“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 27 – 7 e jaargang

04-07-2024

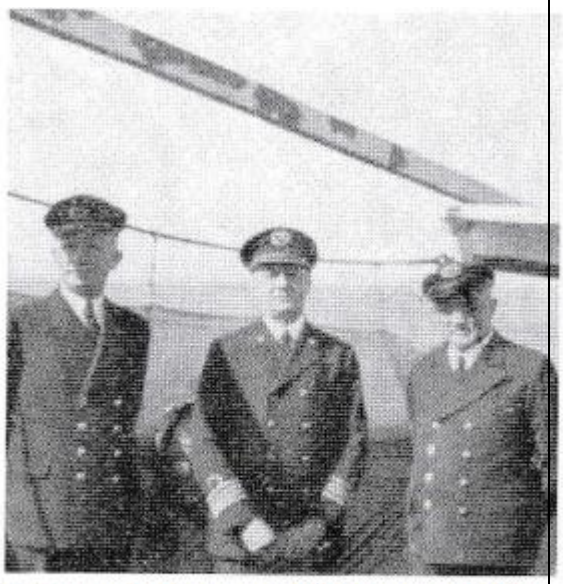
De Johan de Witt in de oorlog
42 jaar Marine Hospitaal Overveen deel 4
Torpedomotorboten….
Mijn jaren bij de Koninklijke Marine va Wies Platje deel 6
Verhalen van Vroege (r) Toertje trainer
Utrecht heeft zijn statenjacht
Korps Adelborsten 1946-1947 “het Zaaltje”
Kruistocht van de Catalina P 85 deel 3
De 294e Korpsverjaardag KM 1958
Prinses Juliana en de Koninklijke Marine
Muiterij op de Sigli
Anchors away
Smaldeel 5 drukte stempel op Curacao
De duikboot in de eerste wereldoorlog
Bevordering in de 216
Bericht uit het M.O.K.

De „Johan de Witt" in de oorlog

OVER STOOMNEVELEN EN EEN KONINKLIJK BEZOEK

DOOR WIM GRUND

Het relaas van de „Johan de Witt" in de oorlogsjaren verschilt niet veel met dat van andere Nederlandse troepenschepen. Een geluk is dat het schip de totale ondergang bespaard is gebleven, een enkele „near miss" daargelaten. Spectaculair was de ontsnapping uit Amsterdam en IJmuiden op 13 mei 1940, een bijzondere vermelding is ook het feit dat prinses Juliana in oktober 1944 te Liverpool een paar dagen aan boord logeerde.

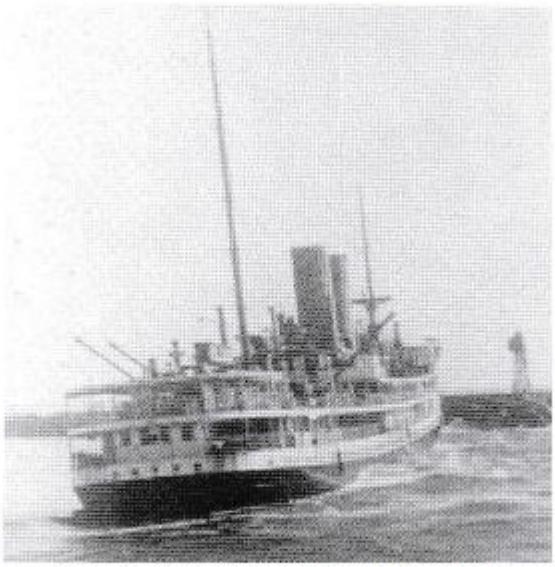


Staf van de „Johan de Witt" in mei 1940. Foto vermeldt: „de gezagvoerder met beide eerste officieren"; v.l.n.r: eerste stuurman J. Lassche, kapitein J.H. Hoogendijk en hoofdmachinist J.D. Geuzenbroek.

Toen 10 mei 1940 de Duitsers het land binnenvielen, lagen de „Johan de Witt" en ‚Jan Pieterszoon Coen" in Amsterdam met de kap op de schoorsteen voor de kade. Het eerste wat de directie van de Stoomvaart Maatschappij „Nederland" inviel, was de noodzaak één van beide mailschepen zo snel mogelijk weg te krijgen. De „Jan Poeti" was snel onder stoom te brengen, de „Coen" was minder vlot operationeel te maken. Nog diezelfde, bijzonder hectische dag werden bemanningen opgetrommeld. Daarvoor moest worden gefietst en met auto's rondgereden, want openbaar vervoer en telefoon- en telegraafdiensten waren al ontregeld. Passagiers die op het punt stonden per trein af te reizen naar Genua voor passage met de, Johan van Oldenbamevelt", werden via berichten op de radio verwittigd dat uit Amsterdam een afvaart naar Indië gegeven zou worden. De „Oldenbamevelf' had nl. diezelfde dag opdracht gekregen rechtsomkeert te maken in Suez, terug naar Batavia.

Deze gebeurtenissen rond de „Johan de Witt" waren in groter verband onderdeel van een uittocht van schepen uit Amsterdam en van een reeks strategische vernielingen rond het Noordzeekanaal en in IJmuiden en Velsen *****. Aantekeningen van eerste stuurman J. Lassche en kapitein J.H. Hoogendijk, die juist per trein uit Genua met verlof was gekomen, zijn in de geschiedschrijving opgenomen. Ook passagiers, die kans zagen uit alle hoeken van het land naar Amsterdam te komen, en daarvoor talrijke levensgevaarlijke gevechtssituaties trotseerden. deden hun relaas in een boek dat in 1940 in Batavia werd uitgegeven ******. In Amsterdam scheepten joodse passagiers in, die snel hadden beslist de wijk te nemen naar Engeland. Ook in IJmuiden werden passagiers aan boord genomen van de op een mijn gelopen en gezonken „Van Rensselaer". Van de moeilijkheden die hoofdmachinist J.D. Geuzenbroek gehad moet hebben om de machines zo snel onder stoom te krijgen - en om ze aan de gang te houden - is slechts een enkele aantekening te vinden; wat er werkelijk aan de hand was, bleef altijd in (stoom)nevelen gehuld!

Geblokkeerde „overstort"



In de vroege avond van 14 mei 1940, het was slechts ruim een uur na de capitulatie, werd de „Jan Pieterszoon Coen" tussen de pieren van IJmuiden tot zinken gebracht. Foto via Jan Nierop.

Feit is dat toen de „Johan de Witt" in Amsterdam in de namiddag van maandag 13 mei van de kade ging, de stoommachines alleen maar langzaam wilden draaien. Het vertrek was al een dag uitgesteld omdat er trammelant was beneden. In het boek wordt gesproken over een daad van sabotage in de machinekamer, een staaf brons van vier duim lang zou een veerbelaste overstortklep geblokkeerd hebben. Het is meer waarschijnlijk dat dit een procedure was die vijf maanden eerder bij het koudzetten van de installatie werd ingezet, om welke reden dan ook, en die bij de snel opgetrommelde ploeg machinisten niet bekend was. Met de zoon van hoofdmachinist Geuzenbroek, die ooit hetzelfde beroep koos als zijn vader, kunnen wij er nu over filosoferen. Eenmaal los van de kade, met werkende machines, bleek al snel dat deze hun „afgewerkte stoom" slecht kwijt konden. De condensors waren te warm, zodat er geen vacuüm in ontstond, ondanks dat er volop koelwater door stroomde. Het betekende dat de schroeven hooguit 35 omwentelingen konden maken i.p.v. 75.

Op het kanaal, waar het vroeg in de avond vreselijk druk was met vaartuigen, die de vijand moesten weerhouden om daar met vliegtuigen te landen, was dat nog niet zo erg. maar Geuzenbroek moet zich flink zorgen hebben gemaakt over wat er zou gebeuren als hij eenmaal op zee „volle kracht" moest geven. Ergens ontsnapte er „verse stoom" direct in de condensors, het was een soort kortsluiting. En zo hij inmiddels al vermoedde wat er wellicht aan de hand kon zijn, dan had hij toch niet de euvele moed om, onder de zeer gespannen situatie waarin men vreesde door Duitse vliegmachines met bommen of mijnen verrast te worden, naar de brug te stappen en de kapitein te vertellen dat hij wilde stoppen om hier en daar eens een leiding los te nemen of een klep te openen! Ook in de Noordersluis bleef hij overal af. Rondom en in IJmuiden hadden zich hectische taferelen afgespeeld die dag, maar alles bleef goed gaan!

De „Johan de Witt" op de rede van Gourock, eerste helft 1945. De coasters die langszij liggen, zijn vrijwel zeker Nederlands. Foto via Jan Nierop.

's Nachts naar buiten

Tegen middernacht voer de „Johan de Witt" geheel verduisterd in het pik-donker tussen de pieren door naar zee en zocht - hoewel men daar zeemijnen vermoedde – een koers loodrecht op de kustlijn, om toch zo snel mogelijk aan het vliegtuiggevaar, dat men in de ochtenduren kon vrezen, te ontsnappen. Bij elkaar meer dan 300 passagiers waren verzameld in de salons en hadden hun zwemvest om; de sloepen waren tot aan het promenadedek gestreken en gesjord.

Goed en wel buitengaats observeerde men in het zuidoosten een enorme lichtgloed boven de kustlijn. Het waren branden, die op vele plaatsen woedden. Drama aan boord was dat de machines inderdaad niet wilden draaien; zeven mijl per uur deed de "Johan de Witt". en iedereen vreesde met grote vreze. Van alles werd geprobeerd. brandslangen werden op de condensors gezet om ze extra te koelen - het was

een nachtmerrie voor iedereen! Tegen het ochtendgloren werd tot grote schrik het geronk van vliegmachines gehoord, maar men stelde al snel vast dat het Engelsen waren, die gehaast voorbijvlogen. De stuurman en de bootsman hadden voor alle zekerheid een paar spiertjes op het achter- en voorschip overeind gezet met planken schotten erachter, het moest luchtafweergeschut voorstellen.
De „Johan de Witt" kwam die dag veilig op de rede van Downs voor controle door de Engelsen, het stuk brons kwam tevoorschijn uit de overstortklep. De woorden die de hoofdmachinist toen sprak, zijn niet bekend. Maar, zonder geluk en fantasie vaart niemand wel!

Troepenschip

De "Johan de Witt" kwam via Southampton, Dakar en Kaapstad in Batavia aan, het was toen 9 juli 1940. Het schip werd meteen gevorderd om in geallieerde dienst te varen. Het werd daartoe in Sydney verbouwd en kreeg enige bewapening. Tijdens de evacuatie van Griekenland en Kreta, begin 1941, ontsnapte de "Johan" nog juist door het Suezkanaal toen daar tot ver boven de rede van Suez en Port Taufik zware Duitse luchtaanvallen plaatsvonden en het kanaal tien dagen versperd bleef om afgeworpen mijnen en wrakken op te ruimen.
Tijdens de val van Java, in maart 1942, lag het schip ten anker in de haven van Colombo, begin 1943 verbleef het voor reparaties een halfjaar in New York, in augustus was het terug in Engeland. Vanaf de datum dat de "Johan" van de Clyde vertrok en daar in maart 1944 weer terugkeerde, werden in talloze konvooivaarten 17.000 man troepen en krijgsgevangenen vervoerd.
In september 1944 kreeg de "Johan de Witt" in Engeland nogmaals een grote beurt en werd haar troepenaccommodatie méér geschikt gemaakt voor evacueren van manschappen, officieren, vrouwen en kinderen, totaal voor 1680 personen.

Koningin Wilhelmina wacht op een vliegveld bij Londen de komst van haar dochter uit Canada af. De vliegmachine is een Amerikaanse Liberator in passagiersuitvoering en met Royal Air Force registratie. Foto NIOD Amsterdam.

Prinses Juliana en haar moeder zijn herenigd, 9 september 1944. Foto NIOD Amsterdam.

Koninklijk bezoek

Van 5 tot 7 oktober 1944 logeerde prinses Juliana, vergezeld van een klein gevolg, aan boord van de "Johan de Witt" te Liverpool. De prinses, die vier weken eerder was teruggekeerd uit Canada, bezocht diverse Hollandse clubs en schepen en zeelieden die in ziekenhuizen werden verpleegd. Daarnaast maakte zij een dagtocht naar de vissersvloot in Fleetwood in het noorden van Lancashire. Haar verbhjf op de "Johan de Witt" werd besloten met een receptie en een diner, waaraan een groot gezelschap vertegenwoordigers van de Nederlandse kustvaart, visserij en „deep sea"-vloot deelnam. Daaronder bevonden zich 35 gezagvoerders, diverse directieleden van de Nederlandse Scheepvaart en Handels Commissie en leden van de marinestaf. Als gastheer trad op kapitein P.A.J. Prinsen, hierin bijgestaan

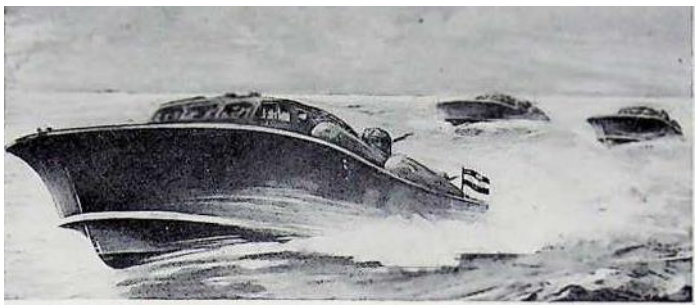
door zijn chefs van dienst. Van 24 tot 26 oktober 1944 was prinses Juliana nogmaals te gast op een Nederlands schip toen zij op tournee was in Schotland. Na een bezoek aan de thuisbasis van de Koninklijke Marine te Dundee, arriveerde de prinses vroeg in de avond te Glasgow, Buchanan Street, waar zij door diverse autoriteiten van de Britse Admiraliteit werd ontvangen. Daarna volgde een receptie aan boord van de „Oranje", waar o.a. de Chief Constable van Glasgow en de directeur van de SMN, mr. Daniël Delprat. aanwezig waren. De prinses en haar gevolg logeerden drie dagen aan boord van de "Oranje". Onder veel belangstelling van de pers en met begeleiding van de politie van Glasgow, werkte prinses Juliana, die door de Nederlandse gemeenschap op handen werd gedragen, een programma af van bezoeken aan diverse grote en kleine koopvaardijschepen, een Merchant Aircraft Carrier en een aantal tehuizen voor zeelieden en Hollandse clubs.
De "Johan de Witt" die eind 1944 en in de eerste zes maanden van 1945 uitsluitend heen en weer voer tussen Britse havens, was in september 1945 te Bombay, kwam in oktober 1945 van de Azoren en liep 3 november 1945, onder gezagvoerder J. van Rees Vellinga - na vijf en een halfjaar oorlogsdienst - weer binnen in haar thuishaven Amsterdam.

** DBW aug. '98, blz.282 e.v.*

*** Wij varen!, 12 mei 1940. Uitgeverij G. Kolff & Co, Batavia.*

Staf van de „ Johan de Witt", september 1944. V.l.n.r.: de Hongaarse scheepsarts I. Kalman, eerste stuurman L.H.J. Volmüller, prinses Juliana, hoofdmachinist W.V. Maus, kapitein P.A.J. Prinsen, administrateur E. Stadermann, stafkapitein H.E. Vrugtman. Foto mevrouw Stadermann via Jan Nierop.

Bron: De Blauwe Wimpel



Torpedomotorbooten

De oorsprong van de torpedomotorbooten ligt omstreeks 1917 toen Engeland met kleine snelvarende motorbooten de Duitschers afbreuk trachtte te doen langs de Vlaamsche kust. Deze motorbooten hadden op den achtersteven een torpedolanceerinrichting; de snelheid was ongeveer 30 a 35 zeemijl. In Augustus 1918 deden 8 torpedomotorbooten, voorzien van twee lanceerinrichtingen en mitrailleurs, een aanval op de vloot te Kroonstadt aan de Finsche golf, onder bescherming van kruisers, jagers, onderzeebooten en vliegtuigen. Toch was de torpedo- motorboot voornamelijk een Italiaansche vinding. Gedurende den wereldoorlog 1914 — 1918 hadden zij er niet minder dan 40 gebouwd. Sedert 1927 beschikte Nederland over vier torpedo-motorbooten (TM I, II, III en IV) van 12.5 ton met twee torpedolanceerinrichtingen en twee mitrailleurs van 7,7 mm no.

