“Ten Anker”

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

Redactie

Arie Krijgsman

Vijverlaan 101

3319 SN Dordrecht

e-mail:
arcon46@kpnmail.nl

telefoon

tussen 10.00 en 16.00 uur

078-7504575

b.g.g.h.

06-25160899

www.tenanker.com

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

Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik sta niet toe lukraak te kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar schriftelijke toestemming voor te vragen.

Nummer 20 – 7 e jaargang
16-05- 2024

De Atjeh oorlog (slot)
Hr.Ms. van Galen 1969 Den Helder – Edinburg v.v.
De dag vóór Jakarta brandde.
Verhalen van Vroege (r)- vrije start Karel Doorman
Ver-dronken
Marinetijd
Mijnendienst 1967 deel 1
Een Chinese gek..
De stranding der 7 Amerikaanse torpedobootjagers op de Californische kust.(slot)
Onderzeedienst 1967
Oorlogsmoeheid deel 1
Nostalgie – Bonaire
Makassar voor een deel in beedl.
Mijn eerste reis….

DE ATJEH-OORLOG: EEN BLOEDIGE STRIJD, OOK VOOR DE MARINE DEEL 2 (SLOT)

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

De tweede expeditie 1873/74

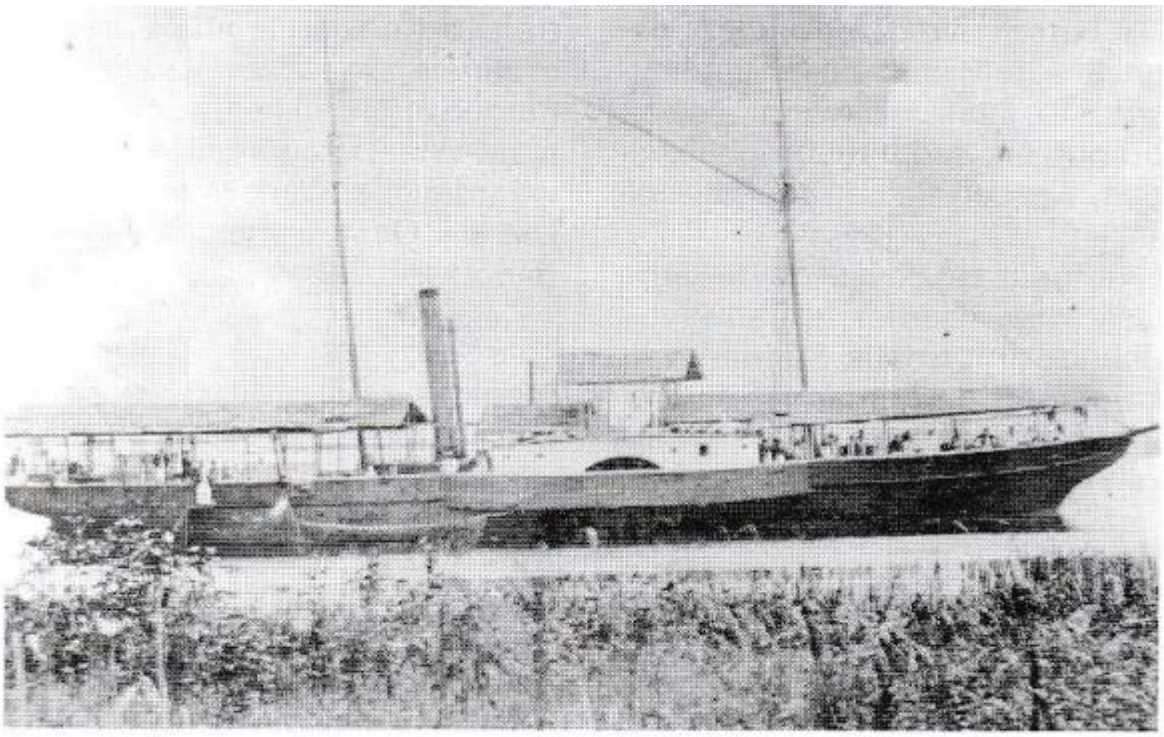
Bij de boven aangegeven mededeling dat men voorlopig afzag van verdere militaire activiteiten moeten twee voorbehouden worden gemaakt. Het eerste is dat men wel aanstonds voorbereidingen ging treffen voor een tweede expeditie.

En gezien het verlies aan nationaal en internationaal prestige dat men door het echec van de eerste expeditie had geleden, wilde men vanzelfsprekend nu niets meer aan het toeval overlaten. Het tweede voorbehoud betreft het feit dat de marine zo goed mogelijk een blokkade voor de kust van Atjeh bleef onderhouden om te voorkomen dat de vijand van overzee versterkingen kreeg aangevoerd.

Tot de voorbereidingen van een volgende expeditie hoorde onder meer het toevoegen aan het marine-eskader van een afzonderlijk ziekenschip. Deze maatregel was ingegeven door de ervaringen die men dienaangaande had opgedaan tijdens de eerste expeditie. Het betrof het Nederlandse driemastkoopvaardijschip "Filips van Marnix". Van dit schip werden over de gehele lengte vier dekdelen verwijderd en vervangen door roosters om de aan- en afvoer van lucht te verbeteren. Naast de twee bestaande luchtkokers werden zes nieuwe aangebracht.
Het dek werd beschut door een atappen dak (vervaardigd van palmbladeren), afgedekt door een geteerde dubbele regentent. Buitenboord was het schip tot aan de verschansing witgekalkt.
Het oppertoezicht over de geneeskundige behandeling en verpleging was toevertrouwd aan een officier van gezondheid der 1e klasse bij de zeemacht. Toegevoegd werden een officier van gezondheid der 2e klasse der zeemacht en een apotheker van het KNIL.
Op de verrichtingen van dit hospitaalschip kom ik nog nader terug.

Intussen was opnieuw een legermacht samengesteld die op 11 november 1873, hoofdzakelijk vanuit Batavia, op 19 transportschepen vertrok in de richting Atjeh. Deze legermacht, onder bevel van luitenant-generaal J. van Swieten, bestond uit bijna 13.000 man en werd voor een deel aan de westkust van Atjeh aan wal gezet.
Na twee weken bereikte de hoofdmacht de kampong Penajoeng, gelegen op ongeveer anderhalve kilometer van de Kraton, het hoofddoel immers van de expeditie. Voorafgegaan door een artilleriebombardement werd op 24 januari 1874 de Kraton bestormd, die echter verlaten bleek te zijn.
Met de verovering van de Kraton werd het doel van de expeditie als bereikt beschouwd. Gezien echter het grote aantal verliezen aan manschappen (Van Swieten had een kwart van zijn militaire sterkte verloren) mag deze expeditie eerder een ramp dan een succes worden genoemd.

Het aandeel van de marine aan deze tweede Atjeh-expeditie laat zich als volgt samenvatten. Nog vóór de aankomst van de expeditionaire krijgsmacht werd een blokkade-eskader voor de kust van Atjeh gestationeerd waarvan de volgende oorlogsbodems deel uitmaakten:
het fregat "Zeeland", het schroefstoomschip 1e kl. "Metalen Kruis", de schroefstoomschepen 2e kl. "Citadel van Antwerpen", "Vice- Admiraal Koopman" en "Watergeus", de schroefstoomschepen 4e kl. "Coehoom", "Den Brief', "Maas en Waal', "Schouwen", "Bommelerwaard", "Riouw", "Amboina" en "Banda", de raderstoomschepen 3e kl. "Soerabaja", "Sumatra", "Borneo" en "Timor", en het raderstoomschip 4e kl. "Admiraal van Kinsbergen".
Voorts de gouvememententsstoomschepen "Hertog Bernard", "Bronbeek", "Siak" en "Telegraaf'.
Het commando over deze maritieme middelen werd gevoerd door de kapitein ter zee J. van Gogh.



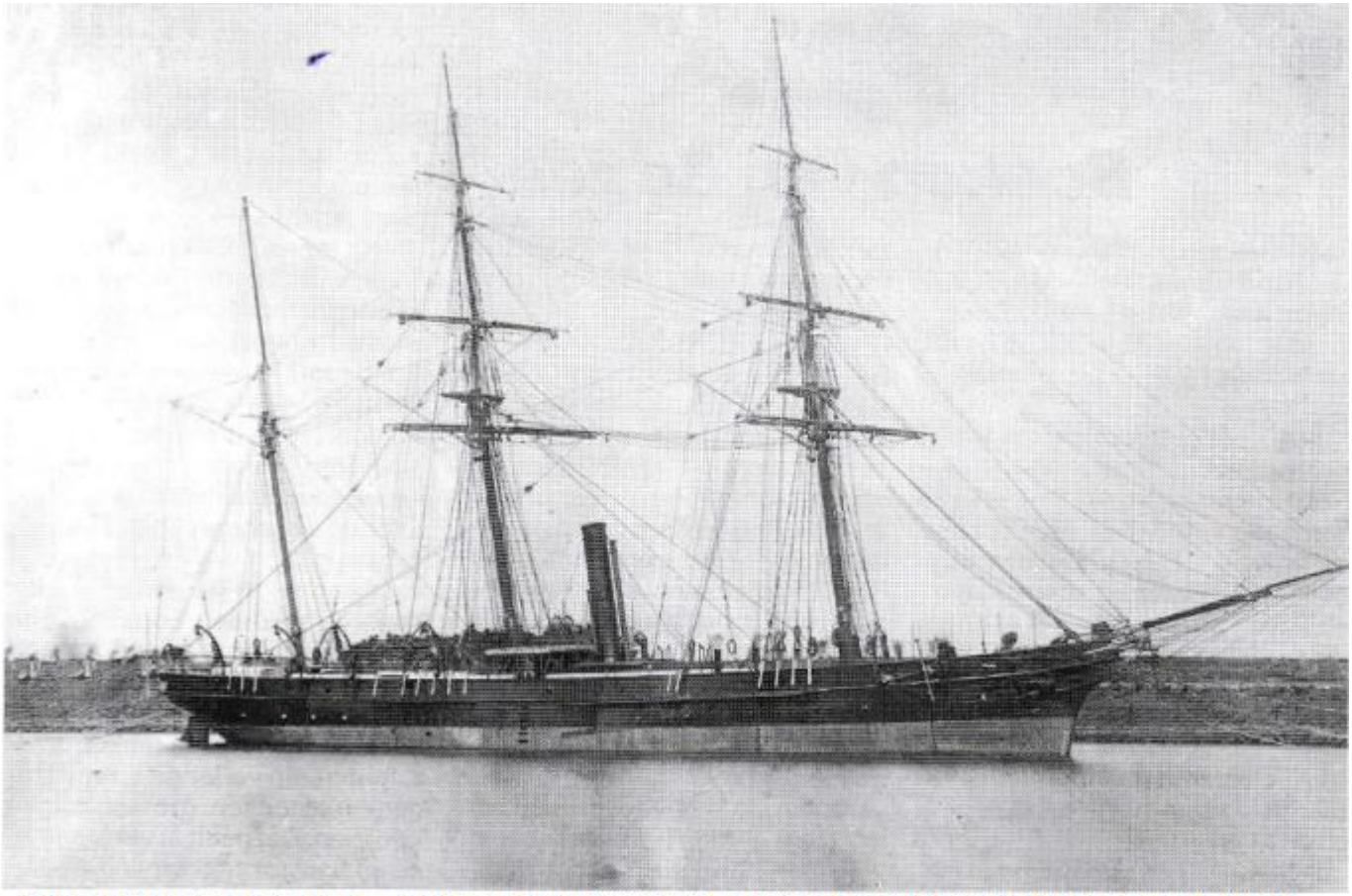
Raderstoomschip 4e kl. „Admiraal van Kinsbergen". Gebouwd te Rotterdam/Fijenoord, 1852; uit dienst te Soerabaja 25 december 1877; 293 ton wv; 45,72 x 12,40 x 1,70 m; 70 pk.

Voordat het bevel voor de landing kon worden gegeven, deed zich een ernstige complicatie voor. Op diverse transportschepen was namelijk cholera uitgebroken. In eerste instantie was besloten om op het eiland Nassie, 13 kilometer ten noorden van de monding van de Atjeh-rivier, een voorlopig hospitaal in te richten. Door de aanhoudende stortregens was het verblijf aldaar echter spoedig onhoudbaar. Men moest wachten op beter weer. Toen het zoverwas, op 8 december, ging een invasieflottielje, wederom onder commando van kapitein-luitenant ter zee Binkes, dicht onder de wal voor anker.

Bij het aanbreken van de dag werd de landingsplaats onder vuur genomen en onder dekking van dit vuur ging de bemanning aan land. Ondertussen was de vijand genoodzaakt zijn versterkingen te verlaten door vuur van diverse oorlogsbodems. Nadat alle troepen aan land waren gebracht werd de blokkade voor de verschillende kusten hervat.

De "tuchtiging van Pedir"

Aparte vermelding verdient een maritiem treffen dat bekend is geworden als de "tuchtiging van



Schroefstoomschip 4e kl. „Amboina". Gebouwd te Amsterdam, 1873; uit dienst Soerabaja 10 maart 1881; 695 ton wv; 42 X 8.40 x 3.60 m; 350 epk; 7,5 mijl.

Pedir".
Op het hoofdkwartier was bericht binnengekomen dat de radja van Pedir met 1500 gewapende strijders bij de Kraton was aangekomen om de bezetting aldaar te versterken. Naar aanleiding daarvan werd een vlooteenheid samengetrokken bij de monding van de Pedir-rivier. Deze eenheid bestond uit de "Zeeland", de "Metalen Kruis", de "Citadel van Antwerpen", de "Borneo" en de "Banda" en ging daar in de ochtend van 29 december voor anker. Er werd vuur afgegeven op de hoofdkampong, waar op verschillende plaatsen brand uitbrak. Door een schot van de "Zeeland" vloog een kruitmagazijn de lucht in.
Op 31 december werd een landing uitgevoerd door een eenheid, 300 man sterk, onder commando van de kapitein-luitenant ter zee Van Oordt. Eenmaal aan land bleek de tegenstand van de Atjeeërs veel sterker te zijn dan men had verwacht. Gewapend met geweren en lilla's (kleine draagbare kanonnen) kwamen de Atjeeërs uit hun schuilplaatsen tevoorschijn. Ze konden echter op afstand worden gehouden.
Niettemin verliep deze operatie niet zonder verliezen. Toen de landingseenheid 's avonds om 6 uur weer aan boord was, kon worden vastgesteld dat het doel van de tocht, nl. het vernietigen van de stenen versterking en de hoofdkampong, was bereikt.
Er waren één dode en tien gewonden te betreuren. Een van de gewonden, een adelborst 1e klasse, is later alsnog aan zijn verwondingen bezweken.

De "Filips van Marnix"

Op 20 oktober 1873 waren de speciale voorzieningen aan de "Filips van Marnix" voltooid. Het schip vertrok op 23 oktober naar Atjeh, waar het tot 3 mei 1874 als hospitaalschip dienst deed.

Daarna werd het terug naar Batavia gesleept, waar het op 15 mei aankwam en vervolgens buiten dienst werd gesteld.
Gedurende de tweede expeditie werden op de "Filips van Marnix" in totaal 766 patiënten behandeld, nl. 478 Europeanen van land- en zeemacht, 185 inlanders en 103 opvarenden en bedienend personeel. Van hen herstelden er resp. 228, 110 en 90; geëvacueerd naar elders werden resp. 215, 62 en 9 en er overleden resp. 35,13 en 4. Niet al deze cijfers betreffen slachtoffers van directe oorlogshandelingen. Ook ziekten als cholera, beriberi en diverse koortsen eisten hun tol.
Een pikant detail wil ik u, tot slot, niet onthouden. Begin december 1873 werden enkele oorlogsbodems bevoorraad met levensmiddelen en granaten (?!) afkomstig van de “Filips van Marnix". Hoe dit in elkaar stak heb ik niet kunnen achterhalen.

De latere jaren

De val van de Kraton, eind januari 1874, betekende niet het einde van de Atjeh-oorlog. Integendeel, deze zou zich nog vele jaren voortslepen. De latere expedities kregen echter een ander karakter. Zij hadden tot doel de veroveringen te consolideren en de veroverde gebieden in Atjeh uit te breiden.

De taak van de zeemacht daarbij was voornamelijk het blijven onderhouden van een blokkade voor de kusten van Atjeh. Maar ook tijdens deze blokkades kwam het menigmaal tot een treffen met de vijand. Ik geef maar enkele willekeurige voorbeelden.

- Op 17 februari 1889 werd vanaf het stoomschip “Merapi" een aantal gewapende sloepen uitgezonden om een Atjeese prauw te bemachtigen. Toen ze tot enkele honderden meters van de wal waren genaderd werden ze door de vijand onder vuur genomen. Daarbij sneuvelden drie opvarenden, nl. twee matrozen en een marinier. Een vijftal opvarenden raakte gewond.
- Op 16 oktober 1891 raakten twee opvarenden van het stoomschip “Sambas” gewond bij de ontmoeting met een Atjeese prauw. - Het flottieljevaartuig "Madura" had een werkzaam aandeel in de strijd om het district Koending in Atjeh in begin 1894. Op 3 februari bombardeerde het schip de kampongs Oedjong Kala en Kota Pasir. Vervolgens werd in maart verschillende malen geneeskundige hulp verleend aan gewonde fuseliers en Atjeese hulptroepen. Met deze voorbeelden wil maar gezegd zijn dat na 1874, wat de zeemacht betreft, geen gevechten op min of meer grote schaal meer plaatsvonden, maar dat er zich nog wel regelmatig schermutselingen voordeden waar de zeemacht rond Atjeh bij betrokken was. Toen op 20 januari 1903 de sultan van Atjeh zich in Kota Radja overgaf aan Van Heutz, was dit voor de Nederlandse en Nederlands-Indische regering het moment om de Atjeh-oorlog als beëindigd te beschouwen. De gevechten gingen echter nog jaren door. En uit de geluiden die in onze tijd nog af en toe uit het huidige Atjeh opduiken zou men kunnen concluderen dat de oorlog nog steeds doorgaat. Alleen Nederland speelt er geen rol meer in.

