewegen, die in Indonesië sedert de Japanse capitulatie welig tierde. We schrijven 1945, dus de patrouilledienst van de kleine vaartuigendienst met hun H.D.M.L.'s en Higgins-boten stond nog 'in de steigers'.

Na een week of wat van naarstig patrouilleren kwamen we voor het weekeinde ten anker voor het eiland Soembawa en werden allervriendelijkst ontvangen door de plaatselijke kepala-kampong. Die had daar ook alle reden toe, want hij brachten hem allerlei 'Goodies', waaraan de bevolking sedert de acties van de Japanse rampokkers (rovers) zoveel gebrek leed.

Bij wijze van dank kregen wij van de Kepala-kampong toestemming om op het eiland op rusa's (herten) te jagen en dat viel er bij de bemanning in als Onze Lieve Heer Zijn Woord in een ouderling! Matroos 3 z/m Miskleun was natuurlijk ook van de partij en snoefde dat hij de beste schutter van allemaal was. Dat mondde uit in een weddenschap, waarbij hij voor elke rusa die

hij schoot, als bewijs de staart moest meebrengen! Zo gezegd, zo gedaan, en na vastwerken op die zaterdag ging de sloep met jagers met gejuich de wal op... Wie schetst echter onze verbazing en ontzetting toen de onderofficier van de wacht ons tijdens het noenmaal in opperste staat van opwinding bijna stamelend rapporteerde: 'C... Commandant, er h... hangt een p... PAARD in de takels!!!'

En jawel hoor, daar hing het arme dier, dood als een pier en zonder staart! Meteen wisten we, dat deze stunt maar van één knaap afkomstig kon zijn: Jawel, de Matroos 3 z/m Miskleun!!! Een spinnijdige Kepala-kampong eiste prompte betaling van het geleden verlies en wilde bovendien het karkas niet meer op het eiland hebben en dus: ...hing er aan boord van een van Hr.Ms. Schepen van Oorlog echt een paard in de takels en werden wij veroordeeld tot een week lang paardevlees schaften tot het neus en oren uitkwam!!!



*Een machinist (vroeger 'stoker'), die een broertje van matroos 3 z/m 'Miskleun' had kunnen zijn! Hij ziet tenminste nog niet eens kans om met fatsoen een tank te vullen...*

Matroos Miskleun trachtte nog wel de staart te verdonkeremanen, maar de maten hadden hem snel door, want dit ging natuurlijk te ver!!! Bovendien verspreid zo'n verhaal zich razendsnel en zouden we nergens meer zo vriendelijk worden ontvangen, dus werd het voor Matr. 3 z/m Miskleun onherroepelijk: 'Pergi - ke - Tangsi' oftewel: 'Van boord en naar de wal!' Als afscheid kreeg hij zijn paardestaart mee plus onze beste wensen, natuurlijk; maar een varensgezel..., nee dat zagen wij echt niet in hem zitten!!!

Bron:

MARIN(E)ADE

Dick H. Wentholt - kapitein ter zee b.d.

illustraties: Gerard Wolf

---

## Mijn Rotterdam, mijn haven

*Op de hoek van de Koushaven, op de gemeentesteiger, stond een kruisnet van meneer Bras. Een groot net dat in een vierkant metalen frame hing aan een hijstuig dat boven het water uitstak. Meneer Bras zorgde ook voor de stormbal die op een heuveltje stond en waarin een bal werd opgehesen om te waarschuwen als er storm verwacht werd.*

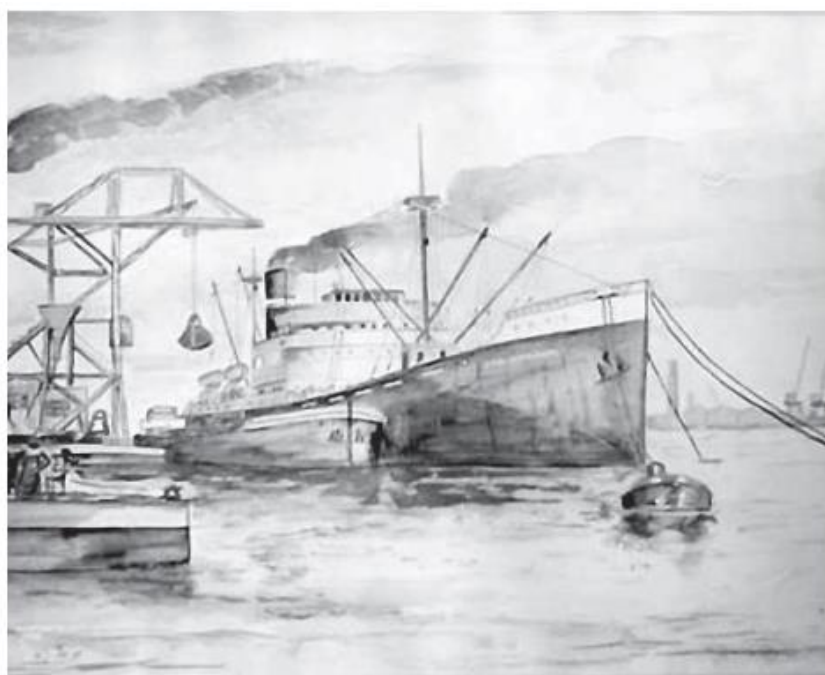
Op die bult had meneer Bras ook een groot kippenhok. Daar is later de voorraadwatertank gebouwd van Hatenboer. De stormpaal ging naar de benedenhoek van de Waalhaven, bij de keet van roeiersvereniging "Eendracht". Dat waren de jongens die de binnenkomende en verhalende zeeschepen los en vast maakten met hun roeiboten. Als ze naar de Maashaven

moesten, namen we ze soms mee achter de waterboot. Mijn vader voer dan met een grote bocht langs hun houten keet, zij wierpen een dubbele lijn op die ze handig om de bolder sloegen, lieten zich wat naar achteren zakken en voeren prinsheerlijk mee naar hun bestemming.

### **Boter bij de vis**

Ik heb al eens meer gezegd dat het water in de rivier toen zo schoon was. Er zwom zoveel vis dat mijnheer Bras daar een goede boterham mee verdiende. Hij leverde zelfs op bestelling, als een klant karper wilde, gooide hij wat koude aardappels in het kruisnet voordat hij het liet zakken en prompt kwam daar karper op af.

Als we met het waterbootje ergens lagen te pompen of we lagen op een boot te wachten bij het dok van Bart Wilton in Schiedam, gooiden wij zelf ook wel eens een tuigje uit met twee haken en een stukje kaas daaraan. We vingden daar eerste klas paling.



Als we er genoeg hadden, sneed mijn vader de paling in stukjes van ongeveer 15 centimeter. Griezellig hoor, want die paling leefde nog. Vervolgens werden die stukjes recht overeind gezet in een pannetje tot dit helemaal vol stond. Er ging dan een kwak boter op, (bietsen bij de kok op de zeeboot), en dat werd op de uitlaatketel van de motor gezet. Dat stond daar de hele ochtend lekker te stoven en met de middag was het gaar. Ik heb nooit meer zo lekker paling gegeten als toen, maar 's avonds thuis at ik wat minder dan gewoonlijk, want machtig was het

wel. Het wemelde in de rivier ook van spiering, je gooide een lijntje met een paar haken buiten boord en had gelijk beet. Al had je er maar eentje, dan kon je die versnijden tot aas en had je heel gauw een maaltje bij elkaar. Ze werden thuis door mijn moeder hard gebakken en dan aten we ze met kop, staart en graat op.

### **Opduwertjes**

Er was veel te zien op de Nieuwe Maas. In de dertiger jaren zag je nog dagelijks zeilkastjes, klippers en tjalken op de zeilen varen. Een schitterend gezicht. Later zag je bij deze schepen hoe langer hoe meer een klein motortje op het voordek staan. Met een haakse koppeling werd een schroefas buitenboord gestoken en het zeilschip was een motorschip geworden. Een lamme arm noemden ze dat. Ook kwamen er steeds meer opduwertjes in de mode. In een vlet, die anders altijd tijdens de vaart met een lijn achter het schip hing, werd een motor geplaatst, meestal een oude motor uit een T-Ford, die waren ijzersterk en gemakkelijk in te bouwen en de benzine kostte haast niks. Het opduwertje werd stevig achter het schip vastgelegd en daar gingen ze. Dan moest ik wel eens aan de verhalen van mijn moeder denken, die in haar jonge jaren samen met haar moeder, Opoe Merrelaar, in het trekzeel liep om de paviljoentjalk van 60



ton van haar vader, afgeladen met peeën, voort te trekken als er geen wind was om te zeilen. En daar was ze nog trots op ook. Ik ook een beetje.

Bron: De OUDROTTERDAMMER v.d. Harm Jager

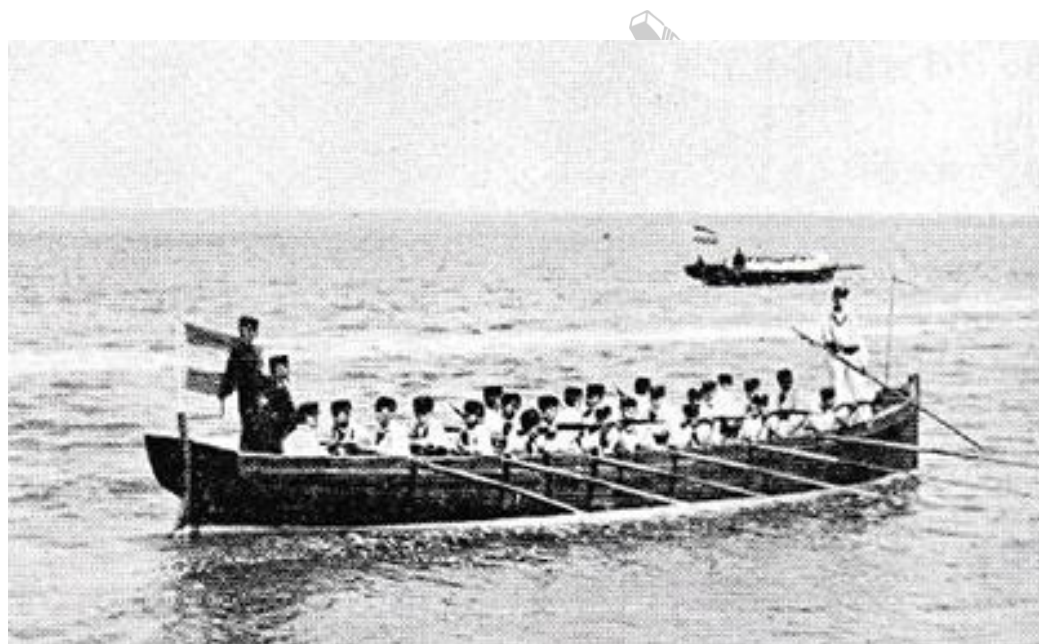
---

## *Het Korps Mariniers aan den wal. ( slot )*

De voeding van den marinier aan den wal is verschillend van die aan boord en wordt ook op geheel verschillende wijze verantwoord, want aan boord wordt de marinier op kosten van het rijk gevoed, doch aan den wal moet hij zijn diner zelf betalen.

Een voedings- commissie, bestaande uit een kapitein en een luitenant hebben het toezicht op de menage, een sergeant is belast met het toezicht op den dienst in de keuken, het inkoopen en het bijhouden van de menagerekening.

Gemiddeld acht en twintig cent per dag moet de man storten voor zijn eten en alles wat nog meer uit de menage betaald wordt als waschgeld, scheerloon enz. en hetgeen dan van zijn soldij, die voor den minsten graad f0,40 per dag bedraagt overblijft, wordt hem als zakgeld eenmaal per vijf dagen uitbetaald.



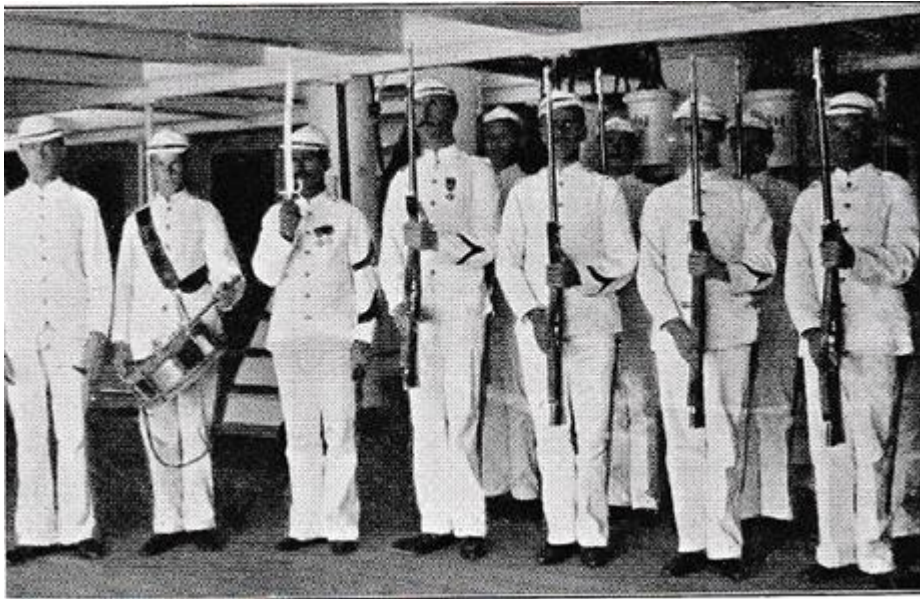
### **Schijfschieten uit sloepen**

De inrichting is dus meer gelijk aan die der landmacht, waar als overblijfsel uit den Franschen tijd nog met decaden gerekend wordt. De voeding is uitstekend en naar afwisseling wordt zooveel mogelijk gestreefd; de tijd van

het uitgekookte soepvleesch behoort reeds lang tot het verleden en eetwaren, waar in vroeger jaren nooit overgedacht werd, worden thans aan het volk verstrekt.

Klachten over de voeding komen dan ook hoogst zelden voor, want alles wordt streng gekeurd, aan de bereiding wordt de meest mogelijke zorg besteed en het kan vrij wel als juist aangenomen worden dat zij, die toen zij nog in de ouderlijke waren, tot de minst bedeeden behoorden.

Voor de commissie is het een moeilijke taak om, den tijd van het jaar en de beschikbare fondsen in aanmerking genomen, voor een afwisselend menu zorg te dragen, zoodat, wanneer heden te veel geld is uitgegeven, morgen een spijs moet worden verstrekt, waardoor het tekort



van heden gedekt kan worden.

Huismoeders zou de schrik om het hart slaan, wanneer ze voor een paar honderd monden schelvisch of hazenpeper van wilde konijnen moesten klaar maken, maar voor den kok, die op een der bijgaande foto grafieën met zijn Fransche koksmuts voorkomt is dat een kleinigheid.