Bron : ONZE MARINE 1948

1. Ze zijn 16,5 m lang en 3,3 m breed, hebben een diepgang van 1,5 m, een machinevermogen van 750 Aspk en ontwikkelen een snelheid van 37 mijl. In 1934 werd de TM III van de sterkte afgevoerd. De ondervinding met deze torpedomotorbooten opgedaan is, dat ze niet zeewaardig zijn. Om betere resultaten te bereiken zouden de booten minstens 25 ton groot moeten zijn. Duitschland bouwde in 1934 15 schnellbooten van 50 tot 70 ton en had er volgens de gegevens van 1939 17 in aanbouw. Ook in andere landen is de torpedomotorboot eerst in de laatste jaren tot ontwikkeling gekomen. In 1939 liet onze marine 20 torpedomotorbooten bouwen bij de werf Gusto te Schiedam. Deze booten moesten geschikt zijn voor verkenning, voor bescherming tegen onderzeebooten; ze moeten geschikt zijn om tijdens een zeeslag te kunnen ingrijpen en den vijand te dwingen van koers te veranderen, terwijl ze bij achtervolging den vijand „voor de voeten moeten loopen", desnoods met opoffering van zichzelf. Bovendien moeten de torpedomotorbooten ook 's nachts kunnen opereeren, een nevelscherm kunnen leggen en andere schepen ongemerkt kunnen volgen, z.g. schaduwen.
Door den beperkten actieradius zijn zij uiteraard aangewezen op basisverdediging. Dit wil echter niet zeggen dat de torpedomotorboot geen operatief wapen zou zijn, integendeel, het is het typische wapen voor den kortenafstandaanval. Het vermogen om bij zeegang vaart te houden was kort voor het uitbreken van den huldigen oorlog (1939) bewezen. Bij een windsnelheid van 35 a 40 mijl per uur en een golfhoogte van ruim 3 m wisten deze bootjes een snelheid van 20 a 30 zeemijl te behouden met de zee vrijwel op den kop. De actieradius van de nieuwste torpedomotorbooten was tót 1000 zeemijl opgevoerd en daarmede gelijk aan die van het vliegtuig.
De torpedomotorboot heeft echter dit voordeel dat ze gemakkelijker dan het vliegtuig, dat immers aan een grondorganisatie gebonden is, haar aanval in baaien e.d. kan afwachten nabij zeeverbindingen. De 20 voor Nederland gebouwde booten waren 30 ton groot, beschikten over vier torpedolanceerbuizen, naar achter vurende en 2 mitrailleurs van 20 mm a.1. Het motorvermogen was 3000 pk; de snelheid 45 zeemijl per uur. De bemanning bestond uit 7 koppen. Toen de Mei-oorlog 1940 uitbrak was een der torpedomotorbooten actief beschikbaar te Rotterdam, n.l. de T.M.B. 51, die in den morgen van den 10den Mei actief opereerde tegen de in de Maas neerstrijkende Duitsche watervliegtuigen. Daarbij sneuvelde een matroos. Een deel van de nog niet afgebouwde torpedomotorbooten viel den bezetter als oorlogsbuit in handen.

---

42 jaar Marine Hospitaal Overveen (deel 4)

Opening Tetterode

OVERVEEN • Op donderdagmiddag 25 januari, om twee uur, zal de nieuwe opleidingsschool voor ziekenverplegers van de koninklijke marine, ..Tetterode" officiéél worden geopend door schout- bij-nacht F.H. Heckman. vlagofficier personeel,
Het huis „Tetterode" aan de Zijlweg 17 is grondig gerestaureerd, nadat het lange tijd had leeggestaan. Daarvoor werd de villa bewoond door de huisarts J.A, Hollander, die destijds de praktijk overnam van de inmiddels overleden arts ’G.C.J. Bos. Dokter Bos was de man van een van Nederlands grootste zangeressen, Jo Bos-Vincent, die thans in Bentveld woont. In de bezettingstijd gaf zij in dit huis in het geheim menigmaal een concert, waardoor in die cultuurloze tijd velen uit deze omgeving van haar (zang)-kunst konden genieten.

25 jaar overleefd

Het jaar 1973 is feestelijk. Er wordt niet alleen getoast op de opleidingsschool, ook het hospitaal bestaat 25 jaar. Na alle onzekerheid en politieke bemoeienissen is dit heuglijke feit zeker een feestje waard. De officiële verjaardag van het ziekenhuis valt op 4 augustus 1973, midden in de vakantieperiode, die zich daardoor moeilijk leent voor festiviteiten. De eerst volgende geschikte dag wordt geprikt op 19 oktober. Het MHO bezwijkt bijna onder de bloemen en gelukwensen, afkomstig van oud-gedienden, vertegenwoordigers van de Koninklijke marine en inwoners van de gemeente BloemendaaL

Op vrijdag, 19 oktober 1973, des middags van 15.00 uur tot 17.00 uur zal ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van het marine hospitaal te Overveen een receptie gehouden worden.

Uw aanwezigheid daarbij zal op hoge prijs worden gesteld.

R.S.V.P. vóór 15 oktober 1973
Schriftelijk aan: Directeur-Geneesheer
Marine hospitaal
Telefoon: 023 - 319230, toest.211

Militairen genogden:
Tenue 6
Civiele genodigden:
Wandel costuum

Voor het personeel is er 's avonds een feest. Twee bands spelen de sterren van de hemel, door het personeel wordt er een cabaret opgevoerd en voor de inwendige mens is er een koud buffet.

Tussen drie en vijf start het jubileumfestijn met een receptie. Hierbij aanwezig is ook dr. Peereboom Voller, de burgemeester van BloemendaaL Hij zegt blij te zijn dat het hospitaal behouden is gebleven, met name door de charme die er van uitgaat en de goede verstandhouding tussen de Koninklijke Marine en zijn gemeente. De burgemeester memoreerde dat Bloemendaal altijd heeft meegevochten voor het voortbestaan van het ziekenhuis en stelde dat het wegvallen ervan een witte plek zou hebben gegeven in de gezondheidszorg. Met de wens dat de strijd nu definitief gestreden zal zijn, schenkt hij het marinehospitaal een schilderij van de

19de-eeuwse schilder Bart Peizel. Op het doek staat een model dat het vlaggeschip van Michiel de Ruyter voorstelt.

Rehabilitatie

Tijdens haar verjaardag ziet het hospitaal zelf er niet al te feestelijk uit, want de renovatieplannen, of rehabilitatie zoals de Koninklijke marine het noemt, wordt op dat moment uitgevoerd. In 1975 moet de verbouwing zijn afgerond voor een bedrag van 4,4 miljoen gulden. Het verbouwplan loopt in eerste instantie volgens schema. Uit het niets doemt er een cafetaria op, geschapen op de inmiddels volledig overkapte binnenplaats.
Op 8 december 1972 wordt dit moderne, totaal nieuwe personeelsrestaurant officieel geopend. Al het personeel van hoog tot laag, kan vanaf nu, via een zelfbedieningssysteem, gezamenlijk de maaltijden nuttigen.

De polikliniek staat ook bovenaan de prioriteitenlijst. De indeling is nu niet bepaald je van het, men moet een halve kilometer lopen om alle afdelingen langs te gaan. De nieuwe opzet is efficiënt, alle afdelingen en activiteiten die bij elkaar horen, komen ook bij elkaar. Dus ook de röntgenafdeling en de wacht- en behandelruimten worden verbouwd, verbeterd en uitgebreid. Een garage, werkplaatsen, een magazijn en het centrale ketelhuis worden in een nieuwbouwcomplex ondergebracht. De keuken wordt gemoderniseerd en er komt een oplossing voor de onhandige entree van patiënten die per brancard worden vervoerd. Ze hoeven in de toekomst niet meer de monumentale trap opgesleept te worden, maar betreden dan het hospitaal via de aparte ambulance-ingang met brancard-lift. De operatiekamers, tot de verbouwing als noodoplossing gesitueerd tussen de patiëntenkamers, krijgen de kapel toebe¬deeld. Dit tot grote droefenis van zowel de vlootaalmoezenier als de vlootpredikant, die hier - tot de kapel een andere bestemming krijgt - elke zondagmorgen een kerkdienst verzorgen. Voor sectie is de ruimte onder de nieuwe operatiekamers toebedacht waar tevens het mortuarium komt. Extra sanitaire voorzieningen verrijken de patiëntenkamers, die tevens worden voorzien van bredere deuren. De zieke kan nu eindelijk liggend in zijn of haar eigen bed de kamer in en uit. Voor manschappen, korporaals en meisjes van de INAS-opleiding, die strikt gescheiden worden gehouden van de mannen, ondergaat de zolder een verbouwing. Om het geheel af te maken komt er aan de kant van de poliklinieken een parkeerplaats waar in noodgevallen ook een helikopter kan landen. Al met al een enorme ingreep waarbij, tijdens de uitvoering ervan, ook nog eens rekening moet worden gehouden met de patiënt. Het

beddenbestand blijft immers gewoon op peil en de rehabilitatie mag zo min mogelijk de dagelijkse gang van zaken in de war schoppen.
Alles in acht genomen, heeft de Rijksgebouwendienst, ontwerper en begeleider van de verbouwing, een enorme klus te klaren. Midden in de verbouwing treden er ook nog vertragingen op onder meer door toedoen van minister Vredeling van Defensie, die de bouw laat stopzetten en het hospitaal midden in de rehabilitatie wil sluiten. Als de verbouwing uiteindelijk na een jaar wordt voortgezet zijn de bouwplannen uitgebreid. De renovatie neemt uiteindelijk drie jaar meer in beslag, oftewel duurt twee keer zo lang als was gepland. Het eindresultaat, gereed in 1978, wordt hierdoor en door de inmiddels gestegen prijzen ook een paar centen duurder. Het geheel kost geen 4,4 miljoen maar een slordige 7 miljoen gulden. Maar ach, het is dan ook een pracht van een ziekenhuis geworden, dat weer heel wat jaartjes mee kan. Het marinehospitaal hoeft niet meer onder te doen voor een nieuw ziekenhuis.

Hoofdstuk 5

Volop negatieve publiciteit
Een kostbare verbouwing, een sluitende exploitatie en alles dat de Koninklijke marine haar militairen en bewoners uit de regio kan bieden, geeft nu niet direct aanleiding te geloven dat het marinehospitaal opnieuw bedreigd zou kunnen worden. Maar jawel hoor, de discussie ’wel opheffen-niet opheffen’ barst weer in alle hevigheid los. Zelfs al tijdens de renovatie wordt het MHO onderwerp van gesprek bij de heren politici in Den Haag.
De kranten houden de lezers op de hoogte van de laatste uitspraken, plannen en ontwikkelingen. In 1976 gaat er vrijwel geen maand voorbij zonder bericht over het hospitaal der zeemacht. Zo komen onder meer de militaire artsen in opspraak. 'Militaire artsen en specialisten verdienen, naast hun topsalarissen bij Defensie, nog eens vele miljoenen guldens bij met particuliere praktijken.

Deze praktijken worden voor een groot deel uitgeoefend met militair personeel, militaire ziekenhuizen en militaire apparatuur', zo staat te lezen in 'Het Vrije Volk' van 18 maart 1976. De door deze krant geïnterviewde landmacht kolonel apotheker bd. P. J. Prosé zegt dat de militaire hospitalen volkomen uit de tijd zijn. Hij baseert de kritiek op zijn ervaringen in het landmachthospitaal. Het is al gebleken dat de hospitalen van Defensie voor het grootste deel leeg staan, wanneer er alleen militairen in zouden liggen. Daarnaast stellen militairen er helemaal geen prijs op om in Overveen of Utrecht (Dr. A. Mathijsen) te worden verpleegd. Ze willen liever niet te ver van hun woonplaats in burgerziekenhuizen liggen, omdat die makkelijker bereikbaar zijn voor hun familie', zo vertelt Prosé 'Het Vrije Volk'.

WINSTGEVENDE BASIS VOOR ARTSEN

'Militaire hospitalen volkomen uit de tijd'

Militaire artsen verdienen er een 'burgersalaris' bij

Onzekerheid blijft over voortbestaan Marinehospitaal

18 mei '76

Minister Vredeling: beslissing voor zich uit schuiven.

Burgerafdeling Marinehospitaal zou toch gesloten moeten worden

Algemene Rekenkamer verbaasd

„Minister wil terugkomen op besluit over Marinehospitaal"

Rekenkamer: Marinehospitaal moet weg

Hij vervolgt' 'Waarom zou men die militaire hospitalen niet opdoeken. Waarom dat hele apparaat in stand houden? Naar mijn mening komt het er op neer, dat de belastingbetaler extra geld moet neertellen om de militaire specialisten in staat te stellen, extra geld aan hun burgerpatiënten te verdienen. In diensttijd! De oud-kolonel zegt het verder 'stuitend' te vinden, dat de specialisten in staat zijn zoveel bij te verdienen, doordat ze van allerlei militaire faciliteiten, personeel en apparatuur gebruik kunnen maken'.
Het verhaal van Prosé in 'Het Vrije Volk' brengt heel wat teweeg. Er worden vragen gesteld in de Tweede Kamer en je kunt geen krant openslaan of er staat iets in over het MHO of het ziekenhuis van de landmacht.
Minister Vredeling van Defensie deelt vervolgens mee, dat het Marine Hospi-taal Overveen moet worden ondergebracht in het Militair Hospitaal Dr. A. Mathijsen.

Euthanasie

Alsof het MHO nog niet genoeg in de schijnwerpers staat, komt het ook nog eens in het nieuws met een schandaaltje. Een verpleegster dient een aanklacht in tegen een internist, die al vier jaar lang ernstig zieke patiënten ongevraagd zou hebben gedood. De internist zou dit hebben gedaan door het toedienen van onder meer hoge doseringen verdovende middelen, op een wijze die met het woord euthanasie 'niets meer heeft uit te staan' zo formuleerde de

verpleegster haar klacht. Er volgt een onderzoek dat maanden in beslag neemt, maar een strafbaar feit wordt niet aan het licht gebracht.

Bezuinigingen

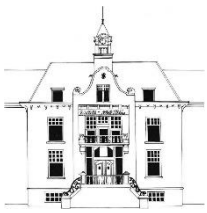
Ondanks het afleidende euthanasie-schandaaltje blijft de aandacht ook nog steeds gevestigd op een eventuele sluiting van het marinehospitaal. Omwonenden spuien hun verontwaardiging via ingezonden stukken in de plaatselijke krant. Het gemeentebestuur van Bloemendaal pleit voor het behoud van het MHO bij de staatssecretaris van Defensie en minister Vredeling is inmiddels teruggekomen op zijn eerder genomen besluit de ziekenhuizen van land- en luchtmacht en marine samen te voegen. Het lijkt er op dat de problemen langzaam uit de weg worden geruimd.
En inderdaad, het leek er alleen maar op; want er wordt aangekondigd dat in de regio Kennemerland 929 bedden moeten verdwijnen. Bijna tien procent van het nationaal inkomen wordt gestoken in de gezondheidszorg en dat is veel te veel. ’Er moet daarom worden bezuinigd’, vindt staatssecretaris Hendriks van Volksgezondheid, die zijn tanden stevig heeft vastgebeten in de ziekenhuisplanning. Het College voor Ziekenhuisvoorzieningen (CZV) heeft het advies, waar in Kennemerland het weg te bezuinigen aantal bedden kan worden gevonden, al klaar liggen.
Het marinehospitaal met zijn burgerfunctie valt ook in de prijzen.