Literatuur

Backer Dirks, J.J.: "De Nederlandsche Zeemacht”, 's-Gravenhage 1890.
Cohen Stuart, W.J.: "De Zeemacht in Nederlandsch-Indië 1874-1888”, 's-Gravenhage 1932.
Cohen Stuart, W.J.: "De Nederlandsche Zeemacht van 1889-1915", ’s-Gravenhage 1937.
Hertog, H. den: "De Militair-geneeskundige verzorging in Atjeh 1873- 1904”, Amsterdam 1991.
Portengen, J.A.: "Het Marine-Hospitaalschip "Filips van Marnix” gedurende de Tweede Atjeh-expeditie", Marineblad jrg. 1903/04.
Portengen. J. A.: " 1873-1923”, Marineblad jrg. 1923/24.
- Koloniale Verslagen, jrg. 1873- 1904.
- Jaarboek van de Koninklijke Nederlandsche Zeemacht, jrg. 1876-1904.

- Geneeskundig Jaarverslag betreffende den gezondheidstoestand bij de Koninklijke Nederlandsche Marine, jrg. 1879-1896.

Bron:
De Blauwe Wimpel

The End

HR. MS. VAN GALEN

14-24 Februari 1969
Den Helder, Edinburgh, Den Helder
Commandant: kapitein-luitenant ter zee M. Deege

14 februari Na beëindiging van de artillerie-evaluatie werd opgestoomd naar de rede van Den Helder om personeel af te zetten en op te halen. Vervolgens werd via het Schulpen-gat koers gezet naar de Firth of Forth.
I 5 februari Ankerden op de rede van Leith in afwachting van de loods. Vervolgens werd op loodsmansaanwijzing afgemeerd in het Edinburgh Doek.
I 7 februari Gedurende vier dagen werd het boordhefschroefvliegtuig gestationeerd op het Royal Air Force vliegveld Turn-house, vanwaar zes vlieguren werden gemaakt.
I 8 februari Voor de bemanning waren diverse bustochten en een excursie naar een bierbrouwerij georganiseerd.
20 februari De bemanning werd uitgenodigd op een feestavond van HMS Claverhouse. Bovendien werden leden van de bemanning bij Schotse families thuis genodigd, terwijl voor een show in een theater te Edinburgh 16 vrijkaarten werden ontvangen.
Gedurende het verblijf te Leith werd plan onderhoud gegeven.
23 februari Ontmeerden te 11.00 uur en op loodsmansaanwijzing en met behulp van twee sleepboten werd opgestoomd naar de rede van Leith. Hier embarkeerde de luitenant ter zee van vakdiensten der 2e klasse P. C. Scheepers. Vervolgens werd via de Firth of Forth opgestoomd naar de Noordzee voor het rendez-vous met de learjet op 24 februari.
24 februari Maakten rendez-vous met de learjet waarna in Den Helder werd af gemeerd.

Nautische bijzonderheden
Hoewel in de berichten aan zeevarenden (P) van 28 december 1968 een verbeterblad in het vooruitzicht was gesteld, was deze nog niet ontvangen.
Door de bouw van de sluis is thans de gehele haven van Leith onafhankelijk van het getij. Gedurende de winter heeft dit, tesamen met de aanvoer van zoetwater, ijsvorming tot gevolg die Edinburgh Doek geheel kan doen dicht vriezen. De aanwezige sleepboten zouden sterk genoeg zijn om bij normale ijsvorming de havens open te houden, maar worden niet als zodanig ingezet.
Momenteel zijn nog werkzaamheden gaande tussen Outer Harbour en Imperial Doek.
Deze werkzaamheden moeten ultimo 1969 gereed zijn, waarna de ingang van Imperial Doek vanuit Outer Harbour dieper en breder zal zijn.
Omtrent de minste diepte en de nieuwe breedte kon geen informatie verkregen worden.
De hierboven genoemde nieuw gebouwde sluis geeft aanleiding tot de volgende opmerkingen:

A Bij het aanlopen van de sluis vanuit de Firth of Forth werd bij een west-gaande stroom van ongeveer een knoop in de rivier op twee kabels voor de ingang van de sluis een duidelijke oostgaande neer ondervonden. Volgens verklaringen van de loods zou deze neer een kracht hebben van ongeveer t knoop, hetgeen overeen kwam met de ervaring. De loods verklaarde tevens, dat bij een oostgaande stroom in de rivier, de west-gaande neer ook bestond en dat deze ongeveer dezelfde kracht had.

B Voor de ingang van de sluis, gerekend vanaf de rivier, is afdoende remmingwerk. In de sluis zelf echter is geen enkel remmingwerk aanwezig.

C De sluis ligt helemaal open voor de wind uit het noordoosten tot het zuidoosten en heeft ook weinig beschutting voor de wind uit het noordwesten tot het westen. Beide loodsen spraken hun ongerustheid hierover uit. Zij meenden dat dit het doorschutten bij harde wind wel eens onmogelijk zou kunnen maken. Vooralsnog bestonden er geen plannen om een beschutting voor de wind aan te brengen.

D De sluis was pas een maand in bedrijf en had alleen moeilijkheden opgeleverd met de beide schuifdeuren.

Uit operatieve overwegingen wordt aanbevolen een stilligweek in het Edinburgh gebied alleen dan te laten plaatsvinden indien geen ligplaats te Rosyth verkregen kan worden. Het nadeel vanuit het standpunt van recreatie weegt niet op tegen het operatieve nadeel van het liggen in de haven van Leith.

De dag vóór Jakarta brandde

DOOR KAPT. CORNELIUS DEN ROOYEN

Dicht bij elkaar, alsof ze bescherming zochten tegen een vijand, lagen ze voor anker. Het plaatje van onze moderne K&H nucleus radar, gaf op 3 mijl gezet een wirwar van stippen. Aan de rand was de haveningang te zien en bogen de pieren zich als twee armen naar elkaar toe. Op ruim dertig mijl waren we erin geslaagd contact met portcontrol te krijgen en de boodschap was duidelijk: Pilot on arrival.

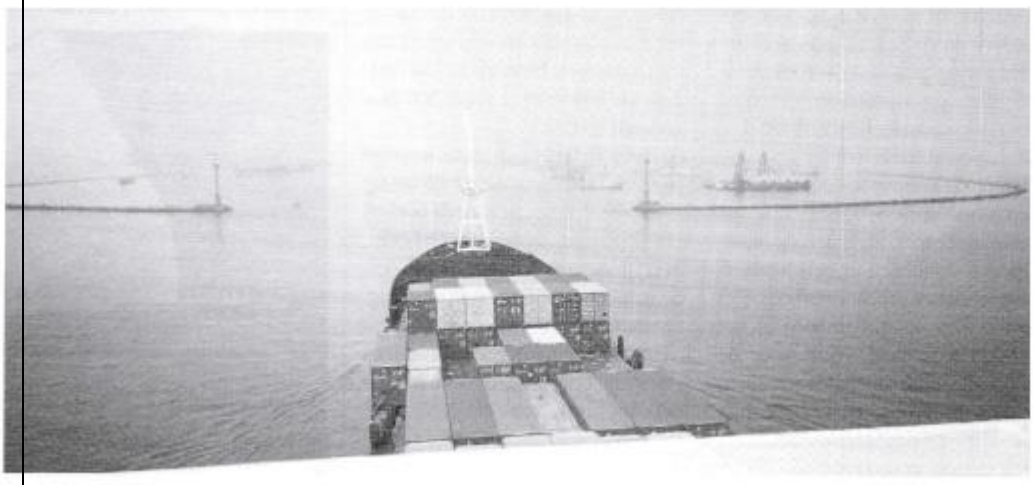
De vaart van Singapore naar Tandjong Priok was rustig verlopen. Niet veel scheepvaart, een enkel snelvarend motorschip en hier en daar een visser of prauw, wantrouwend door ons in de gaten gehouden. Het gebied is immers gevreesd door zijn toenemende piraterij. En die leuke zeilboot daar net aan

Op de brug, roerganger stand-by, stuurman van de wacht en de kapitein bezig met het aanlopen.

stuur- of bakboord kon opeens veranderen in een snelle motorboot, die ons in een mum van tijd zou hebben ingehaald.

Er was echter niets gebeurd, het journaal vermeldde: geen bijzonderheden. Het blauw van de Javazee kleurde modderig, een teken dat we in ondiep water raakten. De eilandjes Damar Besar en Nirwana. de wachters langs de aanloop, achterlijker dan dwars gepasseerd en het kleine, roestige bootje van de loods verscheen tussen de havenhoofden.

Jakarta beschikt nog over havenfaciliteiten. Vissersschepen en jachten maken er gebruik van en een enkele coaster ligt op de rede. De grote handelsstroom verloopt via Priok. Deze goed geoutilleerde haven, met de meest moderne voorzieningen kan zich meten met alle andere in het Verre Oosten.



De haveningang van Tandjong Priok. Smog ligt als een dikke deken voor ons uit

Toch heeft het voor de vijftigers onder ons nog iets bijzonders. Als je aan land stapt, de straat uitloopt, woorden als „polisie" en „taksi" ziet staan, „slamat toean belanda" of „sajah nonja" hoort, en een Javaanse jonge vrouw ziet blozen, denk je onwillekeurig: "Ja, hier was het toch waar onze voorouders liepen", en de beelden van oude films en journalen beginnen te leven.

Het afmeren verliep vlekkeloos. Het was alleen zo heet op de brugvleugel dat je de stalen verschansing niet kon vasthouden. De loods verdween met zijn slof kankersaffies en ik werkte me gauw door de formaliteiten heen. Ik moest dringend bellen met de rederij en het kantoor van de agent was een eind weg.
De snelste manier om daar te komen was per motortaxi. Achterop de duo, met een helm model Nippon getooid, die me veranderde in een Japanse soldaat anno 1942, ronkten we erop los. De hitte trilde boven het asfalt, dat hier en daar aan de banden leek te kleven. Met ware doods-verachting stortten we ons in het razende verkeer. Links en rechts inhalend, toeterend en scheldend - soms schuurden mijn blote knieën van onder het tropenuniform langs de spat-borden - baanden we ons een weg. De chaos was werkelijk compleet! Soms stopten we nog juist voor een rood licht, om dan weer als eerste weg te scheuren.

Was dit nu de beste manier voor een gezagvoerder om naar het kantoor van zijn agent te gaan? Ik had moeite de helm op te houden. Het stormbandje was ietwat ruim en door de heftige bewegingen wilde het bolle geval steeds op mijn rug zakken. Praten was niet mogelijk, dus hield ik mijn mond maar dicht. Later zou ik wel commentaar geven.
We bereikten de parkeerplaats voor het kantorencomplex, waarin diverse rederijen gevestigd zijn. Opgelucht ging ik door de draaideur naar binnen. Heerlijk koel, een brede marmeren trap en een knap meisje met grote, donkere ogen waren een verademing na het stof op de weg.

Ik zag buiten wat zandzakken opeengestapeld en een viertal soldaten met een korporaal, bewapend met ouderwets uitziende geweren. „Niets alarmerends, zou wel zo horen”, dacht ik. Ik deed mijn zaken en ging weer naar boord, op dezelfde wijze als we waren gekomen. Ik voelde me net Indiana Jones, die in de een of andere tempel heldendaden had verricht.

De militaire versterkingen vielen me deze keer wat meer op. Wellicht had ik er nu oog voor. De mannen droegen helmen, net als ik, maar als ik ze vergeleek met onze stoere, uit de kluiten gewassen mariniers, twijfelde ik toch een beetje aan de gevechtskracht van deze klein uitgevallen minisoldaatjes. Op het nieuws, en via de kranten was er berichtgeving geweest over mogelijke rellen op Sumatra en de angst voor overslaan leek hier nu reëel.
De haven draaide echter op volle toeren, de koopvrouwen en -mannen stonden in een drom om ons schip en er leek niets aan de hand. Opeens verscheen er een pantserwagen, die er grimmig uitzag. Het kanon wees schuin omhoog en het vehikel nam post, recht voor de poort die naar de haventerreinen leidde. Ik vroeg, terwijl we halt hielden voor de gangway, aan mijn chauffeur of er iets broeide. „Dat doet het hier altijd, toean captain”, hij haalde zijn schouders op. Oosterse gelatenheid? Ik knikte, herinnerde me de films en boeken en baande me een weg naar boven.

Ms „Breda Stad", full container, 12.380 tdw, 150 x 22,30 m, dg max. 8,26 m.

Tegen middernacht vertrokken we. Bijna een uur te laat, de loods die anders op tijd en in alle rust kwam, struikelde geagiteerd de gangway op. Ik keek vanaf de brug, zes dekken hoger, op hem neer. Blazend, puffend en zwetend nam hij de laatste treden van de trap.

„Captain, al gehoord, ze schieten in de stad. Er zijn volgens het laatste nieuws vijftien doden gevallen...!” „Nee, ik weet nergens van." Ik dacht aan de militairen die we onderweg zagen. Dus toch... “Die damned Suhartu's”, de loods, keurig in zijn witte uniform, zag er boos uit.
Ik probeerde me verre te houden van een politieke discussie, het was zijn land en wie was ik om me daarmee te bemoeien? Dat hadden we tenslotte al ruim 300 jaar gedaan!
Hij keek me met zijn grote, treurige ogen aan. Hij was zeker de zestig gepasseerd, nog van voor de oorlog. “In your time, captain, much better, everything much better...” Ik voelde een koude rilling over mijn rug. Ondanks de stomende hitte!
„Thanks”, antwoordde ik alleen maar en ik dacht: „Als Van Mierlo dat eens kon horen!”

Bron: De Blauwe Wimpel Juni 1999

En vervolgens maakten we voor en achter...

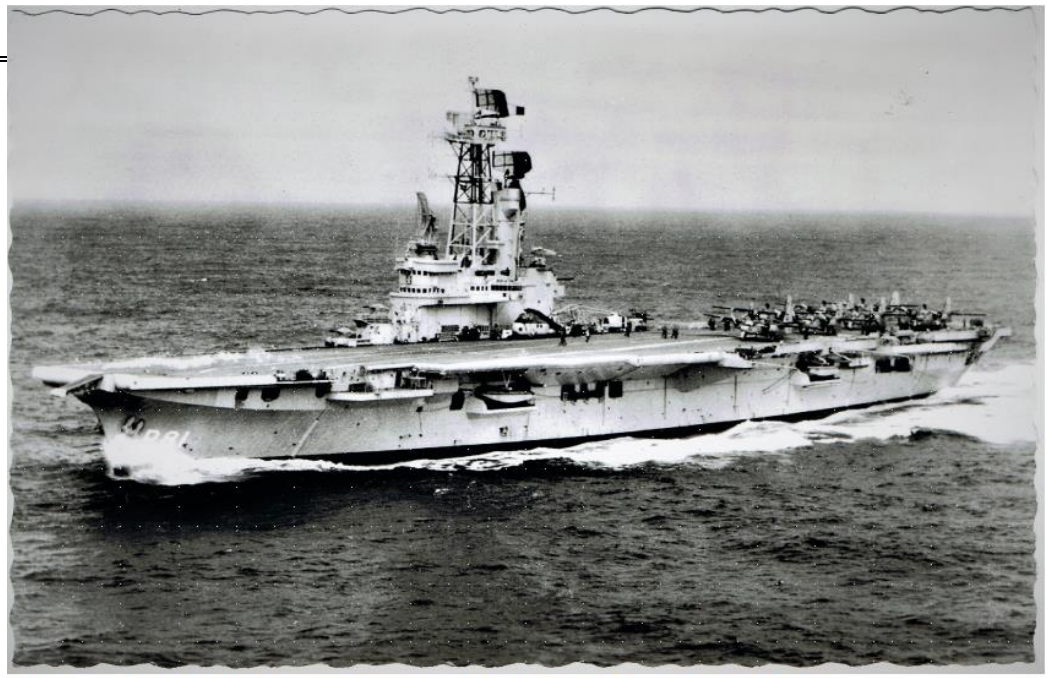
VRIJE START KAREL DOORMAN

Bron: Verhalen van

Vroege(r)

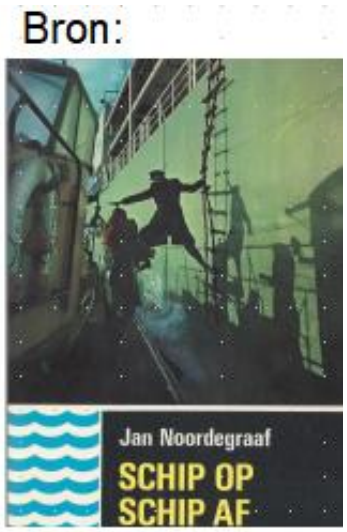
Ik schreef ooit over mijn eerste start van de Doorman. Ik zag deze foto nog nooit, maar gebruik hem in dit (korte) verhaal.
Het dringen van de kisten vind ik heel apart. Ook geeft hij de snelheid die onze oude dame ontwikkelde goed weer. Ik moet wel zeggen dat alles aan boord een beetje door elkaar werd geschud.