#### *Oost-Indië, Commandant aan boord, 1804*

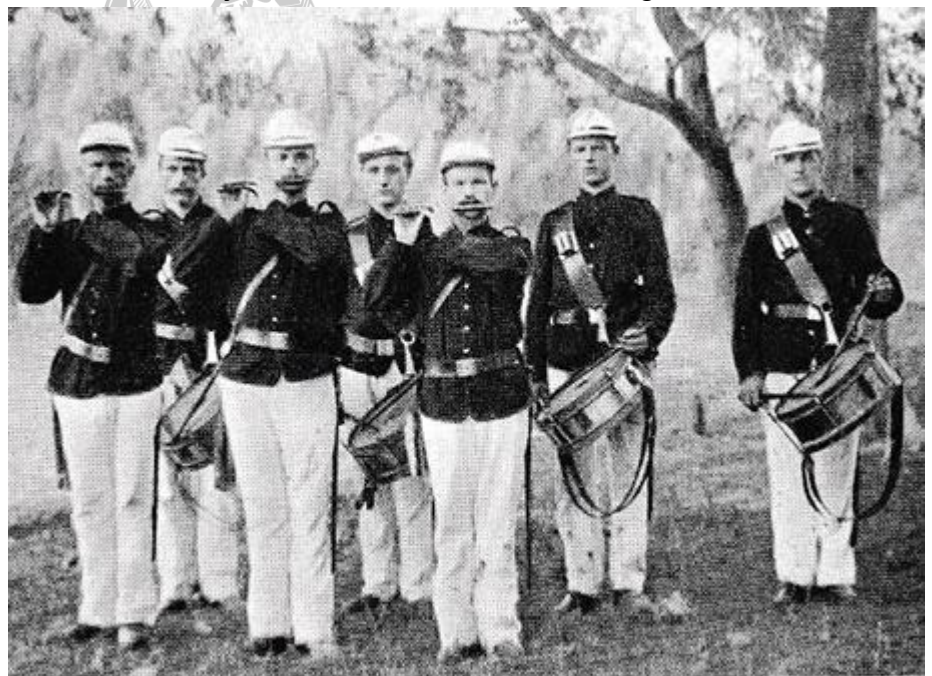
Rolladen, gehakt ossen en varkenslappen braadt hij op

een wijze dat een chef-kok van onze eerste restaurants er een lesje aan zou kunnen nemen en hij maakt een ragout klaar waar ge van zoudt watertanden.

Een zeldzame routine behoort het te bezitten in het opscheppen zoodanig dat een ieder evenveel krijgt en er niet te kort komt of overblijft, hoewel het llatste niet z erg is, want is dat het geval, dan wordt het overblijvende in een ketel de zalen rond gedragen, en wie nog meer wil kan nog meer krijgen.

#### *Oost Indië, tamboers en pijpers*

Er zijn er dan ook bij die ongelooflijke hoeveelheden verwerken kunnen.



Bovenstaande beschrijving van het koks personeel doet mij een aardig geval te binnen schieten, dat eens bij de zeemiliciens is voorgekomen.

Een van hen had zich bij de aanneming namelijk opgegeven als geëmployeerd geweest te zijn in de keuken van een der groote restauraties en werd dus als een welkome kracht voor de scheepskombuis aangenomen.

Bij aan boord komst bleek hij echter bijzonder weinig van de kookkunst te verstaan en misschien wel eens snert gegeten, maar zeker zelf nooit water over de erwten gegoten te hebben.

Hem werd dan ook al heel spoedig gevraagd wat hij eigenlijk in de keuken uitgevoerd had, op welke informatie het antwoord luide, dat hij plongeur geweest was, maar zelfs personen met „middelbaar Fransch” konden de juiste beteekenis van dat woord, toegepast op de keuken, niet uitvinden.

Bij nader onderzoek bleek echter, dat hij belast geweest was met het in het warme water laten glijden van de vuile borden, welke hoofdbrekende arbeid in den regel werd opgedragen aan een jongen, die daarvoor een gering loon en den wijschen naam van plongeur ontving, maar niettegenstaande zijn hoogen titel was de aanwinst voor de kombuis van weinig waarde geweest.

Wanneer in de kazerne veel volk gelegerd is en het opscheppen dus een geruimen tijd in beslag neemt, zou in den winter altijd het gedeelte, waarvoor het eten eerst in de keteltjes



gedaan is, koud eten krijgen; maar om hierin te voorzien is een groot gaskomfoor aanwezig, waarop de ketels warm worden gehouden.

### *Pionier oefening*

Eenige jaren geleden is in een enkele kazerne een proef genomen met ketels, waarin voor tien man tegelijk opgeschept werd, doch deze proef heeft niet

voldaan. De man vindt het gezelliger als hij zijn eigen eetketeltje heeft, waaruit hij naar welgevallen en zonder door een ander met afgunstige oogen te worden aangekeken „de blommigste kan uitpikken.”

Een typische figuur is de marinier-oppasser, niet de eerste de beste, die als zoodanig wordt aangewezen, neen, we bedoelen den gerenommeerden oppasser, die het goed van zijn „heer” behandelt als ware het van hem zei ven, doch die naar sommigen beweren (maar die weten het niet) niet meer wordt aangetroffen. We bedoelen den marinier, die met zachten dwang den baas speelt over den jongen onervaren luitenant, door hem te dwingen zich te kleeden zooals hij, oppasser, dat wil; die niet toestaat dat met twijfelachtig weer jas B aangetrokken wordt als hij meent dat C even goed voldoet.

We bedoelen den oppasser uit wiens handen men 's morgens bijna niet los kan komen, omdat hier of daar nog een spatje of een pluisje gevonden wordt „want ziet U, kapitein,” zegt hij dan als men te kennen geeft dat het nu mooi genoeg is, „wanneer men u zoo langs den weg ziet loopen, dan zeggen ze natuurlijk de oppas in is ook niet veel zaaks te na.”

We herinneren ons nog een geval, dat een marinier 3e klasse, wiens gedrag nu en dan nog al eens te wenschen overliet, doch die overigens een flinke kerel was, gaarne bij een luitenant oppasser wilde worden, maar toen deze hem te kennen gaf, dat hij een marinier 3e klasse van berispelijk gedrag niet als zoodanig kon aannemen, beloofde hij zijn uiterste best te zullen doen om spoedig tot marinier ze klasse bevorderd te worden.

Op deze belofte werd hij aangenomen en werkelijk, zijn gedrag werd voorbeeldig.

Als de luitenant bij zijn komst 's middags niet thuis was, diende hij steeds een schriftelijk rapport in van hetgeen hij gedaan had, bijvoorbeeld op de navolgende wijze:

„Luitenant

„Ik heb uw jas en broek uitgeklop, „ze hangen in de kas aan de derde knop „links.

Uw polletiek heb ik bij de kleermaker vandaan gehaald, de ripperasie „koste 80 cent.”

### *Marinier der 1<sup>e</sup> klasse in groot tenue, 1917*

Ook was hij sterk in het gebruik van spreekwoorden.

Wanneer de luitenant hem bijvoorbeeld zei: „Pietersen (zoo noem ik hem nu maar) geef me eens gauw mijn beste jas,” dan liep hij snel naar de kast om die er uit te halen, maar bleek het dan, dat hij de verkeerde te pakken had, dan hing hij ze er weer in onder het mompelen van het spreekwoord: haastige spoed is zelden goed.

Doch ziet, op zekeren ochtend kwam de oppasser niet en de luitenant begreep dus, dat er weer iets aan gehaperd had.

's Middags thuis komende van een dienst buiten de kazerne, werd hij echter door den oppasser opgewacht, die hem vertelde, dat hij van morgen gemankeerd had, maar dat hij het toch heusch niet helpen kon, want toen hij gisterenavond thuis kwam, had hij gezien (let wel), dat zijn zuster getrouwd was en toen was hij mee bruiloft blijven vieren en had zich dientengevolge verslapen.

Hij was nu al vijf maanden buiten straf en als de luitenant nu eens een goed woordje wilde doen bij den kapitein, dan zou dat wel helpen, want hij had beloofd goed te zullen oppassen en dat had hij dan ook getoond, maar dit kon hij toch werkelijk niet helpen.

Enfin, het goede woordje werd gedaan, het hielp en niet lang daarna liep de oppasser met een chevron van marinier 2<sup>e</sup> klasse trots als een pauw langs 's Heeren straten en de luitenant heeft zich over het „goede woordje” nooit te beklagen gehad.

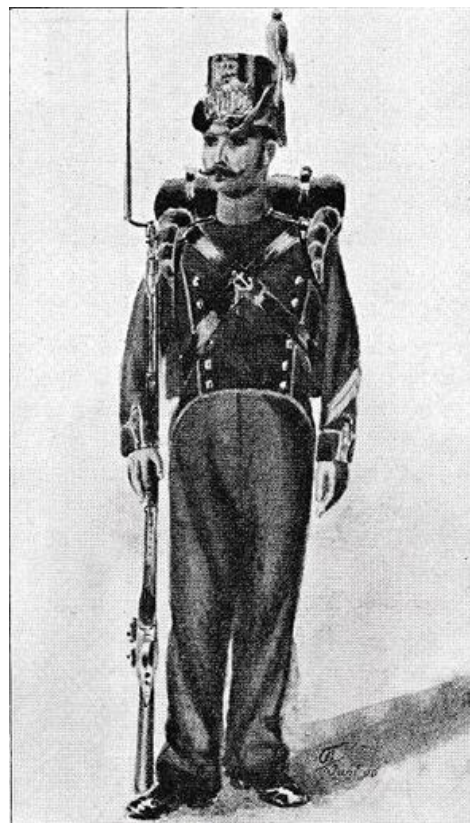
De oefeningen door de mariniers te houden bestaan in de eerste plaats in die welke ook door de infanterie der landmacht gehouden worden, verder worden ze onderwezen in de behandeling van het scheeps-geschut, het roeien, het schieten met het geweer uit sloepen en armseinen.

In den loop der jaren heeft de kleeding der mariniers nog al eenige verandering ondergaan en hoewel ze steeds voeling hield met die der landmacht, was het toch altijd duidelijk te zien dat het mariniers waren, zoodat zelfs de meest anti-militaire burger zich niet vergissen kon.

Een niet bijzonder praktische, maar misschien in massa wel schoone uniform, was die van 1817. De hooge hoed met roode panache, die de mariniers in den Belgischen opstand van 1830 den naam van hoedjes- mannen bezorgde, werd gaandeweg vervangen door chacots van verschillend model, totdat eenige jaren geleden de kurken helm werd ingevoerd.

In Oost-Indië dragen de mariniers naar omstandigheden een geheel witte uniform, een blauwe tunica met witte broek of een blauw katoenen debarkementsbroek met zeildoeksche slobkousen.

Een witte pet van afschuwelijk model voltooit daar in de meeste gevallen hun uniform.



---

# Nabestaanden onthullen plaquette marine-bemanning

Vergeten bemanning herdacht

EXACT VIJFTIG JAAR NA HET TRAGISCHE ONGEVAL MET DE DAKOTA 079 VAN DE MARINE LUCHTVAARTDIENST, ONTHULDEN NABESTAANDEN OP ZONDAG 2 JANUARI EEN GEDENKPLAAT VOOR DE BEMANNING. DIT GEBEURDE TIJDENS EEN SOBERE EN INDRUKWEKKENDE HERDENKING BIJ HET NATIONAAL INDIË-MONUMENT 1945-1962 IN

ROERMOND. TEKST: KAREN GELIJNS | FOTO'S: YVONNE MOUS EN ARCHIEF

Op de avond van 2 januari 1961 voerde Dakota 079 een oefen- vlucht uit vanaf marinevliegkamp Biak in Nederlands Nieuw Guinea. Tijdens deze vlucht sloeg het noodlot toe. Een para- chutefakkel kwam bij het afwerpen vroegtijdig tot ontbranding. Hierbij ontstond een felle brand in het vliegtuig. De bemanning probeerde nog een noodlanding op het water uit te voeren. Tevergeefs. Luitenant-ter-zee 2OC Benno Smits, sergeant Gerrit Bontius, sergeant Reinder Mulder, korporaal Rinus van de Wiel en korporaal Frits Immers kwamen om het leven. "Vijf jonge marinemannen werden die dag weggerukt uit het leven. Uit uw leven...", sprak kapitein-ter-zee Wolter Sillevius Smitt de aanwezigen in Roermond toe.

## Dekking van duisternis

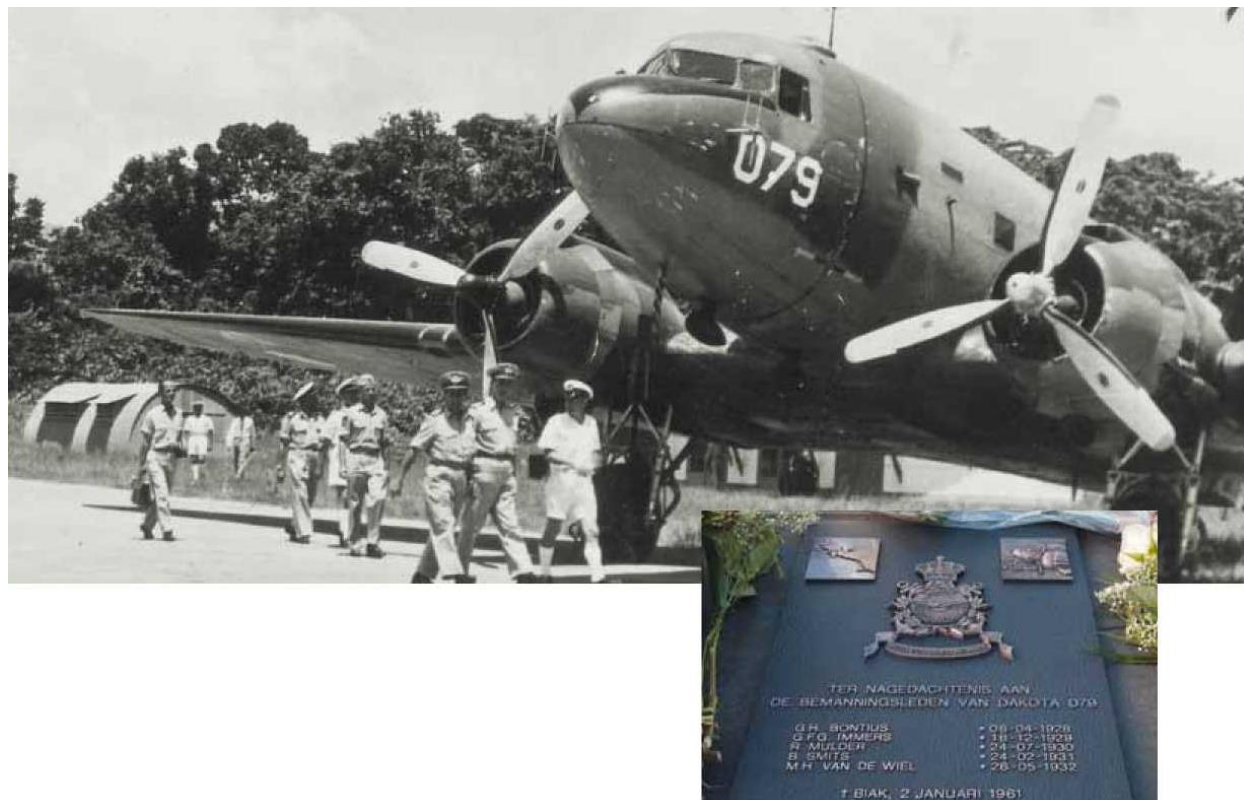
De mannen van de Marineluchtvaartdienst (MLD) voerden hun werkzaamheden begin jaren '60 onder moeilijke en dreigende omstandigheden uit. Een grootschalig gewapend conflict met Indonesië, onafhankelijk sinds 27 december 1949, dreigde. Want



deze jonge republiek zag Nederlands Nieuw Guinea als onderdeel van haar grondgebied. De spanning liep op en de bezorgdheid over een gewapende inval groeide. Indonesische militairen infiltreerden steeds vaker het overzeese gebiedsdeel, om de lokale bevolking op te zetten tegen het Nederlands gezag. Vaak onder dekking van duisternis. Om deze vijandelijke infiltraties te detecteren, voerde de MLD nachtelijke vluchten uit. Hierbij werden kaarsfakkels aan parachutes uitgeworpen, om de donkere baaien en stranden te verlichten.