Directeur- geneesheer J. Buur legt uit waarom deze burgerfunctie nou juist zo belangrijk is voor ’zijn’ ziekenhuis. ’De burgertaak kan uit het oogpunt van kwaliteit en veelzijdigheid niet worden gemist. Uitsluitend als marinearts zou de specialist zijn vak niet in volle omvang kunnen uitoefenen, vanwege een te beperkte diagnose-spreidings-index. Hierdoor zou zo’n functie te eenzijdig zijn en zou er geen specialist voor te vinden zijn. Daarnaast vervult het marinehospitaal in de regio en vooral in Bloemendaal een niet onaanzienlijke maatschappelijke taak. Dit met name in de zomermaanden, als de campings vol zitten en soms vele duizenden recreanten vertoeven op het strand. Het marinehospitaal is het eerste ziekenhuis dat men, komende vanaf de Zeeweg, kan aandoen’.

De burgerfunctie is dus belangrijk voor het in stand houden van het hospitaal der zeemacht. Maar, is dat nou wel zo noodzakelijk? ’Ja’, zegt dr. Buur tegen wie het maar horen wil. Tal van argumenten, opgesomd door de directeur- geneesheer, zijn dan ook terug te vinden in diverse kranten en bladen, ’In burgerziekenhuizen zal geen specialist voorrang verlenen aan een militair, alleen omdat deze militair is en de commandant van een schip zijn bemanningslid graag

zo snel mogelijk weer aan boord wil hebben. De voorrang van opname en behandeling wordt in een burgerziekenhuis uitsluitend bepaald aan de hand van de ernst van een ziekte. Een militaire organisatie streeft daarentegen naar een zo groot mogelijke paraatheid. Het is daarom noodzakelijk te beschikken over een eigen hospitaal. Alleen dan kunnen militairen altijd op korte termijn worden onderzocht en behandeld, en alleen dan kan er rekening worden gehouden met de specifieke eisen van een militaire organisatie. Nog een aspect dat het belang van een eigen ziekenhuis aangeeft, is het bewaken van de medische geschiktheid van het marinepersoneel met risicodragende functies. Deze taak is in een militaire organisatie alleen naar behoren uit te voeren met eigen artsen, eigen medische specialisten en dus in een eigen ziekenhuis'.
Waarschijnlijk dringen de door directeur-geneesheer Buur aangevoerde argumenten inderdaad door tot in de Haagse breinen, want een definitieve beslissing het MHO wel of niet op te heffen blijft uit.

In januari 1979 zijn er in de Kennemer ziekenhuizen 265 bedden wegbezuinigd. Het marinehospitaal heeft ze nog alle 133, waarvan er 60 bestemd zijn voor burgers. (Het aantal van 160 is sinds de opening van het MHO wel iets afgenomen. Dit gebeurde echter niet vanwege bezuinigingen maar was een gevolg van de afnemende behoefte.)
Een maand later (februari) staat met grote koppen in de krant, dat het aantal van 265 verdwenen bedden veel te weinig is.
De berichten verschijnen naar aanleiding van een adviesnota van de werkgroep van het College voor Ziekenhuisvoorzieningen (CZV). De staatssecretaris van Volksgezondheid, op dat moment mevrouw E. Veder-Smit, krijgt het advies voorgeschoteld. De conclusie van het rapport luidt dat er tussen nu (februari 1979) en 1990 nog 810 bedden in Kennemerland weg moeten. 'Deze reductie moet gepaard gaan met de sluiting van vier ziekenhuizen', zo meent de werkgroep. Voor het gemak hebben ze ook maar vast de ziekenhuizen, die volgens het CZV voor opheffing in aanmerking komen, bij het advies gevoegd. En inderdaad staat ook het marinehospitaal als een van de vier op de lijst.
Terwijl de staatssecretaris zich over het advies-rapport van het CZV buigt, komt het Centraal Orgaan Ziekenhuistarieven met een weinig goeds belovend jaarverslag op de proppen. 'De gemiddelde stijging van de tarieven van ziekenhuizen en andere ziekenhuisinrichtingen is in 1978 ver boven de gemiddelde prijsstijging uitgegaan. De verwachting voor 1979 is niet anders', zo wijst het verslag uit.
De Koninklijke marine trekt haar conclusie en gaat bestuderen welke mogelijkheden er zijn bij een eventuele integratie van de hosptiaalfunctie binnen de krijgsmacht of in de regio. Al spoedig wordt gesproken over een samenwerkingsverband tussen de Koninklijke marine en het Rode Kruis ziekenhuis in Beverwijk. Zo snel als de gesprekken op gang kwamen, zijn ze echter ook weer van de baan. Dit betekent niet dat er rust in de 'tent' komt, want het voortbestaan van het MHO blijft de gemoederen bezig houden.



WORDT VERVOLGD

MIJN LEVEN BIJ DE KONINKLIJKE MARINE
MARINE LUCHTVAARTDIENST

Vervolg….

Wies Platje

Op 16 april 1984 begon mijn eerste serieuze kennismaking met een operationeel marine onderdeel. Ik had daar lang naar uitgekeken. Ik arriveerde op het moment dat op het Vliegkamp Valkenburg ingrijpende veranderingen plaatsvonden. De Neptune vliegtuigen werden uit gefaseerd en vervangen door de Lockheed P-3c Orion waarvan de Koninklijke Marine 13 toestellen had gekocht. De aanschaf van dit moderne vliegtuig betekende de overgang van analoge technieken, sensoren en vluchtanalyses naar digitale systemen. De keuze voor de Orion resulteerde in een zeer nauwe samenwerking met de Amerikaanse marine. Nederland trad hiermee toe tot een selecte groep NAVO-landen die samenwerkten op het gebied van het opsporen en volgen van strategische Sovjetonderzeeboten die vanuit de Noordelijke vloot patrouilles uitvoerden op de Atlantische Oceaan en in de Barentszzee. Deze landen waren De

Verenigde Staten, Canada, Noorwegen, het Verenigd Koninkrijk en Nederland. Voor het Noordelijk deel van de Atlantische Oceaan was de NAVO-vliegbasis Keflavik op IJsland voor deze missies het operationele centrum. Deelname aan deze operaties betekende dat op het vliegkamp een Mission Supportcentrum en een Geruisanalysecentrum moesten worden gebouwd. Voor deze centra werd het Sirius complex gebouwd dat in 1985 in gebruik genomen werd. Een derde project waarvan de uitvoering bij mijn aantreden een begin was gemaakt betrof het plaatsen van een 360 graden hek rondom het vliegveld. Omdat de zorg voor militaire veiligheid van het vliegveld ook in mijn portefeuille zat betekende dat ik meteen hiermee aan de slag kon gaan. Ik moet hierbij vertellen dat mijn tweede man mij bij dit project op een uitstekende manier het meeste werk uit handen hebben genomen.

Nog maar kort geleden officier geworden merkte ik op het vliegkamp dat ik als officier in een andere marine terecht was gekomen. Er worden andere eisen aan je gesteld, je wordt op waarde geschat maar ondervindt ook een collegiale samenwerking. De Longroom van Valkenburg met de regelmatige samenhorigheidsborrels en de voortreffelijke keuken stak met kop en schouders uit boven dat wat op sociaal gebied de Haagse marine te bieden heeft.

Kennismaken met de squadrons en alle scholen en diensten op het vliegkamp vergde enige tijd maar ik raakte al snel onder de indruk van de professionaliteit en onderlinge samenhang van de diverse onderdelen. Mijn kantoor bevond zich in het vliegdienstgebouw en voor wat de betreft de operationele inzet van de vliegtuigen viel ik als Intel-officier van de Groep Maritieme Patrouillevliegtuigen organiek onder het Hoofd Vliegdienst. Daarnaast was ik Officier Inlichtingendienst MVKV en had dus voor veiligheidsaangelegenheden ook een relatie met

Hoofd MARID. Ik kon het overgrote deel van deze functie met een gerust hart overlaten aan mijn Chef de Bureau Veiligheidszaken en zijn korporaal. Zij hadden een kantoor aan de ingang van de Kampweg.

In het oude vliegdienstgebouw had de automatisering nog nauwelijks een voet tussen de deur gezet. In de briefingroom was de overhead projector nog het enige middel waarmee aan de bemanningen de posities van de Sovjetschepen kon worden aangegeven. Ook had ik op mijn bureau nog geen computer. Omdat squadron 320 en 321 nog niet volledig beschikten over de bestelde Orion's werden in mijn eerste anderhalf jaar voor surveillancevluchten de nog aanwezige Brequet Atlantic's van squadron 321 ingezet. De Lockheed Neptune 's waren bij mijn aankomst reeds uit gefaseerd. De operatieofficier en ik vormden een hecht team in het plannen van een surveillancevlucht. Door nauwkeurig de posities van schepen van de Sovjetmarine die zich in de Noordzee of in de Atlantische Oceaan nabij het Verenigd Koninkrijk bevonden bij te houden overlegde ik met hem de mogelijkheid een surveillancevlucht te plannen. Deze gelegenheid diende zich in toenemende mate aan. Eenheden van de Sovjetmarine lieten zich steeds vaker buiten de eigen vlootgebieden zien wat mede veroorzaakt werd doordat op de scheepswerven in de Oostzee steeds meer nieuwe typen oorlogsschepen in aanbouw waren. Doordat geleidelijk meer Orion's in gebruik werden genomen was vrijwel in alle gevallen een vliegtuig beschikbaar. De laatste Nederlandse Atlantic's waarvoor Zuid Afrika officieel belangstelling had, maar aan dat land om politieke redenen niet verkocht konden worden, werden terug verkocht aan Frankrijk en, U raadt het al, zijn even later bij de Zuid-Afrikaanse marine in gebruik genomen.

Omdat ik het interessant en nuttig vond vloog ik vaak mee en zo heb ik tijdens mijn tijd op Valkenburg veel Sovjetmarineschepen van dichtbij kunnen zien. Aanvankelijk leverde de Audiovisuele Dienst van de Koninklijke Marine een boordfotograaf maar om praktische redenen heb ik het kunnen regelen dat de In Flight Technician (IFT) van de bemanning het fotograferen op zich ging nemen. Hiermee kwam er meer routine en verbeterde de kwaliteit van de fotografie gaande weg. Ik kreeg de beschikking over 10 koffers met een camera, telelenzen en een grote voorraad filmpjes. Deze werden tijdens de briefing van een bemanning uitgereikt en na de vlucht weer ingenomen. Er ontstond een leuke competitie tussen de IFT's om de Foto van de Week te scoren en in de gangen van het Mission Support Centrum in het Siriusgebouw groeide een imposante fotogalerij. Veel steun daarbij ondervond ik van de fotodienst in Den Haag.

Ondertussen had ook ik kennisgemaakt met de geautomatiseerde systemen die bij de vluchtvoorbereiding en bij vluchtanalyses werden gebruikt. Na drie jaar kreeg ik assistentie van een sergeant. Doordat onze vliegtuigen participeerden in de NORCANUKUSNL anti onderzeeboot operaties vanaf Keflavik ontvingen wij op Valkenburg niet alleen de Nederlandse maar ook de vluchtresultaten (form Purple berichten) van alle operaties. Deze stuurden we met de merking NL-eyes Only als 'Noorderlicht' naar den Haag. Mijn sergeant toverde met behulp van het computersysteem in het Siriusgebouw indrukwekkende tracks van de strategische Sovjetonderzeeboten op patrouille in de Atlantische Oceaan.

Gaandeweg leerde ik steeds meer bemanningsleden kennen en merkte ik dat zij de ondersteuning die zij bij de voorbereiding van een missie ondervonden op prijs stelden. Een wat oudere vlieger die in de tijd van de Neptune's vaak op Curaçao was geweest vertelde me het verhaal dat ze een keer op missie werden gestuurd om de positie van het Russische ruimtevaarthulpschip *Kosmonaut Yuri Gagarin* te verkennen. Toen ze na tien uur tevergeefs zoeken naar huis vlogen zagen ze op vrij grote afstand van het eiland de enorme antennes van het schip boven Willemstad uitsteken. Het schip lag daar keurig afgemeerd voor een aangekondigd kort logistiek bezoek. Je zal toen inlichtingenofficier geweest zijn!
Bij grote NAVO-oefeningen waaraan de MLD deelnam, was ik onderdeel van het Mission Support Team dat op buitenlandse vliegvelden, in samenwerking met de lokale operationele staf, de Nederlandse missies mee voorbereide, briefde en de vluchtresultaten verwerkte. Dat waren intensieve weken omdat de vluchten round the clock werden uitgevoerd. Zo was ik met regelmaat op de Noorse bases Andoya, Bardufoss en Oerland en op de Duitse basis Nordholz, de Britse basis St. Mawgan en het Spaanse Jerez.

Ook bezocht ik, toen een Nederlandse Orion daar permanent gestationeerd was, regelmatig de NAVO-vliegbasis op het IJslandse Kevlavik. Ook daar kon ik in de keuken kijken van een van de meest cruciale commando's van de Amerikaanse marine en luchtmacht tijdens de Koude Oorlog. In januari 1988 gaf ik een briefing over de Nederlandse operaties vanaf Keflavik voor een tweetal IJslandse journalisten. Van mijn betoog verscheen op 6 januari een groot artikel in het dagblad Morgunbladed.

Interessant was de samenwerking met de Koninklijke Luchtmacht op de Brabantse vliegbasis Volkel. Samen met het tactisch verkenningssquadron 306 had de Koninklijke marine een operatieorder over de uitvoering van een surveillanceoperatie boven de Noordzee. Bij de passage van een interessant Sovjetmarineschip of scheepsverband werden op instignatie van Valkenburg twee straaljagers vanaf Volkel door een Orion naar een positie gestuurd waar zij met hun Orpheus camerasysteem, waaronder een infrarood camera nabij foto's van het contact maakten. Bijvangst was dat de nabije aanwezigheid van straalvliegtuigen de commandant van een Sovjetschip regelmatig aanzette tot het activeren van zijn vuurleidingssystemen. De

signalen hiervan werden vervolgens voor analyse opgevangen door de boven het contact cirkelende Orion. De resultaten van de Orpheus-fotografie waren heel vaak spectaculair. Ik was de liaison tussen Valkenburg en Volkel en tijdens een bespreking daar werd geopperd de interservice operatie uit te breiden bijvoorbeeld tijdens verkennings-vluchten ten westen van het Verenigd Koninkrijk. Toen ik enthousiast mijn baas op Valkenburg hierover sprak was zijn reactie resoluut: "Alleen de marine vliegt boven zee en dat moet zo blijven".

De Marine was niet de enige instantie die boven zee actief was. Rijkswaterstaat leasede van Martin Air een met infra rood zoekapparatuur uitgeruste Piper Aztec waarmee primair boven de Noordzee en boven het West-Duitse deel van de Oostzee naar oppervlakte vervuiling door schepen werd gezocht. Ik had met de coördinator van Rijkswaterstaat contact en ik kreeg op Valkenburg op gezette tijden een door hun vliegtuig gerapporteerde positie van een Sovjetschip door. De fotografie daarvan volgde dan per post. Ik ben een keer tijdens een tweedaagse missie mee geweest waarbij het volgende gebeurde. Vlak na een grote NAVO-oefening was in de Noordzee ter hoogte van Den Helder het Sovjetinlichtingenschip Zond die in de nabijheid van de oefenende schepen had gepatrouilleerd achtergebleven. De positie van dit schip was enige tijd niet bekend en tijdens een zoekslag zagen we het schip stilliggen. Via mijn koptelefoon kon ik de conversatie tussen de waarnemer van waterstaat en de meldpost in Hoek van Holland volgen: "Hier volgt positie Russisch spionageschip Zond" en daarna "Moet ik dit aan meneer Platje op Valkenburg doorgeven?" "Ja doorgeven, maar meneer Platje zit hier naast mij". Wat de Russen met deze informatie hebben gedaan weet ik niet.

