



“Ten Anker”

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



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

Redactie

Arie Krijgsman
Vijverlaan 101
3319 SN Dordrecht

E-mail

arcon46@kpnmail.nl

Telefoon

Tussen 10.00 en 16.00

078-7507545

b.g.g.h.

06-25160899

NL98 INGB 0002 4713 68

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

Nummer 2 – 7^e jaargang
11 januari 2024



De Jachthonden van de Archipel deel VIII
Reisverslag Hr. Ms. Van Amstel 1960
Het Zee betonningsvaartuig Delfshaven.
Armseinen
Uit de boekenkast van Barend Maaskant
De mannen van de Kais deel 2
Nederland als maritieme natie deel 1
Indonesië
Cowboys op zee - Adelborsten 1953
Pieter Stuyvesant
De dringende boodschap.
Zeemacht en diplomatie
Hr.Ms. Brouwershaven en Hare Majesteit...

ZALIG  ZEELAND



Het vuurgevecht bij Koeala Toenkal. Waarom de jongens van de RP 133 niet bang zijn.

24-06-1948 Nieuwe Apeldoornsche courant

Guus Weimar, matroos 3de klas, dienstdoend kok, komend uit Ede, is volstrekt geen held en hij voelt er ook niets voor het te worden, hij denkt aan heel andere dingen dan heldenfeiten: bijvoorbeeld aan de mogelijkheid om met de gedroogde aardappelen van de RP 133 („cement“) zó te manipuleren, dat ze eetbaar zijn. Henk Kragten, matroos 1e klas, oorlogsvrijwilliger uit Utrecht, denkt het meest aan thuis, aan Holland. Een stille kerel, die geen drie woorden gebruikt als hij het met twee af kan. Hij ziet er doodnuchter uit en bij voorkeur scharrelt hij maar zo'n beetje in z'n eentje. Wim Vink, matroos 2e klas, ook oorlogsvrijwilliger, uit Nijmegen, is nog bar jong. Zo jong, dat hij droomt van bepaalde wapenfeiten, van hard-tegen-hard met smokkelaars, van achtervolgingen van snelle motorboten. Met z'n drieën vormen ze de kanonbemanning van de 37 mm, voor op de RP 133, en met z'n drieën, Kragten als bakser, Vink als richter en Guus Weimar („de Bolle“) als lader-afvuurder, hebben ze al heel wat acties meegemaakt.

OOK AL FLUITEN DE KOGELS OVER HEN HEEN

EEN DEZER NACHTEN, ter hoogte van Koeala Toenkai, werd op Hr. Ms. RP 133 gevuurd. Dat was even over 1 uur 's nachts en het was kennelijk op het schip gericht. Je kunt echter niet op ieder schot antwoorden. Om half drie die nacht herhaalde zich dat schieten, iets heviger, maar tenslotte moet een mens ook wel eens slapen en de commandant zag nog geen reden om de uitdaging te beantwoorden. Om half zeven, toen de eerste stralen van de zon boven de bossen uitvloeiden, toen de nevel nog als een tullen gordijn over de baai gesleurd werd, barstte er voor de derde maal geweer- en mitrailleurvuur los en ditmaal vrij hevig.

Er zijn grenzen aan geduld en ditmaal liet Hr. Ms. RP 133 z'n naamkaartje zien. In de vorm van enkele salvo's met de Lewis-mitrailleur. Terstond werd er intensiever van de wal uit geschoten.

Er kwam een order ankerop te gaan, inmiddels wezen de jongens elkaar op de fonteinen rondom het schip. Het bleef echter niet bij fonteinen, want drie treffers werden geboekt, waarvan er een de antenne doorschoot. In deze ogenblikken lag de RP 133 met de boeg naar zee gekeerd en van de wal uit gezien moet dit de schijn hebben gewekt van „Daar gaan ze ... kijk ze een haast hebben ... de helden ...!“

Een minuut later echter draaide de RP 133, om vervolgens met volle vaart terug te stomen, récht op de wal in. En terwijl er gevaren werd, lieten de Lewismitrailleurs zich horen, en zaten Guus Weimar, Henk Kragten en Wim Vink alweer broederlijk naast elkaar op de 37 millimeter batterij en gaven een kantje schieten weg, dat de heren op de wal horen en zien zal hebben doen vergaan. De mitrailleurstellingen werden stuk voor stuk onder vuur genomen en tot zwijgen gebracht, vervolgens werd het sniper-vuur (vuur afgegeven door sluipschutters) geliquideerd en na enige tijd was de RP 133 de situatie meester. Een motorboot aan de wal had nog een voltreffer geboekt, terwijl ook het radiozendgebouw 't nodige te incasseren had gekregen. Op dat ogenblik, toen er aan de wal alleen nog maar doodse stilte heerste, gaf cdt. Dankelman bevel tot vastvuren.

Dit was de beschieting door Soengei Toenkai. De RP 133 had enkele treffers geboekt, maar verreweg 't merendeel der op haar gericht schoten bestond uit missers.

IK VRAAG ME AF of de jongens van de 133 er wel eens aan denken dat zo'n schot ook hén kan treffen. Een van hun collega's is reeds door zo'n kogel weggenomen en hem werd de kans ontnomen om ooit nog van z'n werk in Indië iets te vertellen, als hij zou zijn thuisgevaaren. Ik heb ze gevraagd: „Zijn jullie nooit bang, als de kogels over het schip fluiten en die fonteintjes springen vlak naast je op ... en als de kogels ketsen tegen het dekhuis van de 133? Toen ik dat vroeg, hebben ze me een beetje raar aangekeken; het scheen nogal een dwaze vraag, en het kostte moeite een antwoord te krijgen. Bang ...? daar heb je geen tijd voor en als ze je onder vuur nemen, dan schiet je toch terug, je laat je toch niet rustig in de prak schieten...? Bang...? Nee... misschien de eerste keer... maar later nooit meer... en de meeste schoten zijn tóch mis...! Ja, de meesten zijn tóch mis, maar de brug van Hr. Ms. RP 133 is ongepantserd, het is eigenlijk maar een doodgewone motorboot, met een paar Lewismitrailleurs er op gepoot en voorop het 37 millimeter kanonnetje. Ze schieten slecht, de heren, die zich niet herinneren, dat er een Bestand bestaat, een „staakt het vuren“, maar er zijn óók af en toe goede schutters aan de wal. Daarbij bestaan er altijd nog verdwaalde kogels, weet U.