De ouwe jongens telegrafisten hadden het voorrecht om een dag na dat het schip uit Nieuwendiep vertrokken was, op te vliegen, ongeveer ter hoogte van het Vliegkamp.
Ik als als nieuweling moest “oplopen” op de dag van vertrek.
Toen de mannen de volgende dag kwamen landen, ging ik kijken op een eigenlijk verboden plek.
Zoals eerder geschreven zag ik toen de 161 doorstarten aan de kabel.
Het gevolg en de grote schrik van mijn persoontje heb ik ook al eerder beschreven. Heftig trouwens.
Ik deed de nacht voor de volgende dag bijna geen oog dicht. Ik ging er voor het eerst af.
Joop de Vos (†) was de eerste vlieger.
Tijdens de briefing hoorde ik dat we een vrije start gingen maken. De afmetingen van de baan die ik de dag er voor visueel had opgenomen, maakte mijn eerste start er een met gemengde gevoelens.
Ik meen me te herinneren dat wij er als eerste af gingen. Bij het vol gas geven voor die start keek ik tussen de vliegers door en zag alleen maar water.
Voor dat ik het wist waren we los. Zucht



Hoge vaart van de oude dame. Dringen op het achterschip voor de vrije start.

(Ver)dronken



Rotterdam is Rotterdam bij de gratie van de rivier, ook al hebben vele geslachten het stroombeeld zodanig beïnvloed, dat een wereldhaven kon ontstaan. Dit was mede mogelijk omdat in oeroude tijden Rijn en Maas zich hier een delta schiepen in het voorbestemde, drassige Hollandse land.
Rotterdam is Rotterdam om de mensen die er wonen, én om de schepen die er binnenkomen, waaronder tachtig procent buitenlanders.

Voor die honderden buitenlandse zeelieden zijn er zeemanstehuizen, denkt men, of anders wel een bar, een bioskoop, of desnoods Katendrecht, de Kaap. Er zijn inderdaad goede zeemanshuizen. Er is ook een Internationaal Zeemans-Centrum in Europoort; een prachtig initiatief. Maar voor velen is de zeeman nog steeds een melkkoe, die nodig van zijn geld af geholpen moet worden, als hij daartoe aanleiding geeft.

Een bepaald slag dagbladjournalisten, vooral die van het stadsnieuws, schept er altijd weer een genoegen in te melden dat 'een zeeman' weer eens een fiets gestolen heeft, meestal midden in de nacht en in kennelijke staat. Men zet er nooit bij waarom die man de fiets stal, namelijk om aan boord te komen, omdat hij bij voorbeeld na sluitingstijd van een bar zonder geld op straat kwam te staan.

Zeelieden zijn over het algemeen geen dieven, laat staan misdadigers. Het klimaat op zee is voor de misdaad in principe ongeschikt. Wij leven in een tijd van psychiaters en psychologen, van ontoerekeningsvatbaarverklaringen, van de idee dat een lustmoordenaar in feite ziek is, en een dronkelap gestoord. Bij dit slag mensen behoort de zeeman beslist niet. Toch zijn er tijden dat hij, gedwongen, uit de band wil springen, eenvoudig omdat hij te lang onder de konstante scheepsdiscipline heeft verkeerd, of te lang in een afzonderingstoestand heeft gezeten, tijdens een lange reis. Eenvoudig in de afwezigheid van zoiets als vrouw, thuis, teevee, ontspanning; dingen die de gemiddelde walmens als lucht om zich heen heeft en niet zou willen of kunnen missen. Men moet aan den lijve gevoeld hebben wat het wil zeggen vreemdeling te zijn. Gedenk de vreemdeling die in uw poorten is; een oud bijbels woord, waaraan in een internationaal centrum als Rotterdam nog veel te weinig wordt gedaan.

Met deze reeks gedachten voor ogen, is al menig zeeman bij ons thuis geweest. Ik was dan ook van plan John B. uit te nodigen, toen hij om een lift naar de stad vroeg. John was de Engelse marconist van een Liberiaans schip met een Griekse bemanning. Het lag in dok bij de Rotterdamse Droogdok Maatschappij. John was echter niet helemaal nuchter, omdat hij - zoals hij zei - in 24 uur twee kruiken echte Hollandse 'oolde geniever' had geleegd; gedraind heet dat in tankerkringen. Op zee dronk hij nooit, maar als hij de wal rook, werd hij onrustig en kreeg toekomstzorgen. Hij verdronk zijn bovenkomende eigenwaarde. Tenslotte zat hij totaal Engels-alleen op een vreemd schip, met een Griekse bemanning die Grieks sprak en Grieks at. In het verleden had hij al enkele malen tegen zichzelf staan praten, in de spiegel.

Met ruime gebaren vertelde hij al zeven jaar op Grieken te varen. Hij hield niet van Grieken, vanwege hun harde taal en hun slechte eten. Maar als hij nu wegging en op een Engels schip

zou kunnen monsteren, moest hij belasting gaan betalen. Dat deed hij nu niet. Maar tegenover dit ongetwijfeld grote voordeel stond zijn eenzaamheid. En het uitgespaarde belastinggeld ging op aan sterke drank. Zo bleef hij arm en moest op Grieken blijven varen, zonder verlof te durven vragen, want dat zou waarschijnlijk ontslag betekenen.

Hij rookte aan een stuk door en praatte maar, praatte maar, alsof hij blij was eindelijk weer eens accentloos Engels te kunnen praten. Grieks en Engels waren tegentalen.

Dat kettingroken was een slechte gewoonte, zei hij. A very bad habit. Soms ging hij onder de douche staan, naakt en wel natuurlijk, en dan hoorde hij sissen: de sigaret die hij gewoontewijs nog in de mond had. Hij wist het: dit kon zo niet blijven. Maar wat moest hij anders?

Door de invallende duisternis reden wij van de leeglopende werf naar de binnenstad, waar neonlichten en straatlantarens de taak van de dag en van de zon al hadden overgenomen. Voor hem was het allemaal anders en nieuw.

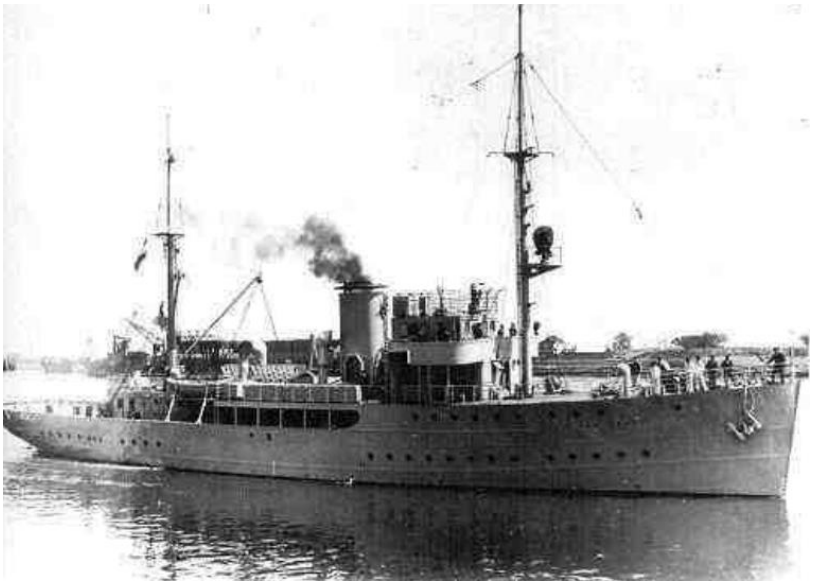
Hij wilde er in het centrum uit om een paar landslui op te zoeken; een paar echte limies, om eens goed over England te kunnen roddelen.
Hij rook naar drank. Hij was te druk. In zijn toestand kon hij beslist niet mee. De uitnodiging bleef dan ook achterwege. Ik zette hem bij het metrostation Coolsingel af. Hij bedankte me hartelijk. Automobilisten begonnen te toeteren. Eindelijk laveerde hij de stad in die hem opslokte. Een uit velen; een vreemdeling binnen uw poorten.

Ik reed naar huis en vroeg me af waar en hoe hij terecht zou komen. Maar thuisgekomen was er zoveel, dat ik hem op slag vergat. Een krant, kinderrumoer, nieuws, teevee, een boek, een brief, een bezoek, een telefoontje. John B. was verdwenen. De volgende avond viel mijn oog echter op een kort berichtje in de krant:

De 35-jarige J.B., marconist van een Liberiaans schip dat bij de RDM in dok ligt is bij het aan boord komen op de gangway geslipt en in dok gevallen. Bij aankomst in het ziekenhuis bleek hij reeds te zijn overleden.

Ik moet er nog steeds aan denken.

Marinetijd



Na de 7 klassen lager onderwijs met goed gevolg te hebben volbracht in 1948, beslisten de brave fraters van onze rooms katholieke school te Tilburg, dat de slimmerikken naar de Mulo, en onder andere deze knaap , de minderslimme dus, maar een vak moesten leren, en dat werd "machine bankwerken" op de ambachtschool. Ook deze 2 jarige cursus met goed gevolg doorlopen en toen de werkwereld in. Dat werd "Plaatwerkerij Maas", gedreven door de baas Jan en zijn broer, geholpen door mij en een andere leerling. Men maakte daar o.a. grote ventilators en pijpen voor de afzuig installaties van de Tilburgse wollenstoffen fabrieken en daar ik de magerste was, zat ik meestal

met een "tas" (een stuk ijzer met een soort handsvat) de klinknagels tegen te houden, die ik één voor één het daarvoor bestemde boorgaatje duwde, dit in de binnenkant van de plaatijzeren tube. Mijn baas sloeg daar dan een mooie kop op.

Na dit een halfjaartje gedaan te hebben, hield ik het voor gezien en aangespoord door de "zorg datje er óók bij komt' reclame' van onze Marine, kreeg ik Pa zo ver om zijn toestemming te ondertekenen, maar liefst wèl torpedo-maker. Mijn vader, een stoommachinist bij de Nederlandse spoorwegen en daar de overgang naar het electrische spoorwegnet in volle gang was met daarbij het nieuwe seinenstelsel, werd vervroegd gepensioeneerd, waar hij blij mee was. Na 35 jaar langs de boiler van de locomotief te hebben moeten turen, hing de brave man lichtelijk over stuurboord.

Het werd stoker der 3e klasse, en na de opleiding op de TOKM te Amsterdam, werd ik met enige andere baksmaatjes afgeleverd op het fregat H.M Jan van Brakel, dat op de werf in Den Helder gereed gemaakt werd als visserij inspectie schip, wat later bleek zeer zinvolle taken te doen zoals de vrede te bewaren tussen onze haring vissers en hun franse concurenten, die elkander nogal eens in de haren en netten zaten, dit was 1953.

De ouwe Jan v Brakel was eigenlijk een mijnenlegger gebouwd in 1936 (mijn geboortejaar) en had de oorlog overleeft. Met zijn 2 oliegestookte waterpijpketels en 2 triple expansie machines, een pracht bedrijfje om het edele vak te leren.
Dit werd me bij gebracht door de korperaals en olielui, de meesten voormalige oostgangers, en ik was een enthousiaste leerling, vooral na de wachten. Het baaltje lichte shag werd spoedig ingeruild voor de zware weduwe, en met het leeg maken van pijpjes bier had ik ook geen problemen. Ook zal de overvloed van zoute haring waaronder wij bedolven werden, wel mee geholpen hebben aan de geweldige dorst, die me mijn verdere loopbaan is bij gebleven.
Wij stokers wikkelden deze haring in papier en duwden deze een tijdje achter de asbest-bekleding van een stoompijp, héérlijk.

Kortom, zuipen en roken al aardig onder de knie, maar het sexuele gedoe nog op een laag pitje. Mijn enige ervaring was op de walletjes ten tijde van mijn stokersopleiding en dat was om te huilen. Na enige pintjes om de moed in te drinken en waarschijnlijk te veel, hadden mijn maat en ik de euvele moed om bij zo'n raammeisje binnen te sluipen. De dame in questie was niet zo'n kleintje, maar hielp mij over mijn drempelvrees, maar owee, de wopper wilde niet wat ie behoorde te doen, maar daar had ze wat voor. Van onder het bed werd een Phillipsshaver gehaald (vibrators nog onbekend)

en jawel, na dit apparaat opgetuigd te hebben werd het onder het onwillige piemeltje gehouden, en jawel dat hielp. Maar als ie voorgaats zat en de stekker uit de doos getrokken was, ging het weer niet door. Na enige pogingen is het toch gelukt. Bij betaling van de toen gebruikelijke 5 gulden, werd me wèl een exra gulden gerekend, voor de electriciteit rekening denk ik.

Mijn eerste ervaring met het buitenland was onder andere Aberdeen in Scotland, en ons Engels was nog niet volmaakt natuurlijk. Toen wij dan ook over de railling hingen, probeerden de koksmaat wat contakt te maken met enige meisjes op de kade. Hij bralde: "I am the cock from this ship". Je zag die meiden verstijven. Toen een ander brulde: "Sorry, he has a stick in his kont", hielden ze het voor gezien. Later in de beach ballroom, waar ter ere van ons een dansavond gehouden werd, kwamen we de dametjes tegen en heeft een meer bereisde olieman de zaak beter vertaald.

De"Willem van der Zaan" was ook een mijnenlegger en weer met stoomzuiger machines, ik heb daarmee een term in "de West" van anderhalf jaar mee gemaakt, met basis Curaçao, met regelmatige bezoeken aan "het meest populaire zeemanshuis in de Caribean" n.l. Campo Alergro, alwaar de lieve, meestal Colombiaanse meisjes bij gedragen hebben aan het voltooien van mijn sexuele opleiding.
Inmiddels was ik bevorderd tot stoker der 1e klasse. Ook op deze boot de proef voor het brevet "olieman" afgelegd, wat bijna fout ging, daar ik op aanraden van de ouwe jongens verkeerd antwoordde op de vraag van onze Hoofd Wtk: "Wat is stoom?" Het antwoord was dus niet "water wat is gekgeworden van de hitte", maar hij zag de gein er van in. Een prachttijd in de Caribean gehad, temeer vanwege een groot ransoen stook(en bier) olie, wat ons vele tripjes mogelijk maakte in de jaren 54/55.

H.M. De Ruiter

Hr. Ms. De Ruyter. *Bron foto: NIMH*

Vermoedelijk "ter heropvoeding" op deze volgepropte lichte kruiser geplaatst, totaal meer dan 900 man aan boord waaronder de matrozenopleiding. Ik liep de wacht in de achtermachine-kamer en tijdens varen was het mijn taak om de manoevreerstand te bedienen, uiteraard onder het wakend oog van de sergant majoor, een machtige ervaring voor een knul van 20 jaar.

Later als watchgoing secound engineer op de grote bulk cariers, daar weleens aan terug gedacht, daar mocht een oiler niet eens kijken naar deze standen op de modernere schepen liever niet in de aircondition controle room komen.

Nog een leuke herinnering. Tijdens ons bezoek aan Lissabon was het hele zootje te vinden in de Texas bar, U allen wel bekent denk ik, en toen nog leuk. De matrozenopleiding mocht in de

middag de wal op, en terug aan boord, door de MP, een plaag op dat schip, bestaande uit een groepje mariniers, begeleid naar de ziekenboeg, waar het ontsmettingprocces in volle gang was, vreemd geweest of niet, er werd geen risico genomen. Dezelfde avond ook een pilsje daar gaan nemen, en ontmoette de dominee, een 2e ltnt, een fijne vent die ik kon van de west. Onder een pilsje zei hij: 'Heb je dat vanmiddag gezien, Rinus? Ik kan het begrijpen zulke leuke vrouwtjes, maar overal waar ik kom is het kwaad reeds geschied".

Mijnendienst Vlissingen

Ik werd overgeplaatst naar het squadron Vlissingen, waar ik het ook beter naar de zin had. Hoogtepunt: de begeleiding van het Koninklijke Gezin die met de Piet Hein en De Groene Draack enige weken vacantie hielden op de Italiaanse kust. Laagtepunt: het verlies van een bootsman, in zware storm overboord geslagen.
Al met al een prachtige tijd. Ondertussen was mijn 6 jarig verband verlopen ,en moest beslist worden: 6 of 3 jr bij tekenen, ik koos voor het laatste. Ik miste daardoor wèl de korporaals-opleiding en het daarmee gelijkgestelde M.M diploma, maar what the heck, dat kwam later wel.

Ik had grote belangstelling voor de kustvaart en na de 3 jaar uitgediend te hebben ben ik begonnen als 2e wtk op de Amstelborg van rederij Wagenborg, een dapper kustertje met een bronsmoter van 360 pk.

Marinus Hoogedoorn

==========

M IJ N E N D I E N S T

DEEL 1

Commandant: kapitein ter zee D. van Bergeijk

Algemeen

Gedurende 1967 waren de volgende eenheden en walinrichtingen in dienst;

1 het mijnenbestrijdingsflottielje 1 van 28 maart tot 14 april;
2 de mijnenbestrijdingssquadrons 123, 127 (tot 12 oktober), 128 en 205;
3 het escortevaartuig Hr. Ms. Onvervaard;
4 de duikvaartuigen Hr. Ms. Waalwijk en Hr. Ms. Rhenen;
5 de duiksloepen Hr. Ms. Argus, Hr. Ms. Triton, Hr. Ms. Hydra en Hr. Ms. Nautilus;
6 de mijnendienstkazerne te Den Helder;
7 de marinekazerne te Hellevoetsluis;
8 de logementschepen Hr. Ms. Willem van der Zaan te Vlissingen en Hr. Ms. Soemba te Den Oever.