Toen ik op Valkenburg geplaatst werd leefde ik in de veronderstelling dat ik daar tot mijn FLO geplaatst zou blijven en daar had ik vrede mee. Ik was ltz 2 OC geworden en kon terugkijken op een interessante loopbaan bij de Koninklijke Marine. Dat niets zeker is in het leven bleek in het voorjaar van 1989 toen Hoofd MARID meedeelde dat ik niet met FLO zou gaan maar, als ik daarmee instemde, naar Engeland zou worden uitgezonden om daar een Nederlandse inlichtingenofficier bij de Commander In Chief Eastern Atlantic Area in het Engelse Northwood af te lossen. Ik heb daar niet lang over nagedacht en koos voor de optie daar voor twee jaar naar toe te gaan. Het veranderde personeelsbeleid voor officieren betekende voor mij dat ik na vier jaar in mijn huidige rang bevorderd zou kunnen worden tot luitenant ter zee der 1^{e} klasse, de rang die aan mijn functie in Engeland verbonden was.

Ik kijk met heel veel plezier aan mijn tijd bij de Marine Luchtvaartdienst terug. Na mijn FLO ben ik lid geworden van de Stichting Vrienden van de Traditiekamer MLD waar oud-officieren van de vliegende marine elkaar eens per jaar op het vliegveld De Kooij ontmoeten.

WORDT VERVOLGD

Bron: Verhalen van

Vroege(r)

TOERTJE TRAINER

Bij Vliegtuig Squadron 320 (VSQ320) en VSQ2, werd bij de komst van de Orion door beide squadrons gebruik gemaakt van dezelfde vliegtuigen. VSQ2 leidde nieuwe bemanningen op, die later verder operationeel werden gemaakt bij VSQ320.
Daar het op de Noordzee slechts zeer beperkt mogelijk was om te oefenen met Russische onderzeeboten en oppervlakte eenheden, werd gebruik gemaakt van zogenaamde Tactische Trainers. In die tijd hadden wij daar in Nederland nog niet de beschikking over, dus maakten wij gebruik van de faciliteiten van de Navy in Amerika. Zij waren voor ons beschikbaar in Brunswick Maine en Jacksonville Florida.

Na de opleiding bij VSQ2 werden de bemanningen geplaatst op VSQ 320. Daar kwamen zij in de praktijk terecht, onder andere ook bij de operationele vluchten op IJsland. Ook bij VSQ 320 ging men echter regelmatig naar de trainer.
Dit verhaal gaat over een zogenaamde training beurt in Jacksonville. Ik was er bij als instructeur voor de akoestische operators. Er waren enkele jonkies bij die ik aan de hand nam, ook tijdens de vrije tijd.
Onze accommodatie was deze keer “On Base “. Andere keren zaten we soms in een hotel.
Wij draaiden onze beurten van ongeveer vier uur, soms ’s morgens, ’s middags of ’s avonds.
Na een morgen detail waren we dus voor de rest van de dag vrij.

Op een van die middagen had ik met een paar jongere maten één of twee visbootjes met hengels en spullen gehuurd in de jachthaven van de basis. We hadden echter geen aas.
Geen nood, midden op de rivier lag een garnalen visser. De bootjes waren vrij snel en we stoven er op af. De visser op het bootje zag ons op hem af komen en dacht waarschijnlijk dat hij beroofd zou worden of zo iets, want hij raakte behoorlijk in paniek.
Toen wij bij draaiden kreeg hij door dat hij niets te vrezen had, kwam tot rust en verkocht ons garnalen.
De vangst viel bitter tegen. Na het avondeten probeerden we het nog even vanaf de kant.
Dat werkte wel. We vingen diverse mooie rode snappers die we aan een Amerikaan gaven die ook stond te vissen. Hij was er erg blij mee. Hij was echter zeer verbaasd toen een van ons een dikke paling ving en wél inpakte om mee te nemen.

De volgende dag hadden we een middag detail. Na het eten begaven wij ons naar een uitbating net buiten de poort. Het was Happy Hour (twee voor een). Van buiten was het net een oude Duitse bunker, maar binnen hing er best een sfeertje. Je kon er grote glazen bier kopen (pitchers) en er was een soort toneel waar dames dansten met een soort paal. Zij droegen, buiten een klein slipje geen verdere kleiding. Waarschijnlijk hadden zij het erg warm.
Na enige pitchers waren er sommige lieden (niet bij ons) die de danseressen wilden beroeren.
Deze werden, zeker na herhaling, met harde hand verwijderd door een soort sheriff.
Wij hadden toen een jonge collega die evenals wij op een stoel vlak bij het toneel zat. Bij hem waren de rollen omgedraaid. Hij had zo’n aantrekkingskracht voor de dames, dat deze om de

beurt op zijn schoot wilden zitten. Ik draaide mij ook zo goed mogelijk in de juiste positie echter zonder resultaat.

De volgende dag, operationeel en anders bijgeschoold vertrokken we weer naar Nederland. Wij maakten een stop op de Azoren. Op de basis was het een beetje zouteloos dus we begaven ons naar het nabij gelegen dorpje. Dat was ook niet echt bruisend.
Daar laafden wij ons aan een soort heerlijke zoete wijn waar je erg vrolijk en losjes van werd.
In het donker begaven wij ons weer richting basis en besloten binnen door te gaan.
Dit was via een soort harde zandweggetjes omgeven door hoge wallen bestaande uit opeen gestapelde stenen . Opeens stuitten wij op een schat van een ezeltje wat moederziel alleen aan een kort touwtje in het donker stond.
Ik knuffelde het beestje en het knuffelde terug. We waren boos om het korte touwtje en besloten, vermoedelijk mede aangespoord door de wijn, haar mee te nemen naar Nederland.
Ik nam plaats op haar. Zij spreidde echter haar voor en achter benen en bleef als een geschoorde heipaal staan. Ik sprak te weinig Portugees om haar te bepraten dus ik steeg weer af. Zonder haar vervolgden wij onze weg en gingen te bedden op de basis.
De volgende dag vervolgden wij onze weg naar Nederland. Wij (zij) hadden weer, zonder stress , veel geleerd.

Avanti, pronnto, navori

Utrecht heeft zijn statenjacht

Achttiende-eeuwse schoonheid opnieuw vormgegeven

Teksten foto's: Gerrit van Burgeler

„Utrecht", dat is de toepasselijke naam, waarmee de Utrechtse gedeputeerde, mevrouw Van de Kamp op vrijdag 23 mei het Utrechtse statenjacht doopte. Een geslaagde doop, al bleek opnieuw dat eikenhout veerkrachtiger is dan staal, pas na de derde poging brak de fles met de gebruikelijke champagne in stukken. Onmiddellijk na de ceremonie begonnen de motoren van twee gigantische kraanwagens van sponsor Mammoet Transport (Van Seumeren) te grommen en werd het ruim 19 meter lange en 68 ton zware gevaarte voorzichtig van de bouwplaats aan de Veilinghaven opgetild om vervolgens behoedzaam te water te worden gelaten.

De „Utrecht" in de takels. Aan het ondiepe onderwaterschip is goed te zien te zien dat statenjachten als deze bij uitstek geschikt waren voor de Nederlandse wateren. Om verlijeren te voorkomen waren ze daarom uitgerust met zwaarden. De eenmansbemanning van de „notenboot" op de voorgrond zorgde tijdens de tewaterlating voor een passende muzikale omlijsting.

De rest van de dag werd gefeest, maar daarna werd het werk weer voortgezet. Want klaar was het scheepje nog niet. Het moest nog verder worden afgetimmerd en getuigd en er moet natuurlijk mee worden proefgevaren. De tuigage zal bestaan uit een staand gaffel- tuig, de opvolger van het vroegere spriettuig. De gaffel wordt, de naam zegt het al, niet gestreken. Als het grootzeil moet worden weggenomen, gebeurt dat door het met geitouwen strak tegen de mast te trekken. Als voorzeilen zullen een stagfok en een kluiver worden gevoerd. Met niet te veel wind bestaat de mogelijkheid nog een topzeil bij te zetten. In totaal zal het scheepje 156 m2 zeil kunnen voeren.

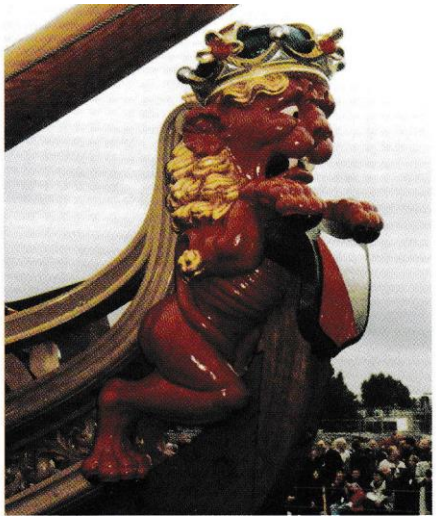
Commerciële bestemming

Replicabouwers zitten vaak met het probleem, wat er met het schip moet gebeuren als het eenmaal is voltooid. Ook dan moet immers geregeld geld binnenkomen voor de 328 instandhouding ervan. De Stichting het Utrechts Statenjacht heeft ervoor gekozen het scheepje een commerciële bestemming te geven. Ze heeft daartoe een contract getekend met charteraar Menno Hoekstra, die onder meer naam maakte doordat hij het aandurfde in 2000 een nieuwgebouwde koftjalk, de „Rederijker" in de vaart te brengen, de eerste sinds 90 jaar. De „Utrecht" gaat vanaf 1 april 2004 vanuit Muiden zeiltochten met maximaal 27 gasten maken op het IJsselmeer. Hoekstra heeft voor de exploitatie van het j acht een speciale onderneming opgericht, de Muider Compagnie.

Blik op het dek met achterop het paviljoen en daarvoor twee lantaarns. Op de wal ligt de mast te wachten om op zijn plaats te worden gezet.

Overigens zal het publiek ook komende winter al met het scheepje kennis kunnen maken. Het zal dan, stilliggend in de toekomstige historische haven bij de Utrechtse Jaarbeurs, plaats bieden aan bruiloften en andere feestelijke bijeenkomsten. Ook zullen er lezingen en presentaties kunnen worden gehouden. Voor informele recepties en ontvangsten is er plaats aan boord voor 40 personen. De ambiance van de „Utrecht" belooft, dat was bij de tewaterlating al te zien, bijzonder stijlvol te worden. Onwillekeurig bekruipt je toch een gevoel van begrip voor de businessbobo's, die de afgelopen maanden zo na op het lijf worden gezeten wegens hun vermeende graailust. De stumpers hebben het natuurlijk ook een stuk minder dan soortgenoten. Misschien niet, zoals ze zelf aanvoeren, met collega's in andere landen, maar toch zeker wel met hun voorgangers in vroeger tijden, bijvoorbeeld de zeventiende of achttiende eeuw. De hoogmogende heren uit die tijd voerden immers heel wat meer staat. In de file staan met een dikke, maar niettemin van de lopende band gekomen BMW met chauffeur is natuurlijk best aardig, maar valt toch geheel in het niet met varen in een geheel met de hand vervaardigd en van rijk Louis Quatorze-snijwerk voorzien statenjacht!

De mechanische voortstuwing wordt geleverd door een diesel in het voorschip die hydraulisch twee schroeven aandrijft. Voor deze oplossing is onder meer gekozen omdat een schroefraam voor het roer de authentisiteit van de rompvorm te zeer aantasten.



Het boegbeeld bestaat uit de traditionele rode leeuw, die het Utrechtse wapen vasthoudt. De kroon was aanvankelijk op schepen uit de Nederlanden niet gebruikelijk, maar kwam later in navolging van Engelse voorbeelden ook hier in zwang.

Het paviljoen wordt omlijst door beelden die de riviergoden voorstellen. De beelden moeten hier nog worden verguld. Het bijzonder mooie houtsnijwerk werd uitgevoerd onder leiding van Cees van Soestbergen

Voor hoge (buitenlandse) gasten

Voor de gasten was en is er midscheeps de zogenaamde „grote kamer", ingericht met langsscheepse zitbanken of ook wel bedsteden en van boven verlicht door een opbouwtje met ramen op het dek, de lantaarn. Op het achterdek bevindt zich het paviljoen, een fraai gastenverblijf met aan beide zijden en in de spiegel ramen. Voor de grote kamer bevindt zich het kabel - ruim met de kooien voor de bemanning met daarachter de kombuis en de bottelarij. Overigens is toch te hopen dat de „Utrecht" niet uitsluitend als party- boot zal worden gebruikt. Het zou mooi zijn als landelijke, provinciale en gemeentelijke instanties juist aan dit schip zullen denken voor officiële gebeurtenissen, zoals bezoeken van buitenlandse hoge gasten en dergelijke. Is er immers iets Nederlandsen en stijlvollers denkbaar dan deze exacte kopie van een scheepje dat in 1746 op papier werd gezet door de Rotterdamse scheepsbouwmeester Pieter van Zwijndrecht, destijds een bekend bouwer van dit soort vaartuigen?

De bouw

Net als de „Batavia" en de Kamper kogge is het Statenjacht indertijd op de rails gezet als een werkgelegenheidsproject. De afgelopen bijna 6 jaar hebben een kleine 100 jongeren er onder leiding van bouwmeester Kees Sars op de provisorische werf een vakopleiding gevolgd. De meesten konden vervolgens aan de slag in de meubelbranche of andere houtverwerkende bedrijven. Ook is er aan het schip gewerkt door stagiaires van het Hout- en Meubileringscollege en door Duitse jongeren, die als zogenaamde Wandergesellen voor het behalen van hun papieren werkervaring moesten op doen. En uiteraard kon ook dit project alleen goed functioneren door de inzet van een groot aantal vrijwilligers. Het belangrijkste bouwmateriaal was eikenhout. In totaal werd ongeveer 300 „kuub" van deze houtsoort verwerkt. Een aardige bijkomstigheid is dat dit afkomstig was uit Deense bossen, die eeuwen geleden door de VOC werden ingezaaid met uit Nederland afkomstige eikels!

Nog enkele gegevens:
Lengte over alles 23,5 m. Lengte over de steven 19,11 m.
Breedte op de berghouten 5,59 m. Diepgang 1,35 m.
Hoogte mast vanaf de kiel- balk 21,50 m.
Waterverplaatsing 80 ton.

Zo zal de „Utrecht" er na voltooiing uitzien.

Uit: Jaarboekje van het Korps Adelborsten 1946-1947.

Uit: de "Kroniek 1946".

15 mei Te 11.45 weder in dienst stellen van het Koninklijk Instituut voor de Marine. De Kapitein-Luitenant ter Zee F.Th. Burghard aanvaardt het commando. 89 Adelborsten arriveren voor de verkorte opleiding. 37 Adelborsten voor het Korps Mariniers gedetacheerd te Doorn, die aldaar hun opleiding voortzetten in de ARO-opleiding c.q. aanvangen met practische militaire vorming.

en voorts:

HET ZAALTJE.