## Luchtverkenningcapaciteit

In de jaren voorafgaande aan de noodlottige vlucht van de Dakota 079 op 2 januari 1961 vloog de MLD in Nederlands Nieuw Guinea met de Martin Mariner amfibische vliegboten. Na een reeks ernstige vliegongevallen werd deze kist begin 1960 aan de grond gezet en van de sterkte afgevoerd. In Biak gingen negen toestellen naar de schoothoop. Vliegtuigsquadron 321 zat zonder toestellen. Om het gat in de maritieme lucht verkenning capaciteit in Nederlands Nieuw Guinea te dichten, zette de marine tijdelijk vier Douglas C47 Dakota vliegtuigen van de luchtmacht in. Zo ook Dakota 079.



## Ooggetuige

Op de avond van 2 januari 1961 steeg de Dakota 079 vlak na zonsondergang op voor een nachtelijke oefenvlucht. Diverse ooggetuigen op het eiland zagen dat vanuit het vliegtuig fakkels werden afgeworpen. Na een aantal fakkels zagen zij een fel licht nabij het vliegtuig. Gelijktijdig ontving de verkeerstoren op marinevliegkamp Biak de melding fire on board. Na deze oproep heeft het vliegtuig nog enige tijd doorgevlogen, uiteindelijk richting zee waar het een daling richting het wateroppervlak heeft ingezet en is neergestort.

Direct na het ongeval kwam een reddingsactie op gang. Hr.Ms. Piet Hein en een sloep van het motorschip Keerkring waren snel ter plaatse, maar er werden geen overlevenden gevonden. Wel werden de levenloze lichamen van Benno Smits, Gerrit Bontius en Rinus van de Wiel geborgen. Reinder Mulder en Frits Immers werden nimmer gevonden. De dag na het ongeval werden de gevonden bemanningsleden met militaire eer te Biak begraven. Dertien jaar later vonden zij hun laatste rustplaats op het Nederlandse ereveld Kembang Kuning in Soerabaja. Voor de vermiste bemanningsleden vond zes dagen na het ongeval een sobere herdenking plaats op zee.

## Stil

Na het ongeval met de Dakota 079 onderzocht een regionale commissie de toedracht. Dit onderzoek wees uit dat het vroegtijdig ontbranden van een parachutefakkel een belangrijke rol speelde bij het ongeval. Ook bleek de procedure van het handmatig afwerpen van de fakkels

risicovol. Deze is direct na het ongeval stopgezet. De nabestaanden werden over de toedracht slechts beperkt geïnformeerd. En juist deze stilte leidde tot onbegrip en verdriet bij de nabestaanden. “Ook later terug in Nederland probeerde ik verhaal te halen”, vertelt weduwe Irene Mulder bij het monument. “Tevergeefs. Het bleef stil.”

Pas 49 jaar later - als toenmalig defensie-minister Van Middelkoop besluit om aan de nabestaanden van militairen die zijn omgekomen bij een missie een oorkonde uit te reiken - wordt het contact met de nabestaanden van de bemanning van Dakota 079 hersteld. Aan de stilte kwam een einde. Op basis van het toenmalige onderzoek en de daaraan gerelateerde correspondentie kregen de nabestaanden nu de volledige toedracht te horen. Wat zich echter exact heeft afgespeeld in Dakota 079 tijdens de laatste minuten van haar laatste vlucht op 2 januari 1961 zullen we nooit weten.

### **Onthulling**

Bij de herdenking in Roermond staat kapitein-ter-zee Sillevius Smitt stil bij deze lange periode van stilte. “In de jaren na het ongeval heeft de onzekerheid over wat er gebeurd is, te lang geduurd. Ook was er niet de aandacht voor u als nabestaanden, voor uw terechte gevoelens van boosheid, onbegrip en vertwijfeling, die wij nu vanzelfsprekend vinden. Ik bied u daarvoor, namens de Koninklijke Marine, mijn welgemeende excuses aan.”

Dan onthullen de weduwen van de sergeanten Gerrit Bontius en Reinder Mulder, de korporaals Rinus van de Wiel en Frits Immers en de zoon van luitenant-ter-zee 2OC Benno Smits de bronzen gedenkplaat. Een Dakota van de Dutch Dakota Association vliegt drie maal over het Indiëmonument bij kasteeltje Hattem. Bij de laatste flyby maakt het oude vliegtuig een knikje met de vleugels bij wijze van groet. Na het uitspreken van het gebed voor de marinevlieger en het spelen van de Last Post, houden de aanwezigen één minuut stilte.

De onthulling van de plaquette, exact vijftig jaar na het tragische ongeval, markeerde een belangrijk moment voor de nabestaanden. Niet eerder vond in Nederland een herdenkingsdienst plaats voor de bemanning van Dakota 079. “Een buitengewoon indrukwekkende gebeurtenis”, blikt zoon Rein Mulder terug. “Het machteloze gevoel van een jaar geleden over de vergeten bemanning, heeft plaatsgemaakt voor erkenning. Na 50 jaar hebben wij nu een plek waar we samen de crash en de bemanning van de Dakota 079 blijvend kunnen herdenken”.



Januari 2011

---

## *Overdracht Eskader-Commando in Indië*

### **Plechtigheid op Hr.Ms. “de Ruijter”**

#### ***Toespraken van kolonel Helfrich en Kolonel Stöve***

Op 7 December I.I. heeft de kapitein ter zee C. E. L. Helfrich het commando van het Ned. Indisch Eskader overgedragen aan den kapitein ter zee G. W. Stöve.

De plechtigheid geschiedde aan boord van het vlaggeschip Hr. Ms. „De Ruyter”. Voor het laatst waaide daar de standaard van kolonel Helfrich.

De commandanten der tot het eskader behorende schepen stonden met officieren, onderofficieren en manschappen op het achterdek opgesteld. Midscheeps stonden mariniers. Om negen uur kwamen de aftredende en optredende eskader-commandant a. boord, vergezeld van den eskaderstaf.

Korte commando's en tromgeroffel weerklonken: allen namen de houding aan.

### *Kolonel Helfrich spreekt*

De aftredende eskadercommandant nam het woord. Hij memoreerde, hoe hij het commando gedurende twee jaren voerde, en bij het neerleggen ervan zal in dankbare herinnering voortleven de medewerking van allen, zoo-mede de goede geest, de betoonde ijver en toewijding, de geestdrift betoond bij oefeningen en andere werkzaamheden, zooals sport en wedstrijden, waaraan succesvol werd deelgenomen.

Die geestdrift was ook merkbaar bij bijzondere gelegenheden als de vlootdagen en de wisseling van het commandement der zeemacht te Batavia. „Het afscheid”, aldus spreker wordt lichter als ik dit bedenk. Ik vertrouw dat de goede eigenschappen, die gij in de afgelopen periode getoond hebt te bezitten, ook onder mijn opvolger gehandhaafd zullen blijven. Ik kan weggaan met het denkbeeld, dat de verrichte arbeid niet vergeefs is geweest.

Gij dient op de zeegaande vloot, op het modernste en meest gevechtskrachtige deel der marine. Een ieder, die op het eskader vaart moet daarop trotsch zijn.

Ons beroep ligt op zee. Wij moeten dikwijls aan den wal achterlaten wat ons lief is, maar dit is ons beroep, grootendeels vrijwillig gekozen. Doorlopende oefeningen en voorbereiding tot onze taak zal ons richtsnoer zijn en blijven; de nadeelen hebben wij te aanvaarden.

De spreker zeide, dat de opvarenden van het eskader een eenheid toonden. Eenheid van geest, eenheid van gedachte, eenheid in geestdrift, trouw aan H. M. de Koningin, trouw aan het vaderland en het Nederlandsche volk. Dit moeten ook de elementen zijn die ons samenhouden, die de kleine marine die ons gegeven is, moeten maken tot een machtig instrument, dat te zijner tijd geroepen kan worden het vaderland te verdedigen.

Kolonel Helfrich eindigde zijn toespraak tot de commandanten, officieren, onderofficieren en manschappen met de beste wenschen. Hij hoopte, dat het hun gegeven mocht zijn de eenheid te handhaven. Met uitschakeling van het persoonlijk belang moeten allen werken in het belang van het vaderland en de koninklijke marine. „Het ga U allen wel”.

Zich hierop tot zijn opvolger wendend wees kolonel Helfrich op de zware en verantwoordelijke taak, die hem wacht. Maar daarom juist is deze taak zoo schoon. „Het is vele jaren mijn illusie geweest, dit eskader te commandeeren en deze wensch werd vervuld. Het afscheid stemt eenerzijds tot dankbaarheid, anderzijds tot weemoed. Een weemoed, te grooter omdat mijn leeftijd en positie het waarschijnlijk maken, dat dit mijn laatste commando op de scheepsplanken is geweest”. Van den eskadercommandant hangt af het wel en wee van een gecompliceerd bedrijf. Spreker had het commando steeds hoog aangevoeld en het hoog geschat. Geen enkel commando aan den wal is ermee te vergelijken.

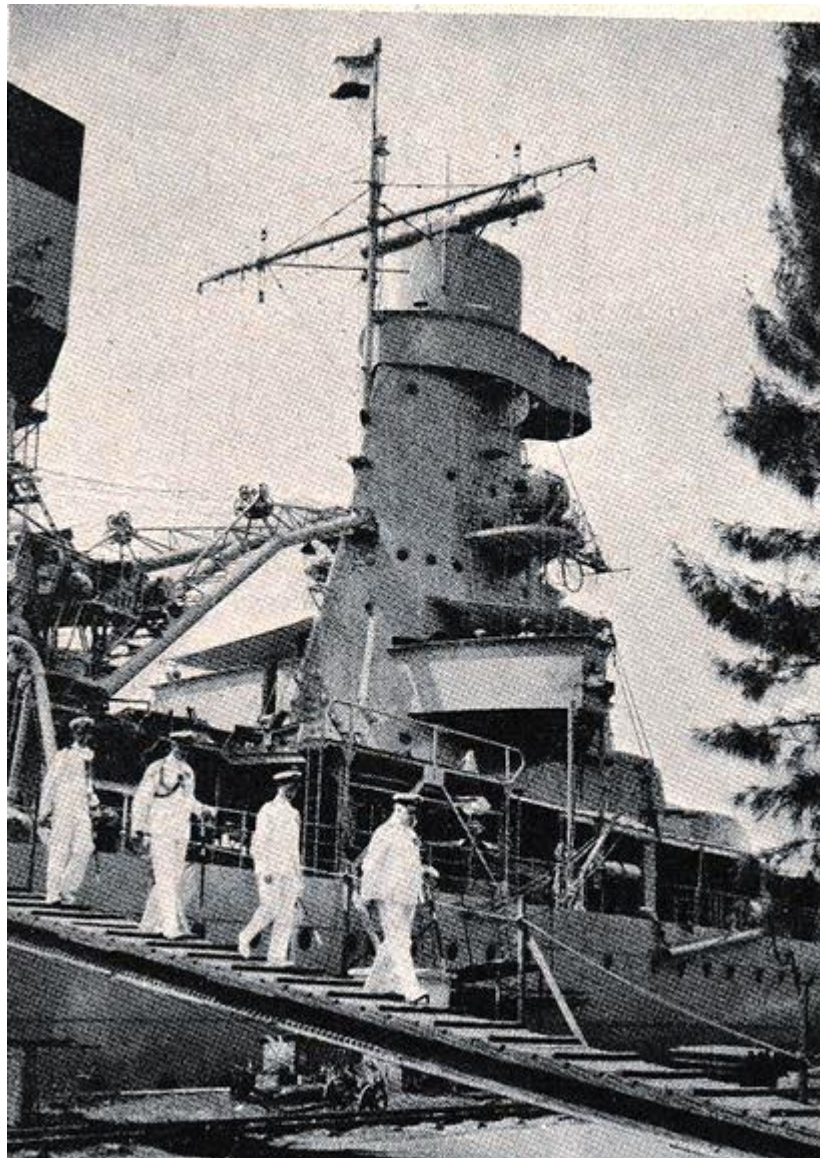
Juist daarom kon hij kolonel Stöve zoo hartelijk gelukwenschen en de weemoed die hem vervullen zou als straks de standaard neergaat, wordt verzacht door de wetenschap dat het eskader wordt toevertrouwd aan een man als kolonel Stöve. Spreker verklaarde het commando te hebben neergelegd.



## *Kolonel Stöve aan het woord*

Een stilte hing over het achterdek. Men kon het niet zien, doch een ieder wist wat nu gebeurde: de standaard van kolonel Helfrich werd neergehaald.

Kolonel Stöve nam, toen het geschied was, het woord. Hij verklaarde zich bewust van de zware



taak, welke hem is toevertrouwd en hij wist, hieraan slechts te kunnen voldoen als een ieder zijn plicht vervult en hem krachtig zou bijstaan. Wetende welke geest en traditie op de schepen heerscht, vertrouwde hij op aller medewerking.

Zich tot kolonel Helfrich wendend zeide spreker, dat hij besepte welke gevoelens hem moesten bekruipe, nu hij heen zou gaan na gedurende twee jaar het lief en het leed van alle opvarenden te hebben gedeeld. Maar het heengaan beteekent ook, dat hij naar Nederland zal gaan, waar hij met verlangen wordt verwacht.

Spreker eindigde met de beste wenschen in den uiteraard zeer drukken werkkring, dien kolonel Helfrich in Nederland zal krijgen. „Wij zullen U niet vergeten”.

De standaard van den nieuwen eskadercommandant werd hierop geheschen.

## *Standaard aangeboden*

Overeenkomstig de traditie werd hierna, aan Kolonel Helfrich den standaard, dien hij gedurende twee jaar heeft gevoerd, uitgevoerd in zijde, aangeboden. Dit geschiedde door den oudsten commandant, kapitein ter zee Doorman, commandant van Hr. Ms. „Sumatra”, met eenige toepasselijke woorden.

Kolonel Helfrich heeft na afloop der officiele plechtigheid van alle officieren persoonlijk afscheid genomen.

(„Soerahaiasch Handelshlad”)



*Kon.Nederlandsche Vereeniging "Onze Vloot" Januari 1938*

---

---

# DE MANNEN VAN DE KAIS

## Van Rotterdam naar Sorong (deel 1)

Het vervoer van zwaar materiaal, voertuigen, boorbenodigdheden en zelfs inklapbare boortorens naar het groeiende aantal boorlocaties met door sleepbootjes getrokken lichters had in de wateren rond Nieuw Guinea een uiterst gevaarlijke en riskante keerzijde.

Op de zuidkust van Nieuw Guinea, vanaf de in- of uitgang van Straat Seleh, kon het behoorlijk waaien. Verschillende malen sloegen lichters om of strandden op de kust. De aanwezige kustvaarders waren voornamelijk ingericht voor kleintransport en het vervoer van de geronselde 'passagiers' vanuit de binnenlanden en kuststreken. De roep om een speciaal soort landingsvaartuig geschikt voor het vereiste transport vond eindelijk definitief gehoor. De Arnhemse Scheepsbouw Maatschappij bouwde in het begin van de jaren vijftig voor de moedermaatschappij van de NNGPM (Nederlands Nieuw-Guinea Petroleum Maatschappij) het landingsvaartuig *Kais*, met een waterverplaatsing van 460 ton. Speciaal gebouwd voor het vervoer van zware goederen en materialen naar en van de boringen. Uitstekend geschikt wat betreft de diepgang en platte bodem voor de vaan op de van de kust landinwaarts kronkelende rivieren in Nieuw Guinea en het landen op de meest vreemde plaatsen.