In 1967 bestond de mijnendienst 60 jaar, welk feit gevierd werd met sportwedstrijden en feestavonden te Den Helder, Hellevoetsluis en Vlissingen. Voorts werd te Den Helder een reünie gehouden op 19 mei, welke onder andere werd opgeluisterd met een steam-past van 27 mijnenvegers uit België, Frankrijk, Nederland en West Duitsland. Bovendien werd van mei tot september in het marinevoorlichtingsgebouw ’t Torentje te Den Helder een overzicht gegeven van 60 jaar mijnendienst. Tenslotte werd door middel van een brochure, het mei nummer van

Alle Hens en vele artikelen in diverse periodieken bekendheid gegeven aan het 6O-jarig bestaan.
De opleidingen in de mijnenbestrijding werden gegeven bij de mijnenbestrijdingsschool te Oostende, alwaar een detachement van negen Nederlandse militairen der zeemacht medewerkte aan de opleiding van 1004 man, waaronder naast Belgen en Nederlanders ook Engelsen, Fransen, Italianen. Portugezen en Westduitsers. De taakverdeling werd dusdanig opgesteld, dat door iedere instructeur een zoveel als mogelijk gelijk aantal uren onderricht werd gegeven. Voor het eerst werd een mijnenbestrijdingssymposion georganiseerd, waaraan door 40 Nederlandse, Belgische en Westduitse officieren werd deelgenomen. Het symposion vond plaats te Oostende van 25 tot en met 27 oktober en voldeed aan het gestelde doel.
Evenals vorige jaren volgden vrijwel alle bemanningen van de schepen een opwerkperiode van twee weken bij de verschillende scholen te Den Helder, gevolgd door een oefenperiode op de simulator van de mijnenbestrijdingsschool te Oostende.
De duik- en demonteeropleidingen vonden plaats te Den Oever bij Hr. Ms. Soemba. De opleidingen demolitie en mijnenuitkijkdienst werden gegeven bij de mijnendienstkazerne te Den Helder.

Mijnenbestrijdingsflottielje 1

Commandant: luitenant ter zee der 1e klasse J. H. Mendels
Evenals in voorgaande jaren werd ter gelegenheid van de jaarlijkse gecombineerde oefenreis van 28 maart tot 14 april het mijnenbestrijdingsflottielje 1 in dienst gesteld. Het flottielje werd samengesteld uit Hr. Ms. Onvervaard (hoofdkwartierschip), mijnenbestrijdingssquadrons 123, 127 en 128 en het duikvaartuig Hr. Ms. Waalwijk.

Mijnenbestrijdingssquadron 123

Commandant: luitenant ter zee der 1e klasse E. J. Fraser, sedert 9 juni luitenant ter zee der 1e klasse F. W. R. Immink
Het squadron bestond uit de volgende kustmijnenvegers van de Beemsterklasse: Hr. Ms. Boxtel, Hr. Ms. Blaricum, Hr. Ms. Borne (tot 12 juni), Hr. Ms. Bolsward (vanaf 12 juni), Hr. Ms. Beemster (tot 16 oktober), Hr. Ms. Brouwershaven (vanaf 16 oktober), Hr. Ms. Breukelen (vanaf 30 oktober), Hr. Ms. Bruinisse (van 9 tot 20 november).
Gedurende de verslagperiode werd door het squadron geoefend in nationaal en internationaal verband. Behalve aan de gecombineerde oefenreis werd deelgenomen (door Hr. Ms. Borne en Hr. Ms. Beemster) aan de mijnenlegoperatie van de Nato-oefening Vivid Tango. Een zomerreis werd gemaakt van 1 tot 25 augustus langs de Engelse zuidkust. Voorts werd deelgenomen aan de veegoperatie nabij het Huibertgat op 29 en 30 augustus, aan de oefening Purple Trio in de Firth of Forth van 9 tot 20 november en aan de veegoperatie Minion nabij de ET-route van 11 tot 14 december.
Schepen van het squadron bezochten van 27 februari tot 10 maart Oostende voor het opwerken van het personeel in de mijnenbestrijdingsschool, namen deel aan de steam-past op 19 mei ter gelegenheid van het 60-jarig bestaan van de mijnendienst, brachten een bezoek van 9 tot 12 juni aan Middelburg ter gelegenheid van het 750-jarig bestaan van de Zeeuwse hoofdstad en verbleven van 15 tot 18 juni te Harlingen in verband met de aldaar gehouden Benelux-vlootdagen.

Mijnenbestrijdingssquadron 127

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

Het squadron bestond uit de volgende kustmijnenvegers van de Wildervankklasse: Hr. Ms. Eist (tot 28 februari), Hr. Ms. Gieten (vanaf 28 februari tot 12 oktober), Hr. Ms. Lochem (tot 29 september), Hr. Ms. Steenwijk, Hr. Ms. Sneek.
Gedurende de verslagperiode werd door het squadron geoefend in nationaal en internationaal verband. Het squadron nam deel aan de oefenreis van het mijnenbestrijdingsflottielje 1, aan een oefenperiode nabij Den Helder van 24 februari tot 7 maart, waarbij de Engelse mijnenvegers HMS Lewiston en HMS Upton in het squadronverband werden opgenomen, en aan de Nato- oefening Vivid Tango van 23 mei tot 11 juni, bij welke oefening de Commander-in-Chief Channel, Admiral J. Frewen, op 29 mei aan boord van Hr. Ms Sneek werd ontvangen.
Van 2 januari tot en met 18 februari werd de zoekoperatie naar het wrak van de Willem Senior (Sch 225) uitgevoerd, waarbij het wrak - na eerder aangedregd te zijn - op 11 februari kon worden geïdentificeerd.
Van 24 tot 29 april was het squadron ter beschikking van de rijkswaterstaat voor een verzandingsonderzoek bij de Nieuwe Waterweg.
Op 19 mei werd deelgenomen aan de steam-past op de rede van Den Helder ter gelegenheid van het 60-jarig bestaan van de mijnendienst.
Op 20, 21 en 22 juli assisteerde het squadron bij de feestelijkheden ter gelegenheid van de manifestatie Den Helder marinestad.
Van 21 augustus tot en met 12 september stond Hr. Ms. Gieten ter beschikking van het Vening Meineszlaboratorium voor seismologisch onderzoek. Van 1 tot 4 september bracht het schip een bezoek aan Kristiansand.
Hr. Ms. Sneek nam van 28 augustus tot 22 september deel aan de oefenreis van mijnenbestrijdingssquadron 128.
Op 12 oktober werd het mijnenbestrijdingssquadron 127 na ruim tien jaren in dienst (1) te zijn geweest, met een eenvoudige plechtigheid uit dienst gesteld.

(1) Het squadron mijnenvegers 127 werd in juni 1955 geformeerd en op 1 maart 1957 in dienst gesteld.

Mijnenbestrijdingssquadron 205

Commandant; luitenant ter zee der 1e klasse M. F. Bus, sedert 4 augustus luitenant ter zee der 2e klasse oudste categorie W. K. Verboeket
Het squadron bestond uit de volgende ondiepwatermijnenvegers van de Van Straelen-klasse: Hr. Ms. Alblas, Hr. Ms. Bussemaker, Hr. Ms. Chömpff (tot 30 augustus), Hr. Ms. Van Well Groeneveld (vanaf 30 augustus), Hr. Ms. Van Hamel (tot 28 juni), Hr. Ms. Schuiling (vanaf 22 juni), Hr. Ms. Van Moppes, Hr. Ms. Van Straelen.
Gedurende de verslagperiode werd door het squadron geoefend in de Noordzee en Zeeuwse wateren. Van 23 tot 30 mei werd deelgenomen aan de Nato-oefening Vivid Tango.
Nabij het Huibertgat werd van 31 juli tot 18 augustus operationeel gevoegd. Op 27 februari waren Hr. Ms. Bussemaker en Hr. Ms. Van Hamel te Rotterdam aanwezig bij de indienststelling van de reddingboot Javazee door Hare Majesteit Koningin Juliana. Na de indienststelling escorteerden genoemde ondiepwatermijnenvegers de Javazee op de Nieuwe Waterweg.
Het squadron verbleef van 6 tot 16 maart en van 25 september tot 5 oktober te Wilhelmshaven in verband met demagnetiseren.
Van 17 tot 22 april en van 23 tot 27 oktober werd te Oostende geoefend op de mijnenbestrijdingssimulator; van 24 tot 28 april werd vanuit Oostende opgewerkt.
Hr. Ms. Alblas en Hr. Ms. Van Hamel werden afgevaardigd naar Keulen voor deelname aan het ceremonieel van de begrafenis van Dr. Konrad Adenauer op 25 april.
Op 19 mei nam het squadron deel aan de steam-past ter gelegenheid van het 60-jarig bestaan

van de mijnendienst.
Van 5 tot 23 juni werd een vlagvertoonreis over de Nederlandse binnenwateren uitgevoerd met bezoeken aan de gemeenten Rhenen, Roermond, Zutphen, Almelo en Wageningen.
Tenslotte werd een aantal tuigen beproefd en een serie geluidsmeetproeven uitgevoerd.

EEN CHINEESCHE GEK.

Hé, Tjina Lôleng, Tjina lôleng!". 1)
De lagere school van het plaatsje P. op Java ging uit, en joelende en schreeuwende stroomde een troep jongens naar buiten, „Hé, baba Tjoempo! Hij is weer aan 't soldaatje spelen."
Schimpende en lachende omringden de bengels een man, die in 't midden van de straat stokstijf in de militaire houding stond. Het was een Chinees, lang en mager, met een uitgedroogd, perkamentachtig gezicht. Hij stond daar, zonder een vin te verroeren, de linkerhand plat tegen het dijbeen, de vingers gestrekt, en in de rechterhand een langen, tamelijk dikken stok. Hij had vilten pantoffels aan zijne bloote voeten; een half openstaande kabaai liet een gedeelte van zijn bovenlijf zichtbaar, en een wijde broek bedekte zijn magere beenen slechts tot op de schenen. Een hoofddeksel bezat hij niet. Op z'n rug bengelde een lange staart. Dit was de alom bekende baba Tjoempo.

1) Een scheldwoord, dikwijls in Indië tegen een Chinees gebezigd.

Baba Tjoempo was gek. In zijne prille jeugd had hij wel eenig gezond verstand bezeten, maar dit was er in den loop der jaren uitgegaan.
Op z'n achttiende jaar kreeg onze man 't in z'n hoofd, soldaat te worden, ofschoon er geen Chineezen in 't Indische leger aangenomen werden. Toen hij zich dus bij de bevoegde autoriteiten aangaf, werd hij onverbiddelijk afgewezen, en woedend was baba Tjoempo weggeloopen.
„Wat, ze willen me niet hebben, niet hebben, en toch zal ik soldaat worden, hoor", had hij uitgeroepen. Zoo gezegd, zoo gedaan. Baba Tjoempo schafte zich een stok aan, en elken morgen was hij bij 't excercitieveld der soldaten te zien, alle bewegingen nabootsende.

Na ongeveer een maand kende onze man al heel wat: hij kon een kwartier lang stokstijf in de houding staan, kon eenige kommando's prevelen, zooals: „ Voorwaarts — Marsch!" en „ rechts-om-keert Marsch!" Tjoempo lachte tevreden; wat had hij die soldaten toch bij den neus gehad; ze hadden hem niet willen hebben, en toch was hij nu even knap als zij. Sedert dien tijd was de gek steeds op straat met z'n stok, marcheerde parmantig, maakte rechtsomkeert, rechtsom, en stond plotseling een tijd onbeweeglijk in de houding.
Zoo stond hij nu ook weer, bij 't uitgaan der school. „Leelijke Chinees, vuile baba, gek, idioot", klonk 't van alle kanten. Toen onderging Tjoempo een heele verandering: zijn oogen rolden in

hunne kassen en plotseling, met een woest gebaar, hief hij z'n stok op en vloog op de jongens af, die schreeuwende opzij stoven. Toen volgde eene algemeene vervolging, de bengels liepen wat ze konden, maar eindelijk keerden ze zich om, en een eind achter hen stond de gele duivel weer onbeweeglijk in de houding. En zoo ging 't iederen dag; onze Chinees werd, waar de gelegenheid zich gunstig voordeed, voor den gek gehouden.
Maar eens kwam er toch een einde aan dat militaire gedoe van Tjoempo. Hij werd steeds brutaler, waagde zich eindelijk op 't excercitieveld en liep voor de soldaten uit met z'n stok in de hoogte, zoodat hij veel van een tamboer-majoor weghad. En de kommandeerende officier? Ach, 't hielp niet, dat hij den gek wegjoeg, den volgenden morgen was hij er weer. Maar eens wilde de zoon van Mars toch eens een grapje met den langstaart hebben. Het excercitieveld was aan den kant begrensd door een moddersloot, waarin zich een dikke, zwarte slijkmassa bevond.

Over deze sloot lag een smalle plank, die gemeenschap gaf met den weg aan den overkant. Als men op 't eene eind van deze plank ging staan, wipte het andere eind een paar decimeters in de hoogte.
Eens marcheerde de troep, in een lange frontrij, op 't veld in de richting van de sloot. De gekke baba liep als gewoonlijk heel parmantig voor haar uit, het hoofd fier in de hoogte geheven, de vingers gestrekt. Maar plotseling maakte de troep halt, de bajonetten werden opgezet, en daar begon het: zij voerden een bajonetaanval uit in de richting van de sloot. De Chinees keek om, hij zag den rennenden troep, en een woest krijgsgeschreeuw aanhuilende, begon hij mee te loopen, met z'n lange beenen den grond nauwelijks aanrakende. Maar bij de sloot gekomen, vertraagde hij z'n gang, en vond, dat 't nu toch tijd werd, rechtsom keert te maken. „Rechts-om-keert - Marsch!" brulde hij, maar de soldaten bleven doorrennen. Toen begon 't onzen gelen vriend wel wat benauwd te worden, en zenuwachtig keek hij nu eens naar de sloot, dan weer naar de soldaten. Wat moest hij doen? Of in de sloot sloot springen, óf in de bajonetten loopen. Daar zag hij 't plankje. Met een paar sprongen was hij er bij.

Maar aan den overkant waren een paar van die plagende jongens, die op dit oogenblik gewacht hadden. Nauwelijks was de zoon van 't Hemelsche Rijk op 't eind van de plank, of een der zwaarste jongens sprong, zoo krachtig hij kon, op 't andere eind, de plank wipte op, en daar tuimelde het geeltje met een angstigen jammerkreet en eene potsierlijke beweging van z'n lange beenen, voorover, de handen uitgestrekt, de staart in de lucht, in de dikke moddermassa. Een bulderend gelach van soldaten en jongens begeleidde dezen val.
De bengels maakten dat ze weg kwamen; proestend en blazend, pikzwart, kroop de langstaart op 't droge, en droop vloekend af. Maar de stok was in den modder verdwenen, en sedert dien tijd was ook de ambitie bij baba Tjoempo er uit.

MUSKIET.

Bron: Jaarboekje Der Adelborsten 1905

DE STRANDING DER 7 AMERIKAANSCHE TORPEDOBOOTJAGERS OP DE CALIFORN1SCHE KUST.

Deel 1

Zooals uit vroegere persberichten bekend zal zijn, strandden den 8sten September 1923 zeven torpedobootjagers op de Californische kust. 23 man kwamen om en een aantal werd ernstig gewond. De 7 jagers werden totaal wrak. Naar aanleiding van dit ongeluk werd er een gerechtelijk onderzoek ingesteld onder voorzitterschap van den schout-bij-nacht William V. Prat, waarvan het rapport en de uitspraak hier volgen.

Bevind van zaken.

Den 8sten September. 1923 ging het 11de eskader met uitzondering van de „William Joncs", „Zeilin", „Reno" en „Farquhar" in divisieverband van San Francisco met order zich om 8U3O V.M. ter hoogte van San Francisco-lichtschip te vereenigen. Om 8u30 V.M. vertrok het eskader van het lichtschip met veranderlijke koersen en afwisselende vaart, oefening houdende in: „Short range battle practice". Ongeveer om 11u3O V.M. passeerde het eskader Pigeon Point dwars aan BB. op 2 mijl, koers 160° (r.w.), vaart 20 mijl. Dit was de laatste nauwkeurige plaatsbepaling, die men kreeg vóór de stranding.

Om ongeveer 2u3O N.M. veranderde het eskader koers tot 150° (r.w.), Point Sur ongeveer dwars, maar niet zichtbaar. De wind was N.W., kracht 4 — 5, matige zee, zicht minstens 3 mijl. Het eskader hield gewone tactische oefeningen, een zelfde aantal rechts en links van de koerslijn. Om ongeveer 4u3O N.M. formeerde het eskader de kiellinie in de volgorde: Vlaggeschip, 33ste divisie, 31ste divisie en 32ste divisie.

Om 9u veranderde de „Delphy" (het vlaggeschip) koers tot 95º (r.w.) zonder voorafgaand sein aan het eskader. Er werd sein gedaan aan den dichtstvolgenden jager ,,S. P. Lee", terwijl de nieuwe koers werd opgegeven, nadat de koersverandering was geschied.

De „Delphy" rekende 20 mijl vaart over den grond voor het gegist bestek. Er werd rekening gehouden met de heerschende stroomen in dezen tijd van het jaar, met aangroeiïng en met diepgang. De koers 150° (r.w.) werd als veilig beschouwd; de „Sailing Directions" gaven 149º (r.w.). De „Delphy" gebruikte een magnetisch kompas, daar het gyrokompas in reparatie was.

De „Delphy" verkreeg de volgende radiopeilingen van Point Arguello te 2"15—167°, te 2u26 — 162°. De peilingen gaven Noord en de „Delphy" vroeg Point Arguello om omgekeerde peilingen, 2u38 — 326°, 6u13, 6u32 en 6u48—320°, 8u35 —168º; de laatste was eene omgekeerde peiling, die werd opgegeven, op verzoek van de „Delphy", die opgaf: „We are south of you, give us reciprocal". 8u39—333°, 8u58—323º.

Alle peilingen, die aan de „Delphy" gezonden werden, wezen er op, dat deze zich benoorden Point Arguello bevond, met uitzondering van de peiling 168º, een omgekeerde peiling, waar de „Delphy" om had gevraagd. Geen van de radiopeilingen, die de „Delphy" ontving, werd doorgezonden naar de andere jagers van het eskader.