15 Mei 1946.. .Een heterogene groep jonge kerels betrad voor het eerst de ruimte, die hen voortaan zou herbergen in de vrije ogenblikken op het instituut. Het zaaltje sperde zijn brede mond wijd open en voelde zich vreemd te moede. Het was nog niet vaak gebeurd, dat er zoveel vogels van diverse pluimage voor dezelfde opleiding aankwamen en in zijn binnenste ronddwarrelden. Officieren, sergeants, korporaals, matrozen, mariniers en burgers liepen elkaar aan te kijken en vonden het voorlopig nogal moeilijk om het eerste contact te leggen. Pianoklanken vormden een schuchter begin...
Plotseling zette het zaaltje zijn vensters wijd open.. .daar kwamen de eersten in de nieuwe plunje

binnen. Het krabde zich eens op zijn kale zoldering; ver weg in het stoffige verleden hing nog de herinnering aan rode kragen en ponjaards. Nu niets van dit alles, de tijden hadden kennelijk veel veranderd; met schaamte dacht het zaaltje aan zijn eigen toestand, het had zo'n erg ongekleed gevoel.
Zo ging deze eerste zonnige middag in Mei voor de nieuwe bewoners voorbij, met verandering van uniform en burgerpak in battle-dress en pet zonder embleem, 's Avonds om tien over tien sloot het zaaltje met een tevreden zucht de glazen kaken: Het Korps Adelborsten was met de Verkorte Opleiding herleefd.
Maar met genoegen heeft het de pogingen van zijn bewoners bezien om tot grotere eenheid te komen. Diverse 'alle hens', de baartijd, het Assaut, het bezoek van de Rotterdamse studenten, de rustige Zondagen en de woelige dagen door de week trekken als een afwisselende film voorbij. Ogenblikken van vreugde treden soms op de voorgrond, zoals bij de geboorte van ons jongste Prinsesje, die met een bijzonder opgewekte compagnieschool, tussen vier muren, gevierd werd. Voor ergernis werd ons zaaltje echter ook niet gespaard, waarbij het denkt aan de cacophonie van geluiden, veroorzaakt door radio, piano, trompet, indianenkreten en aan de aanslagen op zijn eigen bestaan, gedaan met brandende sigarettenpeuken en vlammende papiermanden.
Intussen tikte de tijdmeter voort... Uit alles bleek, dat Dat groeide, wat in het Korps Adelborsten nodig is: Saamhorigheid. Er waren en blijven nog onvolkomenheden, maar het groeit en dat stemt het zaaltje tevrêe. Vol hoop ziet het de toekomst tegemoet, met de stille wens om nog vele, vele generaties jonge mensen zich binnen zijn wanden te zien ontwikkelen tot goede kameraden en stuwende krachten voor onze marine.

Ongeveer één jaar later....Steunend en met een verzadigd gevoel biedt het zaaltje overdag soms plaats aan twee honderd zeventig woelige, jonge levens. Nog altijd is er aan zijn eigen uiterlijk niet veel veranderd, in tegenstelling tot de levende inhoud: blauwe uniformen en rode kragen deden hun intrede, terwijl er af en toe ook een roodgebiesde broek te zien was.

12-07-1948 DE KRUISTOCHT VAN DE CATALINA P 85 DEEL 3 (SORONG)

Sorong, regen... regen... regen...! En donderbuien en muskieten

28-08-1948 Nijmeegsch dagblad

Met als finale van deze dag een kleine bandjir.

SORONG**.** Welkom vreemdeling! ... maar het is een vreemd en zeer zonderling welkom, dat Nieuw Guinea de baroe, de pas aangekomen vreemdeling, biedt. Die vreemdeling is nog met handen en voeten gebonden aan de civilisatie, of wat men zo noemt. Hij is doordrenkt, geboren en getogen, in Holland en hij bracht mee, in een Catalina van de Koninklijke Marine, alle dingen die iets te maken hebben met comfort, luxe, gezelligheid, gemak, knusheid en vertier. En het is maar het beste, het allerbeste, als hij dat alles totaal en definitief, afzweert op hetzelfde moment, dat hij voet aan wal zet op Nieuw Guinea, dat enorme eiland, ergens in de achterhoek van moeder aarde. Daar is geen luxe, daar kent men geen comfort. Daar zijn andere dingen,

andere levensvoorwaarden. Hier is een andere „beschaving", hier is het leven totaal anders. Het is goed als men dat weet, het is nog beter als men terstond denkt: „Vaarwel Holland, vaarwel Batavia en Soerabaia!

We worden gebracht, in een oude Higgins-boot, naar het kleine eilandje Doom, gescheiden van het eigenlijke Sorong door de baai, en dat begin is al een tour de force. Want het is heidens donker en als er geen paar Papoea's waren die ons, druk kakelend, vooruitgingen, zouden we het zelf nooit gevonden hebben.

Doom … een rotsige kust, met brokken palmstam half in zee, half aan land. En regen. Het regent, maar dat schijnt hier bij de dagindeling te behoren. Iedere avond, tegen 5 uur, gaat het regenen en het blijft regenen, alle uren van de lange tropennacht door.

Een kwartier later ben ik thuis. „Thuis", dat wil zeggen in het hotel van Doom. Dat hotel is de pasanggrahan. Stel U voor, vier wanden van rotan en atap. Met een vloer van fijngeklopt koraal. Er hangt een oliepit te gloren, ergens ineen hoek aan de zoldering. Alles is vochtig en 't ruikt muf, schimmelig.

Ik ben „thuis" en ik weet dat ik beginnen moet me aan te passen aan sterk gewijzigde omstandigheden. Daar staat m'n bed, een smalle matras, met een klein kussen en een groene, verschoten klamboe er overheen gespannen. Buiten ruist de regen eentonig en doordringend. Het ritme van die regen maakt me nerveus. Er komt een Papoea in dat clair-obscuur scharrelen en hij begint tegen me te praten, rad en volkomen onverstaanbaar. Ik kijk hem aan en maak een machteloos gebaar. Dan begint de zoon van dit land te grijnzen: zó breed en zó volkomen en zó vriendelijk en ontwapenend en met minstens 22 tanden en kiezen zichtbaar als een bruin-wit bordes, dat ik het als een opluchting voel. De man loopt weg, komt terug en geeft me een mok water. Ik breng die gulzig naar mijn mond, maar die gulzigheid is terstond voorbij. Het is heet water. Ik moet nog leren dat je in dit land beter gekookt dan koud water kunt drinken. In de verte rommelt de donder. Heel de nacht rommelt die door. En heel de nacht roffelt de regen op 't dak. En ieder kwartier schrik ik wakker en luister; als de regen iets minder is, hoor ik de zee ruisen. Die is hooguit op 20 meter van de pasanggrahan af.

De nacht is lang, als men slecht slaapt, de regen uur na uur neerslaat op het dunne bamboe van een oud dak, en de muskieten felle aanvallen doen op het gaas van de klamboe, waaronder de baroe, de nieuweling in dit land, poogt zijn moeheid van meer dan 1000 mijl vliegen te vergeten.

Doom.. Sorong... en regen, regen, regen! Regent het dan altijd in dit land? Die vraag stel ik mezelf als ik de volgende morgen wakker wordt en dooreen scherm van water naar buiten kijk. Grijze, trieste, natte wereld. De baai is niet zichtbaar en hij ligt toch vlakbij.

Ik wil me wassen. Daar is niets tegen. Iemand wijst me de mandiekamer. Het is er donker en niet zo erg comfortabel. De vloer is nogal schimmelig en glad. En de weg naar dat mandiehok is glad van klei en ik pleeg vrijwel een goed afgewerkte salto mortale eer ik de wasafdeling bereikt heb.

Later op de morgen wordt het zowaar toch nog droog. Wassenburg de filmer, de fotograaf en ik lopen door het stukje kampong. Met wat huisjes op palen aan zee. Die doen denken aan duizendpoten in de modder. En wat voor modder.. vet en taai en stinkend.

In de baai ligt, op een paar honderd meter uit de wal, onze Catalina. Die doet denken aan een grote vogel, die ligt uit te rusten. Nu denderen er geen motoren, nu rusten de vleugels. Wat een sierlijk toestel is zo'n Catalina eigenlijk, zo neergestreken op het water!

Wat schamel, zeer schamel, geklede Papoea's hangen rond, zitten aan de kant van de weg en bekijken nieuwsgierig de witte mensen, die van zo verre gekomen zijn. Met een motorboot varen we naar Sorong, aan de overkant van de baai. Daar is meer activiteit. Daar wordt gewerkt door blanken en Indonesiërs. Daar ligt een stuk toekomst van Nieuw Guinea.

Die dag leer ik iets van Nieuw Guinea begrijpen, zij het nog niet veel. Ik leer dat er veel koorts is in dit land, koorts gebracht door de duivel van Nieuw Guinea, die malaria heet, of, zo u wilt, Anopheles Punctuaris. Malaria... de gesel van dit land, hier wat erger, daar wat minder, maar bijna overal is hij aanwezig, zij het dat van overheidswege, o.a. door het uit vliegtuigen sproeien met DDT, met de bestrijding begonnen is.

Ik leer dat men de vrolijke Papoea, die als „butler" optreedt in onze pasangrahan, niet te veel moet vragen. Hij kan tellen, doch slechts tot 5 en als hij telt (tot 5) moet hij vinger voor vinger nat maken om de voorgaande vinger intussen niet te vergeten. Desondanks behoort Jeremias tot een zekere intelligentsia van Sorong. En men vond het ronduit overdreven van me, toen ik me opwond omdat Jeremias 't bestaan had m'n enige meegenomen witte pantalon met de inhoud van m'n doosje zwarte schoensmeer te bestrijken. Omdat zwart mooier is dan wit.... En ik leerde die dag dat men zich het allersnelst moet aanpassen aan het voedsel van het land waarin men verblijft, omdat men anders honger lijdt.

Tegen de avond brak de hemel los in zware regenbuien. En het bleef regenen, alle uren van de avond en alle uren van de nacht. Toen we, nog vóór 10 uur, onder de klamboe kropen (er was geen licht en de oliepit walmde verschrikkelijk) hadden we maar één wens: zo snel mogelijk in slaap te vallen.

Even voor 't slapen gaan was iemand van een der eilanden ons komen vertellen dat op het eiland Kasien, enkele uren van Sorong af en waar we heen zouden gaan, door de tong-tong de dansers waren opgeroepen. Urenlang hadden de doffe trommen van het oerwoud hun monotoon ritme volgehouden en er zouden vele dansers komen, uit alle delen van het eiland.

Wij onder de klamboe hoorden die trommen niet. Wel de grote, de machtigste tong-tong der wereld: de donder.
Middernacht barstte in de baai een zwaar onweer los en door de kieren en naden van het bamboe zag ik de bundels lichtblauwe en rosse bliksemstralen flitsen en door de verstopte hemel kerven.

Heel de nacht regende het en heel de nacht hield het onweer aan. Het bleef gevangen in de baai, vastgeklemd als het ware tussen de eilanden.

Tegen de morgen begon er iets te kraken en te breken. Een moment vreesde ik dat onze hut de druk van de lawines water niet meer kon verwerken. Het bleek echter de hut naast die van Wassenburg en mij te zijn, waarin zich een jong ambtenaar van 't binnenlands bestuur bevond.

Er vond een aardverschuiving plaats en een der wanden van de hut begaf het. Met emmers tegelijk kwam het water binnen en op dat water dreven de koffers van die jonge ambtenaar die in het pikkedonker in de modder ronddoolde en boven het geruis van regen en donder uitschreeuwde dat het eiland zijn kamer was binnengekomen. En dat was dan precies het enige schamele brokje humor van die hele nacht van bittere verschrikking.

Daarna sliep ik nog 2 uur en toen ik wakker werd waren de tien tenen van m'n twee voeten dik en rood opgezwollen. Het eerste souvenir van de aartsvijanden van dit land: de muskieten. Ik had blijkbaar in m'n slaap met mijn voeten tegen het gaas van de klamboe gelegen en schoner gelegenheid voor deze duivels was moeilijk denkbaar. En zo begon ik de nieuwe dag, die grauw en dik en zwaar van regen was, met het slikken van 6 tabletten mepacrine, die ik wegspoelde met heet water, dat Jeremias me bracht in het groen verroeste deksel van een koperen koffiepotje, daterend van twee eeuwen her.

Zo was onze kennismaking met Nieuw Guinea. En zo begon de tweede dag.

WORDT VERVOLGD

DE 294 STE KORPSVERJAARDAG

10 december j.l. herdacht het korps de 294ste verjaardag van haar oprichting.

Bij de traditionele herdenkingsplechtigheid op het ereveld van de begraafplaats Crooswijk te Rotterdam bracht de commandant van het korps mariniers het jaarlijkse eresaluut aan de in de strijd gevallen korpsmakkers door het leggen van een krans en het uitspreken van een korte rede.
De tamboers en pijpers van het korps mariniers en de marinierskapel der Koninklijke marine brachten koraalmuziek ten gehore, vloot- geestelijken gingen voor in het gebed en een gewapende wacht bracht eerbewijzen. De chef-staf van het korps mariniers, de commandant van de Van Ghentkazerne, deputaties van officieren en recruten, welke laatsten als ereafzetting bij de graven stonden opgesteld, vele oudgedienden van het korps, een afvaardiging van het bestuur van de vereniging contact oud mariniers, familieleden en nabestaanden woonden de sobere doch indrukwekkende plechtigheid bij.

Tijdens een ontvangst in de werkkamer van de korpscommandant in het hoofdkwartier van het korps mariniers aanvaardde de commandant van het korps officieel het door de bekende Rotterdamse portretschilder Herman Mees vervaardigde portret van wijlen luitenant- generaal der mariniers H. F. J. M. A. von Frijtag Drabbe, de laatste vooroorlogse korpschef, die mede in de functie van commandant maritieme middelen te Rotterdam een leidende rol vervulde in de strijd aan het Maasfront te Rotterdam in de meidagen van 1940. Na de oorlog nam hij — voor het eerst sinds lang vervlogen tijden — de functie van commandant van het korps mariniers op zich en wist hij voor die functie het vlagofficiersschap een zetel in de admiraliteitsraad, alsmede een eigen hoofdkwartier te verwezenlijken.

Van de talloos vele gelukwensen, welke de korpscommandant ter ge-legenheid van de korpsverjaardag bereikten, noemen wij die van de commandant van het United States marine corps, de Britse Royal marines en het Vietnamese korps mariniers, dat enkele maanden ge-leden zelf haar eerste lustrum had gevierd.
Bij de marinierskazernes en detachementen mariniers in Nederland en bij de regionale marinierscommando's overzee werd de korpsverjaardag met de gebruikelijke toespraken, herdenkingen, sportwedstrijden, feestmaaltijden en ontvangsten op passende wijze gevierd.
Met de Oorlogsgravenstichting te 's-Gravenhage werd een regeling getroffen, dat ook dit jaar

weer op 10 december een krans met opschrift Eresaluut 1959 korps mariniers zou worden neergelegd bij het monument op het ereveld „Kembang Koening” te Soerabaia, waar zovele gevallen korpsmakkers een laatste rustplaats vonden. De oudgedienden van het korps, verenigd in het contact oud mariniers kwamen op 12 december tezamen in twee centra van het land, te Rotterdam en te Eindhoven, waar ook de marinierskapel concerteerde.
Ook dit jaar bedacht het contact oud mariniers wederom de invalide en minder valide korpsgenoten met het traditionele 10 december- pakket.
Daags na de korpsverjaardag kwamen alle in Nederland aanwezige beroeps- en reserveofficieren in actieve dienst bij de Van Braam Houckgeestkazerne te Doorn bijeen voor het bijwonen van de jaarlijkse algemene korpsbesprekingen en een schietdemonstratie met de diverse kalibers terugstootloze vuurmonden in het artillerieschiet- kamp te Oldebroek.
In de avonduren namen 102 officieren deel aan het traditionele korpsdiner, waarbij als gasten van de commandant van het korps mariniers mede aanzaten de oud-korpscommandanten de gep. generaal-majoor der mariniers tit. C. J. O. Dorren, de gep. Generaal majoor der mariniers P. J. van Gijn en de gep. generaal-majoor der mariniers H. O. Romswinckel, alsmede de nestor van de genodigden de gep. generaal-majoor der mariniers tit. H. baron van Hemert tot Dingshof, de oud-brigadecommandant de gep. kolonel der mariniers W. A. J. Roelofsen en de onlangs tot Harer Majesteits ambassadeur in Brazilië benoemde luitenant-kolonel der mariniers KMR b.d. E. J. baron Lewe van Aduard.

Alle Hens september 1948

PRINSES JULIANA EN DE KONINKLIJKE MARINE

Wassenaar, Juni 1948.