Van boven bekeken zag het 'bakje', lengte 48 meter, breedte 11 meter en diepgang 60 cm, er uit als een langwerpige koektrommeltje met een stompe boeg voorzien van een landingsklep en met een enigszins afgerond hek met extra anker. De klep was in verband met de komende zeereis dicht gelast. Zij lag met haar geringe diepgang en de platte bodem zonder kiel als een blaas op het water



*Kais*

Een geringe wind kon, zo bleek later, de snelheid en het koers houden bij leeg schip sterk beïnvloeden. Achteruit rees het witte dekhuis omhoog. De, aan de zijken van de accommodatie liggende kombuis, messroom, douche, washokken en hutten van de lagere officieren waren verbonden door een rondlopende U-vormige gang met aan de binnenkant de machinekamer schacht. Men keek in de gang recht in de onderliggende machinekamer. Achter het stuurhuis met zijn minuscule vleugeltjes stak de schoorsteen, met aan stuurboord en bakboord fier het rode schelpje van de moedermaatschappij, omhoog. Daarachter lag het, in verhouding met de andere hutten aan boord, riante verblijf van de kapitein met buiten een zitje onder een uitstekend afdakje.

Officieren van de Nederlandse tanker rederij brachten na de oorlog, diverse malen in Nederland gebouwde, kleine vaartuigen uit naar het vroegere Nederlands-Indië en Nieuw Guinea. Vaak onder de meest slechte weersomstandigheden. De *Kais* was een van die schepen.

Commanderend stuurman Piet Snor - op deze kleine scheepjes kende de tankvaartrederij geen kapiteins en werden voor de lange reis 'uitgelezen' eerste of tweede stuurlieden uitverkoren - zat gekleed in zijn duffelse jas en bivakmuts diep over de oren op de bank achter zijn hut aan dek. Al lurkend aan zijn pijp staaide hij naar de hoog boven hem uit oprijzende kademuur van de Westerkade in Rotterdam.

Bij het schoorsteentje, een paar meter van hem af, legden twee dokwerkers van de RDM de laatste hand aan het weghalen van de schelpjes en monteerden daarvoor in de plaats het huis-embleem van de NNGPM. Het was fris en de winter was nabij. Een mooie tijd om de warmte op te zoeken. Wanneer de weersverbetering aanhield, zou hij morgen de gok wagen en met dit kleine ondermaatse vaartuig de grote reis naar Nieuw Guinea beginnen. In zichzelf lachend herinnerde hij zich de proeftocht van een paar dagen geleden. De moedermaatschappij (Shell) had het schip al overgenomen van de scheepsbouwmaatschappij, maar de Toean Besars uit Den Haag vonden het nodig de overdracht aan hun dochter in stijl te laten plaatsvinden. Het gebeurde in de vorm van een tweede proefvaart nu naar en op open zee. Vermoedelijk hadden ze op het hoofdkantoor toch niets beters te doen. Onze zeelieden in de dop konden de verleiding niet weerstaan trots de aanwinst aan den volken te tonen, hoewel de weersomstandigheden matig waren.

Het weerbericht zuidwesten wind kracht 5 duidde daarop.

Nauwelijks stak de *Kais* zijn neus buiten de pieren van de Nieuwe Waterweg richting Maasboei of de opkomende zuidwestelijke zeetjes veranderden het scheepje in een dansend en springend jong paard. Liggend als een blaas op het water met haar stompe boeg was elke golf raak. Met donderend geraas pakte de boot dan een paaltje<sup>1</sup> en richtte sidderend en schokkend haar boeg op naar de volgende golf. In de kortste tijd werden de in de laadruimte en op het schoorsteendek verzamelde, voor de tocht uitgenodigde, zondagsvaarders lichtgroen om de neus. De eerste oprispingen om de blijkbaar voor de afvaart overvloedig genoten, nu uiterst zwaar op de maag liggende, maaltijd af te voeren zorgden voor angstige gezichten. Men keek met zoekende blikken naar een beschutte plaats om die maaginhoud op gepaste wijze te kunnen lozen. Na een stief kwartiertje werd het de directeur, die staande in de frisse wind op stuurboord brugvleugeltje een langere adem had gehad, plotseling te veel. Kijkend naar de eerste adspirant zeelieden, die voorover gebogen in de gangboorden zich ontdeden van hun maaginhoud, riep hij met gesmoorde stem tegen de kapitein: 'Proefvaart geslaagd, keer maar om!'

Naaimachine Meier, eerste stuurman, had grijnzend tegen de telegraaf gestaan, maar die zou het lachen wel vergaan, wanneer ze dagen lang zo zouden stampen en slingeren. Meier was nu even de wal op om zijn verloofde vaarwel te zeggen.

Hij had zijn bijnaam opgelopen op de CSM vloot met zijn miniatuur Lake Maracaïbo tankertjes. Het was in de naoorlogse jaren geen vetpot. Hij voer dan ook in die periode een handnaaimachine mee om door regelmatig en gedegen verstellwerk de aankoop van nieuwe kleding zo lang mogelijk uit te stellen.

De hoofdmachinist, baas van de machinekamer, stond slechts een paar jaar af van zijn pensioen en was vermoedelijk als straf op deze prauw terechtgekomen. Hij had een half uur geleden even zijn machinekamertje alleen gelaten en was naar zijn huis in Vlaardingen gegaan om nog even aan de dubbel gebreide broek van zijn Mina te trekken en opa's laatste nummertje voor de lange reis te vertolken. In de scheepsvolksmond noemde men hem al jaren 'Dubbel Gebeide' vanwege zijn voorletters DG en zijn alles overheersende dorst, zodra hij van huis was.

Een dorst die toenam naarmate zijn heimwee naar huis en haard en zijn Mina groeide. De dorst leste hij met de lichtgele, dubbel gebeide jenever van Blankenheim en Nolet. Zoals gebruikelijk op de vloot in ruime hoeveelheden in tien liter flessen opgeslagen in de voorlopig verzegelde belastingvrije opslagruimte.

Tweede stuurman Paus had gezien zijn klein aantal vaardagen geen bijnaam. Met die kort en krachtige naam kon je goed uit de voeten. Met een verwijzing naar de zoon van de ouwe Pius wist iedereen wie er bedoeld werd.

De beide andere machinisten, benodigd om het aantal door de wet vereiste diploma's voor de grote reis vol te maken, zouden die morgen bij de waterschout aan de Veerhaven aanmonstereën en in de middag, na het gebruikelijke bezoek aan de technische dienst, aan boord komen.

Tweede machinist Jan Goedkoop, kortweg door zijn vrienden in de zeevaart Janus genoemd, zat al maanden thuis te wachten op deze dag. Het kantoor had hem indertijd gebeld aan het einde van zijn welverdiende verlof opgebouwd in een dienstperiode van ruim anderhalf jaar als vijfde op een twaalfduizend ton tanker. Het lag in de bedoeling, zo zei een kantoorpik, dat hij tweede machinist op de *Kais* werd. Dat leek heel wat, maar de *Kais* was wat betreft tonnage niet te vergelijken met de twaalf duizend ton tanker, waarop hij zijn zeedoop had ondergaan. Vandaar dat hij al gelijk werd gepromoveerd tot tweede. Hij wilde enthousiast gelijk naar de werf, maar dat lag niet in de lijn der verwachtingen zo werd hem meegedeeld. Een reden werd niet gegeven, maar Janus vermoedde later, dat jonge pottenkijkers met kennis van zaken op kleine schepen misschien nog niet welkom waren bij de gedreven superintendenten en de plannenmakers van de moedermaatschappij. Hij had namelijk, voor de grote vaart, bij een bedrijf gewerkt, dat gespecialiseerd was in de bouw van kleine scheepjes.

Zoals het een eerlijk zeeman betaamd had hij niets tegen een extra stukje verlof. Een stukje dat uitliep tot ruim drie maanden. Hij was uitgebreid aan de rol, toen de personeelsplanner zijn vader benaderde. Het schip was klaar. De kapitein verwachtte zijn zoon aan boord.

Het schip, afgemeerd aan de Westerkade in Rotterdam, scheen gereed te zijn voor de grote zeereis naar Nieuw Guinea. De technische super vertelde hem, dat de *Kais* van opzij de indruk gaf van een echt schip te zijn, maar dat het in werkelijkheid een vergulde landingsboot was. Er werd aangenomen, dat ze niet kon zinken.

Hij is er gelukkig nooit achter gekomen of dit een sprookje of een vergulde pil was. die de lange reis over de wereldzeeën aanvaardbaar maakte. Verdere gegevens waren niet bekend. Hij wandelde even later met Dirk, de derde machinist, naar het schip met nog steeds zijn vorige, reusachtige boot in gedachten. Het was laag water en na enig rondkijken zagen ze aan het eind van de kade opeens een topje van een mast met een vlaggetje.

Aan de kant ontwaardden ze ver beneden hen een klein rechthoekig bootje. In het gangboord aan de stuurboord kant van het dekhuis zat een Chinees, de valreepwacht te 'breien'. Janus riep naar beneden om de aandacht van de man te trekken, maar deze reageerde niet. 'Misschien was de afstand te groot? Voorzichtig klauterden ze beiden de steil omhoog staande valreep af. Dirk zei tegen de Chinees. die wel opkeek, maar nog steeds niet enthousiast reageerde in een soort onverstaanbaar Engels 'Looksie shoresei and pickie up luggage'. Ze gingen op zoek naar de kapitein. In de accommodatie liepen zij Paus tegen het lijf die hen waarschuwde de ouwe maar met rust te laten, want je wist nooit hoe die zou reageren op onverwacht bezoek tijdens zijn mijmeringen. De man had, net als de baas, in de oorlog gevaren en de meeste van die mensen hadden daar wel een tic aan overgehouden.

Hun hutten, achter die van de baas gelegen, waren pijpenlaatjes, met een kooi, een stoel, een klerenkast en een ladekast, waarvan de, boven de bovenste lade, aangebrachte plank in uitgetrokken toestand als bureaublad kon worden gebruikt. Een schemerlampje rondde het geheel af. Wc's, was en douche gelegenheden lagen om de hoek. De stuurliu zaten aan bakboord kant. Janus rook de geur van eten. In de voorste ruimte in de gang, een kombuis met oliestook, bereidde een glimlachende dikke Chinese kok, die het gehele kombuisje opvulde, het avondmaal.



*Op volle zee.*

Tijdens de avondmaaltijd bleek Piet Snor inmiddels de pretenties van gezagvoerder te hebben aangenomen. In het dagelijks tankerleven eerste stuurman en pispaaftje voor de kapitein, maar nu tijdelijk tot commanderend officer gepromoveerd, had hij de gelegenheid vervroegd zijn kwaliteiten als leider te testen. Hij at dus in zijn hut en zou gedurende de gehele reis 'misbruik' maken van zijn positie. DG was nog niet terug De vier lagere rangen hadden aan tafel het rijk alleen en filosofeerden over de komende reis. In principe zouden zij afhankelijk van hun opleiding de wachten op de brug of in de machinekamer lopen. Piet Snor had al laten weten, dat hij geen medelijden kende en het verdomde om wacht te lopen. De baas liep daarentegen twee uurtjes in de

vroege morgenuren, wanneer hij in principe nog nuchter was. In de late namiddag zou hij dat ook doen, maar Dirk die hem kende had daar weinig vertrouwen in vanwege de uitgebreide drinkgewoonten van de baas. Janus liet zijn ogen ronddwalen en beoordeelde zijn toekomstige lotgenoten.

Meier had een keurig puntbaardje en zou in burgerkleding zo kunnen doorgaan voor een toekomstig leraar aan een zeevaartschool of zoiets. Hij zag er pienter en degelijk uit en had een ietwat wijsgerige, verklarende manier van praten. In '44 van de zeevaartschool gekomen was hij door de bezetter gedwongen op de binnenvaart rond te hangen. Na een paar naoorlogse reizen als leerling bij de KPM in Indië was hij met zijn derde rang overgestapt op de normale vrachtvaart om in zijn onderhoud te voorzien. Gevolgd door vier jaar in diverse rangen bij de 'Curaçaoose', verkering gekregen en tegelijkertijd zijn eerste rang theorie behaald.

Paus was zo te zien een vriendelijk man met, net als Dirk, lol in zijn leven en uit de verhalen begreep Janus, dat er een zakenmannetje in dop tegenover hem zit.

Ze waren vol verwachting over de komende reis die een welkome avontuurlijke onderbreking zou moeten worden van de gebruikelijke tankvaart. Paus had enige zorgen, omdat de latere vaart in Nieuw Guinea slechts gedeeltelijk zou meetellen voor zijn vaartijd voor de volgende rang.

Het was een vermoeiende dag geweest door de vele nieuwe indrukken. Ze gingen, na een korte wandeling over de steiger en een biertje in een vlakbij gelegen bar, vroeg te kooi.

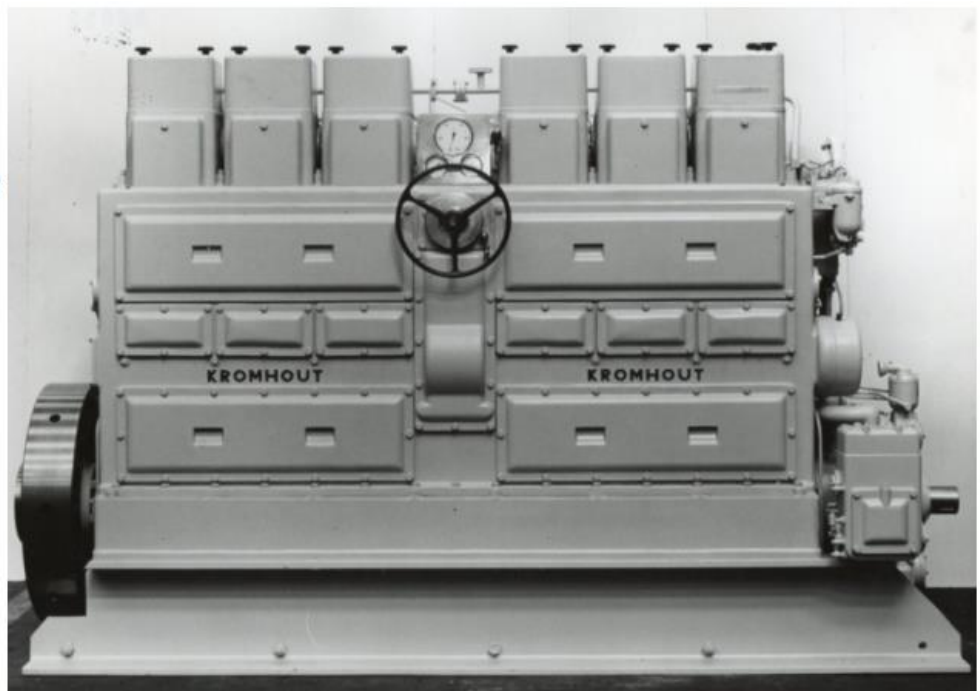
Het weer klaarde in de twee volgende dagen niet op. Het was te slecht om met dit notendopje gedurende de herfststormen de Noordzee op te gaan. Zelfs vissersscheepjes bleven binnen of

kwamen alsnog snel naar de veilige haven.