Over vele RP-boten gieren vele mitrailleurkogels in verscheidene districten van de Indische archipel. Sumatra's Oostkust, waar we ons nu bevinden, is één van die districten, maar er zijn er meer. De jongens, die de strengste opdracht hebben eerst dan te mogen schieten, als ze zélf onder vuur genomen worden, bezweren dat dit geen gevaarlijk werk is. Ze beweren dat ze niet getroffen zullen worden. En ze schrijven in de brieven aan de meisjes met wie ze corresponderen, dat het allemaal niets te betekenen heeft en dat ze over zóveel maanden zullen thuisvaren. En dat ze een mooie plastic tas zullen meenemen.



Een tongkang wordt onderzocht. De commandant van de RP 133 stapt aan boord, terwijl de jongens gewapend met een mitrailleur een oog in het zeil houden.
Bron foto: NIMH.

ZE ZIJN zo nuchter, zo rustig, en zelfverzekerd aan boord als een Hollandse zeeman maar nuchter, rustig en zelfverzekerd kan zijn. Ze zouden alleen een beetje meer aanspraak willen

hebben, een ijskastje op hun schip en niet altijd oud brood (of helemaal geen brood), gedroogde aardappelen en kaakjespap. Inmiddels doen ze hun werk, en ze doen dat voortreffelijk. Dankzij het feit dat ze doorgaans onder een commandant werken, die weet dat hij tenslotte één is met z'n mannen, die de militaire teugels niet te strak aanhaalt, omdat deze jongens op deze scheepjes onder wel heel uitzonderlijke omstandigheden werken.

Dankzij het feit, dat ze... jong zijn! Zo jong, dat begrippen als "gevaar", "zorg" en "angst" nog geen plaats hebben in hun hart.

Dankzij het feit, dat ze zich een kleine broederschap voelen van 9 man, die samen uit gaan en samen thuis komen. In de brandende hitte op de evenaar wordt gezwoegd en gesloofd door Hollandse jongens op kleine scheepjes. Ze zijn bezig datgene te beschermen, wat Hollands eigendom is.

Allemaal onbekende jongens, onbekende namen, onbekende scheepjes. Maar ook dat nemen ze, en hun grootste vreugde is te weten dat er één man achter hen staat, die hen wél kent: Admiraal Pinke. „Onze Admiraal". De man die door heel de vloot hier op de handen wordt gedragen. Omdat ze weten dat hij beseft onder welke omstandigheden ze varen en doorpersen.

Ook Holland, het verre Moederland, mag er wel iets van weten. Ook al heeft het Moederland het dan nog zo druk met zoveel andere dingen.

WORDT VERVOLGD

JAARBOEK VAN DE KONINKLIJKE MARINE 1960

REISVERSLAG VAN Hr. Ms. VAN AMSTEL

7 – 14 APRIL

TRINIDAD

COMMANDANT: kapitein-luitenant ter zee N. J. A. C. Swellengrebel

Op de 7e april verliet Hr. Ms. Van Amstel de marinebasis te Parera op Curaçao met bestemming Trinidad.

Eerst werd opgestoomd naar Oranjestad op Aruba, waar een hoeveelheid munitie werd gelost. Van Aruba werd route gekozen bezuiden Bonaire en de Aros-eilanden langs door de Boca Grande naar Port of Spain.

Gedurende de overtocht deden wij om de 4 uur waarnemingen met de bathythermograaf ten behoeve van het Koninklijk meteorologisch instituut te De Bilt.

De 9e april ten 09.00 meerde Hr. Ms. Van Amstel langs de Kings Wharf te Port of Spain.

Ten 09.10 bracht de Consul-generaal mr. A. C. Vroon een officieel bezoek aan de commandant. Met de consul-generaal bracht de commandant in de loop van de morgen officiële bezoeken aan de Gouverneur-generaal van de West-Indische federatie H. E. Lord Hailes, de Gouverneur van Trinidad en Tobago sir E. B. Beetham, de Minister van Trinidad en Tobago de heer Constantine en de Burgemeester van Trinidad de heer D. Mahabir.

Tegenbezoeken werden afgelegd door de afgevaardigde van de Gouverneur-generaal, Colonel J. L. Chapman, de afgevaardigde van de Gouverneur van Trinidad en Tobago, Captain J. C. H. Serette, en de afgevaardigde van de Premier van Trinidad, major R. Daniel. Hiermede was een

deel der officiële bezoeken ten einde. Het officiële bezoek aan de commanding officer U.S. South Atlantic fleet, Rear-admiral Stephan en de Commanding officer U.S. naval base Charamaguas, Captain Luehmann, werd gebracht op maandag 11 april. De Captain Luehmann bracht een tegenbezoek.

In de avond van zaterdag 9 april gaf de Consul-generaal een cocktailparty voor de commandant en de officieren van het schip en ongeveer 200 genodigden.

Voor de ontspanning van de bemanning bood de Consul-generaal een 3-tal bustochten aan op 9, 10 en 11 april. Reeds op de dag van aankomst voerde de eerste bustocht 35 bemannings-leden door een der mooiste gedeelten van het eiland, namelijk de noordwestpunt met als einddoel het strand van Maracasbay. Op zondag 10 april voerde een bus ongeveer 40 bemanningsleden naar Mount St. Benedict, zo genoemd naar het Benedictijner klooster, dat op deze berg is gelegen. Aan het klooster is een internaat en een school voor middelbaar onderwijs verbonden; een twintigtal Nederlandse paters Benedictijnen geven er onderwijs, zodat wij hartelijk werden onthaald en tussen bemanningsleden en scholieren volleybal- en waterpolowedstrijden werden gespeeld.



Een andere sportontmoeting was de voetbalwedstrijd tussen het schip en het plaatselijke politie-elftal. De vlot gespeelde wedstrijd werd met 3-2 verloren, zodat het politie-elftal de door de Consul-generaal beschikbaar gestelde beker won.

Op zondag 10 april werd het schip van 09.30—11.00 opengesteld voor bezoek. Het schip trok een matige belangstelling.

Op maandag 11 april werd de tocht van zaterdag herhaald.

In de avond gaven de Commandant en de officieren van het schip van 18.30—20.00 een cocktailparty voor ongeveer 70 genodigden, waaronder de gezagvoerder en de eerste officier van het m.s. Oranjestad van de Koninklijke Nederlandsche Stoombootmaatschappij.