De grondslag voor de hartelijke verhouding van onze Prinses Juliana met de vloot van Haar koninklijke Moeder is gelegd in de donkerste periode van Haar leven en van ons land. Het was ’n Engelse torpedobootjager, H.M. Codrington, onder commando van kapt, ter zee Creasy, die de Prinses met Haar beide dochters op die onzalige Pinksterzondag, 12 Mei 1940, in IJmuiden aan boord nam.
Want de eigen schepen warén nog in taai gevecht gewikkeld met de Duitse overvallers en er kon niet één gemist worden, hoe graag elk hunner zich ook beschikbaar zou hebben gesteld, om de drie beminde Oranjeprinsessen uit ’t strijdgewoel naar veilige haven te voeren, nu dit voor de veiligheid van de dynastie nodig werd geacht. Per safewagen van de Nederlandsche Bank zijn ze van Den Haag door het onveilige land gereden en het zijn een dertig mariniers, zwaar bewapend met automatische geweren, die hen beschermen. Maar wie beveiligt hen tegen het gevaar uit de lucht? Het is een hogere macht, die de magnetische mijn, uitgeworpen door een Duitse bommenwerper bij het inschepen, op het

water doet ontploffen zonder grotere schade dan een licht gewonde man op de kade. Het is een hogere macht, die hen veilig over de zee naar Engeland voert, terwijl het escorte van mariniers zich weer bij zijn verwoed strijdend korps gaat voegen.
Maar bij het vertrek naar Canada, de volgende maand, waren de oorlogsschepen van Hare Majesteit niet meer in de strijd gewikkeld ter verdediging van het eigen land en kon er dus een eigen schip worden aangewezen. De kruiser „Sumatra" valt de eer te beurt, de drie Prinsessen van Oranje nog verder buiten het oorlogsgevaar te brengen. Het is een afwijkende opdracht die het schip ontvangt, terwijl het ergens westelijk van de Britse eilanden in de nevel vaart. Niet naar het marinesteunpunt, dat voortaan haar thuishaven zal zijn, mag zij verder varen, zij moet koers zetten Milford Haven. Daar is er dan plotseling grote bedrijvigheid: met spoed wordt er olie geladen uit een langszij komende tankboot; de commandant is ijlings naar de Engelse schout-bij-nacht vertrokken, die hier h*et bevel voert en ontvangt van hem een opdracht, afkomstig van de Bevelhebber der Nederlandse Zeestrijdkrachten, een opdracht zoals nimmer enige marinecommandant nog heeft gekregen. Hij haast zich terug naar boord, geeft zijn eerste officier instructies om enkele officiershutten te doen ontruimen en zijn hofmeester voor het doen van de nodige inkopen.

Intussen is er een nog een Nederlands oorlogsschip gearriveerd: Hr. Ms. lichte kruiser Heemskerck ankert op de rede en daarheen vertrekken de jonge officieren, die plaats moeten maken voor een hoog gezelschap. Wat is er toch aan de hand? vraagt de bemanning zich af. Maar sinds enige weken gewend aan de oorlogstoestand, begrijpen zij, dat het geheim niet prijs gegeven kan worden. Men zou nog meer verwonderd zijn geweest, als men. de hofmeester op zijn tocht langs de kleine winkeltjes van het Engelse stadje proviand had zien inkopen.
Het zijn geen- grondstoffen voor mannen- kost, het lijkt er meer op, of hij boodschappen doet voor moeder de vrouw. En hij zal wel aan eigen vrouw en kinderen móeten denken, wanneer hij zorgzaam kindermeel, hagelslag, muisjes, chocolaatjes en snoepjes uitzoekt.
In de avond wordt het algemeen bekend: janmaat ziet het met eigen ogen, als hij met zijn kameraad staat aangetreden aan dek. Het zijn Prinses Juliana en Prins Bernhard, met zijn oudste, Beatrix, op zijn arm, die aan boord komen. Freule Feith draagt Irene, mevrouw Roëll met enkele anderen, waartussen Beatrix' vriendinnetje Reneetje Roëll stapt, volgen.
Even later vertrekt het schip, nadat Prinses Juliana haar echtgenoot, die achterblijft, tot aan de valreep uitgeleide doet. Op enige afstand vaart de Heemskerck mee. De officieren en bemanningen hebben de laatste maand wel geleerd, voorzichtig te varen, want overal loert het gevaar. Maar thans is het, of hun ogen nog scherper zien, hun aandacht nog strakker is gespannnen, hun waakzaamheid nog groter is: het dierbaarste dat zij ooit aan boord hebben gehad, het lieflijkste ook en het jongste, is thans aan hen toevertrouwd. Op nauwelijks 50 mijl van de haven is een onbekende onderzeeboot verkend, het is dus zaak, op te letten, ook al heeft de door de Engelsen ingestelde intensieve luchtverkenning gemeld, dat de route die de schepen varen, vrij van gevaar is. Ook de dichte nevel eist voortdurende oplettendheid. Het is of alle oren en ogen aan boord gespannen zijn op het minste verdachte geluid of de geringste vlek in de egale grijsheid, of de kleinste afwijking op de instrumenten.
Rustig slapen de kinderen en de oudere gasten zitten bijeen in goed vertrouwen. Veilig vaart het oorlogsschip, dat prinselijk jacht is geworden, de nacht door en de morgen tegemoet; de eerste gevaren zijn voorbij. De gasten hebben zich geïnstalleerd in de hutten.
Op het schrijfbureau van de eeste officier liggen geen scheepspapieren, orders, wachtindelingen; er ligt een kleine kraaiende prinses die juist uit heat badje wordt getild, een

•wastobbe met lauw water, en daar verder wordt verzorgd en aangekleed, voor ze in de zon op het kinderdek zal gaan spelen met haar oudere zusje en de andere peuter. Een kinderdek? Ja, want Je vindingrijke bemanning heeft het kajuits- dek helder geschrobd en de staaldraad-verschansing met stevig netwerk afgezet. En daar naast een kanon, waarvan de loop boven de kleintjes uitsteekt, en een munitiekist, als een leuk klein huisje, spelen ze, elk uur dat het weer het maar even toelaat. De gehele nacht is aan dit beveilingingsnet gewerkt; maar er is nog iets dat de vindingrijke Hollandse zeeman voor de prinsesjes heeft gemaakt in die eerste nacht. Er kon immers wel eens een laatste veiligheidsmaatregel nodig zijn en de bottelier met zijn helpers heeft uit flessendopjes in zijn bergplaats de dunne kurkjes gepeuterd en met behulp van zeil, linnen en stevig zeemansgaren zwemvestjes gemaakt, voor de drie kleinen, die immers in een grote- mensenvest zouden verdrinken.

Zouden deze mannen trotser op een dappere oorlogsdaad zijn geweest dan nu, nu ze reeds de volgende morgen deze zwemvesten aanbieden?
Het is een merkwaardig leven aan boord, deze acht dagen. Het is aan alles en overal te merken, dat er iets bijzonders is. Beatrix gaat al gauw op verkenning uit door gangen en verblijven, langs steile trappen en stalen uitsteeksels Ze praat met de zeuntjes en kijkt naar het werk van de matrozen en voelt zich best thuis in dit oer-Hollandse zeemans- milieu. Prinses Juliana en haar kleine gevolg doen mee aan eenvoudige spelletjes met de officieren, ze spreekt met de schipper en leert de dagelijkse gang van het leven aan boord van een oorlogsschip kennen. Nog nooit hebben Oranjeprinsesen zo onmiddellijk contact met de vloot gehad.
Naarmate de Amerikaanse kust nadert, vermindert de gevaarsspanning.
Alles verloopt veilig. Slechts eenmaal is er alarm, wanneer op een late avond plotseling boven de kim een zoeklichtschijnsel wordt waargenomen. Scherp draait de „Sumatra” af en de „Heemskerck” vaart naar de kant van het licht, dat gevaar kan betekenen, en schuift zich beschermend voor de „Sumatra”. In de longroom waar prinses Juliana met de andere gasten bijeen zit, lezend en pratend, dringt het rumoer van hen die aan dek en benedenschips op hun posten komen, door, men merkt het afdraaien van het schip en ziet op van zijn boek, gespannen luisterend. Alleen de officier, die de prinses is toegevoegd, kijkt niet van zijn lectuur op. En ook als er een van de detectieven ontsteld binnenkomt met een paar reddingsgordels en H. K. Hoogheid verzoekt een zwemvest aan te doen, blijft hij onbewogen. De Prinses kijkt de detective aan- en zegt dan, met een lichte blos: „Zolang meneer daar rustig zijn pijp blijft roken, trek ik geen zwemvest aan.” De spanning is gebroken en het ooggetuigenverhaal, waaraan wij dit alles ontlenen gaat verder: „Even later zitten allen met aandacht te luisteren naar de Commandant, die aan de hand van de zeekaart uitlegt, wat de schepen nu eigenlijk hebben gedaan en wat zij doen. Wat de schepen gaan doen is belangrijk, maar, instrueert hij verder, wat hij gaat doen, is óók belangrijk: hij gaat zich een cognac inschenken en hij zal het de Prinses ook doen. De andren blijken ook liefhebbers te zijn. En als straks de commandant weer op de duistere commandobrug staat, glimlacht hij stil voor zich uit. Met zo’n glaasje cognac zullen zij allen goed en rustig doorslapen, daar beneden, terwijl zij anders de gehele nacht misschien in onrustige spanning wakker zouden hebben gelegen.”

Op een stralende lentemorgen valt het anker van de „Heemskerck” op de rede van Halifax; de „Sumatra” legt aan de steiger aan. Een hoog gezelschap is ter begroeting aanwezig, een trein staat gereed om de Prinsessen naar het veilige binnenland van Canada te brengen. Maar Prinses Juliana wil eerst de volgende morgen van boord. Zij wil afscheid nemen van allen, ook

van de bemanning op het begeleidende schip en dit gebeurt niet maar zo oppervlakkig. Zij onderhoudt zich met velen, officieren en schepelingen, van wie verscheidene aan de strijd in Noord-Frankrijk hebben deelgenomen en blijft lang met hen in gesprek.
En op de laatste ochtend, gemoedelijk staande te midden van heel de bemanning, van dat deel der Marine, dat deze dagen voor haar en haar kinderen heeft gezorgd en gewaakt, wekt zij hen op tot strijdvaardigheid en vertrouwen: „Leve het Vaderland". Een driewerf „Hoezee" is het antwoord, luid en ook ietwat schor, want de harten zijn ontroerd OOK het „Hoezee" bij het van boord gaan is niet het laatste afscheid. Want, sneller dan iemand op het perron het heeft kunnen beseffen, is het dek van het schip leeg gestroomd, in een ren gaat het de valreep af, in een looppas zijn al die matrozen, die stokers, die monteurs en telegrafisten, die onderofficieren, ja allen zonder uitzondering, de steiger afgehold en daar staan zij aan de spoorbaan, waarlangs de trein zachtjes opstoomt. Geen order, geen afspraak, geen bevel is voor deze daad nodig geweest; het is een opwelling, die allen tegelijk heeft aangegrepen, een opwelling, die voortkomt uit het diepst van hun gemoed, uit innige liefde voor haar, die ons eens zal regeren, en voor haar kinderen.

Zo werd de grondslag gelegd voor de hartelijke verhouding tussen Prinses en vloot.
Natuurlijk was zij al vaker aan boord van een oorlogsschip geweest. Haar Koninklijke Moeder nam haar van jongs af reeds mee. Bij de vlootrevue in 1910 op het IJ was zij nog te klein, maar reeds in 1921, 12 jaar puntert zij in Giethoorn en raakt zij thuis op het water. Al spoedig vergezelt zij de Koningin bij bezoeken aan boord, bij zeilwedstrijden van de Koninklijke Marine Jacht Club op de rede van Den Helder, op 10 Maart 1926 vaart zij met haar ouders mede op een tocht met Hr. Ms. onderzeeboot 0 9 en precies een half jaar later op Hr. Ms. Sumatra, dezelfde kruiser, waarmee zij later naar Canada vaart. Het jaar daarvoor September 1925, brengt zij met H.M. de Koningin een bezoek aan Hr. Ms. kruiser Java te Amsterdam. Begeleid door twee onderzeeboten Z 7 en Z 8 vaart de Koninklijke familie in Mei 1922 naar Noorwegen. September 1929 is zij met haar vader tegenwoordig bij de uitreiking van het vaandel aan het koprs Mariniers op het Malieveld in Den Haag, door Koningin Wilhelmina. In October 1936 maakt zij met de Koningin en Prins Bernhard, die enkele maanden later tot luitenant ter zee eerste klasse a la-suite der Koninklijke Marine zou worden benoemd, een tocht met Hr. Ms. De Ruyter van IJmuiden naar Den Helder.

Het huwelijksgeschenk van het Nederlandse volk aan het koninklijke bruidspaar is het jacht „Piet Hein"; en dat der Koninklijke Marine is een Zilveren Neptunus, vervaardigd naar de Neptunus- figuur en het bijbehorende beeldhouwwerk van de voorsteven van de koningssloep, die in 1818 werd gebouwd.
Beide dus maritieme geschenken.
Maar in de oorlog werd de band tussen de Prinses en de Marine nauwer en zeer persoonlijk. In 1941 reist zij naar Picton, Nova Scotia (niet ver van Halifax), om 'n Nederlands oorlogsschip te inspecteren; zij maakt een rondgang door het hele schip en ontvangt officieren en manschappen in het hotel waar zij logeert. Tijdens de reparatieperiode van Hr. Ms. O 24 brengt zij een onverwacht bezoek en wenst het schip te zien. In Januari 1944 doopt zij een Liberty-schip, het 430ste, te Richmond in Ohlifornië, met de roemruchte naam Jan Pieterszoon Coen. October van dat jaar bezoekt zij de Zeehond en korte tijd later bezoekt zij wederom haar medeleven met de mensen van de marine door een eenvoudige tafel van Nederlandse

marinevliegers ergens in Zuid-Engeland te presideren. Een andere keer is het Hr. Ms< „Van Brakel", die in de Amerikaanse wateren vaart, waaraan zjj een bezoek brengt.

October 1945 bezoekt zij het vliegdekschip „Macoma" en Augustus 1947 de tentoonstelling „Zeemacht" in Den Haag.
En haar echtgenoot doet niet onder in belangstelling voor de vloot.
Tijdens de oorlog bezoekt en inspecteert hij verschillende schepen. Zo b.v. October 1940 enkele eenheden van de Nederlandse vloot in een Britse haven, waarbij hij als boodschap van H.M. de Koningin mededeelt, dat Zij grote bewondering heeft voor het werk van de bemanning. Een week later brengt hij een bezoek aan de Nederlandse onderzeedienst in Engeland en inspecteert hij de bemanning die is opgesteld op 't sportveld van de marinebasis.
En zo gaat het die oorlogsjaren door.