Piet Snor en Dubbel Gebeide gingen naar huis en zouden terugkomen wanneer het weer beter werd. Tijdens pikheet benaderde een zenuwachtige kantoorman van de technische dienst Karel Meier. De beide uit de schoorsteen gehaalde miniatuur schelpjes bleken spoorloos te zijn verdwenen en waren nooit op kantoor afgeleverd. Meier, die de kapitein met een blijkbaar loodzware koffer naar huis had zien zeulen, hield wijselijk zijn mond hierover en vroeg zich hardop af wat die dokwerkers wel met die schelpen zouden hebben gedaan. Hij vroeg zich tegelijkertijd ook af wat Snor er mee moest. Waarschijnlijk tegen de schoorsteen op dak plakken. De technische knecht droop af. 'Weg is weg', moet hij gedacht hebben en hij maakte zich op om zijn baas te trotseren tijdens het komende, uiterst stormachtige onderhoud.

Voor Janus was dit de uitgelezen mogelijkheid uitgebreid het schip te verkennen. De ruimte onder het landingsdek was verdeeld in tanks, die dienden voor ballast, drinkwater en brandstof. De ballasttanks waren voor deze reis ingeschoren voor extra brandstof en drinkwater en zaten tot hun nek vol.

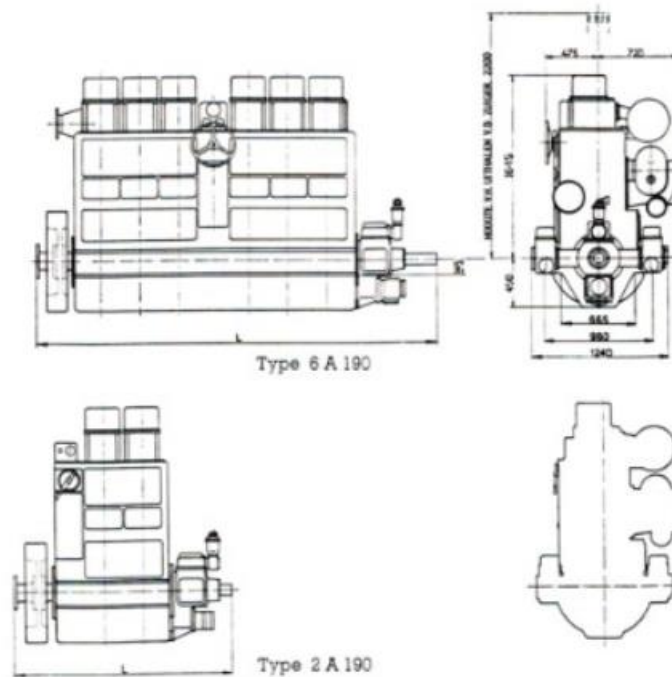
*De 2takt KROMHOUT motor zoals de KAIS had. Destijds het enigste type 2 takt motor wat Kromhout heeft gemaakt. Foto afkomstig van Han Mannaert, oud Kromhout machinist*



De grijs geverfde machinekamer was voor zijn ervaring een lachertje. Twee Kromhout, zes cilinder, omkeerbare dieseltjes met elk een vermogen van 360 PK, een luchtcompressor, een drinkwater pompje, een algemene dienst pompje en de machinekamer was vol. Twee schroefaskokertjes met rubber lining afgekoeld door het er langs pompen van zeewater leidden naar de beide vierbladige rechtse schroeven. Die stonden zo dicht bij elkaar tegen het midden van het scheepje dat er met manoeuvreren geen behoorlijk koppel gevormd zou kunnen worden om het schip als een volleerde navigator met de twee schroeven in bedwang te houden.

Wanneer dat al mogelijk was met twee rechtse schroeven. Zonder keerkoppeling om de draairichting van de schroef te veranderen. Het aantal cilinders van de motoren was onvoldoende om gedurende een hele rondtom aandrijfkracht te leveren. Een vliegwiel diende de ontbrekende schakels te vervangen en de motor door het dode punt te helpen. Tijdig opwarmen was noodzakelijk en betekende in de praktijk, dat vlak voor het losgooien van de trossen de ene motor na het starten op zeer langzaam vooruit moest worden gezet en de andere op zeer langzaam achteruit. Zodra ze voldoende temperatuur hadden kon worden gemanoevreerd. De machinist was er dan zeker van, dat de motortjes na gestopt te zijn weer

startten in de nieuwe gewenste richting. Een klein telegraafje en een spreekbuis - de lulpijp - naar de brug met aan beide kanten een fluitje erop zorgden voor de noodzakelijk verbinding tussen machinekamer en stuurhuis. Hij vroeg zich al af welke verrassingen hen te wachten stonden.



**Maten in mm**

TYPE	2 A 190	4 A 190	6 A 190
Lengte L	1850	2740	3615

Wij hebben alle gegevens zo nauwkeurig mogelijk vastgesteld. Aangezien wijzigingen echter steeds kunnen voorkomen, mogen onze gegevens niet als bindend worden beschouwd, zolang wij deze niet hebben bevestigd.

**Voornaamste technische gegevens**

TYPE	2 A 190	4 A 190	6 A 190
Vermogen in epk	100	200	300
Aantal omwentelingen per minuut	428	428	428
Aantal cylinders	2	4	6
Boring in mm	190	190	190
Slag in mm	350	350	350
Brandstofverbruik bij volle belasting, in g per epk/uur	175	175	175
Netto gewicht van de enkele motor, in kg	4500	6700	9000

Bron: Wamandai



**WORDT  
VERVOLGD**



# De Oranje loopt van stapel

Bron



*De ms Oranje op volle zee. Een aquarel van Johan Hosmus.*

Het is tachtig jaar geleden dat bij de Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij, de latere NDSM, op 8 september 1938 de Oranje van stapel liep. Een jaar later was dit passagiersschip het krachtigste en snelste motorschip ter wereld met een topsnelheid van 26 knopen. Bovendien was het een heel mooi schip. De tewaterlating zelf verliep niet helemaal gesmeerd. Koningin Wilhelmina, die nog een uur moest wachten nadat zij het bijtje had gehanteerd, redde de voor de werfdirectie nogal gênante vertoning met de woorden: "Een echte Oranje, die zijn stug."

De Stoomvaartmaatschappij Nederland (SMN) onderhield sinds 1870 een maildienst naar Nederlands-Indië. Tot de meest prominente, uit de 20e eeuw daterende passagiersschepen bij de NSM gebouwd behoorden achtereenvolgens de stoomschepen Jan Pieterszoon Coen (1914, bwn 130) en Johan de Witt (1919 bwn 150) en de motorschepen Pieter Corneliszoon Hooft (in Frankrijk gebouwd), de Christiaan Huygens (1927, bwn 186), de Johan van Oldenbarnevelt en Marnix van St Aldegonde (1929, resp. bwn 194 en 195). De twee laatste schepen hadden een dienstnelheid van ruim 17 knopen en een accommodatie voor 770 passagiers. In de jaren dertig dreigde het ontluikende vliegverkeer, ook met luchtschepen of Zeppelins, een concurrent te worden van het passagiersvervoer per schip, waarbij de overstreek naar Java minstens vier weken duurde. Daarom werd gedacht aan de bouw van schepen met plaats voor ongeveer 700 passagiers met een grotere snelheid, waarmee de reis van Amsterdam naar Java in drie weken kon worden afgelegd. In samenwerking met de Rotterdamse Lloyd zou dan in de loop van 1940 een tiendaagse afvaart met zes schepen

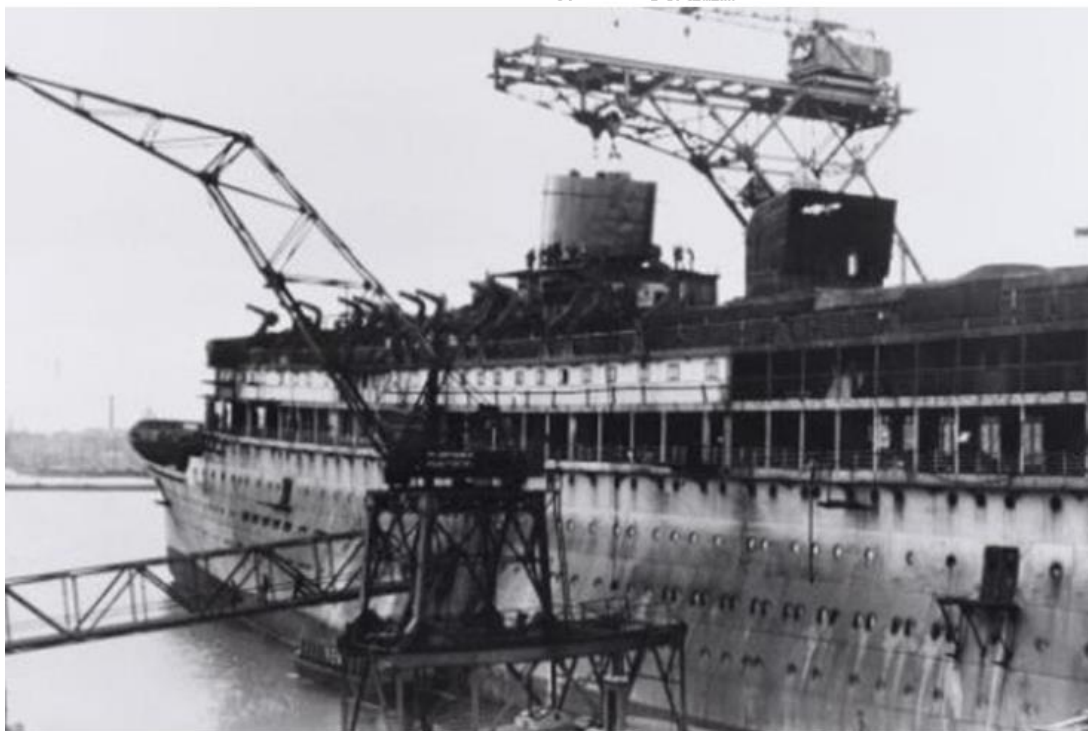


mogelijk worden. Ook zouden zulke schepen ingezet kunnen worden om te voldoen aan de opkomende vraag naar toeristische cruises.

## Het ontwerp

De hierboven genoemde motorschepen waren allemaal ontworpen door de scheepsbouwkundige Ir. H.N. Prins (1888-1939), chef van het Bureau Scheepsbouw van de SMN. Deze kreeg ook de opdracht voor het ontwerp van het nieuwe motorschip. Dit schip moest een dienstsnelheid van 22 à 24 knopen lopen om een driewekelijks reis naar Batavia mogelijk te maken. Elk scheepsontwerp is een compromis, maar bij dit schip moesten wel heel veel compromissen worden gesloten. Het tonnage van het schip mocht maximaal 20.000 bt bedragen in verband met diepgang in Indische havens. De breedte van het hoofddek mocht niet groter zijn dan van de voorgaande 19.000 tonners, in verband met het tarief voor passage door het Suez Kanaal.

In het te Wageningen gevestigde Scheepsbouwkundig Proefstation konden sinds 1932 sleeptankproeven gedaan worden ter bepaling van het benodigde vermogen voor het behalen van de verlangde snelheid. Voor de Oranje, de naam die het schip later kreeg, werden daartoe 1.200 sleeptankproeven genomen. Boven de 22 knopen nam het noodzakelijk vermogen snel toe. Bij 26 knopen zou zoveel brandstof meegenomen moeten worden, dat er geen ruimte meer beschikbaar was voor lading. Daarom werd besloten tot een dienstsnelheid van 22 knopen, maar een grotere snelheid was voor een korte tijdsduur mogelijk. Door de scherpere vorm van het onderwaterschip, nodig voor de grotere snelheid, werd de lengte groter dan bij de twee voorgaande schepen. Aan de beperking van het tonnage werd ook bijgedragen door de insnoering van de scheepsbreedte boven de waterlijn. Binnenhutten waren destijds niet



*De ms Oranje in aanbouw – Bron: Beeldbank Amsterdam*

gebruikelijk, dus in lengterichting waren er twee rijen hutten, een aan BB en een aan SB. Hiervoor was de breedte die het onderwaterschip nodig had voor de stabiliteit en de motoren, boven de waterlijn niet nodig, en zo kon het tonnage beperkt worden gehouden.

## De bouw

Met bouwnummer 270 werd op 2 juli 1937 de kiel gelegd op helling drie van de NSM. Vóór WO II werd nog nauwelijks aan sectiebouw gedaan, de bouwwijze waarbij gedeeltes van een schip niet op de helling maar in een loods worden samengesteld. Bij de constructie van de Oranje werd al wel elektrisch gelast, maar het merendeel van de verbindingen werd ter plaatse geklonken. Men kan zich moeilijk voorstellen hoe chaotisch het schip in aanbouw er uit moet

hebben gezien. Ook organisatorisch was het een prestatie van formaat om in een jaar en twee maanden zo'n groot schip te bouwen dat klaar is voor de tewaterlating! Een verslaggever van een krant beschreef het als volgt:

*Het schip groeit met de dag. Steeds talrijker worden de spanten, steeds hoger de wanden, steeds groter de ruimten. Toen wij vanmorgen weer eens een wandeling maakten door dit bouwwerk van louter staal, trof het ons hoe gecompliceerd het geval reeds is in dit beginstadium. Wij dwaalden door de tunnelassen (hij bedoelde astunnels), die nu nog ruime wandelgangen zijn, al struikelt men er ook over de vele buizen, slangen en leidingen, wij kropen door mangaten en kwamen in tankruimen waar de laatste verbindingen worden vastgeklonken met pneumatische hamers. En overal ontmoetten wij de nageljongens, die met een bewonderenswaardige vaardigheid jongleerden met de gloeiende klinknagels. En overal klonk het geratel van de werktuigen der klinkers, die op het ogenblik het hoogste lied zingen in deze chaos van staketsels en staal, waaruit een snelle Oostinjevaarder moet groeien.*

## **De motoren**

Het benodigde vermogen voor de voortstuwing werd geleverd door drie gelijke motoren die naast elkaar in de machinekamer waren opgesteld. De motoren namen veel minder ruimte in dan de stoomturbines met grote ketelbatterijen waarmee de grote trans-Atlantische passagiersschepen waren uitgerust, zoals de Normandië en de Queen Mary. De directie had goede ervaringen met de motoren van Gebr. Sulzer te Winterthur. In 1936 kwam deze fabriek met een optie van direct op de schroefas gekoppelde twee-takt motoren met twaalf cilinders met directe inspuiting (lengte 20 m, hoogte 8 m en breedte 4 m) die een vermogen konden leveren van 12.500 apk bij 145 omwentelingen. Hiervan werden er drie besteld om de gewenste aandrijving te kunnen leveren. Elke motor was direct gekoppeld aan een schroef, de middelste aan de as op hart schip, de andere aan assen die met asbroeken aan weerszijden van de romp gehangen werden. Inclusief vijf Sulzer hulpmotoren stond er een totaal vermogen van 46.500 pk geïnstalleerd.

## **Hospitaalschip**

Op 4 september 1939 vertrok de Oranje volgeboekt met passagiers vanuit Amsterdam via Kaap de Goede Hoop naar Batavia. Het schip zou pas zeven jaar later terugkeren in Amsterdam. De tweede reis voerde namelijk niet verder dan Lissabon en weer terug naar Batavia. De Tweede Wereldoorlog was inmiddels uitgebroken. Meer dan een jaar lang bleef het schip opgelegd in Soerabaja omdat de vaart op Europa te gevaarlijk zou zijn. Begin 1941 kreeg de kapitein van het schip opdracht naar Sydney te varen om de Oranje in dienst te stellen van de Australische regering. Het zou daar op kosten van de Nederlands-Indische regering verbouwd gaan worden tot hospitaalschip voor Australië/Nieuw-Zeeland dat in die tijd veel troepen van het Australian New Zealand Army Corps (ANZAC) in Noord-Afrika had ingezet tegen de oprukkende Nazi's. Het schip bleef varen onder de Nederlandse vlag met Nederlandse bemanning. De eerste twee reizen naar Suez met een volledig Nederlandse ambulance, later met een ANZ Nursing Staff en doctoren. Het schip werd door de Australiërs, later door de Engelsen, gerouteerd. De Oranje was het grootste hospitaalschip van de geallieerden en maakte als zodanig gedurende de oorlog 41 reizen.