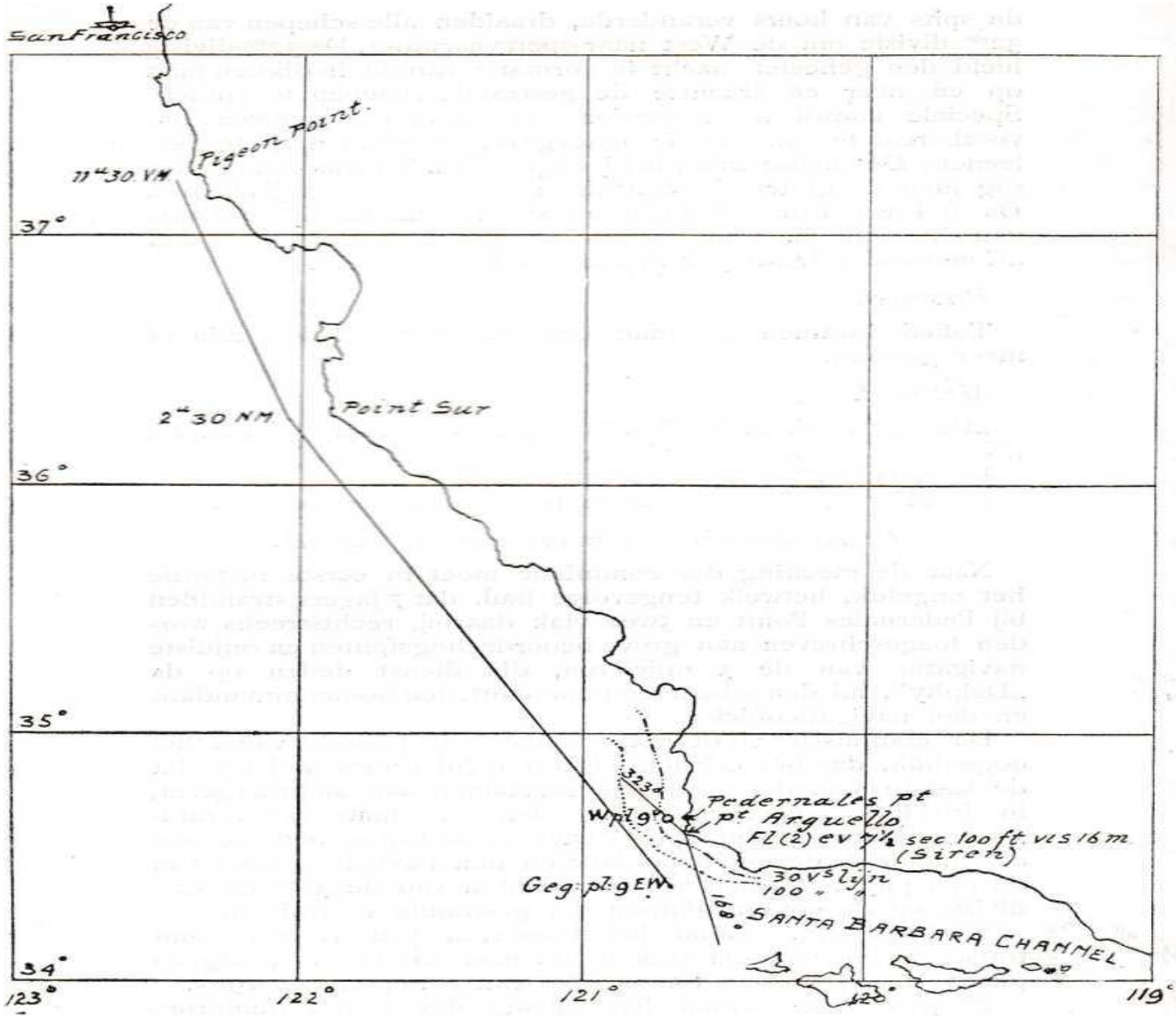
De plaats om 8 uur van de „Delphy" was volgens gegist bestek, daar men de ontvangen radiopeilingen niet bevredigend vond, zoodat deze niet gebruikt werden bij het afzetten van de plaats om 8u E.W. Deze plaats werd opgegeven aan den „Commander Destroyer Squadrons Battle Fleet" en aan den „Commander Destroyer Squadron Twelve". De plaats om 8u E.W. van de „Delphy" werd niet geseind aan de jagers van het eskader. Noch de eskadercommandant, noch één van de divisiecommandanten vroeg om de plaats te 8u E.W. Volgens bestek van de „Delphy" zou men Point Arguello om 8u25 E.W. op 8¼mijl passeeren.

De radiopeilingen, die de commandant van het 11de eskader ontving, waren klaarblijkelijk onnauwkeurig, hetgeen blijkt bij een beschouwing der opvolgende peilingen, als ook wanneer men de verschillende peilingen en de tusschen de peilingen afgelegde verheden afzet.

Bij geen der opvolgende peilingen kan nauwkeurig de tijd, die voor een peiling noodig was, worden vastgesteld en daarom kan er geen bepaalde fout in de ontvangen peilingen worden

geconstateerd. Naar de voorgelegde gegevens te oordeelen, waren de peilingen op ongeveer 10° nauwkeurig.
Nadat de eskadercommandant overleg had gepleegd met den commandant van de „Delphy" en den navigatie-officier, besloot hij bakboord uit te gaan, waarbij hij de peiling 168º (reciprocal) in aanmerking nam en verschillende vaarten uitzette om te zien, waar men op deze lijn zou kunnen staan. Er werd aangenomen, dat men was opgeschoten met een vaart van 21' en men besloot tot den koers 95º (r.w.), daar deze middenvaarwaters van Santa Barbara Channel zou voeren. Men wenschte de onverlichte eilanden bezuiden Santa Barbara Channel niet te dicht te passeeren. De „Delphy" schonk geen aandacht aan de radiopeilingen, die ontvangen werden na 8" E.W., behalve aan die van 168º, die op verzoek van de „Delphy" werd gezonden.
De „Delphy" was op het oogenblik der koersverandering ongeveer N7ºO (r.w.) op 11,5 mijl van haar gegiste plaats, waarop de koersverandering was gebaseerd. Ongeveer om 9u05 E.W. liep de „Delphy" met 20 mijls vaart recht op den wal bij de rotsachtige kust nabij Pedernales Point. Men zag geen land, rots of klip voor men aan den grond liep. Er lag een dikke mistbank tot vlak bij de kust. De machines werden bij deze onverwachte gebeurtenis op volle kracht achteruit gezet, maar het schip was niet te bewegen. De sirene werd zonder ophouden gebruikt. De eskadercommandant gaf order te seinen : „9 turn and keep clear to the westward". Optische lichtseinen werden gegeven volgens ,,broad-cast"-methode, „Delphy aground". De megafoon werd gebruikt, om de volgende booten te waarschuwen.
De „S. P. Lee" kreeg de laatste plaatsbepaling bij Pigeon Point ± 11u3O V.M., gyrokompas gecontroleerd. Voor de gegiste vaart werd 21 mijl gerekend. Ving slechts één radiopeiling, aan de „Delphy" gezonden, op te 6u32 — 320º(r.w.). Deze peiling werd vergeleken met de gegiste plaats. Nam de plaats te 8u E.W. van de „Delphy" op, die beschouwd werd door de „Delphy" bepaald te zijn uit peilingen en alle gegevens. De plaats van de „Delphy" om 8u E.W. was ongeveer 3 mijl W.N.W. van de gegiste plaats van de ,,S. P. Lee". De koersverandering om 9" E.W. werd op de ,,S. P. Lee" beschouwd als een veilige koers naar Santa Barbara Channel. De „S. P. Lee" nam geen peilingen met haar „Direction Einder", vroeg evenmin de „Delphy" om mogelijke peilingen van Arguello te ontvangen. De „S. P. Lee" vroeg geen vergunning om zelf peilingen te nemen. Toen de „Delphy" om 9u E.W. koers veranderde, volgde de „S. P. Lee" in kiellinie en ontving een sein dat den koers 95º (r.w.) aangaf. Dit sein werd niet verder doorgeseind. Kort na de koersverandering namen de divisiecommandant en de commandant op de brug waar, dat de „Delphy" oogenschijnlijk stil lag, aangenomen werd, dat ze aan den grond was geloopen. De machines van de „S. P. Lee" werden volle kracht achteruit gezet met B.B. roer. Het schip stootte met 8 mijls vaart op den wal en bleef zitten.
Het rapport behandelt het optreden van elk der vaartuigen, M. 1924. maar hier zal slechts het vlaggeschip en de divisiebooten besproken worden, dus de „Delphy", de „S. P. Lee", „Farragut" en „Kennedy", „Farragut". Divisievlag 31ste divisie, 6de vaartuig in de linie, kreeg de laatste plaatsbepaling bij Pigeon Point om 11u32. Magnetisch kompas vergeleken met de koersen, 20 mijl werd gerekend voor het bestek, ofschoon ook 19 mijl op de kaart werd uitgezet. Ving de volgende aan de „Delphy" gezonden radiopeilingen op: 6u13 — 320°, 8u35 — 168º, niet wetend, dat dit een omgekeerde peiling was. 8u39 — 333°, 8u58 — 323º. De peilingen klopten niet met het gegist bestek, volgens hetwelk de „Farragut" om 8u50 op 7 mijl dwars van Point Arguello stond. De commandant beoordeelde den toestand naar de ontvangen peilingen. Gebruikte niet zijn eigen „position finder''. Vroeg de „Delphy" niet naar andere peilingen, die deze misschien zou hebben, verzocht geen toestemming om zelf peilingen te nemen. De officier van de wacht meldde, dat de spits afdraaide naar S.B. De commandant kwam op de

brug, daar hij verwachtte, dat het licht van Arguello in zicht was gekomen. Toen hij de koersverandering van ongeveer 40° zag, werd hij ongerust. De divisiecommandant en de commandant keken op de kaart en naar het bestek, dat den divisiecommandant was getoond. De officier van de wacht meldde, dat vooruit sirenes werden gehoord. Telegraaf op ⅔, oogenblikkelijk daarop order van den divisiecommandant om te stoppen en volle kracht achteruit te slaan, gaf S.B.-roer om vrij te loopen van den voorgaanden jager. Sloeg achteruit tot het schip stil lag, hoorde geroep van de bemanning van de „Young" in het water, onderstelde, dat er een aanvaring plaats had voor in de linie. Zag rotsen vlak bij aan S.B., sloeg volle kracht achteruit, zag achteruit de „Fuller" en gaf ⅔ vooruit om aanvaring te voorkomen. Werd aangevaren door de „Fuller" in de midscheeps aan S.B. bij de whalebootdavids, geen materieele schade. Sloeg, na vrij gekomen te zijn, volle kracht achteruit, ankerde in 15 vaam water, zag, toen de mist wat optrok, reven dichtbij het schip. De „Farragut" liep op een rif onder water bij het volle kracht achteruit slaan, na het vrijkomen van de „Fuller". Lek in de zoetwatertank. Lag gedurende den nacht ten anker.



„Kennedy". Divisievlag 32ste divisie en 11de vaartuig in de linie, rekende voor het bestek koers 148° (r.w.) als gestuurde koers en voor de vaart 19.7 mijl. Ving de volgende, aan de „Delphy" gezonden radiopeilingen op : 6u3O — 320°, 8u35 — 168º, 8u39 — 333°, 8u58 — 323º benevens de volgende peilingen gezonden aan de „Stoddert": 8u12 — 326º, 8u32 — 330°.

De „Kennedy” verwachtte Point Arguello op korten afstand in het zicht te krijgen. Gekomen op de plaats, waar de spits van koers veranderde, draaiden alle schepen van de 32ste divisie om de West naar open vaarwater. De 32ste divisie hield den geheelen nacht in formatie varend in dikken mist op en neer en trachtte de gestrande schepen te vinden. Speciale aanwijzingen werden aan de divisie gegeven, om voorbereid te zijn aan de aangegeven schepen hulp te verleenen. De divisie ankerde bij dag worden. Tijdens een blinker zag men de gestrande vaartuigen op ongeveer 2 mijl afstand. De divisie lichtte het anker en ankerde dichterbij de plaats van het onheil, waar orders werden afgewacht van den „Commander Destroyer Squadrons Battle Fleet”.
Personeel: Totaal kwamen 23 man om, 22 man werden min of meer gewond.
Materieel: „Delphy”, „S. P. Lee”, „Young”, „Woodbury”, „Fuller”, „Nicholas” en „Chancey” werden totaal wrak.
De schade bedraagt 13.274952.00 dollar.
De „Farragut” en de „Somers” zijn nu gerepareerd.
De rechtstreeksche oorzaak van het ongeluk:
Naar de meening der commissie moet in eerste instantie het ongeluk, hetwelk tengevolge had, dat 7 jagers strandden bij Pedernales Point en twee vlak daarbij, rechtstreeks worden toegeschreven aan grove beoordeelingsfouten en onjuiste navigatie van de 3 officieren, die dienst deden op de „Delphy”, n.l. den eskadercommandant, den bootcommandant en den navigatieofficier.
De commissie vindt het doelmatig de periode vanaf het oogenblik, dat het eskader Pigeon Point dwars had tot dat de laatste man der gestrande vaartuigen aan land was gezet, in drieën te verdeelen, om zoodoende de mate van verantwoordelijkheid te kunnen vaststellen, die valt op den eskadercommandant, den commandant en den navigatieofficier van de „Delphy”, de divisiecommandanten van de 31ste en 32ste divisie en de commandanten der gestrande vaartuigen.

1ste periode. Vanaf het passeeren van Pigeon Point totdat de leider koers veranderde naar BB tot 950, hetgeen plaats vond ongeveer om 9U EW van 8 September 1923.

2de periode. Vanaf het tijdstip der koersverandering tot 950 tot dat het laatste vaartuig n.1. de „Chancey” aan den grond was geloopen, een periode van ongeveer 6 minuten.
3de periode. De tijd vanaf het aan den grond loopen van het laatste vaartuig n.l. de „Chancey” om ongeveer 9u06 tot den volgenden dag, den 9den September, toen de bemanningen van de „Fuller” en de „Nicholas” aan den wal waren gezet.

1ste periode.

Naar de meening der commissie waren de koers 160° van Pigeon Point naar Point Sur en die van 150° om Point Arguello te passeeren, veilige koersen. De vaart, 20 mijl, in de 1ste periode, was niet te groot. De koers van het bestek en de vaart, afgeleid uit het aantal omwentelingen, gaven niet het waar behoud; maar het eskader werd gedurende dezen tijd zeer merkbaar naar de kust ingezet en stond om 9u benoorden de gegiste plaats.
De commissie is van meening, dat er geen ongewone stroomsomstandigheden bestonden, maar dat men om de Noord was gezet tengevolge van slecht sturen en mede door eenigen stroom, die, ofschoon dit niet duidelijk uit de „Sailing Directions” bleek, ten allen tijde en in

iedere richting verwacht kon worden en waarvoor een nauwgezet navigator zich zou hoeden. Gedurende deze, periode werden er door de „Delphy" eenige kompaspeilingen genomen, maar het feit, dat deze peilingen niet werden meegedeeld aan de volgende vaartuigen, stelt een verzuim bij den eskadercommandant vast, die er op zou hebben gelet, dat hun voldoende inlichtingen werden verstrekt om voor zich zelf zeker te zijn van een veilige vaart. Evenwel was het de plicht der divisiecommandanten, toen ze geen voldoende gegevens kregen voor een veilige navigatie met hunne divisies, hun eskadercommandant om die gegevens te verzoeken of op eigen gelegenheid zoodanig zelfstandig te handelen als ze noodig vonden voor een veilige navigatie met hun eigen vaartuigen. In het bijzonder rust deze plicht op den eventueelen vervanger van den eskadercommandant, die op ieder tijdstip in het bezit zou moeten zijn van de noodige gegevens om het commando over de heele macht te kunnen overnemen en deze veilig te leiden. In mindere mate is hetzelfde het geval met de eventueele opvolgers in het bevel op ieder der jagers.

De eerste periode was de kritieke periode, want het vermogen van iederen jager- en divisiecommandant om zich een correct en nauwkeurig oordeel te vormen omtrent de wijze van handelen bij het naderen van Arguello Point, waar het eskader moest koers veranderen, berustte op de gegevens, die hij bezat. De commissie is van meening, dat er teveel gewicht is gehecht aan de radiopeiling van 6u30, doordat deze klopte met het gegist bestek en dat er in de kritieke periode, die volgde tusschen 8u en 9u, toen men groot gewicht had moeten hechten aan het ontvangen van radiopeilingen, zorgeloosheid getoond werd door de „Delphy" te volgen omdat :

1. men te veel vertrouwde op de plaats van 8U van de „Delphy";
2. men te veel vertrouwen stelde in de opgevangen radiopeiling van 6u30. Dat is het geval met de vaartuigen der 33ste en 31ste divisie, die de „Delphy" volgden.

De commissie is van meening, dat de 32ste divisie ten allen tijde in bezit was van de noodige gegevens om veilig te kunnen handelen onder alle omstandigheden.

De „Delphy" beeldt een merkwaardig geval af. Die was zeker van het eigen bestek en vertrouwde niet op de kompaspeilingen, daar men die als misleidend beschouwde.

Het optreden van den eskadercommandant en van den commandant en den navigatieofficier van de „Delphy" getuigde van een volkomen zelfvertrouwen op het oogenblik, dat er een twijfelachtige toestand was ontstaan. Deze toestand trad in tusschen 8 en 9 uur en werd bijzonder actueel, toen de „Delphy" seinde : „We are South of Arguello" en verzocht om een omgekeerde peiling. De juiste handelwijze zou toen geweest zijn, vaart minderen, looden en voorzichtig doorvaren, totdat latere radiopeilingen de plaats van den leider ten naasten bij hadden bepaald. Dit werd niet gedaan en zulks duidt op een groote mate van zelfvertrouwen bij den leider, die natuurlijk overging op de volgende vaartuigen, welke niet op eigen gelegenheid hun plaats hadden bepaald.

Het resultaat van voornoemde handelwijze was, dat de „Delphy", de 33ste en de 31ste divisie om 9u het draaipunt naderden, de „Delphy" met onnauwkeurig toegepaste gegevens en de 33ste en 31ste divisie met gegevens, die onvoldoende waren, om snel en juist te handelen, als dit werd vereischt.