Maar ook in vredestijd blijft deze belangstelling van Prinses en Prins. Dat is wel zeer duidelijk gebleken in de Junidagen van dit jaar (1948), toen zij met hun jacht „Piet Hein" een tweedaags bezoek aan de marinestad bij uitstek, Den Helder, hebben gebracht. Grote luister werd dit bezoek bijgezet door een aantal oorlogsschepen op de rede van Texel. Daar lagen voor anker op de morgen van de 25e Juni het enorme vliegkampschip Hr. Ms. „Karel Doorman" (ex. Venerable), het grootste schip en de trots van onze vloot; de luchtverdedigingskruiser „Jacob van Heemskerck" de kanonneerboten „Van Kinsbergen" en „Flores", hun vroegere collega „Soemba", thans radarinstructie- schip en het mooiste schip van de Koninklijke Marine Hr. Ms. „Queen Wilhelmina", geschenk van president Roosevelt aan onze Koningin. In de haven verhief zich de kolos van het wachtschip „Neptunus"; iets verder lag het inschiet- en torpedowerkschip „Mercuur" en verder lagen er nog wat kleinere vaartuigen, zoals de RIJ 2.
Toen het prinselijk jacht bij de schepen was gekomen en dicht langs de „Doorman", tussen deze en andere doorvoer, donderde het geschut de saluutschoten over het water; de bemanningen aan dek joelden een luid Hoezee, dat heen- dreef op de wind en de pavoiseervlaggen feestelijk aan de lijnen. Want het was de Prinses Regentes, die langs voer, Nederlands toekomstige koningin en het was voor het eerst na de oorlog, dat de vloot haar zo kon ontvangen.'
Op het Wierhoofd stonden de adelborsten aangetreden, van de kade klonk muziek: parademars van tamboers en pijpers van de mariniers en het Wilhelmus, gespeeld door het muziekcorps van het Marine opleidingskamp te Hilversum (Loosdrecht; 100 man van de Artilleriegevechtsinstructieschool vormden een erewacht en de Helderse burgers, waartussen ook nog veel marineblauw bewoog, bereidden het prinselijk paar een hartelijke ontvangst. Den Helder toonde zich van zijn zonnigste kant en de Marine liet de hoge bezoekers alles zien wat er al zo op het gebied van het uitgestrekte marinebedrijf te doen is. Zij bleven ook de volgende dag, tot na de start voor de zeilwedstrijden, die zij van het Wier- hoofd af gadesloegen.
Marijke, de jongste prinses, was ook van de partij; haar zusjes Beatrix en Irene kampeerden op Terschilling en Margriet was door lichte ongesteldheid verhinderd. Maar zij allen zullen zeker nog vaak met de „Piet Hein" Hollands wateren bevaren en Hollands vloot zien.
In het bijzonder Prinses Juliana en Prins Bernhard zullen, hopen wij, nog vele malen gelegenheid ontvangen om hun medeleven met de Koninklijke Marine te tonen en de hartelijke verhouding tot de mannen van de vloot die in zo donkere tijd is gelegd, te bestendigen.

Juni/Juli 1948 PIET KORTHUYS

Bron:
R.J.Bersma

Varen is fijner
dan je denkt.

Muiterij op de Sigli

Even een verhaal van een der meest ingrijpende gebeurtenissen uit de vaartijd bij de K.P.M. en K.J.C.P.L van Sytze Adema

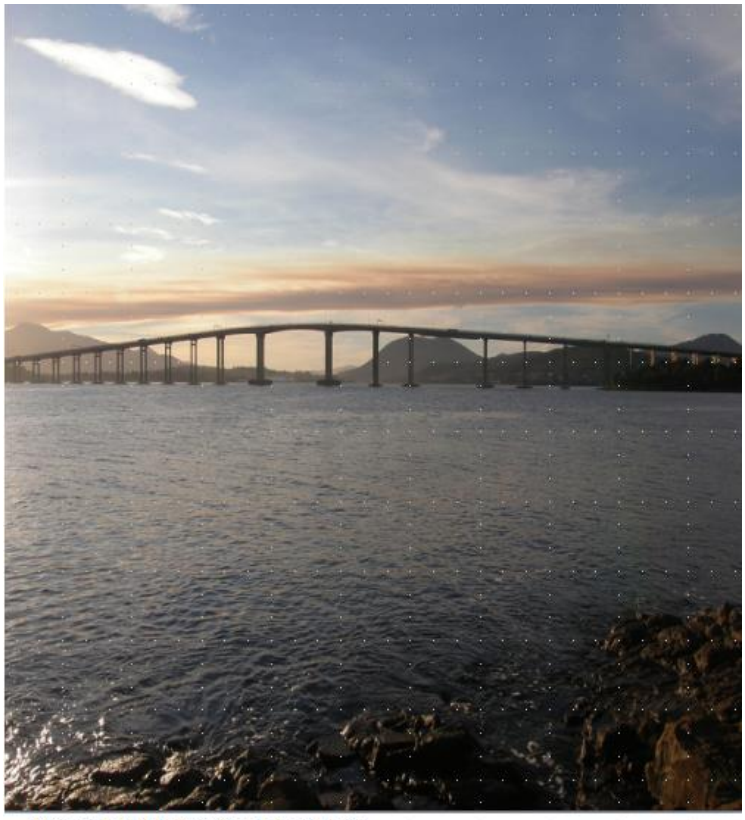
Ik was 2e werktuigkundige op de "Sigli" een der "Si" boten van de K.P.M. in combinatievaart met de RIL. Een prachtig schip, bijna een jacht. Altijd een rustige vaart van 10 knopen. Als je er mee door de Javazee voer of door de Great Barrier Rif, dan voelde je jezelf een rijk mens.

We voeren op de lijn Singapore-Australie-Bangkok vv. Iedereen wilde wel op deze lijn en op dit type schip varen. Als je op het voorschip over de boeg in de boeggolf keek zag je 9 van de 10 keren een paar prachtige dolfijnen spelen en springen. 10 mijl is denk ik een prachtige vaart voor dolfijnen. Af en toe had je het gevoel dat ze je recht aankeken als ze schuin boven water kwamen en leek het wel of ze een show voor je aan het opvoeren waren. Jammer dat er toen nog geen videocamera's waren.

Hier zie je de Sigli in Sydney voor het nog in aanbouw zijnde Opera House.

Dat waren de zeer mooie kanten van het varen en zo ging het vrijwel altijd bij de K.P.M. en later ook bij de K.J.C.P.L.

Heel af en vonden er ook wel minder mooie voorvallen plaats. We hadden een voortreffelijke Hongkong Chinese bemanning.



Brug bij Hobart, Tasmania

Altijd ijverig in de weer en over en weer konden we het goed met elkaar vinden. Met de Sigli kwamen we ook op Tasmanie en in Hobart waar een Ovomaltine-fabriek gevestigd was. Zoals jullie allemaal wel weten was het salaris van de Chinese bemanning niet echt om over naar huis te schrijven en werd er door hen druk handel gedreven. Vaak was het smokkelwaar, maar soms ook wel gewone handelswaar. De kapitein had de bemanning 50 m3 ruimte of daaromtrent toegewezen voor hun eigen handel Ovolmatine bestemd voor Bangkok. De Ovomaltine was verpakt in bussen en op hun beurt weer in kratten. Inmiddels was er door het agentschap in Sydney meer lading geboekt, dan aanvankelijk was gepland.

De kapitein verzuimde de Chinezen daarvan op de hoogte te stellen. Pas toen een vrachtwagen met aanhanger op de kade verscheen volgeladen met door de Chinezen gekochte en betaalde Ovomaltine werd deze door de kapitein geweigerd. Er ontstond een enorm tumult en de Chinezen waren om zeer begrijpelijke redenen razend.

Er ontstond een complete opstand en de Chinezen bestormden de brug met allerlei handwapens. De kapitein en een paar van ons vluchtten de brug op en wij verschansten ons in het stuurhuis. Het was allemaal zeer spannend, zeker toen de kapitein een pistool pakte en er twee schoten mee loste. Inmiddels was de politie gewaarschuwd en een soort ME maakte een einde aan de gevaarlijke situatie. De dekdienst - en civieledienstbemanning was er bij betrokken en allen werden gearresteerd en in gevangenisauto's afgevoerd en opgesloten. Met veel diplomatiek inpraten op de machinedienst konden we hen buiten het tumult houden, hoewel ze zich aanvankelijk solidair met hun collega's hadden verklaard.

Wij zijn daarna naar Sydney teruggevaren waar de directie in persoon van de heer von Kretschmar (ik weet niet of in zijn naam goed schrijf) zich aan boord vervoegde en wij allen ons versie van de situatie moesten vertellen. Wat mij is bij gebleven, is de pluim die we als machinekamerleidinggevenden kregen omdat we dat deel van de bemanning buiten de muiterij hadden weten te houden.

Inmiddels waren de muiters ook in Sydney gearriveerd om naar Hongkong geëvacueerd te worden en een deel daarvan stond op de kade te provoceren en de Wharfies tegen ons op te hitsen. Wij waren blij dat we onze reis naar het noorden konden hervatten met een verse bemanning en weer rustig naar de spelende dolfijnen in de boeggolf konden kijken.

Hoe het verder is afgehandeld weet ik niet meer, te lang geleden en in Bangkok werd ik afgelost. Het verhaal speelde zich af in 1966.

Geschreven door Sytze Adema

Anchors away

Bron:

Kapitein Willem Witteveen van de Navtik had een borrel op en dat kon je hem niet kwalijk nemen na een paar weken lange deining.
Toen het schip met een volle lading bananen de nog blanke top van Curaçao naderde, kwam het bericht binnen dat het Schattegat dicht zat en of hij maar voor de kust van het eiland gaande wilde houden. Hij zag Fort Amsterdam uit alle windstreken tussen zuidoost en zuidwest, want het eiland ligt nu eenmaal zó in zee. De Bullenbaai met zeemeerminnen op het strand die hij met afnemende opwinding bekeek. De Caracasbaai waar een paar cacti erecti stekeli tot in de hemel groeiden, hij probeerde Awa di Oostpunt nog een keer te ronden, ging as far as Jan Evertsberg, peilde voor de zoveelste maal de schoorstenen van de Shell en nam nog een borrel. Hij had genoeg van al dat kruisen en toen een hagelwit cruiseschip voorbijvoer dat wel naar binnen mocht, kreeg hij er zwaar de pest in, nam nog een borrel, keek even op de radar, stopte de machine en zei op een

halve mijl uit de kust van Sint-Annabaai: 'Lekko anker.' Een logische reactie, maar dat had hij niet moeten doen.

De Nederlanders hebben dat 'Lekko anker' namelijk van de Engelsen overgenomen. Het is feitelijk 'Let go anchor' en dat is niet hetzelfde als 'Let my anchor goooo ...', want hoewel de zeebodem voor een anker Heilige Grond betekent, is het niet de bedoeling een anker kwijt te raken. En toch is dit wat kapitein Witteveen in zijn onschuld en ongeduld bewerkstelligde.
Het hele eiland Curaçao staat namelijk op een paal van koraal in de Caribische Zee, en die paal valt over een miljoen jaar wel om, maar tegen die tijd is Shell er toch al verdwenen.
Men kan dus op een halve mijl afstand uit de kust niet ten anker gaan, want het water is veel te diep.
Vooropgesteld dat de bemanning tijdens de oversteek alert gebleven is en adequaat reageert, gebeurt er op het moment dat men 'Lekko' zegt iets onomkeerbaars dat van alles met de zwaartekracht te maken heeft.

Wie het Papiamento enigszins beheerst weet dat de strook vóór de Sint- Annabaai op het eiland Curaçao 'E santana di anker' wordt genoemd - het ankerkerkhof - want het barst er van de gedropte ankers.
Hele vloten hebben hier hun ankers verspeeld. Spanjaarden, Fransen, Engelsen, Portugezen, Russen niet (maar dat komt nog wel) en natuurlijk Nederlanders hebben hier vergeefs getracht de spijker erin te donderen. De fameuze Pieter Stuyvesant heeft daarbij in de zeventiende eeuw rokend een been verspeeld zodat de Amerikanen een sigarettenmerk naar hem hebben vernoemd. Oplichten (van ankers, Red.) is dan ook een nationale sport rondom de Sint-Annabaai, maar naarmate de schepen groter worden, dient men dieper te duiken, want die krengen rollen van de paal koraal van koraal van koraal omlaag en zoeken een diep heenkomen.

Voor niet-zeelieden en andere intellectuelen het volgende over plaats en functie van ankers. Over het algemeen hangen er aan de boeg van een schip twee stukken ijzer die toevallig de vorm van een anker hebben. Ze zitten vast aan ankerkettingen die via kluisgaten lopen.
Op het moment van 'Lekko anker' gooit de stuurman de pokhouten rem van de ankerwinch los en begint het anker te vallen. De ketting loopt ratelend uit het kluisgat en er stijgt een roestwolk op. Men noemt dit ankeren en niet parkéren, en sla me maar dood waarom de klemtoon daarop anders ligt.

Altijd een fascinerend gezicht en geluid, dat na verloop van tijd dient op te houden als het anker de bodem raakt en de stuurman de ankerrem vastdraait. Maar als het water zoals bij genoemde Sint- Annabaai bij Curaçao te diep is, dondert het anker eenparig versneld verder. Daarvoor zijn natuurkundige wetten aan te dragen die hier niet ter zake doen, maar ze gelden ook voor helder, diepblauw zeewater.

Nu is volgens het spreekwoord een ketting net zo sterk als de zwakste schakel, en onze scheepsbouwers die hun pappenheimers kennen, hebben dan ook aan het eind van de ankerketting, de azijnzuurhouten opsluitpen aangebracht die in voorkomende gevallen als zwakste schakel, dus als breekveiligheid of zekering moet dienst doen. In de praktijk kan men deze azijnzuurhouten breekpen zelden testen, en ook in het geval van kapitein Willem Witteveen was dat niet nodig, want bij gebrek aan bodem lazerde het anker steeds verder omlaag hetgeen op de bak resulteerde in een doofmakend geratel, een groter wordende

roestwolk, de geur van in brand vliegend pokhout en toenemende paniek bij een stuurman die de rem vergeefs aandraaide, maar bij gebrek aan vertrouwen de bak evacueerde.
Terecht, want behalve het anker gingen ketting en winch mee over de muur, terwijl delen van dek en verschansing ook zee kozen.

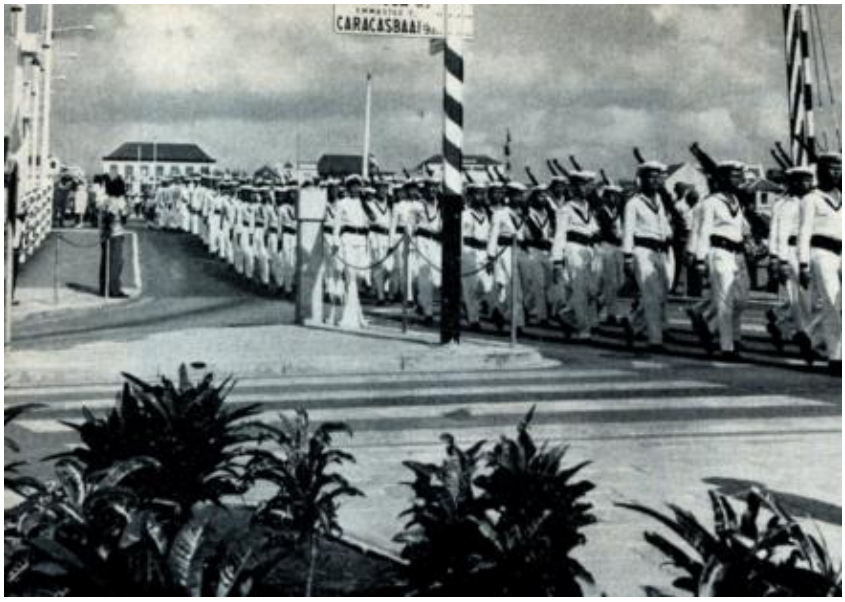
'Rhodondendron,' zei kapitein Willem Witteveen, het echolood (te laat, Raad v.d. Scheepvaart) aanzettend dat pas op het laatste bereik een streepje gaf. 'Dat ding is kapot!'
Maar de stuurman die het bange lijf nauwelijks had kunnen redden, sloeg op de kaart, en toonde aan dat er ter hoogte van de Sint-Annabaai duizend vaam water staat. De kapitein gaf dit gezien het voor de hand liggende bewijs ruiterlijk toe: wist niet dat Curaçao een grote paalwoning was, had zich als Terschellinger kennelijk vergist, want daar glooide het strand zo heerlijk weg, kreeg tranen van heimwee in de ogen als hij dacht aan wit, zacht en warm zand, zwemmen in zee, wadlopen, zeehonden pesten, palingfuiken lichten, anker in de blubber laten vallen en er zó weer instant uithalen.