## **Repatrianten en passagiers**

Direct na de oorlog werd het schip gebruikt voor de repatriëring van zieke en sterk verzwakte

ex-geïnterneerden uit het chaotische Nederlands-Indië. Daarbij werd aanvankelijk niet Amsterdam aangedaan maar Southampton en later ook Rotterdam omdat de grote sluis van IJmuiden gesaboteerd was door de Nazi's. Op 18 juli 1946 kon het schip als eerste grote zeeschip de thuishaven bereiken. In 1947 begon de Oranje aan de lijndienst via Southampton naar Jakarta, waarvoor het schip uiteindelijk gebouwd was, vanaf begin 1948 samen met de Willem Ruys.

In 1952 werd het schip in de Golf van Biskaje overvallen door een 'kaaier', ofwel een 'monstergolf'. Dat was niet de eerste keer. Een ooggetuige, zittend tegen de voorwand van de kinderkamer tweede klasse, ziet de gigantische golf opdoemen achter het schip:

*Die schoof onder ons schip en rolde het alsof we een kurkje waren. Hé, hé, hé Neptunus, wacht eens even, dat gaat zomaar niet, we zijn een schip van twintigduizend ton, niet zomaar een stuk drijfhout! Het schip helde verder en verder over, er leek geen einde aan te komen.*



19 juli 1946: feestelijke thuiskomst in IJmuiden na bijna 7 jaar afwezigheid – Bron: Wim Grund

*De stuurboordverschansing zakte al lager en lager en die aan bakboord klom al hoger en hoger. De kindertjes en hun juffrouwen konden zich niet staande houden, stortten tegen het dek en smakten tegen de reling en veiligheidsnetten aan het lage boord. Maar niet alleen zij, ook alle stoeltjes, tafeltjes, hobbelpaarden, wippen en kisten en dozen met speelgoed! Geleidelijk aan richtte het schip zich, doch ging toen de andere kant om en zakte weer dieper en dieper. Nu gleed en rolde die hele menigte van kinderen en speelgoed het hele dek over naar de tegenovergestelde reling, een afstand van wel meer dan twintig meter! Kun je nagaan wat een smak die kindertjes maakten! En toen weer opnieuw terug: zes keer, ja zes keer vloog die lawine van de ene verschansing naar de andere. “Sapperloot,” zei een juf – die overigens wel wat gewend was – ontzet, “komt hier nooit een eind aan?”*

### **De aanvaring en verder**

In 1953 kreeg de Oranje een aanvaring met de Willem Ruys, de running mate van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd. Het was een gewoonte van de mailschepen die op Indië

voeren om bij het passeren elkaar dicht te naderen – op zo'n paar honderd meter – zodat passagiers op beide schepen naar elkaar konden zwaaien.

Zo ook in de nacht van 5 op 6 januari in de Rode Zee, waar de Oranje op uitreis en de Willem Ruys op thuisreis elkaar tegenkwamen. Met signalen van de Aldis-lamp maakten zij zich aan elkaar bekend. Daar de schepen elkaar op ruim zeven mijl zouden passeren beval de kapitein van de Oranje tot een forse koerswijziging richting de koerslijn van de Willem Ruys. Hierdoor werd de Oranje koers kruisend voor de Willem Ruys en moest dit laatste schip volgens het BVA reglement haar vaart en koers behouden. Het was bekend dat de Oranje een kleine draaicirkel had, dus kapitein Hemmes wachtte vrij lang met de koerswijziging die nodig was om 'rood op rood' (BB aan BB) de Willem Ruys te passeren, wat de normale gang van zaken was.

Alles leek duidelijk, tot in die laatste fatale minuten. Op de Willem Ruys werd de koerswijziging zo rond middernacht niet opgemerkt, evenmin werd de voorafgaande korte stoot op de fluit waarmee die werd ingeleid gehoord. Hierdoor begon

kapitein Goedewagen, nieuw op de Willem Ruys, te twijfelen aan de bedoeling van de Oranje. "Wat wil hij nu eigenlijk," zou hij op de brug gezegd hebben. Misschien wilde de Oranje een 'groen op groen' passage? Daarop vooruitlopend draaide hij wat bij naar BB en iets later week hij zelfs scherp uit naar BB om de Oranje te ontwijken. Dat was fataal, omdat de Oranje niet weifelde aan het eigen plan. Beide schepen gingen roer aan boord en de Oranje sloeg op het laatste moment nog wel hard achteruit, maar toch raakte haar boeg in een vegende beweging de stuurboord flank van de Willem Ruys waarna de schepen boord aan boord tegen elkaar smakten. Na dit evenement trokken vele honderden passagiers zich in verbijstering terug in de salons, wachtend op instructies. In de boeg van de Oranje brak



*De beschadigde Oranje loopt binnen in Tandjong Priok, 17-01-1953 – Bron: Wim Grund*

brand uit, die geblust werd. Geen van de schepen maakte water en iedereen kwam met de schrik vrij. Beide schepen vervolgden na een inspectie enkele uren later hun reis. De geplande haven Colombo werd vermeden omdat het ernstig gehavende schip daar misschien vastgehouden zou worden. Na een noodreparatie in Tandjong Priok werd bij de NDSM begonnen aan de bouw van het beschadigde boegdeel, zodat de definitieve reparatie snel kon worden uitgevoerd bij terugkeer van het schip in Amsterdam.

## **Rond-de-wereld diensten**

In de loop van 1958 werd na de politieke onmin met president Soekarno de lijndienst op Jakarta beëindigd. Nu werd het schip ingezet op de route Southampton, Suez, Singapore, Australië. Begin 1959 werden tijdens een korte verbouwing bij de NDSM de vier klassen heringericht naar het 2-klassensysteem: 323 eersteklas- en 626 toeristenklas. Daarnaast werden voor de moderne cruise-passagier een aantal terrassen met bars en extra zwembad gebouwd. Onder het logo van Royal Dutch Mails voer de Oranje nu samen met de eveneens verbouwde Johan van Oldenbarnevelt en Willem Ruys rond-de-wereld in een mix van cruises via het Suezkanaal naar Singapore, Australië, Nieuw-Zeeland, het Panama-kanaal naar Noord-Ameri-kaanse havens, waarbij als laatste haven (of andersom als eerste) New York werd aangelopen. De laatste Noord-Europese cruises onder andere naar Sint-Petersburg begonnen op 4 mei 1964. Het inmiddels bejaarde schip werd te koop aangeboden wegens de als maar stijgende

loonkosten en concurrentie van onder andere de Britse P&O Line met moderne en met veel subsidie gebouwde passagiersschepen.



*De Oranje in haar laatste dagen. Bron: NDSM Werfmuseum*

## Verkocht aan Flotta Lauro

De Oranje werd gekocht door de Italiaanse rederij Flotta Lauro uit Napels en omgedoopt tot Angelina Lauro. Het schip vertrok op 4 september 1964 uit Amsterdam, precies 25 jaar na haar eerste vertrek naar Java. De Willem Ruys volgde een jaar later. In Genua werd het schip op de werf Cantieri del Tirreno grondig verbouwd en nieuw ingericht met

volledige airconditioning waarbij het tonnage tot 24.000 bt steeg. Van de oude Oranje bleef in die zin niets over. Het totale aantal passagiers werd uitgebreid tot 1.230, verdeeld over eersteklas en toeristenklasse.

In de vroegere ruimen in het voorschip werd binnenhut- accommodatie ingericht voor 4e klasse emigrant passage naar of van Australië. Bij deze verbouwing was in augustus 1965 brand uitgebroken. Hierbij lieten zes personen het leven, en een en ander leverde een flinke vergoeding op.

De oorspronkelijke motoren en hulpwerktuigen werden grondig geautomatiseerd en vanuit een controlekamer bediend. Onder andere werd het schip met Danny Brown stabilisatoren uitgerust, iets waarvoor haar vorige eigenaars nooit geld over hadden. Van 1966 tot 1972 werd het herboren schip als Angelina Lauro ingezet voor de dienst Bremerhaven, Southampton en Napels naar Australië.

De lijndienst werd vier jaar later opgeheven toen het aantal passagiers steeds verder terugliep. Hierna werd het schip verder ingericht tot cruiseschip voor rond-de-wereld diensten waarbij het aantal passagiers werd teruggebracht tot 800 in een enkele klasse. In een later stadium verzorgde Costa (Linea C) toeristenreizen in het Caribisch gebied en in 1977 nam deze rederij het schip onder haar eigen kleuren in charter maar behield de oorspronkelijke naam.



*Het schip Angelina Lauro. Bron: NDSM Werfmuseum*

In 1979 brak er in de haven van Saint Thomas op de Amerikaanse Maagdeneilanden brand uit aan boord. Er waren vier dagen nodig om het vuur te blussen. Er vielen geen slachtoffers want er was bijna niemand aan boord. Half gezonken door het bluswater werd het schip total loss verklaard. Na een aantal maanden werd het gelicht en naar Taiwan gesleept voor de sloop.

Onderweg onder de kust van Californië zonk het wrak ten gevolge van lekkage in de door het vuur beschadigde rompplaten. Het was op 24 september 1979, niet lang na de veertigste verjaardag van de Oranje.

Dit artikel is geschreven door Simon Broerse en is al eerder (september 2018) gepubliceerd in het tijdschrift Navigare.

Dit blad wordt uitgegeven door VOSMOGA (Vereniging Oud-Studenten Maritieme Opleidingen Groot Amsterdam) en heeft een omvang van 56 of 64 bladzijden met verenigingsnieuws en algemene maritieme berichten, maar ook nieuwe ontwikkelingen en nostalgische verhalen.

Bronnen:

- Oranje, een koninklijk schip, door Wim Grund, 2001.
- Motorschip Oranje, speciale uitgave Schip en Werf, 1939 – De Zee, nummer gewijd aan ms Oranje, 1939.



## Vliegekampen „Vlissingen” en „Veere”

De opstelling van de marinevliegekampen, twee rondom het Marsdiep — „De Mok” en „De Kooij” — en twee in de nabijheid van de Schelde. n.l. te Vlissingen en te Veere, bewijst, dat de marineleiding in de jaren tijdens den wereldoorlog 1914 — 1918 een vooruitzienden blik had. De geweldige betekenis van het vliegwapen in den huidige oorlog, zoowel voor den aanval als voor de verdediging, wordt algemeen erkend. Als aanvulling van een goede zeemacht zijn de vliegtuigen dan ook onontbeerlijk, mits zij met de zeegaande vloot kunnen opereeren. De opstelling van de vier marinevliegekampen ging uit van de gedachte, dat de M.L.D. de vloot zou moeten ondersteunen. De beide uithoeken van ons land zouden met een krachtige vloot en een niet minder krachtig vliegwapen. zoowel aan de zee- als aan de landzijde, een machtige verdediging hebben kunnen vormen. Het vliegveld „Veere” werd 2 September 1918 reeds in gebruik genomen voor watervliegtuigen. Het vliegveld „Vlissingen”, dat aanvankelijk Souburg geheeten was, werd voor landvliegtuigen ingericht. De entourage

was uiteraard veel geringer dan op de vliegekampen „De Kooij” en „De Mok”, waar immers de opleidingen van vliegers, doch ook van de vliegtuigmakers gevestigd waren. Op de marine vliegvelden Vlissingen en Veere werden hoofdzakelijk onderhoudswerken aan vliegtuigen uitgevoerd. Dezelfde moeilijkheden, die de geheele M.L.D. in den loop der jaren ondervond, drukten ook op de marine



*Het vliegveld voor watervliegtuigen te Veere.*

vliegvelden in Zeeland. Tengevolge van de reorganisatieplannen werden beide vliegvelden „Vlissingen” en „Veere” reeds in 1922 gesloten. Tot ontwikkeling zijn deze vliegvelden niet meer gekomen. Gedurende de mobilisatie 1939 — 1940, werden deze twee vliegvelden in Zeeland, weer op volle sterkte gebracht. Toen ons land op 10 Mei 1940 werd aangevallen, hebben zij voor de verdediging geen betekenisvolle rol kunnen vervullen, ook niet toen Zeeland, na de capitulatie van het Nederlandsche leger op 14 Mei, den strijd nog tot 17 Mei voortzette. Men beschikte immers niet over modern vliegtuigmateriaal. Het personeel vervulde echter zijn taak, welke hoofdzakelijk hierin bestond, dat landingen voorkomen moesten worden. In het vervullen van die taak is men geslaagd. Twee man van de marine sneuvelden daarbij en wel tengevolge van afweer tegen parachutisten, waarvoor zij aangezien werden.

---

## **Jaarboekje van het Korps Adelborsten 1936.**

### **WIJ WORDEN KORPSLEDEN.**

De klok slaat negen lange slagen. De rust keert weder. De jongste jaars geraken onder den indruk, als voelen zij, dat er iets groots gaat gebeuren, doch begrijpen niet.

#### **Iedereen is ernstig.**

Eenige commando's klinken. Wij, de jongste jaars, moeten aantreden in de van Hall. Rustig scharen de oudste en tweede jaars zich rond de piano. De stilte wordt hoorbaar.... Plotseling....als een aanrollende donder verbreekt het voorspel van het Adelborstenlied de stilte; imposant en machtig klinkt het. Met aandacht en uit volle borst zingen de oudste en tweede jaars het eerste en tweede couplet. De President van de Senaat houdt een korte toespraak en verzoekt nu allen het laatste couplet te zingen Een trilling gaat door mij heen. Ik voel mij groeien en sterk worden en besef de macht van de eenheid in het Korps, waarvan ik nu werkelijk deel uit mag maken. Thans leggen we dien zwaren eed af: “Maar die vlag verlaten...,nooit!”.

Wij vergeten allen die wij liefhebben en zien den stervenden De Ruyter voor ons, die zijn vaderland getrouw bleef tot in den dood. Wij, jonge kerels, zijn ook daartoe bereid, en leggen aldus die belofte af, dien eed, dien een goed militair nimmer breken zal.

#### **De plechtigheid is afgelopen.**

Gelukwensen volgen; op lange tafels staat de warme wijn te wachten. Vroolijk wordt er geklonken. Dezen grooten avond, dé belangrijkste in mijn leven, is niet door een buitenstaander te begrijpen. Maar zij zullen zich dan ook nooit zoo gelukkig en sterk voelen als wij die dit doorleefden.



# Koninklijke marine in Nederland (1967)

Commandant der zeemacht in Nederland: vice-admiraal jhr. W. C. M. de Jonge van Ellemeet

## **Algemeen**

In het bevelsgebied waren bij de aanvang van het jaar Hr. Ms. De Zeven Provinciën, Hr. Ms. Poolster, vijf onderzeebootjagers, twee onderzeeboten, 20 mijnenbestrijdingsschepen, 12 kleinere eenheden en acht vliegtuig- en hefschroefvliegtuigsquadrons operatief.