Op de 12e april deden zich geen bijzondere gebeurtenissen voor en ten 18.00 vertrok Hr. Ms. Van Amstel naar zee. Ten 18.10 werd de loods, die vóór het ontmeren aan boord was genomen, ontscheept. Op de 2e platvoetwacht passeerden wij de Boca Grande, waarna koers werd gezet naar Curaçao.

De navigatie op de terugreis leverde geen moeilijkheden op. Ook nu werden waarnemingen verricht met de bathythermograaf.



Hr.Ms. Van Amstel ten anker Caraïbisch gebied. Bron: NIMH

Donderdag 14 april ten 09.00 meerden wij aan de RIMA-steiger te Curaçao.



Het zeebetonningsvaartuig “Delfshaven”

De “Delfshaven” werd in 1959 in de vaart gebracht en vernoemd naar de wijk van Rotterdam, waar het scheepvaartverkeer centraal stond. Sporen van die tijd zijn nog duidelijk zichtbaar, zoals het huis van Piet Hein nabij de Oude Kerk (het Kolkje) en zijn standbeeld daar vlakbij. Ze herinneren ons aan die dagen van weleer. Het in 1959 gebouwde zeebetonningsvaartuig verving het in 1902 gebouwde stoomschip “Rotterdam” (ex “Zeemeeuw”). De “Delfshaven” was een zusterschip van de al in de vaart gekomen “Zaandam” (1953), de “Terneuzen” (1953) en de “Frans van Naerebout” (1955). Het is 40.60 meter lang en 7.96 meter breed en is uitgerust met een Bolnes dieselmotor van 400 PK. De bemanning (10-12 personen) had benedendeks een gezamenlijke ruimte, met uitzondering van de kapitein en de hoofdmachinist, die bovendeks hun hut hadden. Het schip werd ook ingezet als directievaartuig en maakte inspectietochten met functionarissen van de Marine, waarvoor bovendeks een ‘lounge’ met slaapvertrek was ingericht.



Vaarwegen markeren

Elke dinsdag voer de “Delfshaven” naar het lichtschip “Goeree” om voedsel en vers water te brengen en om de drie weken de vaste bemanning af te lossen. In oktober 1971 kwam daar een einde aan, toen de “Goeree” vervangen werd

door een onbemand lichteiland. De belangrijkste taak van de “Delfshaven” was de markering van de vaarwegen (Nieuwe Rotterdamse Waterweg, Oude Maas en de in aanleg zijnde Eurogeul) en ten dienste zijn van het 4e en 5e district van het Rijks-Loodswezen. De “Delfshaven” had een mechanische boeienlier en een houten werkdek, om boeien voor onderhoud aan boord te hijsen (zeegasboeien wegen zo’n 7500 kg). Grotere boeien werden op sleeptouw genomen en in Hellevoetsluis afgeleverd.

Rem-eiland

Het schip maakte ook bijzondere tochten. Zo sloot de Marine op 17 december 1964 het REM-Eiland en daar werd de “Delfshaven” voor ingezet. Dit ‘eiland’ stond ongeveer zes kilometer uit de kust ter hoogte van Noordwijk. Het had een enorme zendmast en was pas zeven maanden illegaal in de ether. Rijkswaterstaat nam het REM-eiland over en verbouwde het tot meetstation voor de Noordzee. In 1982 werd de “Delfshaven” in Scheveningen grondig verbouwd. Na ruim twintig jaren werd dit schip aangepast aan de eisen van de tijd en de bemanningsverblijven werden grondig gerenoveerd. Ook de ‘kolonelshut’ verdween, want het Loodswezen was geen onderdeel van Defensie meer, dus Marinetaken vervielen.

Opleidingsschip

Op 24 september 1982 maakte het vernieuwde vaartuig haar proefvaart. De ingrijpendste verbouwing was de vervanging van het hijsgerei, dat geheel werd vervangen door een hydraulische lier, waarvoor hulpmotoren in het schip werden geplaatst. Het houten werkdek werd voorzien van een deklaag teerepoxy, waardoor het slijtvaster werd. In de jaren werd het

betonningsvaartuig in dienst gesteld van de Nederlandse Loodsen Corporatie als opleidingsschip van "stodel" (Stichting Opleiding en Deskundigheidsbevordering Register Loodsen). De "Delfshaven" werd in 1986 vervangen door een nieuw betonningsvaartuig, de "Rotterdam" en als reserveschip in de vaart gehouden. Later werd de "Delfshaven" aangepast als instructievaartuig. De 'zware spier' werd verwijderd en vervangen door een veel kleinere mast. Tevens werd er een kopschroef in geplaatst. Veel loodsens behielden hun loodsensbrevet op dit bijzondere vaartuig. Inmiddels is het schip verkocht aan het Scheepvaart en Transport College nabij de Jobshaven en vaart nog steeds als opleidingsschip.

De Oud Rotterdammer december 2005 v.d. Maarten Bezuijen

Armseinen

Op een voorjaars oefenperiode van Smaldeel 5 in de Middellandse Zee werd er veel geoefend met de Engelse Home-Fleet. Dit grote eskader bestond o.m. uit een vliegkampschip dat de naam H.M.S. Centaur droeg. Dit vliegkampschip was in afmeting wel iets groter dan onze Karel Doorman. Op een middag was het voor de seiners van het smaldeel 'arm-sein' oefeningen. Dit gebeurde met het vliegkampschip Centaur.

Ieder smaldeelschip moest op haar beurt op een afstand van 100 yards naast de Centaur komen. Hoog boven op het seindek van dit schip stond een sergeant-seiner met twee grote seinvlaggen in zijn handen om de seiners op de 'notendopjes' de seintekens duidelijk te laten waarnemen. Deze sergeant kon er wat van. Hij 'zwaaide' dat het een lieve lust was. Totdat de Kortenaar D804 aan de beurt was.

De seiner op dit schip stond dat 'gezwaai' zo eens aan te kijken toen de cdt. aan hem vroeg of hij het een beetje volgen kon. 'Niet helemaal cdt.', was het antwoord.

'Mooi', zei de cdt. 'Sein maar terug: "Stoppen met oefening. Hebben geen vendelzwaaiers aan boord".'