De stuurman zag het gebeuren, schraapte verlegen zijn keel en probeerde vergoelijkend: 'Anchórs aweigh ...'
Kapitein Witteveen keek hem bedroefd aan en zei hoofdschuddend: 'Anchors away! ...'
'Lekko anker, kapitein?' vroeg de tweede stuurman die het niet begreep. 'Om de donder niet!' zei de stuurman. 'We hebben er nog maar één!' 'Anchors away ...' zei de kapitein weer. 'Wie zégt dat nou onder deze omstandigheden stuurman. Valt me zwaar van je tegen! Leedvermaak!' 'Ik bedoel dat Amerikaanse liedje, anchors aweigh,' zei de stuurman, en begon te fluiten. 'Een liedje van Pieter Stuyvesant. Die bracht het met zijn houten poot mee naar Nieuw Amsterdam ...'

Maar kapitein Witteveen was al verdwenen naar zijn hut.

==========

Smaldeel 5 drukte stempel op Curacao



VEERTIEN DAGEN lang heeft Curacao volkomen in het teken gestaan van het bezoek van smaldeel 5. De hele bevolking van hoog tot laag toonde belangstelling en medeleven. Dat bleek met name op de beide zondagen.
De schepen waren toen namelijk open voor bezoek.

Er verzamelde zich een enorme menigte op het terrein van de nieuwe haven.

De hulp van de politie werd ingeroepen, maar deze stond machteloos — tenzij men krachtdadig was opgetreden, maar dat zou in strijd zijn geweest met het karakter van het bezoek.
Volgens een schatting van de politie kwamen de eerste zondagmiddag 30.000 bezoekers opdagen. Natuurlijk kon maar een deel hiervan aan boord van Hr. Ms. Karel Doorman en de andere schepen worden toegelaten. Velen van de teleurgestelde kwamen echter de week erna terug. Terwijl de bevolking uit de stad en de Koenoekoe optrok naar de schepen, werd de bemanning het eiland getoond. Nog nooit tevoren waren zoveel matrozenuniformen waargenomen in de meest afgelegen baaien en kreken van Curacao.
Al in de vroege uren van zondag 18 februari waren de auto's aan komen rijden om de manschappen van smaldeel 5 af te halen. Ze werden opgepikt langs de weg en in de stad. De Boca Tabla, een grote onderaardse spelonk aan de noordzijde van het eiland, waarin de opgezweepte golven onder dreunend geweld te pletter lopen, werd die dag intens bezocht. Zwemmen en zonnebaden, picnics en autotochtjes, kortom : een zondagje uit met een familie — daarmee toonde de bevolking van Curacao haar medeleven.
Natuurlijk was er ook het georganiseerde ontspanningsprogramma, waarbij sport de boventoon veerde. Er waren wedstrijden bij Asiento, de Curaçaose sportclub en de Club van Engelen. En in het nachtelijk uur werden in hotel Curacao de „twisf'-kampioenen aangewezen — de meesten marinemannen van smaldeel 5, die al dan niet de twistkunst meester waren.
Het enorme medeleven van de bevolking van Willemstad bleek al direct toen het smaldeel op vrijdag de 16e februari de haven binnenliep. Dat was 's morgens om zes uur. In kiellinie stoomden Hr. Ms. Karel Doorman, de jagers en de onderzeeboten (naast Hr. Ms. Zeeleeuw had ook Hr. Ms. Dolfijn zich bij het smaldeel gevoegd) de Sint Annabaai binnen.
De ochtendschemering hing nog tussen de huizen van Willemstad. De wallen van het waterfort waren echter al druk bezet met enthousiast zwaaiende vrouwen en kinderen. Mannen stonden er ook, maar die konden over het algemeen op dit vroege uur zoveel activiteit nog niet opbrengen. Zij bepaalden zich hoofdzakelijk tot zwijgend toezien.

Overal stonden mensen het binnenlopen gade te slaan; langs de waterkant, op de opengezwaaide pontjesbrug, op de balcons en de daken. Het Fort Nassau, dat de Sint Annabaai en het Schottegat domineert, had levende wallen gekregen. De blinden van de kamers in het exclusieve hotel Curacao Intercontinental werden haastig opgehaald.

De „Steelband” van Hr. Ms. Van Amstel bracht, terwijl het smaldeel afmeerde langs de Admiraal Brionwerf, de muziek ten gehore die zo specifiek is voor deze streken. Niet alleen de schepen, ook de toeschouwers toonden hun waardering voor dit matineuse concert.
Dit hartelijk medeleven van Curacao heeft voortgeduurd totdat twee weken later het smaldeel het eiland verliet.

Bron: alle hens april 1962

---

alle hens

DE DUIKBOOT IN DE EERSTE WERELDOORLOG

Vóór 1914 werd in alle landen de offensieve kracht van het onderzeeboot- wapen nogal onderschat.
Naarmate de resultaten bij manoeuvres in de verschillende landen meer vertrouwen inboezemden, werd het idee van plaatselijk verdedigingsmiddel geheel losgelaten. Men stelde de eis, dat de onderzeeboten ook op grotere afstanden van basis of steunpunt zouden kunnen optreden. Hiervoor was echter een bedrijfszekere oliemotor noodzakelijk.
Omstreeks 1913 zagen de Franse constructeurs bijvoorbeeld nog geen kans motoren te leveren, die voldeden aan de eisen die door de Franse Marine werden gesteld. Daarom rustte men de boten in die tijd weer uit met stoommachines.
In 1913 en 1914 werd In Franse en Engelse tijdschriften steeds vermeld wanneer één of andere onderzeeboot 1 of 2 x 24 uur buitengaats was gebleven, wel een bewijs, dat dit als een bijzondere prestatie werd aangemerkt.

In Engeland had men de onderzeeboot eigenlijk beschouwd als een wapen, dat meer geschikt was voor een 2e rangs zeemogendheid, wat natuurlijk niet heeft medegewerkt, om tot een snelle vooruitgang te geraken.
De Duitse onderzeedienst stond in die dagen aan de spits, hetgeen vooral te danken was aan de hoge graad van ontwikkeling van de dieselmotor. Zo kon bij de winteroefeningen van 1912 op 1913 een Duits flottilje onderzeeboten na een afstand van 300 mijl afgelegd te hebben nog 11 dagen buitengaats blijven. Deze oefening werd gehouden naar aanleiding van de vraag van Admiraal van Tirpitz, hoe lang Duitse onderzeeboten voor de mond der Theems op zouden kunnen treden. Toch heeft men toen ook in Duitsland de waarde van de onderzeeboot onderschat. Hieraan is gedeeltelijk toe te schrijven, dat Duitsland bij het begin van de oorlog slechts 28 onderzeeboten gereed had, waarvan de nieuwste nog ingevaren moesten worden. Engeland beschikte toen over 80 en Frankrijk over 50 onderzeeboten.
De eerste maand van de oorlog was geen succes voor de onderzeeboot. In Augustus 1914 werd de U 15 door de Engelse kruiser Birmingham door rammen tot zinken gebracht, nadat ze 2 dagen tevoren zonder resultaat een torpedo op het Britse slagschip „Monarch” had afgevuurd. Dit was de eerste aanval door een onderzeeboot met een zichzelf voortbewegende torpedo op een vijandelijk oorlogsschip.

https://nl.wikipedia.org/wiki/Cressyklasse#/media/Bestand:HMS_Cressy.jpg

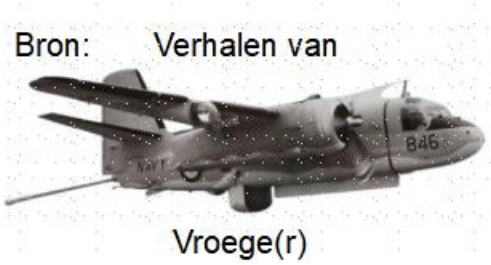
Het eerste grote succes was het op 22 September 1914 ter hoogte van Hoek van Holland in de grond boren van de Engelse kruisers „Cressy", „Aboukir" en „Hogue" door de U 9. Na> de stormen der voorafgaande dagen hadden de Engelsen geen Duitse onderzeeboot zo ver van huis verwacht. Zo kwam het, dat zij bij het zinken van de eerste 2 kruisers alleen aan mijnen en niet aan de torpedo's van een onderzeeboot dachten.
Toen in het najaar van 1914 de Vlaamse kust in Duitse handen kwam en Zeebrugge en Oostende als onderzee- boothaven geschikt bevonden werden, ging men over tot de bouw van een nieuw type boot. Daar men nog steeds hoopte op een niet te lange duur van de oorlog, was een hoofdeis een zo kort mogelijke bouwtijd. De boot mat slechts 127 ton bovenwater en 166 ton onderwater. Het was dus maar een kleintje, maar dit kwam, omdat men hem in 3 delen op speciaal daarvoor ingerichte opleggers per trein moest kunnen vervoeren, naar Antwerpen en later naar Pola aan de Adriatische zee. Vervolgens werd hij in 14 dagen tijd in elkaar gezet. Hierna volgde een groter type en wel dubbelschroefboten, die boven water 9 mijl konden lopen en bewapend waren met 50 cm torpedo's, welke torpedo als standaard type door de Duitse Marine was aangenomen.

Deze beide boottypen bleken zeer bruikbaar in de Noord- en de Middellandse Zee, hoewel ze het bezwaar hadden weinig vaart te lopen.
Het volgende type, uit 1916, was geschikt om te kunnen optreden tot aan de Westkust van Ierland. Ze waren ongeveer 600 ton groot en hadden een bovenwatersnelheid van 13 mijl. Naast een grotere torpedobewapening kregen deze boten ook een zwaarder kanon, namelijk van 10% cm, welke bewapening onmisbaar werd geacht voor het voeren van de handelsoorlog volgens de toen geldende internationale bepalingen.
Verder verschenen de onderzeeboot- mijnenleggers. De eerstgebouwde boten werden zuiver en alleen voor het vervoeren van mijnen ingericht; de latere kregen bovendien een torpedo en een artilleriebewapening. Zij kregen opdracht eerst haar mijnen voor één of andere haven, of op een speciale handelsroute te leggen, om zich vervolgens aan de actieve handelsoorlog te wijden.
Deze mijnen werden vervoerd in open schachten, waardoor ze steeds geheel, of gedeeltelijk in het water waren opgehangen. Hierdoor kon het voorkomen, dat na een lange reis men niet meer verzekerd was van de goede werking der mijnen. Daardoor hadden deze boten als mijnenlegger een betrekkelijk geringe werkingssfeer.
Toen dan ook Amerika in de oorlog werd betrokken, wilden de Duitsers af en toe aan de Amerikaanse kust kleine verrassingen deponeren. Hiertoe werd een mijnenkruiser van 800 ton ontworpen, die behalve een vrij sterke torpedo- en artilleriebewapening een 40- tal mijnen binnenboord medevoerde, welke door een hekbuis gelanceerd werden.
Tenslotte bouwden de Duitsers een onderzeeboot van nogal grote afmetingen én snelheid, n.1. bovenwater 2100 ton, snelheid 18 mijl en onderwater 2800 ton, snelheid 8% mijl. Verder 6 torpedobuizen, 2 kanons van 15 cm en 83 man bemanning.
De bedoeling van deze onderzeekruisers was, dat zij het artilleristisch zouden kunnen opnemen tegen patrouilleboten en voorpostenschepen.
De bouw van deze onderzeekruisers is geen groot succes gebleken. Toen ze gereed waren, werkte de afweerdienst der Engelsen reeds zo goed, dat een artilleristisch gevecht met voorposten-schepen niet meer geriskeerd kon worden. Bovendien was de bouwtijd te lang.
Het schijnt, dat de Duitsers aan het eind van de ie wereldoorlog bezig waren aan het ontwerp van een boot van 4000 ton, die voorzien zou worden van 2 stoomturbines van tezamen 12.000 pk Bij de wapenstilstand waren er totaal 437 boten van verschillend type in aanbouw.
De Engelsen hoefden minder hoge eisen te stellen aan hun onderzeeboten, dan de Duitsers. De geallieerden hadden immers, behalve in de Oostzee, overal elders de heerschappij ter zee. De Duitse bovenwaterstrijdkrachten kwamen hierdoor hoogstzelden buitengaats en hun handelsvaart lag geheel stil.
In hoofdzaak bestond de dienst der Engelse onderzeeboten uit de bewaking van verschillende gedeelten der vaderlandse kust en een verkennings- dienst in de vijandelijke ..wateren, vooral in de Duitse bocht. Het doel was het uitlopen van vijandelijke onderzeeboten tegen te gaan en melding te maken van de sterkte van naar buiten komende vijandelijke vlootafdelingen. Later kwam hier nog bij het leggen van mijnen.

De Engelsen bouwden nog een eskader-onderzeeboot van 2600 ton onderwater. Voor hoge vaart werd gebruik gemaakt van stoomturbine’s, voor kruisvaart van dieselmotoren. Deze boten met hun 2 schoorstenen en stoomketels, die enige tijd voor het onderwater gaan afgezet moesten worden, waren echter te gecompliceerd voor een snelle duikmanoeuvre. Voortaan

werden dan ook alle onderzeeboten voorzien van Dieselmotoren, hoewel de Duitsers aan het eind van de afgelopen oorlog weer met een bijzonder soort turbine, gingen experimenteren. Het zal wel duidelijk zijn, dat de Engelsen alle krachten inspanden, om de onderzeeboot op doeltreffende wijze te bestrijden. Over de maatregelen, welke hiertoe werden genomen, zullen we het een volgende keer hebben.

Bron: Alle Hens januari 1949



Bevordering in de 216.

Wij hadden een nachtvlucht vanuit Gibraltar met de Neptune 216. Ik zat achter de MAD in de neus. Ome Kees van Andel vroeg de aandacht van de bemanning om te melden over de intercom dat er een bericht was binnen gekomen.

Ik was bevorderd tot Sergeant.

Jaren later nam ik bedrijvigheid waar in de buurt van mijn woonboot. Ik ging de zaak verkennen en zag de 216 vanaf de brug een laatste *low pass* over onze woonboten maken. Ik moest met een beetje weemoed terug denken aan dat moment.

Juni 1948

BERICHT UIT HET M.O.K.

14 April j.1. was een bijzondere dag in de geschiedenis van het Opleiding Kamp Hilversum, het nieuw gebouwde, betonnen schip zou die dag namelijk in dienst worden gesteld.
Na afloop van het middag-baksgewijs marcheerden twee bakken Mariniers van de Nautische Opleiding, gevolgd door vijf bakken uit de Matrozen Opleiding, af, naar het betonnen schip.
Het bataljon was in Zondags tenue gekleed en vooraf gegaan door de uit veertig man bestaande muziekkapel van het kamp zelf, leverde het geheel een feestelijk aanzien op.
Na aankomst werd om het schip heen gemarcheerd en in carré opgesteld. De Commandant van het M.O.K., de Kapt. Luit. t. Zee Dobbenga, begaf zich aan boord en hield een korte toespraak, waarin hij het grote nut van het schip naar voren bracht, al was dit schip zei de Overste, dan ook een betonnen schip.

De Kapiteins van de „Nieuw-Amsterdam”, de „Oranje” en de „Ruijs” hadden hun eerste opleiding ook op een betonnen schip genoten en wel het schip dat op de binnenplaats van de Kweekschool voor de Zeevaart te Amsterdam ligt, ging de Overste verder. „Ik zal dit schip „Noord-Brabant” noemen, in navolging van het vorige pantserdekschip „Noord-Brabant” uit Vlissingen, waar Uw tegenwoordige Onder-Officieren en instructeurs hun eerste schrede in de zeemanskunst leerden en niet alleen zij, doch ook degenen die in de afgelopen oorlog bij het verrichten van de taak waartoe zij aan boord van dit schip waren opgeleid, reeds het hoogste offer hadden gebracht”.
Na de doopplechtigheid werden de geweren gepresenteerd, vlaggen gehesen en het Wilhelmus gespeeld. Even later klonk het fluitje van ontmeren en de nieuwe „Noord-Brabant” was gereed haar eerste oefentocht te beginnen.
Het bataljon marcheerde af voor een mars in de omgeving en hiermede was de plechtigheid, die van zelf sprekend een officieus karakter gedragen had, ten einde. G. H

tot volgende week...