In de loop van het jaar werden vijf van de zes nieuwe Van Speijk-klasse fregatten in dienst gesteld en wel op de navolgende data; op 14 februari Hr. Ms. Van Speijk, 1 maart Hr. Ms. Van Galen, 9 augustus Hr. Ms. Van Nes, 16 augustus Hr. Ms. Tjerk Hiddes en op 21 december Hr. Ms. Evertsen.



*Hr. Ms. Van Speijk*

Door deze aanwinsten en andere mutaties omvatte het aantal operationele schepen aan het einde van het jaar

Hr. Ms. Poolster, Hr. Ms. De Zeven Provinciën, zeven onderzeebootjagers, vijf nieuwe fregatten, vier onderzeeboten, 17 mijnenbestrijdingsschepen en 13 kleinere eenheden.

De marineluchtvaartdienst in Nederland zag zijn hefschroefvliegtuigmateriaal uitgebreid tot het voorgenomen aantal van 12 Westland-Wasp (AH- 12A) hefschroefvliegtuigen, die bestemd zijn ten behoeve van de onderzee- bootbestrijding vanaf de nieuwe fregatten.

Bij de mijnendienst in Nederland werd ter voorbereiding van de hergroepering tot mijnenbestrijdingsgroepen het mijnenbestrijdingssquadron 127, bestaande uit de Wildervank-klasse mijnenvegers, op 12 oktober uit dienst gesteld.

In toenemende mate werden de mijnendemonteerploegen van de mijnendienst te hulp geroepen; deze toename is voornamelijk te wijten aan intensievere vismethoden en de nieuwe waterbouwkundige werken in het Europoortgebied.

Eind september werd een aanvang gemaakt met het mijnenvegen in het Nemedri 9 gebied, ter verbetering van de scheepvaartroutes, door twee squadrons kustmijnenvegers, een Belgische mijnenjager en een Nederlands duikvaartuig.

De dienst conservatie jagers en fregatten werd op 15 december opgeheven, waarna deze dienst vanaf die datum onder bevel van de commandant der maritieme middelen te Willemsoord kwam.

Per 1 augustus vond een reorganisatie plaats bij de commandant der marine Maas, welke functie werd opgeheven en vanaf die datum werd overgenomen door de commandant der maritieme middelen te Rotterdam, zijnde tevens commandant van de Van Ghentkazerne.

Op 19 mei werd het 60-jarig jubileum van de mijnendienst met verschillende festiviteiten gevierd, daarna volgde op 29 juni het 60-jarig jubileum van de onderzeedienst en op 5 juli vierde de jongste marinetafelg, te weten de marineluchtvaartdienst, zijn 50-jarig jubileum.

De uitzending van stationsschepen naar de Nederlandse Antillen werd zodanig gewijzigd dat een onderzeebootjager voortaan slechts acht maanden in genoemd rijkdeel wordt gestationeerd. Tevens betekende dit de laatste operationele dienst van de Van Amstel-klasse fregatten, welke schepen gedurende de afgelopen 17 jaar voor de Koninklijke marine zeer waardevolle diensten hebben bewezen; zij waren onder voorwaarden van het Mutual Defence Aid Programme in 1950 geleend van de Verenigde Staten van Amerika.

Op personeelsgebied dient vermeld te worden dat de groetplicht met ingang van 1 december zodanig werd gewijzigd, dat militairen die deelnemen aan het verkeer niet verplicht zijn de militaire groet te brengen.



Vermeldenswaard wat betreft het personeel is nog, dat de eerste op de hogere zeevaartschool te Den Helder voor het stuurmansexamen opgeleide onderofficieren deze school verlieten in oktober om vervolgens tot luitenant ter zee van speciale diensten te worden opgeleid.

Twee evenementen, die zeer grote publiciteit verkregen, mogen hierbij vermeld worden.

De eerste was de redding tijdens nachtelijk duister en zware storm met een Agusta Bellhefschroefvliegtuig van de bemanning van de sleepboot Viking- bank nabij Hoek van Holland op 18 maart.

Het andere evenement was de zogenaamde matrozenrel op 4 april op het centraal station te Amsterdam, waarbij door een aantal matrozen en mariniers uit Den Helder spontaan een aantal werkschuwe en de stationshal terroriserende jongelui, zichzelf provo's noemend, het station werden uitgeslagen. Alhoewel dit feit niet door de marineleiding werd gesanctioneerd, trok dit evenement de Koninklijke marine zowel nationaal als internationaal in een gunstige publiciteit.

In 1967 kon een intensief vaar- en oefenprogramma worden afgewerkt, wat culmineerde in de najaarsreis van smaldeel 5, welk smaldeel tijdens deze oefenreis bestond uit tien bovenwaterschepen, drie onderzeeboten en twee vliegtuigsquadrons aan boord van Hr. Ms. Karel Doorman. De winterreis van het smaldeel, die in januari aanving, voerde het smaldeel naar de Atlantische oceaan en het Engels Kanaal; de zomerreizen werden gemaakt in de Britse en in de Scandinavische wateren en de najaarsreis voerde naar de westelijke Middellandse zee.



*Hr. Ms. Karel Doorman*

Hr. Ms. Karel Doorman nam eerst deel aan de smaldeelreizen na september, toen de ketelreparatie gereed was gekomen.

Als bijzondere reizen van de grote eenheden dienen vermeld te worden het bezoek van Hr. Ms. Van Galen en Hr. Ms. Rotterdam aan Montreal ter gelegenheid van de Nederlandse dag op 18 mei op de wereldtentoonstelling aldaar; van Hr. Ms. De Zeven Provinciën aan Gdynia in Polen van 5 tot 8 mei; van Hr. Ms. Holland aan Chatham en Sheerness op 8 juni ter op-luistering van het 300-jarig jubileum van admiraal De Ruyter's roemruchte wapenfeit en van Hr. Ms. Snellius aan Leningrad

van 29 juni tot 3 juli. De Nato-oefeningen waaraan de Koninklijke marine dit jaar deelnam, waren:

Matchmaker 3 15 januari - 20 augustus

Deelnemende eenheden	Hr. Ms. Limburg	15 januari-3 maart
	Hr. Ms. Zeeland	22 maart-17 april
	Hr. Ms. Friesland	17 april-10 mei
	Hr. Ms. Rotterdam	7 mei-12 augustus

Wicked Lady (onderzeebootbestrijdingsoefening) 23 februari - 6 maart

Deelnemende eenheden	Hr. Ms. De Zeven Provinciën
	Hr. Ms. Noord Brabant
	Hr. Ms. Zeeland
	Hr. Ms. Potvis
	Hr. Ms. Tonijn
	Hr. Ms. Walrus
	Hr. Ms. Poolster
	Vier Neptunes

High Test X (commandopostoefening) 20 - 24 maart door de commandant der zeemacht in Nederland

Quick Pursuit (onderzeebootoefening) 7 — 29 april

Deelnemende eenheden Hr. Ms. Potvis  
Hr. Ms. Tonijn  
Vier Neptunes

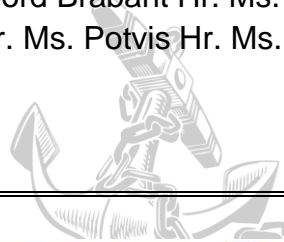
Vivid Tango (onderzeebootbestrijdings-, konvooi- en mijnenveegoefening) 23 mei - 9 juni

Deelnemende eenheden Hr. Ms. Fret  
Hr. Ms. Onvermoeid  
Acht kustmijnenvegers  
Vijf ondiepwatermijnenvegers  
Een duikvaartuig  
Vier S-2A's  
Drie gecharterde kustvaartuigen Maritime Headquarters Walcheren  
Local Command Headquarters Texel

Perfect Play (onderzeebootbestrijdingsoefening) 12 - 23 september

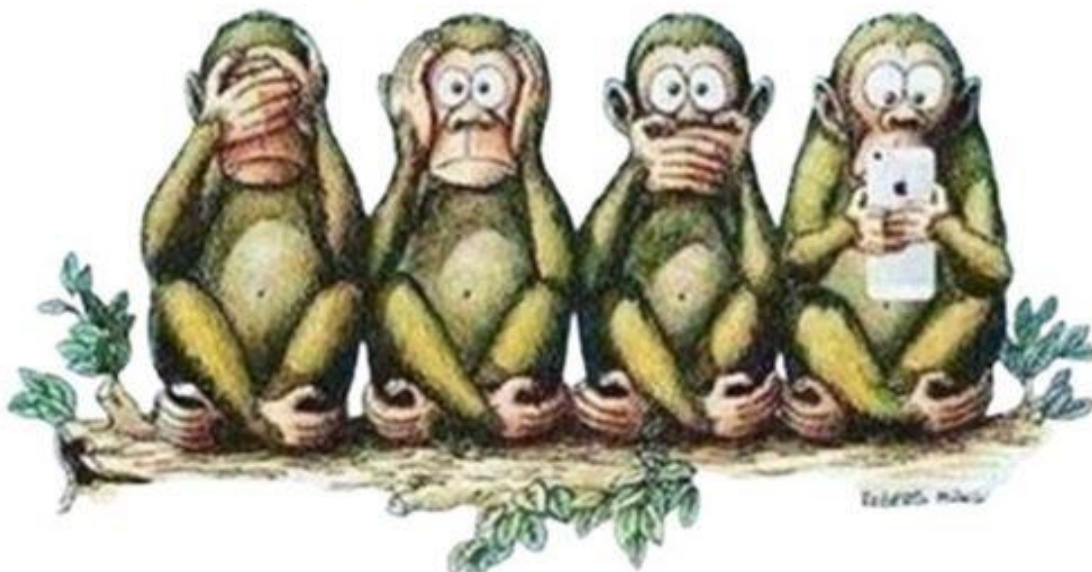
Deelnemende eenheden Hr. Ms. Karel Doorman  
Hr. Ms. De Zeven Provinciën  
Hr. Ms. Poolster  
Hr. Ms. Van Nes  
Hr. Ms. Noord Brabant Hr. Ms. Zeeland Hr. Ms. Limburg Hr. Ms. Drenthe  
Hr. Ms. Potvis Hr. Ms. Walrus Drie Neptunes

Bron: Marine jaarboek 1967



---

*Hij is er!, de vierde aap. Hij is de som van de eerste drie!  
Hij ziet niks, hij luistert niet, hij spreekt niet, maar ....  
Hij leest "ten Anker "*



[www.tenanker.com](http://www.tenanker.com)

# ONDERZEEDIENST

1967

Commandant: kapitein ter zee H. Starink



Een feestelijk hoogtepunt was de viering van het 60-jarig bestaan van de onderzeedienst op 29 juni.

De grote opkomst van de oud-onderzeebootgedienden, ongeveer 500 reünisten kwamen bijeen, droeg in grote mate bij de reünie tot een gedenkwaardige dag te bestempelen. De Britse onderzeedienst was hierbij vertegenwoordigd door de Flag Officer Submarines, Rear-Admiral I. L. M. Mc. Geoch, die zijn vlag voerde aan boord van HMS Sealion, welke onderzeeboot eind juni een informeel bezoek bracht aan Den Helder.

Ten tijde van de viering van het 60-jarig bestaan verscheen het gedenkboek De Nederlandse Onderzeedienst 1906-1966, uitgegeven door de Zuid-Hollandse Uitgevers Maatschappij in een oplaag van 3000 exemplaren.

In de onderzeedienstkazerne werden enige belangrijke moderniseringën uitgevoerd ten behoeve van betere accommodatie en ontspanningsmogelijkheden voor de korporaals en manschappen. Behalve dat het korporaalsverblijf, het zitverblijf van de manschappen en de televisiezaal een sfeervol nieuw aanzicht verkregen, werd ook een reserve slaapzaal tot een volwaardige sportzaal ingericht.

Eind juli bracht de commandant van de onderzeedienst op uitnodiging van de commandant van het 3e Britse onderzeebootsquadron te Faslane (Schokland) een bezoek aan de Nato-onderzeebootcommandantencursus waaraan door drie Nederlandse onderzeedienstofficieren werd deelgenomen.

Het bureau opleidingen van de onderzeedienst verzorgde in 1967: 9 type-cursussen a 3 weken voor in totaal 116 nieuw bij de onderzeedienst geplaatste schepelingen; 1 typecursus a 5 weken voor 9 nieuw benoemde officieren; 1 applicatiecursus a 7 weken voor 4 officieren met 2 jaar anciënniteit. Voorts werd een torpedocursus voor 4 toekomstige oudste officieren gegeven op de torpedoschool. Daarnaast werden cursussen gegeven, zowel bij de onderzeedienst als bij andere inrichtingen, die betrekking hadden op de volgende onderwerpen: geruisclassificatie, nieuwe sonarapparatuur, elektronische oorlogvoering, sloopsherkenning en periscoopfotografie.

In 1967 waren er gemiddeld vier onderzeeboten gelijktijdig in dienst en twee in onderhoud. Van de vier in dienst zijnde boten waren er als regel drie ingedeeld bij smaldeel 5. Evenals in 1966 werden de vaarprogramma's der 3-cylinderboten nadelig beïnvloed door moeilijkheden met de hoofdgeneratoren. Hr. Ms. Potvis en Hr. Ms. Tonijn kwamen beide in januari in de vaart na een reparatie van hun hoofdgeneratoren en werden gedurende het eerste kwartaal ingedeeld bij smaldeel 5. In die periode namen zij deel aan de Nato-oefening Wicked Lady. In april werd deelgenomen aan de Nato-oefening Quick Pursuit, een oefening die in het kader van de jaarlijkse onderzeebootoefeningen van de Fishplay-serie werd gehouden.

De nabesprekingen van deze oefening vonden plaats in Haakonsvern en werden bijgewoond door de commandant onderzeedienst.

In mei werd door Hr. Ms. Potvis en Hr. Ms. Tonijn 10 dagen samen geoefend teneinde voornamelijk gegevens te verzamelen voor de evaluatie van de nieuwe sonarapparatuur.

Helaas moest Hr. Ms. Potvis hierna tot medio juli uit de vaart genomen worden in verband met

reparaties aan de hoofdgeneratoren. Gedurende het najaar was deze bodem weer ingedeeld bij smaldeel 5, waarbij deelgenomen werd aan de Nato-oefening Perfect Play. Hr. Ms. Tonijn oefende in juni in smaldeelverband. Hierna moest ook aan haar generatoren voorzieningen worden getroffen waardoor het schip tot eind augustus in reparatie was. Helaas traden tijdens een vaartocht in oktober in de Middellandse zee opnieuw moeilijkheden op met de voortstuwingsinstallatie, te weten stuurboordhoofdgenerator en bakboorddiesel. In Toulon werd stuurboordgenerator provisorisch hersteld en bakboorddiesel geheel gerepareerd, zodat de terugreis naar Nederland op eigen kracht kon worden gemaakt.

Wegens de grote inspanningen die het personeel zich bij deze omvangrijke reparaties had getroost, werd door de commandant der zeemacht in Nederland aan de officieren van de technische dienst alsmede aan alle schepelingen van de dienstvakken machinist en elektromonteur van Hr. Ms. Tonijn een groepsbeloning in de vorm van een tevredenheidsbetuiging toegekend. Na terugkeer in Nederland lag Hr. Ms. Tonijn tot het eind van het jaar bij de werf Wilton Fijenoord voor het verwisselen van stuurboordgenerator. Hr. Ms. Dolfijn lag tot medio februari in onderhoud. Na een korte vaarperiode moest deze bodem van eind maart tot eind mei tegen de kant in verband met een reparatie van de hoofdgeneratoren. Van medio juni tot begin oktober werd Hr. Ms. Dolfijn ter beschikking gesteld van de Royal Navy en voornamelijk ingezet bij de oefeningen van de Flag Officer Sea Training te Portland. In september werden de buizen afgeregeld, waarna zij werd ingedeeld bij smaldeel 5. Gedurende de tweede najaarsreis werd door de inspecteur- generaal der Koninklijke marine, Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Bernhard, een bezoek gebracht aan dit schip, waarbij de Prins enige oefeningen meemaakte.