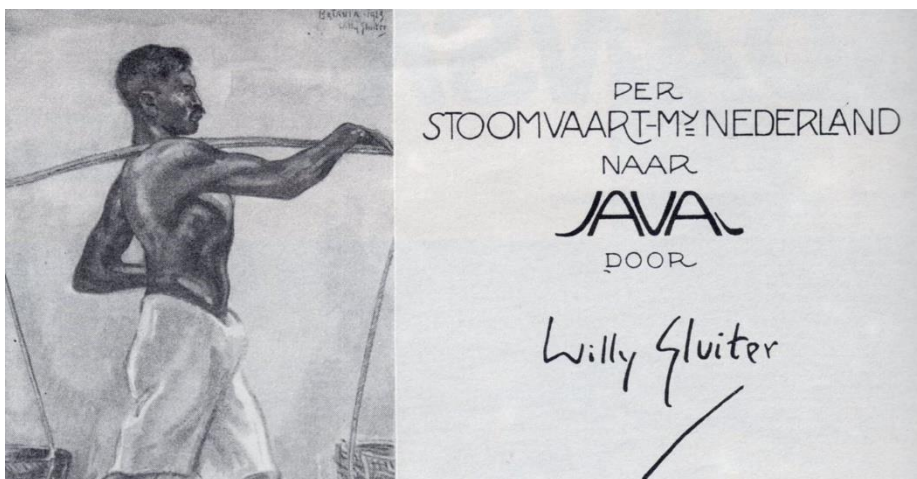


Knipsels.....

MAY-DAY

Juist ten anker gekomen op 19 januari in Grootbaai Sint Maarten, ontving Hr.Ms Friesland op de 2e platvoet het noodsein May-Day van het Franse vrachtbootje "T.B. Radar" (147 brt) uit St. Barthelemy, dat met een gebroken schroefas stuurloos rondreed en op de rotsen dreigde te slaan. Onmiddellijk ging de Friesland weer anker op. Bij aankomst bleek het in nood verkerende schip reeds in ondiep water te zijn geraakt en nog slechts 800 yards van de rotsige kust verwijderd. Slechts door zeer voorzichtig manoeuvreren kon het schip in het aardedonker tot op 200 yards worden genaderd. Na een eerste mislukte poging werd uiteindelijk de sleeptros over de boeg door de motorsloep aan het in nood verkerende schip afgegeven, waarna achteruit varende, naar veiliger water kon worden geslept. Tenslotte, op normale wijze slepend, konden beide schepen ten 04.30 uur de Grootbaai binnenvaren en veilig ten anker gaan. De "T.B. Radar" had 15 man aan boord, waaronder 7 passagiers en verder 28 stuks vee.

Bron: Marine Nieuws 1971

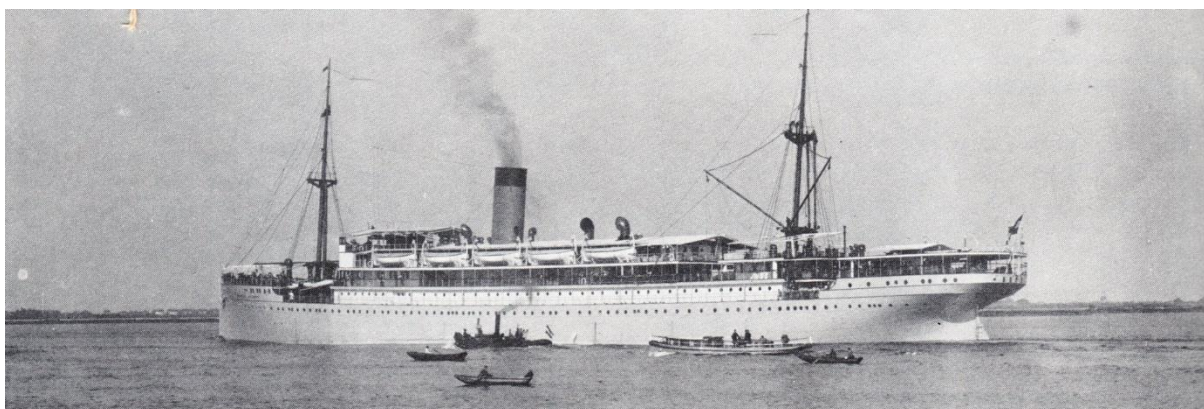


Uit de boekenkast van Barend Maaskant

De Stoomvaart Maatschappij Nederland in Amsterdam (intussen opgegaan in de Koninklijke Nedlloyd Groep in Rotterdam) vond het destijds niet nodig een toelichtende tekst te schrijven bij het album „Per Stoomvaart Mij. Nederland naar Java” dat 25 schetsbladen

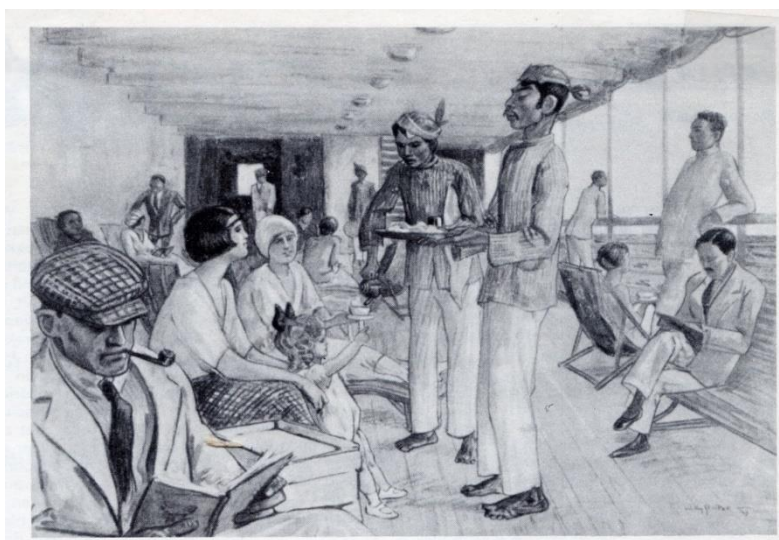
bevat van de langdurige zeereis die de schilder Willy Sluiter had gemaakt. Alleen uit de zeer summiere bijschriften van de kunstenaar valt op te maken dat hij die tocht in 1923 beleefde aan boord van het ss. „Prinses Juliana”.