2de periode.

Hadden de verantwoordelijken op de „Delphy" niet met groot onverstand hun plaats aangenomen ten zuiden van Arguello, maar den koers 150° vervolgd, dan zou men, naar meening der commissie het licht of het mistsein van Arguello vooruit op BB.'s boeg hebben

gekregen, een positie, die niet gevaarlijk zou geweest zijn, daar het eskader dan snel om de West naar open vaarwater had kunnen manoeuvreeren. Speciaal zou dit het geval zijn geweest, als er om 8u30 was vaart geminderd en gelood.
De noodzakelijkheid van het nemen van een plaatsbepaling nabij Arguello was duidelijk, daar het eskader door het Santa Barbara Channel moest, waar men ten allen tijde mist kan verwachten. Dit was een handelwijze van goede zeemanschap geweest. In plaats daarvan draaide de „Delphy" scherp en blindelings naar BB. tot koers 95º zonder een behoorlijke plaatsbepaling met een vaart van 20 mijl en op een afstand van den wal, afgezet op de officieële kaart, van minder dan 1½ mijl van de reven bij Pedernales Point. Achtereenvolgens naderden de 33ste en 31ste divisie het draaipunt en veranderden koers achter de „Delphy" aan. Gedurende dien tijd of binnen de volgende één of twee minuten, maar ook slechts dan zou het ongeluk kunnen zijn verhoed door de vaartuigen, die de „Delphy" volgden. Het valt te betwijfelen of de „Delphy" gered had kunnen worden door een of andere handeling van een der volgende vaartuigen, want de „Delphy" had tot op dit oogenblik haar bedoeling niet te kennen gegeven, haar vaart was te groot, haar verantwoordelijke officieren waren te zeer vervuld van de gedachte, dat ze bezuiden Arguello stonden en de afstand tot de reven was te kort. Een sein zou naar alle waarschijnlijkheid zich niet over de linie hebben uitgestrekt. Maar men moet aannemen, dat als de 33ste en 3iste divisie op dit tijdstip den ouden koers vervolgd hadden inplaats van naar BB. te draaien of wel SB. uitgedraaid waren, zij gered zouden zijn geweest. Deze handeling zou niet alleen juist zijn geweest, maar zij was gebiedend noodzakelijk en het was noodzakelijk geweest, dat ze oogenblikkelijk en zonder dralen was uitgevoerd. Het is waarschijnlijk, dat deze handeling had plaats gevonden, als deze twee divisies in het bezit waren geweest van de gegevens, die de „Delphy" had bij het naderen van het draaipunt, welke zij hadden kunnen verkrijgen door peilingen op te vangen, of, als deze methode gebrekkig bleek te zijn, de „Delphy" om die gegevens te vragen dan wel, als dit faalde door zelf peilingen te nemen, zooals de 32ste divisie deed, hoewel dit niet reglementair was. Naar de meening der commissie kan geen enkel reglement of bepaling een commandant of divisiecommandant ervan ontheffen iederen voorzichtigheidsmaatregel te nemen tot beveiliging van eigen schip of divisie, zóó als dit gedaan werd op de 32ste divisie en het 12de eskader. Hij moet daarentegen een terechtwijzing riskeeren en moet er ten allen tijde op zijn voorbereid het initiatief te nemen en naar eigen inzicht te handelen; maar het is ontoelaatbaar, dat zijn fouten zich uitstrekken tot over de linie, zelfs al is er kans op een ernstige terechtwijzing van zijn superieur. Deze moet zelfs met vreugde kennis nemen van een vermoeden, dat hem een geheel anderen kijk geeft, speciaal als hij zelf in een twijfel- achtigen of gevaarlijken toestand is.
Toen het eskader den koers 95º had aangenomen met 20 mijls vaart, was de positie van de „Delphy" en van de 33ste en 31ste divisie hopeloos; het gevaar was het grootst voor de vaartuigen die het meest vooraan voeren en wel naarmate ze dichter bij den leider waren. Door de „Delphy" geleid tot vlak bij den steilen wal bij Pedemales Point, met de kust en de reven aan BB., met den steilen wal recht vooruit en met een uitgestrekte eilandengroep en reven aan SB., kon noch een afdraaien naar SB., noch een afdraaien naar BB. deze vaartuigen hebben gered. De 33ste divisie, evenals de „Delphy", liep op de klippen en reven aan SB. en BB. te pletter. Slechts door de snelle handeling van achteruitslaan, waartoe het onheil, dat de vaartuigen aan de spits bedreigde, aanleiding gaf, was de commandant der 31ste divisie in staat, het ongeluk voor zijn divisie te verminderen en het totale verlies in zijn divisie tot 2 vaartuigen te beperken. Toch kon deze handeling zijnerzijds de „Fuller" niet redden, die ongelukkiger was dan de andere vaartuigen, daar ze reeds op een rif onder water had gestooten voor ze achteruitsloeg.

Slechts de snelle handeling van de commandanten van de „Farragut". „Somers" en „Percival" redde hun vaartuigen, ofschoon de „Farragut" en „Somers" stootten. De schade was evenwel niet zoo groot, dat ze onzeewaardig werden, of zoo groot, dat het noodig was, ze geruimen tijd buiten dienst te stellen. De „Chancey" liep door en strandde, daar de commandant niet wist, dat het ongeluk een stranding was en geen aanvaring. Als de eskadercommandant had geseind: „I am aground" in plaats van „Nine turn and keep clear to the westward", hetwelk een onjuist inzicht bijbracht, dan zou de „Chancey" mogelijk kunnen zijn behouden. Althans zou dan de toestand duidelijker geweest zijn voor het geheele eskader.
De commandant van de 32ste divisie, die met zijn divisie de achterste in de linie was en zoodoende de gunstigste plaats had om het ongeluk te ontloopen, was ook tengevolge van volledi ger gegevens beter toegerust om den toestand te beoordeelen, die zich ontwikkelde oogenblikkelijk nadat de leider om 9u van koers veranderde. Met helder klaar verstand, goede zeemanschap en goed geluk door de laatste in de linie te zijn, draaide de divisie om de West en was in veiligheid.
Verder zou, naar de commissie meent, de commandant van de 32ste divisie en de overige vaartuigen daarvan, met de wetenschap, die deze divisie bezat n.l. dat het eskader veel was ingezet en om de Noord stond, met zijn divisie bij het draaipunt van 9u EW gekomen zijnde, de „Delphy" niet in haar zekeren ondergang zijn gevolgd en het ongeluk minder groote afmetingen hebben aangenomen,
Voor zijn gezond verstand en waakzaamheid moet de commandant van de 32ste divisie worden geprezen.

Bron: Marine Nieuws 1924

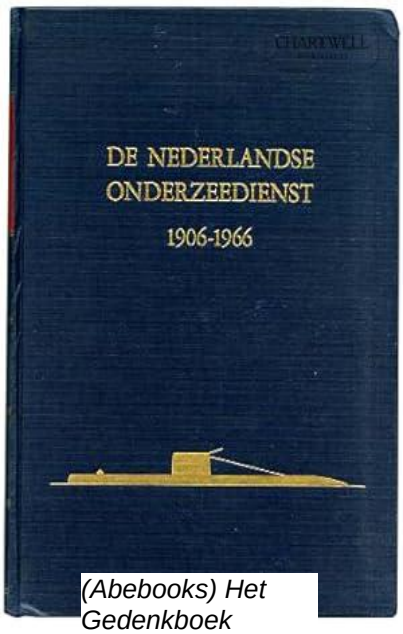
ONDERZEEDIENST

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 moderniseringen uitgevoerd ten behoeve van betere accommodatie en ontspanningsmogelijkheden voor de korporaals en manschappen. Behalve dat het korporaalsverblijf, hel 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, scheepsherkenning en periscoopfotografie.



(Abebooks) Het Gedenkboek

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 onder-zeebootoefeningen 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: Onderzeedienst 1967

Oorlogsmoeheid: Brits-Franse problemen aan het eind van de Eerste Wereldoorlog (deel 1)

Hans Andriessen †

Tijdens besprekingen met de Britse regering over mogelijke wapenstil-standsonderhandelingen eind 1918, adviseerde de Britse opperbevelhebber generaal Haig zijn regering de wapenstilstandseisen voor Duitsland niet te zwaar te maken en slechts de volledige terugtrekking van de Duitse troepen uit de bezette gebieden te eisen.
Voorts zouden de Duitsers België al haar rollend materieel moeten teruggeven alsmede alle krijgsgevangenen moeten vrijlaten.

Na deze mededeling viel er een doodse stilte.
Minister Bonar Law vroeg of hij hieruit moest concluderen dat de situatie voor de geallieerden dus eigenlijk vrij hopeloos was en of er dan geen redenen waren aan te nemen dat de Duitsers zwaardere eisen zouden accepteren. Haig antwoordde:

“De vijand denkt misschien dat we sterker zijn dan we in werkelijkheid zijn” (1)

De minister-president, Lloyd George, vroeg daarop wat het effect op de Britse soldaat zou zijn als besloten werd de strijd toch voort te zetten, waarop Haig antwoordde: “very bad”.

Hij kon het weten want niet alleen de Duitse soldaat was aan het eind van z’n krachten

Franse krijgsgevangenen in 1918

gekomen. Ook de Britten en Fransen waren volstrekt uitgeput en oorlogsmoe zoals tijdens het uitbreken van de muiterijen in Calais, Glascow en Belfast en in januari 1919, toen duizenden Britse soldaten met hun officieren weigerden naar het front terug te keren na genoten kerstverlof in Engeland, nog eens pijnlijk duidelijk werd.
Bekend is de uitlating van veldmaarschalk Wilson bij die gelegenheid toen hij opmerkte dat als de regering niet snel van politiek zou veranderen, de generaals hun grip op de strijdkrachten zouden verliezen en er al snel geen leger meer zou zijn om te commanderen.(2)

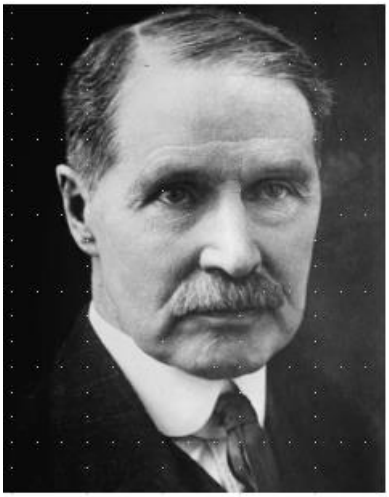
Er zijn historici die aanvoeren dat de Britten misschien inderdaad enkele dagen oponthoud zouden hebben ondervonden als ze na 11 november de strijd hadden willen voortzetten, maar dat ze dan toch met gemak veertig of meer divisies bijeen hadden kunnen brengen en daarmede de nog resterende Duitse troepen zeker over de grens en over de Rijn zouden hebben gejaagd.

De historici die dit beweren onderschatten de enorme problemen welke verbonden zijn aan het transport van grote massa’s manschappen en materieel in een omgeving waar alle communicatielijnen, bruggen, tunnels en spoorwegen totaal waren vernietigd. Zelfs als ze de Antwerpen-Maaslinie zouden hebben doorbroken, dan nog zou het oversteken van de Rijn een uiterst moeilijk probleem zijn geweest zoals ook in de Tweede Wereldoorlog, toen men toch over veel modernere middelen kon beschikken, wel is gebleken. Genoemde historici maakten dan ook een denkfout door aan te nemen dat de geallieerden inderdaad onmiddellijk de strijd hadden kunnen voortzetten, hooguit met enkele dagen vertraging. Dat zou echter militair-

technisch absoluut onmogelijk zijn geweest. Ze zouden zeker tot na de winter hebben moeten wachten alvorens het weer een actief voortzetten van de strijd zou hebben toegelaten.

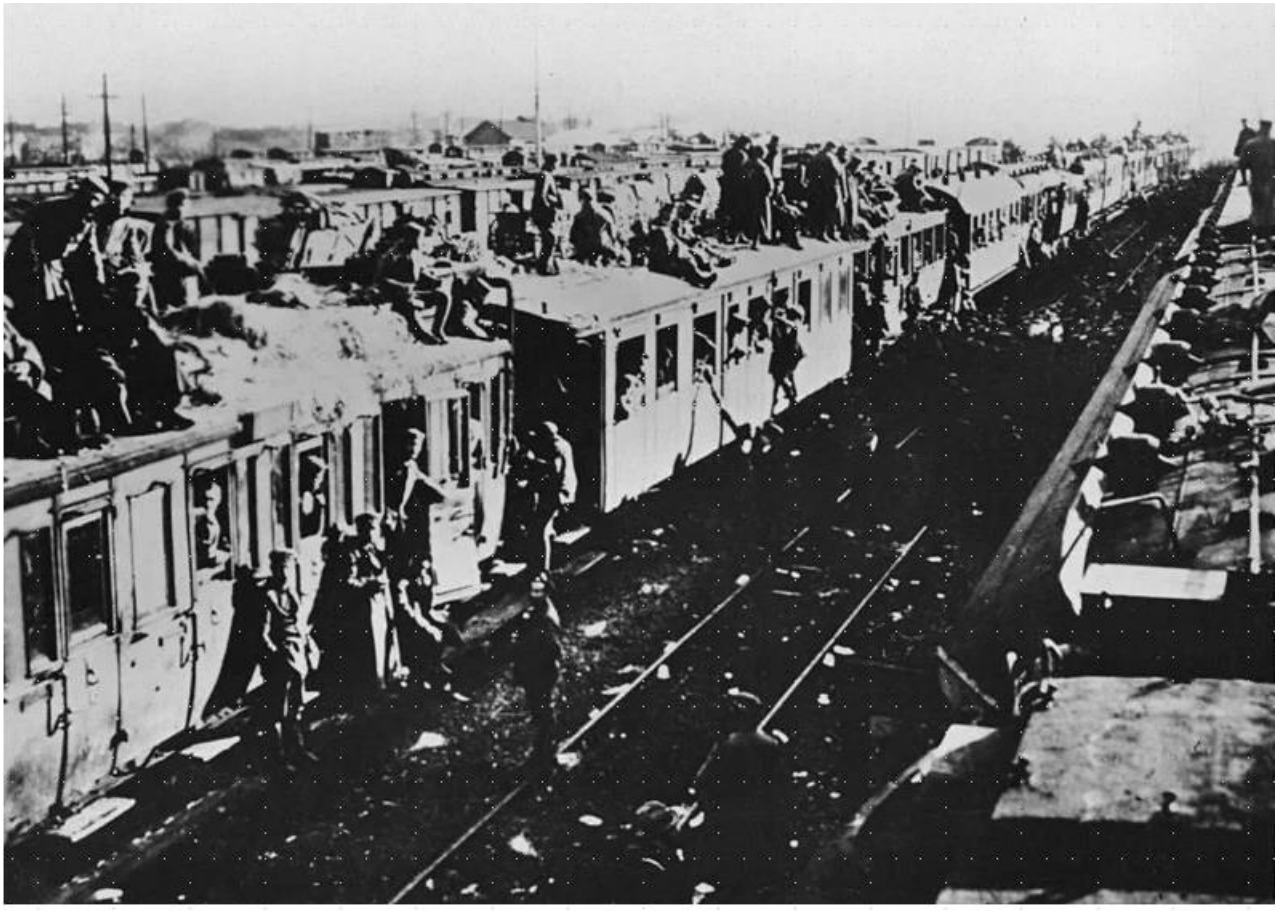
Maar het zou anders lopen. Onder druk van de uitgebroken revolutie moest het Duitse leger de strijd staken. Op 11 november 1918 tekende Duitsland de wapenstilstandovereenkomst hetgeen tot gevolg had dat de geallieerden hun legers snel gingen demobiliseren. Toen het uiteindelijk zover was dat er een vredesverdrag ter ondertekening aan Duitsland kon worden voorgelegd, was de sterkte van de geallieerde troepen reeds enorm teruggebracht. Dit maakte een eventueel hervatten van de strijd op dat moment voor hen zeker problematisch ook al waren de Duitse strijdkrachten toen al in verregaande staat van ontbinding en zeker niet meer bij machte om welke vijand dan ook nog tegen te houden. Een onderzoek ter zake door het Duitse opperbevel maakte dit heel duidelijk.

Vlak vóór de wapenstilstand en ook nog vlak daarna was er echter nog steeds sprake van een, weliswaar verzwakt, maar organiek toch nog steeds intact zijnde Duitse strijdmacht, een strijdmacht die, als het er op aankwam om het eigen land te verdedigen, nog zeer geducht tegenstand had kunnen bieden en dit feit wordt al te gemakkelijk over het hoofd gezien. Men mag het verschil tussen de situatie vóór en de situatie ná de wapenstilstand niet met elkaar verwarren. Opmerkelijk in dit verband is dan ook dat op 16 juni 1919, vlak vóór de definitieve ondertekening van het vredesverdrag van Versailles, maarschalk Foch tijdens een bijeenkomst met de geallieerde leiders desgevraagd verklaarde dat als de Duitsers zouden weigeren om het verdrag te ondertekenen, hij over onvoldoende strijdkrachten beschikte om de ondertekening met een invasie af te dwingen. Hij stelde dat hij ten tijde van de wapenstilstand nog ruim 198 divisies tot zijn beschikking had terwijl dat er nu nog maar 39 waren en dat de Franse inlichtingendienst had vastgesteld dat de Duitsers nog 550.000 man voor de verdediging op de been zouden kunnen brengen.


Andrew Bonar Law

Hij adviseerde dan ook om, als de Duitse regering weigerde, met een aantal deelstaten afzonderlijk vredesverdragen te tekenen en pas dan Pruisen te bezetten.(3) Pas onder zware druk van de Franse minister-president Clemenceau en de overige geallieerde leiders gaf hij toe dat een invasie wellicht toch haalbaar zou zijn. Wat er ook van Foch's verklaring juist was, tekenend voor de situatie en onzekerheid bij de geallieerden was het wel.