Hr. Ms. Zeehond lag gedurende het gehele jaar in groot onderhoud bij de Rotterdamse droogdok maatschappij.

Hr. Ms. Walrus was vrijwel het gehele jaar ingedeeld bij smaldeel 5, in het kader waarvan werd deelgenomen aan de Nato-oefeningen Wicked Lady en Perfect Play. Medio december ging zij in derdetraps onderhoud bij de Rotterdamse droogdok maatschappij.

Hr. Ms. Zeeleeuw ging medio januari in vierdetraps onderhoud bij de Rotterdamse droogdok maatschappij en werd begin december wederom in dienst gesteld.

Bij beschikking van de minister van defensie van 20 januari werd aan de twee bij de Rotterdamse droogdok maatschappij in aanbouw zijnde onderzeeboten van het ontwerp 1964 de namen Zwaardvis en Tijgerhaai toegekend. Deze namen zijn reeds eerder gevoerd door twee onderzeeboten van de Britse T-klasse, die tijdens de tweede wereldoorlog werden overgenomen en respectievelijk in de jaren 1962 en 1965 van de sterkte werden afgevoerd.

Hr. Ms. Cornelis Drebbel lag het gehele jaar bij de Rotterdamse droogdok maatschappij als logementschip voor personeel van in reparatie en in aanbouw zijnde onderzeeboten.

Bron: Marine jaarboek 1967



Ie Jaargang Nr. 10-1 Mei 1948

## **OVW-er, wat nu....**

Nu de demobilisatie van het O.V.W.- personeel steeds meer naderbij komt, zal bij velen de vraag rijzen hoe deze demobilisatie zal verlopen. Het is wel een grote overgang om na een verblijf van enige jaren in

Marinedienst, plotseling de uniform te moeten verwisselen voor een burgerpark en een „passende werkkring” te vinden in de maatschappij.

Sommigen zullen weer terugkeren bij hun oude baas; doch velen, die jong waren, toen zij in dienst gingen, staan plotseling voor een heel nieuwe en misschien wel onzekere toekomst. Dit alles heeft terdege de aandacht van de Regering en daarom is het besluit demobilisatievoorzieningen 1948 uitgevaardigd, waarin de demobiliserende militair de nodige steun toegezegd wordt, om zijn terugkeer in de burgermaatschappij soepel te doen verlopen. Vele militairen hebben een gedeelte van hun diensttijd in Nederlandsch-Indië doorgebracht en zij hebben met eigen ogen de mogelijkheden kunnen aanschouwen, die dit mooie vruchtbare land biedt, mits je maar de handen uit de mouwen weet te steken.

En dat heeft de marineman intussen wel geleerd.

Aldus 'is o.a. de vraag naar voren gekomen: „Kan ik hier niet demobiliseren en een goede job vinden? Is het mogelijk om eerst contact met een burgerwerkgever op te nemen en sta ik na demobilisatie, indien er een kink in de kabel mocht komen, wat de job betreft, niet eenzaam en verlaten in het land van klappers en tropenweelde, zonder kans op terugkeer naar Nederland.

Kan ik, indien ik hier een goede baan heb gevonden, mijn gezin hier laten komen....?”

We zullen thans het vaarwater instomen dat in het bijzonder de marineman O.V.W.er, die in Nederlandsch-Indië wil demobiliseren, moet volgen en hem veilig langs de riffen naar de haven van de burgermaatschappij loodsen.

### **Passende betrekking**

Allereerst moeten de volgende regelen in acht genomen worden: De O.V.W.er kan in Indië met ontslag gaan, als hij zijn dienst op goede wijze verricht heeft en een „passende” werkkring onmiddellijk kan aanvaarden, tenzij gegronde redenen bestaan, om aan te nemen, dat de demobilisatie in Indië is gevraagd, om zich aan de verplichtingen ten aanzien van zijn gezin te onttrekken.

### **Uit Indië ontvingen wij deze bijdrage voor „Alle Hens”, van de hand van Lt Z II Noortwijk, speciaal bestemd voor de in Indië vertoevende O.V.W.ers.**

In de tweede plaats moet betrokkene lichamelijk geschikt worden bevonden voor een verder verblijf in de tropen. Minderjarigen moeten bovendien in het bezit zijn van een door de burgemeester van de plaats van inwoning gelegaliseerde verklaring van hun ouders of voogd, waarbij toestemming wordt verleend om zich in Indië te vestigen.

Zoals gezegd moet dus eerst een „passende werkkring” gevonden worden, d.w.z. een betrekking die voor de oorlog als regel door een uit Europa uitgezonden kracht werd vervuld. Sommigen zullen zelf contact gemaakt hebben met een werkgever, die hen een betrekking garandeert, doch velen, vooral de mensen van de varende schepen, zal dit niet gelukt zijn.

### **Arbeidsbemiddeling**

De laatsten moeten enige tijd voor hun demobilisatie langs de gebruikelijke weg een verzoek om bemiddeling indienen, dat ten slotte op het Bureau Demobilisatie van het Commandement der Zeemacht Ned. Indië terecht komt, waar nagegaan wordt, of er op grond van 's mans aspiraties en capaciteiten een „passende betrekking” voor hem openstaat. Hiertoe wordt een nauw contact onderhouden met de officiële arbeidsbemiddelingbureaux. Mariniers-O.V.W.ers kunnen zich in eerste instantie wenden tot het Bureau Arbeidsbemiddeling Mariniers te

Soerabaja, kortweg B.A.M. genaamd, welke instelling zich verder verstaat met het Bureau Demobilisatie te Batavia.

Om een juist beeld te krijgen in welke betrekking de man het best zou passen, zijn er in Januari 1947 over de hele Marine en daarna o.a. aan schepen die uit Nederland in Indië arriveerden, enquêteformulieren verzonden, die na door of vanwege de a.s. demobilisant te zijn ingevuld, successievelijk terug ontvangen werden op het Bureau Demobilisatie. Aldus is gebleken, dat 600 O.V.W.ers verzocht hebben in Ned. Indië te demobiliseren en wellicht wordt dit aantal nog groter.

Kort voor de demobilisatie worden betrokkenen in de bovenrol van een wal- inrichting geplaatst en o.a. gekeurd op geschiktheid voor verder verblijf in de tropen. Bovendien wordt hen dan gelegenheid gegeven contact op te nemen met de a.s. werkgever die op de arbeidsbemiddeling gereageerd heeft.

Aldus zijn we spitse ton no. 1, die een rif afdekt, netjes over stuurboord houdend gepasseerd. De „passende werkkring” is gevonden. Nu moet er een voorlopig arbeidscontract opgemaakt.



### **Arbeidscontract voor burgerbetrekking**

De werkgever eist in het algemeen een proeftijd van drie maanden, alvorens de demobilisant in vaste dienst aan te nemen. Daarom heeft de Minister van Marine bepaald, dat de gedemobiliseerde O.V.W.ers aanspraak kunnen maken op terugzending naar Nederland tot één jaar na demobilisatie. Dit is gedaan om betrokkene gelegenheid te geven bij eventueel niet voldoen in een bepaalde betrekking, of indien deze hem niet bevalt, te solliciteren naar een andere baan. De man kan dus één jaar bij verschillende werkgevers op proef werken.

De proeftijd mag n.1. niet langer zijn dan drie maanden. Is men binnen het jaar niet geslaagd, dan volgt terugzending naar Nederland door de Koninklijke Marine op rijkskosten.

De werkgever nu, moet in het voorlopig arbeidscontract vermelden, welke arbeidsvoorwaarden zullen gelden, indien de demobilisant, na succesvol doorlopen proeftijd, definitief wordt aangenomen. Zo zal het salaris vastgelegd moeten worden en bovendien moet er in staan, dat de nieuwe werknemer na afloop van zijn definitief contract op kosten van zijn werkgever naar Europa zal worden teruggezonden. Dit wil zeggen, dat er in opgenomen moet worden, dat de terugzendingsregeling-arbeiders Staatsblad 545 (1939) evenals de verlofregeling op hem van toepassing is, alsof hij in Nederland is aangenomen.

### **Huisvesting**

Dit voorlopig arbeidscontract zendt de demobilisant met bijvoeging van twee pasfoto's en een gelegaliseerde verklaring van de plaatselijke huisvestings- organisatie, dat onderdak in de plaats van vestiging verzekerd is, via zijn Commandant aan het Commandement der Zeemacht. Bureau Demobilisatie. Dit Bureau laat door een Commissie, bestaande uit één Marineofficier, één officier van het Leger en een ambtenaar van het Departement Sociale Zaken, nagaan of de werkkring passend is en of de man geen demobilisatie heeft aangevraagd met het kennelijk oogmerk om zich aan de verplichtingen t.a.v. zijn gezin te onttrekken.

Voor uitgezonden werkers wordt toestemming voor vestiging in deze gewesten vereist. Ook demobiliserende O.V.W.ers zullen deze toestemming moeten verkrijgen.

## **Toelatingspapieren**

Is nu aan alle bovengenoemde eisen voldaan, dan krijgt de O.V.W.er door de zorg van het Bureau Demobilisatie, zijn eerste toelatingskaart op de dag van demobilisatie voor de duur der proeftijd. De gebruikelijke toelatingskaart wordt eerst- verstrekt na definitieve tewerkstelling. Nu kan hij dus aan de slag. En reeds spoedig blijkt de werkgever diep tevreden met zijn nieuw verworven kracht; we naderen ton no. 2, wat zeg ik lichtboei no. 2 en het definitief arbeidscontract wordt opgemaakt, waarin dezelfde voorwaarden vastgelegd worden, als in het voorlopig contract. Dit definitief contract moet ter goedkeuring worden overgelegd aan het Departement Sociale Zaken Afdeling Demobilisatie, Thersiakerkweg no. 2, Batavia. Is alles accoord bevonden dan zal door de zorg van deze instelling de toelatingskaart worden verlengd voor de tijd, die eveneens geldt voor een nieuw uitgezonden werker.

Het zal wel duidelijk zijn, dat door de demobilisant niet maar op eigen doft gepionierd kan worden, want de immigratiedienst verlengt zeker geen toelatingskaart, alvorens hét Departement van Sociale Zaken ter zake gunstig advies heeft uitgebracht. Daar komt nog bij, dat betrokkene op die manier zijn aanspraak verliest op vrije overtocht naar Nederland op kosten van de Marine.

## **Gezinshereniging**

Indien de O.V.W.er gehuwd is en zijn gezin verblijft in Nederland, ligt het voor de hand, dat betrokkene gezinshereniging zal aanvragen. Daartoe kan hij een verzoek indienen bij het Bureau Demobilisatie (ook al is hij reeds ge demobiliseerd). Hij kan n.1. aanspraak doen gelden op vrije overtocht door de Koninklijke Marine per schip van zijn gezin naar Indië. Elk geval zal afzonderlijk beoordeeld worden, daar waarborgen aanwezig moeten zijn, dat de overkomst maatschappelijk verantwoord is. Dit betekent, dat betrokkene een definitief arbeidscontract moet hebben aangegaan. Verder moeten de bestaansmogelijkheden van de man mét zijn gezin verzekerd zijn, terwijl bovendien het gezin onderdak moet hebben. Hier moet hij natuurlijk zelf, evenals voor zijn eigen huisvesting, zorg dragen. Zodra aan alle voorwaarden is voldaan, wordt bij de Koninklijke Marine een aanvraag voor gezinshereniging ingediend en hierop verleent de Immigratiedienst prioriteit.

Is het gezin eenmaal hier, dan heeft noch de betrokken gedemobiliseerde, noch zijn gezin recht op vrije overtocht naar Nederland, vanwege de Koninklijke Marine. De Marine betaalt slechts maximaal één keer passage en wel voor de man zelf naar Nederland, of voor zijn gezin naar Indië. De terugkeer van het gezin geschiedt, volgens de terug- zendingenregeling Arbeiders, staatsblad 545 (1939), indien betrokkene binnen de drie jaar ontslagen wordt, op kosten van de werkgever. Na drie jaar zal dit geschieden volgens de bepalingen, zoals die bij zijn werkgever gelden.

## **Financiële regelingen**

We zullen ons thans werpen op de financiële zijde van deze affaire.

De demobilisatieregeling voor O.V.W.ers is gereed, doch nog niet officieel bekrachtigd. De bedoeling is, om bij demobilisatie in Ned. Indië de demobilisant een bedrag ineens (bonus) van *f* 200,— uit te keren. Verder zal iedere O.V.W.er, die zijn dienst op goede wijze heeft verricht en tenminste zes maanden in werkelijke dienst is geweest voor iedere maand werkelijke dienst in Ned. Indië een premie van *f* 10,— bij demobilisatie ontvangen. Deze premie wordt berekend over ten hoogste dertig maanden. Het maximum te innen bedrag wordt dus aan premie *f*

300,—. En ten slotte zal bij demobilisatie in Ned. Indië een kledingpakket dan wel een kledingtoelage van *f* 250,- worden verstrekt.

Maximum wordt dat dus een bedrag van *f* 750,— in totaal, waarmee de demobilant op pad kan gaan.

Aangezien, al deze financiële heerlijkheden nog niet officieel bekrachtigd zijn, heeft CZMNI in bekendmaking Oosten no. 102 bepaald, dat aan O.V.W.ers, die in Ned. Indië worden gedemobiliseerd en aan alle bovengenoemde voorwaarden, wat diensttijd etc. betreft, voldoen, een voorschot op de demobilisatie-gelden zal worden uitbetaald ten bedrage van:

1. *f* 100,— uitkering ineens.
2. *f* 10,— premie voor iedere maand dienst in Ned. Indië, gerekend vanaf de dag van vertrek uit Nederland (of het buitenland) met definitieve bestemming Ned. Indië, tot de datum van demobilisatie.
3. *f* 70,— aan kledinggeld.

Het maximum aan voorschot wat dus ontvangen kan worden, is een bedrag van *f* 470,—. Het restant zal uitbetaald worden, zodra de demobilisatieregeling O.V.W.-personeel officieel is bekrachtigd.

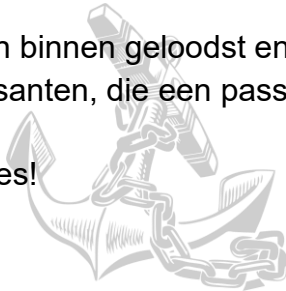
Onder bovengenoemde regelingen vallen bovendien de Marva's, de diensten reserveplichtigen, die na 6 Juni 1944 in werkelijke dienst zijn gekomen en eveneens het KMRTV-personeel, met uitzondering van hen, die uitsluitend in verband met hun bestemming voor een burgerfunctie (b.v. bij het Marine Etablissement te Soerabaja) hier te lande als reserve-plichtigen in werkelijke dienst zijn.

Het schip is thans behouden de haven binnen geloodst en schuift langs de kant. Het is nu niet passagiers aantreden, maar demobilisanten, die een passende werkkring gevonden hebben, vóór!

Doe je best en toon wat je kunt. Succes!

A. VAN NOORTWIJK,

Luitenant ter Zee der 2de klasse.



Tot volgende week....



Scheepshond "Flappie"