De sterke, rake potloodschetsen die Sluiter vaak ook in kleur uitwerkte, geven een interessante indruk van wat een passagier op zo'n vele weken durende reis van Amsterdam naar het toenmalige Batavia onderweg te zien kreeg aan boord van wat men toen een „mailschip” noemde. De rederij liet bij de Amsterdamse Drukkerij Senefelder dit album (32 V₂ x 23 cm) maken en voorzien van een stijve koft met groen linnen waarop titel en auteursnaam in gele kleur ingestempeld.



ss „Prinses Juliana” in het Noordzeekanaal, 1 oktober 1910

Sluiter was als portretschilder befaamd wegens de goede gelijkenissen en daarom valt het niet te verwonderen dat hij ook nu veel mensen tekende. Verder maakte hij impressies van de zeilloodskotter bij het eiland Wight, van de havens van Genua, Port Said en Colombo, en van de Golf van Suez en de Indische Oceaan. Op het laatste blad laat hij zichzelf zien terwijl hij zit te tekenen met toekijkende naakte kleuters om zich heen.



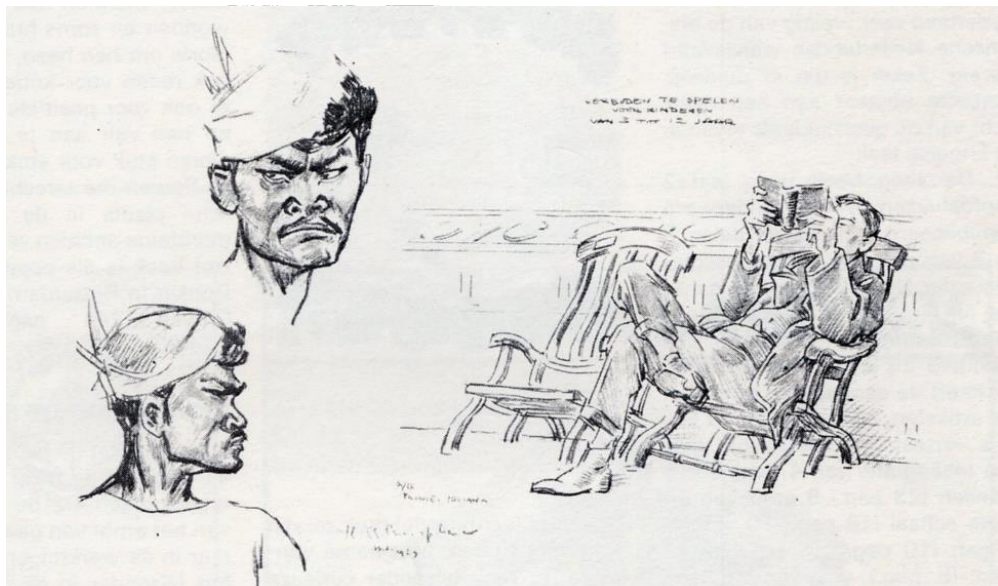


Ik weet niet of het toeval was dat Willy Sluiter (overigens niet te verwarren met zijn acht jaar jongere kunstbroeder Jan Sluyters!) op deze zeereis Abraham zag, in elk geval moet hij wel op 24 mei zijn 50ste verjaardag op de „Prinses Juliana" hebben gevierd. Mogelijk was hem deze reis voor deze gelegenheid aangeboden om een hartewens in vervulling te laten gaan. Hij overleed in 1949 twee dagen voor zijn 76ste verjaardag.

Merkwaardig is wel dat de Mij. Nederland ir. 1923 waarschijnlijk haar slechtste jaar in economisch opzicht beleefde in haar roemrijke geschiedenis. Dit ontleen ik aan het gedenkboek „Tachtig jaren varen met de Nederland" dat prof. dr. I. J. Brugmans in 1950 schreef. Daarin vond ik ook dat de „Prinses Juliana" in 1910 was gebouwd, twee schroeven had, 473 voet lang was, een inhoud van 5100 brt had, een snelheid van ruim 14 mijl en accommodatie voor 250 passagiers. Er waren geen binnenhutten meer — alle hutten hadden patrijspoorten. Voor het eerst was er oen kapper met een damessalon. In het droeve

scheepvaartjaar 1923 konden op de hoofdlijn van de rederij (dat was dus Amsterdam-Batavia) in vele gevallen de vervoerskosten niet meer door de vrachten worden goedgemaakt — vooral uitgaand was dat het geval. Alleen de mailschepen (een nagenoeg verdwenen woord!) hadden nog voldoende lading. Verscheidene malen voeren de vrachtschepen in ballast naar de Oost. Ook met het passagiersvervoer was het slecht gesteld.

Naar tonnage was de tonnage van de vloot toen op topsterkte: ongeveer 330.000 brt. waarvan 270.000 ton tot de vrachtvloot behoorde. In 1923 werden aan de vloot van de Nederland nog drie schepen toegevoegd: „Moena", „Singkep" en „Soemba". Omdat over de hele wereld de beschikbare



scheepsruimte veel te groot was, konden maar enkele schepen worden vercharterd. De directie was genoodzaakt niet minder dan 17 schepen op te leggen.

Op de buitenlijnen was de situatie nog erger. Op de lijn Java-New York woedde een vrachtenoorlog. De Java-Pacific Lijn moest zelfs tijdelijk worden gestaakt. Het vervoer van pelgrims („hadji's" naar Mekka) leed onder zware concurrentie van „gelegenheds-vervoerders".

De Nederland overleefde dit alles dankzij de in verhouding tot haar bezittingen klein maatschappelijk kapitaal, grote reserveringen en het laag te boek staan van de vloot. Daarbij versterkte de Nederland haar positie door uitbreiding van het conference-systeem en door het instellen van snel-vrachtdiensten.



Toen in 1924 de vrachten weer gingen oplopen, was een beroerd economisch jaar achter de rug, maar daaronder zal de kunstenaar Willy Suiter waarschijnlijk weinig hebben geleden tijdens zijn verblijf van meer dan vier maanden aan boord van de „Prinses Julia”



DE MANNEN VAN DE KAIS

Van Rotterdam naar Sorong (deel 2)

Ruim 400 ton lichtblauw gekleurde, heldere diesel aan boord was ruim voldoende om Colombo te halen. De bunkertanks waren niet groot genoeg voor deze hoeveelheid, daarom had men het restant in een aantal gebitumeerde waterballast tanks geladen. Een uitgekiend idee, maar bijna funest zoals onder de reis zou blijken.