Lloyd George heeft later in zijn memoires, scherpe kritiek uitgeoefend op zijn bevelhebbers en hen grove onderschatting van de werkelijke situatie aan Duitse zijde verweten en een volstrekt verkeerde inschatting van de werkelijke- en veel gunstiger- militaire situatie bij de geallieerden. Daarin had hij natuurlijk volkomen gelijk maar een en ander was wel gebaseerd op hindsight. Hij kon dat na de oorlog natuurlijk gemakkelijk zeggen maar hij sprak niet de waarheid toen hij daarbij opmerkte zich van hun adviezen niets te hebben aangetrokken. In dezelfde memoires schreef hij namelijk dat:



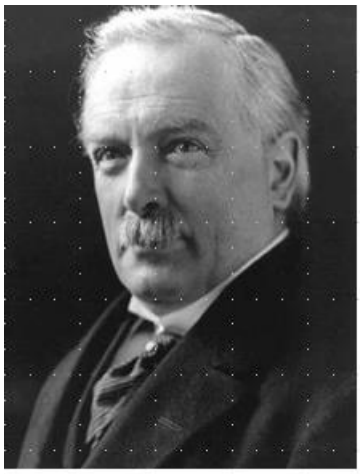
Duitse soldaten op het dak van een trein, 1918

“Het advies van de militaire leiders gaf niet veel hoop op een spoedig einde van de oorlog. We waren op dat moment niet op de hoogte van de interne situatie in Duitsland en bij het Duitse leger. We onderschatten het effect van onze overwinningen in de Balkan en in Turkije en onze adviseurs hechtten daar weinig waarde aan terwijl het Duitse opperbevel, naar later is gebleken, dat juist wel deed, maar daarvan waren wij niet op de hoogte. Het werd ons duidelijk dat het waarschijnlijk onmogelijk zou zijn een wapenstilstand te sluiten met de eisen die voor ons bevredigend zouden zijn en zelfs bestond het gevaar dat aan het eind van de onderhandelingen de vijand zich in een nog betere positie zou bevinden en de strijd tegen ons nog lange tijd zou kunnen voortzetten.” (4)

Lloyd George bevestigde overigens na de oorlog, dat “those victorious last hundred days” in werkelijkheid heel wat minder victorious verliepen toen hij schreef:

“The Germans, when retreating, fought for every kilometre they had ultimately to concede. It was not a chase and hardly a persuit. Starved, decimated, despairing, the German soldiers fought on, making us pay an heavy price for every mile we wrestled from them. Throughout the whole war, the Germans had shown themselves doughty fighters but there was nothing finer in their record then the pluck with which they continued to withstand us in the hour of their defeat. They fought to the end with desperate valour. The heroic fight put up by some of the German units to the very last, probably accounts for the fact that, almost to the end, our military leaders had no real understanding of the actual situation on the German side.” (5)

Vertaling: *"De Duitsers vochten bij de terugtocht voor elke kilometer die ze uiteindelijk moesten toegeven. Het was geen achtervolging en nauwelijks een persuit. Uitgehongerd, gedecimeerd, wanhopig, vochten de Duitse soldaten door, waardoor we een zware prijs betaalden voor elke mijl die we van hen afpakten. Gedurende de hele oorlog hadden de Duitsers zich dappere strijders getoond, maar er was niets groters in hun houding dan de kracht waarmee ze ons bleven weerstaan in het uur van hun nederlaag. Ze vochten tot het einde met wanhopige moed. De heroïsche strijd die sommige Duitse eenheden tot het laatst hebben geleverd, verklaart waarschijnlijk het feit dat onze militaire leiders bijna tot het einde toe geen echt begrip hadden van de werkelijke situatie aan Duitse zijde." (5)*


David Lloyd George

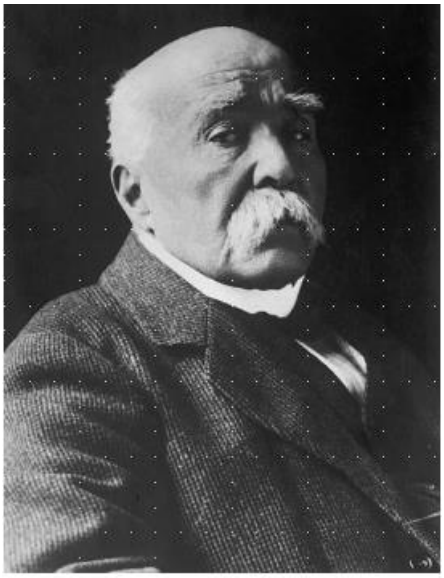
De Britse minister-president gaf hier onomwonden toe dat er, tot op het allerlaatste moment, geen sprake was van een klip en klare duidelijke geallieerde overwinning, geen sprake ook van het triomfantelijk voortjagen van een verslagen en vluchtend Duits leger en dat elke stap voorwaarts, duur en met bloed moest worden betaald en hij zag daar de verklaring in voor de pessimistische zienswijze van het opperbevel over de geallieerde kansen om de oorlog snel te kunnen beëindigen en van hun advies Duitsland niet te zware wapenstilstand en vredeseisen te stellen. In feite bevestigde Lloyd George hiermede dat Ludendorffs gedachte dat een verder voortzetten van de strijd goede kansen zou bieden om betere voorwaarden te kunnen bedingen, zeker niet zo irreëel was als verschillende historici wel hebben beweerd en tegelijkertijd onderschreef Lloyd George met zijn opmerking de verklaringen van generaal Von Kühl die deze aflegde tijdens zijn verhoor door de na de oorlog ingestelde Parlementaire Commissie ter zake.

Amerikaanse soldaten in 1918 (US National Archives)

Oorlogsmoeheid

Het valt dan ook niet te ontkennen dat de Britten, ondanks de overwinningen in de laatste oorlogsmaanden en de vooruitgang die ze boekten, toch enorm opzagen tegen voortzetting van de strijd omdat ze er van overtuigd waren dat Duitsland nog lang niet verslagen zou zijn en het nog wel tot in 1920 zou kunnen volhouden. De geallieerde verliezen waren inmiddels zo groot geworden en de oorlogsmoe-heid zo manifest dat men snakte naar vrede en toen die vrede dan ook in zicht kwam na het verzoek

van de Duitsers om een wapenstilstand, leek het wel alsof alle lust om de strijd nog voort te zetten als sneeuw voor de zon verdween. Zoals reeds eerder gesteld: Haig waarschuw-de zijn regering niet in te gaan op de Franse harde eisen omdat hij vreesde dat de Britse soldaat mogelijk niet meer zou willen vechten als de Duitsers eenmaal uit Frankrijk en België verdwenen zouden zijn.(6)


Georges Clemanceau

Er was bij de geallieerde legers natuurlijk ook wel het een en ander gebeurd. Kijken we naar Frankrijk, dan noemen we de grote muiterij in het Franse leger, waardoor offensieve acties dé facto niet meer mogelijk waren. De Franse generaals verloren de macht over hun troepen en het had maar een haartje gescheeld of Frankrijk had zich uit de oorlog moeten terugtrekken. Het Franse leger zou zich van deze klap nooit meer geheel herstellen.

In Rusland was het zo mogelijk nog erger. Het moreel stortte volledig in en leidde tot de revolutie in 1917 en tot het uittreden van Rusland uit de oorlog. Dit feit, de Duitse overwinning op Rusland, had het moreel bij de geallieerden een enorme klap gegeven.

Zelfs de wraakzuchtige Clemenceau erkende nog op 31 oktober 1918, tijdens een vergadering van het “Allied supreme War Counsel” te Versailles dat, hoewel het moreel bij de geallieerde troepen zijns inziens op dat moment goed was, hij er niet zeker van was dat dit niet zou instorten als de gevechten weer hernieuwd zouden moeten worden.(7)

Dat dit een reële mogelijkheid was werd nog eens erkend door de Amerikaanse minister van Buitenlandse Zaken, Robert Lansing, die in zijn memoires schreef:

“Wat we ook mogen denken in het licht van onze huidige kennis, in 1918 trokken de Duitsers zich ordelijk en weloverwogen terug, ze verloren wel veel manschappen, maar dat was in 1917 ook al eens het geval geweest. Dat ze hun oorlogsdoelen niet meer zouden realiseren was ons wel duidelijk maar er was een groot verschil tussen het niet meer kunnen realiseren van de overwinning en het volledig verslagen zijn”.

En zo was het dan ook. Het Duitse leger was pas definitief verslagen na de wapenstilstand, niet er vóór!

Daar kwam nog iets bij. Lloyd George was bevreesd voor communistische infectie vanuit Duitsland als dat land ten prooi zou vallen aan Sovjet invloeden veroorzaakt door te harde vredeseisen. Hij sprak daarover met kolonel House, de persoonlijke vertegenwoordiger van de Amerikaanse president Wilson tijdens zijn bezoek aan Parijs. Hierbij vertelde hij deze dat het gevaar voor revolutie in Groot-Brittannië zeker niet denkbeeldig was. (8) Dat was ook een van de redenen waarom president Wilson van mening was dat een redelijke vrede noodzakelijk was omdat te harde voorwaarden een politiek vacuüm zouden kunnen scheppen in Europa hetgeen een uitnodiging naar het Bolsjewisme zou betekenen. De Amerikaanse president sloot zelfs niet

uit dat ook in Amerika zelf het uitbreken van onrust onder de bevolking, als gevolg van wat hij noemde “oorlogsmoeheid” tot de mogelijkheden behoorde.(9)

Noten

1.Lloyd George, War Memoirs, Vol.2, p.1970-1971.

2.Callwell, C.E.Maj.Gen.Sir., Field marshal Sir Henry Wilson, Vol.2, p.161.

3.Watt,R.M., The Kings Depart, p.493.

4.Lloyd George, War Memoirs, Vol.2, p.1971.

5.Ibid, p.1882.

6.Lloyd George, War Memoirs, Vol.2, p.1971.

7.Walworth,A., America’s Moment 1918. p.37n

8.ibid, p.44.

9.Walworth,A., America’s Moment. P.2

Bron: 12/2022
HISTORIEK
ONLINE GESCHIEDENISMAGAZINE

WORDT VERVOLGD

NOSTALGIE

BONAIRE

In 1876 bij de Nederlandse Stoomboot Maatschappij te Fijenoord op stapel gezet en in 1877 te water gelaten. Van ijzer gebouwd met hout bekleed en gezinkt.

Afmetingen: 45,00/53,60 x 9,00 x 3,60 m.
Waterverplaatsing: 850 ton.
Machinevermogen: 90 NPK; 410 EPK.
Snelheid: 9,2 mijl.
Bewapening: 1 kanon van 15 cm A en 3 kanons van 12 cm KA.
Bemanning: 84.
In dienst gesteld op 1 mei 1880.
Op 16 juni 1880 naar West-Indië vertrokken en 2 augustus te Bonaire, waar het schip, wegens het heersen van de gele koorts te Curaçao, voorlopig gestationeerd bleef.
5 januari 1881 te Curaçao aangekomen.
Op 23 april 1881 van Curaçao naar Nederland en 29 juli daaraanvolgend te Nieuwediep.
Het schip deed afwisselend dienst in Suriname en Curaçao, terwijl het tussentijdse Nederlandse verblijf onder meer werd benut voor het uitoefenen van het politietoezicht op de visserij in de Noordzee. Op 26 juli 1882 van Hellevoetsluis vertrokken voor een reis naar Alexandrië ter bescherming van de Nederlandse belangen, van welke reis op 14 december 1881 te Nieuwediep werd teruggekeerd. In maart 1885 werd vanuit Curaçao een reis gemaakt naar Colombia ter bescherming der Nederlandse belangen tijdens een revolutie daar.

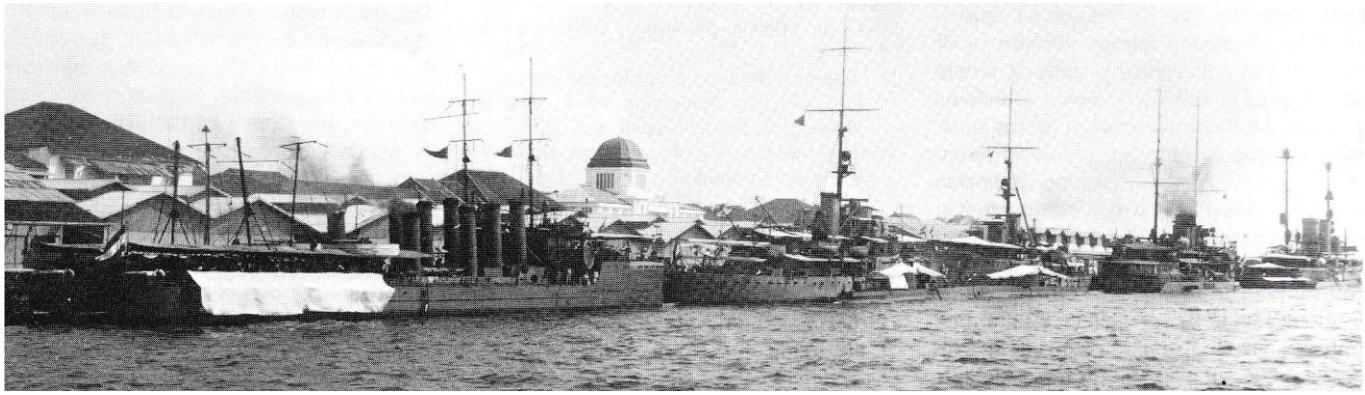
Op 16 juli 1892 van Texel vertrokken naar Palos op de Westkust van Spanje ter gelegenheid van de feesten van Christoforus Columbus, die voor 400 jaren van Palos was vertrokken ter ontdekking van Amerika.

Van deze reis op 20 augustus te Texel terug, 12 mei 1893 werd de soortnaam van het schip gewijzigd in Schoener. Op 27 november 1893 ontmoette Hr.Ms. Bonaire op de Noordzee de drijvende en verlaten schoener Norrman (Noor) met een lading hout.
Na papieren en kaarten te hebben overgenomen, werd een poging gedaan om het schip naar Terschelling te slepen, maar door opkomende harde wind, moesten deze pogingen worden gestaakt.
Op 1 juni 1897 werd Oostende bezocht, van welke reis de commandant in zijn rapport zegt: “een ware lijdenstocht”, omdat in de sluizen nog geen meter ruimte aan weerszijden overbleef.
In 1902 werd Hr.Ms.Bonaire op Rijkswerf te Hellevoetsluis ingericht als logementsschip voor de torpedodienst. In 1915 te Hellevoetsluis gereed gemaakt voor de Marine-Machinistenschool te Dordrecht. In augustus 1923 naar Rijkswerf te Hellevoetsluis overgebracht in verband met de opheffing van de adspirantenschool der Marine te Dordrecht.
Afgevoerd en overgegeven aan het internaat Zeevaartschool te Delfzijl en herdoopt ABEL TASMAN.

Makassar voor een deel in beeld

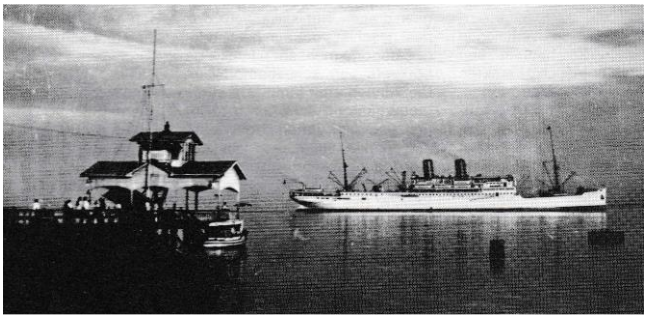
DOOR KAPT. LUCAS LINDEBOOM

Er zijn havens en goede havens. Wat de één goed vindt, kan voor een ander stomvervelend zijn. Zo voer ik jaren geleden met een maat die eens drie weken visafval had geladen in Antofagasta, een gat aan de kust van Chili. En terloops vermeldde hij - en hij wekte de indruk alsof dit detail verder niet ter zake deed - dat hij de gore visstank uit z’n keel placht weg te spoelen met lokaal bier dat getapt werd in een kroeg waar de waardin wel wat in hem zag. Want behalve dat hij daar op den duur alleen maar gratis bier dronk, hoefde hij ’s avonds ook niet terug naar boord, waar tot in elke hoek de stank van de rotte viskoppen was doorgedrongen. Hij deelde zogezegd de waardins sponde; logisch, want als je ’s mans verhalen geloven moest, was de waardin zo’n spetter, dat hij helemaal lyrisch werd als het over Antofagasta ging. Terwijl elke andere pekbroek die ooit eens visafval heeft geladen in zo’n haven, er alleen maar nachtmerries aan overgehouden heeft!