Janus had van oudsher een uitgebreide, brede interesse in andere, niet of minder technische zaken aan boord. Een interesse, vlak voor zijn laatste verlof nog aangewakkerd na een dreigende opmerking van zijn vorige baas tegen een ouderwetse schipper naast god. 'Over niet te lange tijd zullen wij het van jullie prutsers overnemen', had de zichzelf, tot toekomstig technische gezagvoerder uitgeroepen, rood aangelopen chef machinekamer tegen het gezag uitgeroepen. Janus ging op weg om de rest van de *Kais* te verkennen. Een magnetisch standaard kompas op het schavotje boven de brug en een periscoop naar het stuurhuis voor en ter hoogte van het enorme stuurwiel zorgden, dat de roerganger de juiste koers kon aflezen. Een handlood, een loden gewicht aan een touwtje, en een tijdmeter vervolmaakten de navigatie middelen. Om uit het zicht van de kust toch bestek te kunnen maken had ieder stuurman zijn eigen sextant bij zich. In de hoek van het stuurhuis stonden op een rek de radio, een middengolf geval dat alleen op korte bereiken handig zou blijken te zijn en een radiopeiltoestel. Snor zou verder op de reis zoveel tijd verlullen op de telefonie, dat de gaatjes in de hoorn, zoals Janus veel later in de Golf van Bengalen nuchter opmerkte, dicht slibden van het spuug. Een seinlamp in de andere hoek maakte het mogelijk om zoals in die tijd gebruikelijk, rechtstreeks contact met haven autoriteiten, loodsboten of andere schepen mogelijk te onderhouden.

Twee dagen later verbeterde het weer en Piet Snor nam de route beslissing de volgende morgen uit te varen. Bestemming Sorong op Nieuw Guinea.

Om zes uur de volgende morgen kwam Piet Snor op de brug en riep: 'Ik ben er klaar voor'. Het was nog donker, er stond een stijve zuidwestelijke bries, de hemel was helder en het was stervends koud.

De scheepsagent had net de uitklaring en de laatste telexberichten van kantoor, waarin iedereen, die zich belangrijk voelde, de wens uitsprak voor een voorspoedige reis, aan boord gebracht. Men zat te springen om het schip in Nieuw Guinea en sommigen kantoorpotentaten hadden het schip het liefst over gevlogen, maar dat was technisch nog niet mogelijk. De waterpolitie en douane, tegelijk met de agent aan boord gekomen, verlieten, lachend na de eerste borrel bij de koffie die morgen, gezamenlijk, mistwolken in de lucht blazend, via de steil oplopende valreep moeizaam het schip. De telegraaf rinkelde met de opdracht de motoren te starten en in tegengestelde richting warm te laten draaien.

'Opkorten tot tros voor en spring achter',

Meier wendde zich tot de in afwachtende houding achter het stuurwiel staande Chinese kwartiermeester: 'Speakie bosun, fore and aft' en maakte zich op zelf naar voren te gaan, terwijl Paus handen wrijvend naar het achterdekje liep om daar de orders uit te voeren. De baas en Janus, die de wacht had, bogen zich over de machientjes en brachten lonten, een stuk oranje papier met aan één kant een soort zwavelrand, aan in een uitsparing aan de onderkant van een lange stang en draaiden de stang met zijn schroefdraad in de speciale opening boven op de cilinder kop. De lonten zouden bij het naar boven bewegen van de zuiger spontaan worden ontstoken, de samengestelde explosieve met nevelachtige diesel gevulde atmosfeer ontplofte dan en de zuiger werd met kracht omlaag geperst. Het starten leverde geen enkel probleem op en een paar minuten later draaiden de dieseltjes als naaimachines. De stuurboord motor zeer langzaam vooruit en de bakboord motor zeer langzaam achteruit. De schroeven wentelden langzaam door het water in tegengestelde richting. De *Kais* bleef met een tros en een spring netjes langs de kant liggen. Even later floot Janus de brug en gaf door de lulpijp door, dat ze er ook klaar voor waren.

Intussen hadden de Chinese deklieden onder toezicht van de beide stuurlieden de trossen opgekort tot een spring achter en een tros voor.

'Alles los, voor en achter', brulde Snor en riep tegen de roerganger: 'Port twenty'. Met inkomend tij en de roerwerking draaide de boeg van de *Kais* langzaam weg van de steiger en de stroom zorgde er voor, dat het achterschip netjes vrij bleef van de wallekant.

'Beide machines volle kracht vooruit! Steady as she goes!'

De grote reis was begonnen.

Op het eerste stuk van de Maasboei tot aan de Noord Hinder was het redelijk rustig op zee, de wind kwam van bakboord in en had nog weinig kracht. Na het passeren van de Noord Hinder verlegde Snor de koers in zuidwestelijke richting naar de Sandettie bank. Wind en zee kwamen nu meer van voren in.

Het weerbericht van acht uur voorspelde niet veel goeds. Er stond hen een nieuwe zuidwester storm te wachten, maar terug gaan zou gezichtsverlies betekenen na de kreet van Snor: 'We zijn er klaar voor!'

De wind nam zienderogen toe. Na de koersverandering ter hoogte van de Noord Hinder liep de snelheid snel terug naar 6 knopen. Gezien de stroom in de kont en de bedrijfssnelheid van negen en een halve mijl per uur een slecht voorteken. Bij het passeren van Sandettie lichtschip zakte de snelheid verder terug tot anderhalve knoop en de wind nam toe tot boven kracht zeven. Met donderende geraas sloegen de golven tegen de laadklep. Na elke golf schokte en trilde het schip als een bokkige stier. Dit was niet normaal meer, zelfs niet voor een ervaren zeeman en links en rechts stonden Chinezen gezamenlijk te offeren aan Neptunus of wie dat ook in China was.

Dirk lag met een emmer in bed en had geen kracht meer om op te staan. Janus nam om acht uur 's avonds diens wacht er maar bij en lag zelf regelmatig op zijn knieën met zijn hoofd in de bilge. Zich vasthoudend aan de reling langs de manoeuvreerplaat kotste hij de laatste, naar gal smakende druppels uit zijn maag in de bilge. Het daar aanwezige water kolkte na elke opdonder van de onophoudelijk tegen het scheepje beukende golven omhoog en smeedt de vermengde rotzooi in zijn gezicht terug. Hij was te ziek om zich van zijn plaats te roeren en moest op een of andere manier zijn maaginhoud kwijt. De kort op elkaar volgende stortvloedden waren zelfs na verloop van tijd een verademing.

Dubbel Gebeide had na de eerste schokgolven zijn stoel in zijn hut zeevast gesjord en leste zijn dorst. De fles stond binnen handbereik tussen een la geklemd. Een glas sierde zijn rechter-hand. Elke keer weer ging het glaasje tot de rand vol en zonder morsen werd het dan geleegd. De jarenlange ervaring bewees zijn nut. Drank was er niet om te verspillen.

De stuurlieden bleven net als Snor op de brug en stonden op de vleugels in de frisse lucht, zich vastklemmend aan het potdeksel en hielden hun maaginhoud redelijk in bedwang. Alles was beter dan de tijd doorbrengen in de benauwde accommodatie, waar het ondanks de ingeblazen buitenlucht stonk naar kots en zweet, terwijl de vanouds bekende zeevastpositie 'armen en benen gespreid en pik in het matras' een loze spreuk scheen te zijn. Niet van toepassing voor deze rodeo wedstrijd

Snor stond fluitend in het stuurhuisje en scheen er een reuze lol in te hebben. Ongeveer vier uur na passage van Sandettie lichtschip kwam het verankerde baken weer dichterbij. De *Kais* voer onder het hevige geweld van de golven en stroom een mijl achteruit, terug naar Rotterdam. Zelfs Snor vond dit te gek en na het laatste weerbericht met verwachte windsnelheden van negen en meer en op aandrang van de beide steeds zieker wordende stuurlieden werd koers veranderd richting Dover in de hoop in de luwte van de havenpieren de storm af te kunnen rijden. De wind en golven kwamen nu van bakboord in en als een bal in de golven, behoorlijk zijwaarts weggezet liep de snelheid iets op in positieve zin, maar kwam toch niet boven twee knopen uit. Na 'een jaar' doemden de pieren van Dover op en mee deinend op de golven zocht Meier met de seinlamp contact met het loodsstation.

'Met dit weer wordt niet beloodst', was het teleurstellende, maar wel verwachte antwoord. Na enige uren gaande houden voor de ingang had Snor er genoeg van en riep op zijn enigszins irritante, hinderlijke en hautaine manier: 'Ik ben er klaar voor, ik ga zelf naar binnen', en zonder toestemming af te wachten van de havenautoriteiten zette hij koers naar de ingang van de haven. Korte tijd later, binnen de pieren, liet Karel opgelucht vanaf het minieme stuurboordbordesje het anker vallen. De haven lag bezaaid met allerlei kustvaardertjes, die de bui al veel eerder hadden zien hangen. 'Gered door de ankerbel', riep Paus opgelucht uit. 'Klaar met machines', antwoordde Snor opgewekt. Hij was zelfs na dit dagenlang gesol nog zo fris als een hoentje, stak zijn onafscheidelijke pijp op en verdween naar zijn hut.

Janus had intussen zijn zeeziekte als een echte zeeman overwonnen en krabbelde, nog steeds enigszins wazig, van zijn slingervrije zitplaats op de plaat overeind om de motoren af te zetten en over te gaan op haven bedrijf. Hij liet de machinekamer over in de handen van de No. 1 en strompelde uitgeput naar de hut van de baas om zich af te melden Deze was na het tot rust komen van de cakewalk opgestaan en stond nu voor zijn bureau, terwijl hij de plank uittrok en met dronken en overslaande stem uitriep: 'Ha!, daar is Mina met de paardebillen!', de plank met een klap terug duwde en daarna het proces herhaalde.

Janus hoorde in de gang al: 'Bang! , 'ha! , Mina met de paardebillen!', Knal! , Bang! ' Door de

openstaande deur zag hij de baas voor de plank en de daarop met punaises vastgemaakte foto van 'Mina' staan. Bij het uittrekken van de plank staarde de baas melancholisch naar de foto van zijn vrouw, deed zijn yell en smeedde de plank weer dicht. De jarenlange ervaring had er voor gezorgd dat een volledig van de wereld drinken er niet bij was. Dubbel Gebeide voelde de aanwezigheid van Janus, draaide zich om, zakte smartelijk lachend in zijn stoel en mompelde: 'Mojeok 'n borrel'. 'Die vent is gek' en Janus verdween als een kokhalzende haas naar de Wc's.

Na twee dagen luwde de storm ver genoeg naar de zin van Snor. Het anker werd gelicht, het havenkantoor ingelicht en ze voeren tussen de eveneens zich naar open zee haastende coasters naar buiten, waar een gladde zee, alsof er niets gebeurd was, op hen wachtte.

Het bleef redelijk rustig en zelfs de Straat van Gibraltar werd, ondanks het ontbreken van behoorlijke navigatiemiddelen, zonder al te veel problemen gevonden. De weergoden hadden ondanks deze meevaller blijkbaar toch niet het beste voor met de *Kais*. Ze liepen Gibraltar aan voor verse proviand en post. Kort na vertrek kwam het vaartuig aan de andere kant van de Straat terecht in de, voor de Golf van Lyon karakteristieke, door de doorstaande mistral opgezweepte, korte, hoge golfslag. Na de voorgaande ervaringen waren de gemiddelde zeebenen al wat steviger en voornamelijk doodmoe van het slingeren en stampen bereikten ze rustiger vaarwater onder Sardinië. De wind ging in de avond helemaal liggen.

Meier schrok de volgende nacht ruim voor het begin van zijn wacht om vier uur wakker. De fluit stuurde regelmatig elke twee minuten zijn gekerm de wereld in. Hij hees zich slaperig omhoog en keek door zijn poort naar buiten. De wereld was klein, verdomde klein. Een dichte muur van mist hing om het schip, terwijl regelmatig lichtflitsen weerkaatst werden door de muur. Lichtflitsen, die van hun eigen schip moesten komen. 'Zicht nul', dacht hij bij zich zelf en trok zijn kleren aan en ging naar de brug om poolhoogte te nemen over de feestverlichting. In het stuurhuis wees Paus met zijn vinger naar zijn voorhoofd en daarna naar stuurboord brug-vleugel. Snor stond bij het zoeklicht en zong: 'Draai er het wieletje nog eens rond' en als een volleerde Michiel de Ruijter liet hij het zoeklicht op de vleugel ronddraaien. Dan zien ze ons beter', merkte hij op tegen Meier, die nu in de deur van het stuurhuis stond. Veel en veel later klaarde de lucht op en zagen ze een, de zon weerspiegelende, rustige watervlakte, zonder precies te weten wat hun positie was.