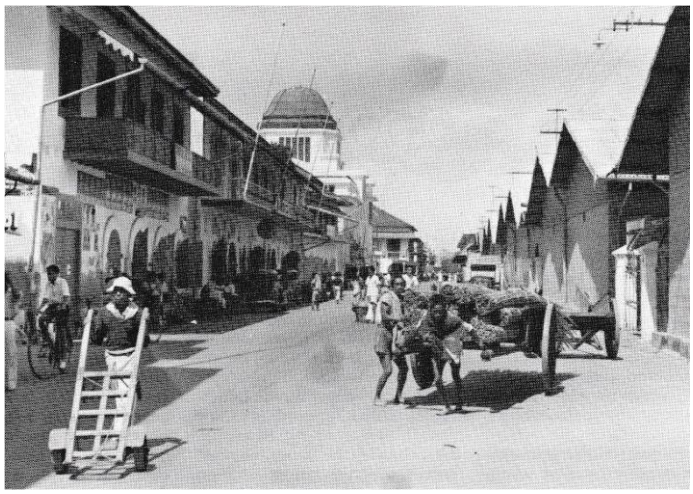
Vlootbezoek in Makassar. Op de achtergrond het KPM-gebouw

Waarom was Tandjong Priok een rothaven? Misschien omdat het er bloedheet was en het een eind rijden was naar Batavia: misschien ook omdat de in de nabijheid gelegen kampong Kotja de twijfelachtige eer genoot van het hebben van een beruchte en louche reputatie.
Havens als bijvoorbeeld Tegal, Cheribon en Semarang werden door zeelieden der grote vaart niet eens genoemd; men loste daar op de rede en weinigen zullen die plaatsen ooit van nabij gezien hebben.
Soerabaja was al een stuk gezelliger; de haven lag vrij ver van de stad, maar toch had het buurtje van Tandjong Perak wel wat.
Balik Papan, hetgeen letterlijk vertaald „omgekeerde plank" betekent, was een gat dichtgeplakt met kranten en zelfs dat laatste was twijfelachtig. Maar Makassar, dat was pas een échte haven. Vraag alstublieft niet waarom! Misschien wel omdat de haven een deel van de stad was en wellicht omdat de zeebries in de middag voor een aangename verkoeling zorgde.



Voor anker bij de pier.

Midden in de haven stond het dominerende gebouw van de KPM; aan de waterkant stond het Celebes Monument, even verderop de oude vuurtoren die in de Tweede Wereldoorlog werd verwoest en dan natuurlijk Fort Rotterdam.
Wie 's avonds vrij had en aan wal wilde stappen, hoefde maar vijf minuten te lopen en hij was op de boulevard, waar de restaurantjes waren en waar men saté kambing kon eten en niet te vergeten gado-gado.
De meiskes flaneerden er, met of zonder een begeleider, en als de maan scheen kon je in de verte Poeloe Lai Lai zien liggen.

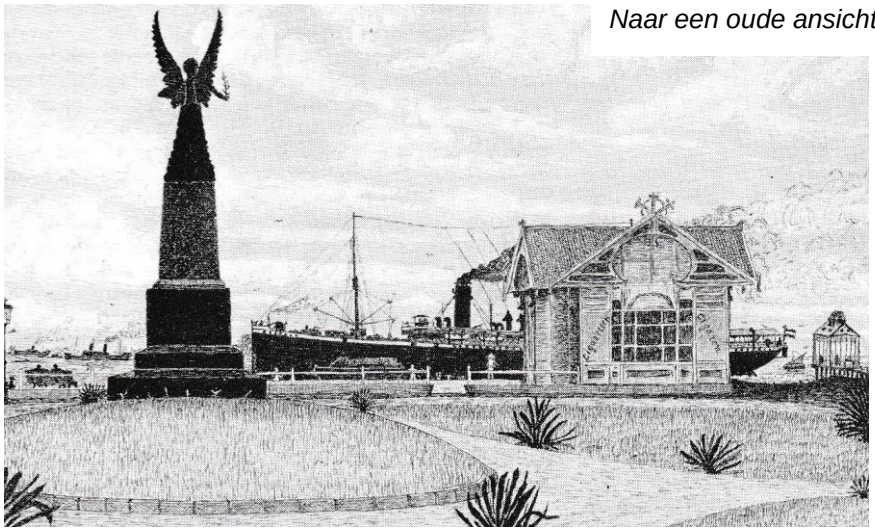


Straatbeeld van Makassar met het KPM-gebouw

Zo zal er dan eens die dag geweest zijn dat er marinevlootbezoek kwam en elke koopvaarder - en laat ik het maar zo mogen zeggen - moest opdonderen en maar ergens anders diende te gaan ankeren.
Kijk maar, de hele kade ligt vol met hoog bezoek en er is geen koopvaarder, geen Makassaarse lèpa lèpa (prauw met uitleggers) en geen Boeginese schoener te zien. Vlak erachter het KPM-gebouw.

Op de straatfoto ziet men rechts de goedangs (pakhuizen) en links de huizen en winkels van de Chinezen en - wat verderop - weer de zwarte KPM-koepel.
Twee zwoegers zeulen en duwen een grobak, een zg. ossekar. maar dan zonder karbouw ervoor. De last bestaat uit bundels rotan en hun lading zal wel naar de haven moeten om geladen te worden.
De stemmige late namiddagfoto toont waarschijnlijk de „Nieuw Holland", voor anker nabij de pier met, boven op het afdak, het torentje van de havenuitkijk. Iets soortgelijks zag - en ziet men nog steeds - in de Emmahaven van Padang, maar daarover een andere keer.

De foto's werden aan de Maritieme Stichting Koopvaardij Historie van de Oost-In-diën geschonken door een shiplover aan de wal. De pentekening maakte ik naar aanleiding van een kleine en vergeelde ansichtkaart, die te slecht was om te worden afgedrukt. De tekening werd eerder gepubliceerd in het tijdschrift „Moesson" bij een artikel „Weet u nog wel oudje?" En laten er nu nog verscheidene „oudjes" zijn geweest, die in de pen klommen om nadere informatie te geven!



Naar een oude ansichtkaart (tekening: Lucas Lindeboom)

Zo heette het monument het „Celebes Monument" en het typisch Hollands aandoende gebouwtje was eerst een trefpunt voor leden van de roei- en zeilvereniging, terwijl er later een kapper in zat, een zg. toekang tjoekoer. Het piertje was een kleine wandelpier; het publiek mocht er zich verpozen en kon onder het afdakje beschutting zoeken tegen de stekende zon. Het bouwsel er bovenop was een soort uitkijkpost van het havenbedrijf. Het dateerde waarschijnlijk uit een periode toen er nog weinig of geen telegraafverbindingen waren en een uitkijk al aan de vorm van de masten aan de kim kon zien welk schip er aankwam.
Links van het bankje met de twee oude heertjes stond - iets verderop - de oude vuurtoren. Misschien dat er nog enkele van die goedangs staan, met het oude KPM-gebouw, maar de rest is verdwenen en bestaat al lang niet meer. Sic erat in fatis; want zo heeft het blijkbaar moeten zijn.

Bron: De Blauwe Wimpel 10-1990

Matroos Arie zijn eerste reis……

Velen kennen het, de eerste reis, de eerste kroeg in het buitenland, en……. de Texas bar uit Lissabon

Velen zullen zich wel herkennen in mijn epistel over de KM , EMV en daarna in het diepe te worden gegooid…….de vakopleidingen in kazernes of zoals in mijn verhaal op Hr.Ms. mooiste en grootste schip aller tijden De C 801 "de Ruyter"
Vanuit de EMV was ik al 1 dag in Den Helder geweest, en ja hoor je raad het al, een dagje op de Ruyter. Dat schip liet me beseffen hoe nietig je was, staand op de steiger, kijkend naar zijn imposante kanonnen, opbouw, dekken en eigenlijk alles wat er om je heen was te zien……en in augustus 1962 werd ik vanuit de EMV overgeplaatst naar dit mooie schip waar ze van mij een matroosje trachten te maken. (nog gelukt ook) Dit geheel heeft veel indruk op mij gemaakt wat ik jaren ook heb mogen blijven koesteren……

Mijn eerste reis…..

Op 8 oktober 1962 vertrok Hr.Ms De Ruyter C 801 in Smaldeel verband, bij ons was ook Hr.Ms. Karel Doorman, 2 jagers en onderzeeboten. Tijdens de matrozen opleiding liepen we op de Ruyter ook volop de zeewacht mee en als ik even uitkijk moest lopen boven de brug genoot ik van het spektakel om ons heen. De jagers sneden door de zee alsof het totaal geen weerstand bood, en voor de boeg zag je het water splijten ….. als een mes zo scherp. Op de Doorman werd volop geoefend met het landen en op stijgen van de vliegtuigen, en uiteraard werd er bij ons aan boord veel geoefend. Verlaatrol was effe slikken want toen mij werd uitgelegd waar ik me moest melden voor verlaatrol opdat indien nodig ik het schip moest verlaten besefte ik pas dat ik op een schip zat die kon vergaan en zeer zeker in oorlogstijden!

13 oktober gingen de schepen voor anker op de rede van Ponte de Piedada, vanwege het schitterende weer mocht de bemanning in zee zwemmen waar veelvuldig gebruik van werd gemaakt. Sommigen durfden van steeds meer hogere posities een duik te nemen, er waren er zelfs bij de van de brugvleugel af doken……Ik was in die tijd totaal niet angstig uitgevallen, maar dat ging mij te ver.

Dit ankeren was van korte duur daar we zondags anker op zijn gegaan en stoomden richting Gibraltar waar we Olie hebben geladen, want zonder brandstof kon ook onze ranke kruiser niet varen. Al spoedig gingen we dezelfde dag weer het ruime sop opzoeken om het weekend daarna Gibraltar te bezoeken….. dit was dan ook mijn eerste buitenlandse haven.

Uit de geschiedenis heb ik een en ander meegekregen over Gibraltar dus kon ik het nu beleven. Ik ben met mijn maatjes de tjot beklommen via de gebruikelijke weg naar boven, want ik wilde de Aapjes uiteraard wel zien. Uitgeput kwamen we daar aan en voor je het wist zaten die brutale rekels overal aan te plukken, om maar iets van eten te vinden, (in 2011 ben ik tijdens een vakantie de apen weer op gaan zoeken, veel herinneringen komen dan weer te boven). Nu hebben de Engelsen bedacht een mooie trap te bouwen zodat je dan weer makkelijker naar beneden kon komen, dus zo gezegd zo gedaan, ik ben weer met de benenwagen de trap af gegaan, en beneden aangekomen hadden we dorst van jewelste en doken een tent in die overheerlijke Wodka Lime voorschotelde….. zolang je op de kruk bleef ging het goed, maar wat van boven er in gaat moet via het slangetje er weer uit, dus naar achteren. Het leek erop dat ik met een onderzeeboot oefening bezig was en slingerkoers was gaan lopen. Ik ben blijkbaar aan boord gekomen, maar daar laat mijn geheugen me even in de steek, ergens zegt iets me dat ik door de politie ben afgeleverd maar dat kan ik niet bevestigen…….

2e haven werd Cassablanca.

Na de eerste indrukken van Gibraltar te hebben verwerkt, want dat best wel heftig hoor, net 16 lentes zo pril en dan stappen in het buitenland zonder toeziende ogen van je ouders vertrokken we weer naar zee, om zoals altijd in Smaldeel verband heb ik me laten vertellen , oefenen en nog eens oefenen was na dagen de haven van Cassablanca aan de beurt. Dit was voor mij natuurlijk weer een uitgelezen kans om de boel te verkennen aan de noordkust van Afrika.

We kregen wel te horen dat als we voornemens de Kashba in te gaan we met groepjes moesten stappen want als je alleen ging was het te link en wisten we niet of je wel thuis kwam. Er zijn diverse zaken die me bij zijn gebleven, zoals de drukte….. het leek wel uitverkoop, maar kijkie kijkie niet kopie klonk daar als snel en het was op passen geblazen zaken te kopen daar de kans op belazerd te worden op de loer lag. Er liepen zelfs venters met allemaal Rolex horloges die pijn in hun nek hadden om te kijken of dat er geen politie in aantocht was, want alles was natuurlijk zo illegaal en nep als je weet wel…..

Ik werd aangeklampt door een ventje van een jaar of 10 / 12 met de vraag “where are you from” en ik antwoordde uit Holland…… “Johan Kruyf en van Basten” riep hij gelijk en vervolgde direct “ikke zusje 15, jij neu…. “ (neuzen) Wij vervolgden maar onze weg, na hem duidelijk gemaakt te hebben dat hij moest opzouten!

In de jaren 1995/ 96 ben ik nog terug geweest…… Niets veranderd, nog steeds bezaait met straat venters en ventjes die je van alles en nog wat proberen te verkopen, zelfs hun eigen zusje….. Het meest in trek waren de Kameelleren poefen, die later bij een waterschade aan boord van geperst karton bleken te zijn.

Jawel ik spreek uit ervaring, ook ik ben er in getrapt……..

1 november zijn we wederom Gibraltar binnen gelopen, uit de geschriften begreep ik dat het hier ging om wat personeel wisseling voor bepaalde vakopleidingen, maar daar heb ik niets van mee gekregen. Na een dag of 5 zochten we weer de open zee op om enkele dagen daarna wederom in Gibraltar af te meren.

Uiteindelijk is het smaldeel half november opgestoomd richt de Atlantische Oceaan waar weer flink werd geoefend. Opmerkelijk vindt ik achteraf gezien dat c.a. 90% van al dat oefenen langs me heen is gegaan, want wat voor mij telde was de gewone dagelijkse bezigheden….. werkzaamheden, opleiding, zeewachten enz…..

Behalve de schietoefeningen, die hoorde je, die zag je en voelde ze, sterker nog de kruitdampen in je neus was een aparte ervaring, en niet te vergeten de 15 cm…. Die bulderde er op los en het schip trilde van voor naar achter.

Lissabon……

Uiteindelijk stoomden we c.a. 17 november de Taag op en bij het passeren van een Ford werd er over een weer een nationaal saluut afgegeven met onze saluut batterij. Aan een van de kades van de Taag oever meerden wij af.
Er werden dit weekend veel activiteiten georganiseerd, o.a. een tocht door de stad.
Hier heb ik gretig gebruik van gemaakt en deze stad heeft wel wat indruk bij mij achtergelaten die ik niet meer vergeet……
Uiteraard ging ik stappen met wat vrienden uit de matrozenopleiding, jawel als broekkie 16 lentes jong, dus de boel verkennen, biertje drinken en genieten van de vrijheid. Vrij van moeders rok, nu op eigen benen .... zou dat goed gaan ?
Ik was nog wel super-minderjarig twee hoekjes van mijn passagierkaart afgeknipt, dus om 2200 uur terug aan boord, anders zijn de rapen gaar.....
Kijk aan, de Texas Bar, een kroeg onder een brug, de muziek nodigde ons dan ook uit binnen een kijkje te nemen.....
en daar stroomde het bier rijkelijk uit het fust, waar flink gedanst werd op muziek uit de JukeBox , maar kort daarna speelde een band vanuit een soort sloep die aan de gevel hing….. hoe maritiem willen we het hebben.

Binnen zittend en hangende aan de bar en na enkele malen schuimhappen van dat godelijke vocht, opgezweept door de sensuele muziek en de verleidelijke mooie Portugeese vrouwen kreeg ik snel een snellere hartslag, verhoogde bloeddruk, en het bloed stroomde door de aderen en gaven me een onrustig gevoel.

Het leven van een zeeman is zwaar.....Dagen op zee weg van je vriendinnetje, dagen van ontbering vanwege de vriendelijk gebarende golven in de Golf van Biskaije, waar de maaginhoud vaak als visvoer diende en ik bij regelmaal de wereld voor een doedelzak aan zag, zat ik hier te genieten van dit leven..... Is dat nu het mooie dat een zeeman kan overkomen, dagen van ellende op zee , en dan nu de zwoele rust en eenvoud binnen handbereik in de Texas bar.
De vrouwen zaten aan de bar en begaven zich al snel tussen de welwillende Jannen die inmiddels al de nodige versnaperingen op hadden…..
De dames vroegen of we wilde dansen, maar ik kon geen poot dansen en bleef liever aan de bar hangen, immers op een afstandje kon ik het allemaal wel goed volgen , nu moet ik toegeven dat ze sensueel dansend er erg appeteitelijk uit zagen maar er moest natuurlijk geld worden verdiend voor de uitbater en voor hun zelf.
Ook ik moest er aan geloven.....zo groen als ik was heb ik de kunsten van de dames geleerd, stond derhalve dan ook binnen een kwartier weer aan de bar. Opgefokt door de drank en het sensuele was ik al snel van mijn last af ! de Portemonaie wat geslonken en ik een lesje geleerd. Maar ach aldoende leert men toch ?

De zelfde avond met een taxi terug naar boord, onze mooie C 801, maar daar aangekomen wilde de taxichauffeur ons te grazen nemen door ons voor de taxirit ondanks de van te voren afgesproken aantal Esqudo's dubbel tarief te rekenen en daardoor ontstond bijna een handgemeen op de steiger, maar wij werden blij verast door de tussenkomst van een Kpl. der mariniers die hem even op zijn plaats terug zette en met onze taxi naar de stad moest (misschien wel naar de Texasbar) waarna wij onze passagierskaart op konden halen bij de o.off van de wacht en door konden lopen naar ons slaapverblijf.
Na het slapen (?) met deze mooie Zuid Europeesche schone volgde natuurlijk de nodige regelgeving bij de ziekenpa….

In mijn latere marine leven heb ik begrepen dat er vele sobats zijn geweest die dezelfde ervaringen hebben opgedaan. De Texasbar was bij de marineman een heel bekende in Lissabon, vele andere havens zijn daar bekend door geworden,.....
Gibraltar met zijn Casemates Square, Malta met zijn straat der 7 smarten.....Malaga en vele anderen.....

19e november vertrokken we weer uit Lissabon al oefenend op weg naar Nederland, de najaarsreis zat er weer op. Vanwege het ongunstige weer zijn er weer veel vissen gevoederd en werd er aan boord minder gegeten denk ik zo want het kon er aardig spoken. Door deze slechte weersomstandigheden zijn er veel oefeningen afgelast, maar aan boord draaide alles gewoon door, zeewachten , werkzaamheden voor zo ver als mogeli8jk enz.enz.

Was getekend ;
Arie Krijgsman

Zo dit was dan een opzetje van uw redacteur…

Uitdaging !

Ik wil u uitdagen ook uw eerste reis c.q. stapervaringen te beschrijven, zet één en ander op papier en stuur deze naar uw redactie.
Mocht u problemen hebben met het maken van een verhaal, neem dan contact op met de redactie 078-7507545 (tussen 10.00 en 12.00 uur).
We komen er samen wel uit…..

Arie Krijgsman