Op het moment dat zelfs Snor zenuwachtig aan zijn snor begon te pulken, omdat Malta al lang in zicht had moeten komen, doemde er aan de kim een vrachtboot van de VNS op. Paus pakte de seinlamp en korte tijd later werd contact gezocht op de radio die toch bleek te werken, maar een erg korte actieradius moest hebben. De positie wordt opgevraagd. Ze waren ver zuidelijk van Sicilië beland en behoorlijk achter op hun gegist bestek. Snor verlegde de koers in de goede richting, richting Gozo, het eilandje ten noordwesten van Malta. De sparks van de vrachtboot stuurde voor hen nog een bericht door aan Den Haag en Rotterdam. Het antwoord kwam ontzaglijk snel en straalde opluchting uit. Ondanks dat het schip onzinkbaar werd geacht, had men zich vreselijk zorgen gemaakt over het uitblijven van enig bericht van het schip zelf. Men was hen al dagen en dagen kwijt. Snor had het namelijk niet nodig gevonden om noch in Dover noch in Gibraltar contact te zoeken. Ook de seinpost bij Gibraltar was zwijgend gepasseerd. Hij vond die onzin niet nodig.

'Het ergste leed was geleden', dachten ze, wanneer Port Saïd zou worden bereikt. Nog steeds, zij het in lichtere mate, stampend en slingerend liep de *Kais* de uiterton van Port Saïd aan. Een zucht van verlichting ging door het schip toen de pieren voorbij gleden en het schip in rustiger vaarwater kwam. Even later, afgemeerd langs zij een vervelose, Griekse vrachtboot in een uithoek van de haven viel een zalige, ongelooflijke rust over hen heen.

Tijdens het wachten op het konvooi en de vaart door het kanaal leefde iedereen aan boord in een roes. Later konden zij zich meestal niets meer van die periode herinneren. De vrije torn gonsde dodelijk vermoeid na een grotendeels slapeloze reis als een zandzak in hun bed. Twee dagen later keerde het normale leven aan boord terug. Uitgeruste Chinezen speelden weer met luide kreten, gevolgd door harde klappen met de stenen, Mah Jong. Een spel dat tijdens het eerste deel van de reis vanwege het stampen en slingeren onmogelijk was geweest.

De reguliere brandstoftanks waren inmiddels leeg en de reserve brandstof in de ballasttanks werd aangesproken. Het viel de machinisten al snel op, dat de filters in de brandstofleiding van de tanks naar de motoren steeds sneller verstopt raakten en steeds vaker schoongemaakt moesten worden. De vilt filters waren ten gevolge van de losse structuur van die stof geprepareerd met een soort lijm, dat hoewel bestendig tegen diesel, wel kon worden aangetast door lichtere koolwaterstoffen. Verder had de diesel in de filterhuizen zijn normale licht blauwe, doorzichtige glanzende kleur verloren en zag er nu zwart, donker, ondoorzichtig en zelfs dreigend uit.

‘Hier is iets aan de knikker’, zei Janus bij het overgeven van de wacht tegen Dirk en deelde zijn bezorgdheid over de kwaliteit van de diesel in de ballasttanks met de baas. Deze lachte na zijn zesde borrel en merkte nuchter en vastberaden op: ‘Het is gewoon donkere diesel en die bestaat ook’. Janus hield aan: ‘nee, er moet een andere reden zijn’.

De baas lachte weer meewarig over zoveel naïviteit en wees op het feit dat de ballasttanks brandschoon waren, voordat de diesel en het water er in gingen.

‘Bent U zelf in de tanks geweest?’, vroeg Janus. Nou, dat was toch niet zijn werk en de werf wist toch wel wat ze deden, trouwens inmenging voor oplevering was niet gewenst, had de leider uit Den Haag hem voorgehouden. Het schoonmaken van de filters ging steeds moeizamer en moest met steeds kortere tussenpozen worden uitgevoerd.

Ter hoogte van Aden werd Janus ’s morgens even voor zessen wakker en rook een indringende benzine geur, die uit de gang zijn hut binnen dreef. Met slaperige ogen liep hij de gang in en hoorde een bekende stem eentonig zeggen: ‘Ik krijg jullie wel schoon, ik krijg jullie wel schoon.’ De Chinese kok stond verbijsterd in de gang voor zijn kombuisje en keek met afgrijzen naar de baas die achter de kachel die hij zelf een half uurtje eerder had aangestoken, stond te roeren in een vijftig liter pan. ‘Wat doet U’, riep Janus gealarmeerd uit.

‘Ik kook de filters uit, die zijn normaal niet meer schoon te krijgen’, was het antwoord.

‘Wat gebruikt U daarvoor?’

‘Benzine!’

Janus schoot als een topatleet op de kachel af en gooide de branders uit.

‘Bent U helemaal gek geworden?’ Met het gevaar van ontploffing geweken, schoot hij ineens in de lach. DG had intussen met een lange tang twee filters aan hun metalen raam uit de pan getild en keek er met een beteuterd gezicht naar de beide filters. De ramen waren leeg. Na enig vissen kwam een grote kluwen vilt naar boven. De lijm had het in de warm gemaakte benzine begeven, het vilt was los geraakt en door het ijverige roeren van de baas tot een grote bal stof samengeklonterd. Het ergste was dat hij beide filters er tegelijk uit had gehaald en tijdelijk het filter in elk van de beide dieselmotoren alleen het werk had laten doen. Filters die normaler wijze eens in de zoveel tijd hoefden worden schoongemaakt en nog lang niet verzadigd waren door het vuil. Vuil waarvan Janus inmiddels wist waar het met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid vandaan moest komen.

De donkere diesel had Janus reeds dagenlang in zijn greep gehouden. Hij had iedereen het hemd van het lijf gevraagd en alle instructieboeken aan boord gelezen en opende zelfs de mangaten van de ballast en bunkertanks aan dek. Beide ballasttanks, gedurende deze reis als extra

bunkertanks gebruikt, bleken behandeld te zijn met bitumen om roestvorming tegen te gaan. Die substantie was door de diesel opgelost en kwam nu als vuil in de filters terecht. Janus wandelde na de koffie naar Piet Snor, klopte op de deur en vroeg om een onderhoud Snor speelde kapitein en stond er op als een kapitein te worden behandeld. 'Ga zitten, wat is er aan de hand', vroeg Snor, die verduiveld goed moest weten waarom Janus bij hem kwam.

Janus vertelde hem over het uitkoken van de filters.

'De baas is niet helemaal normaal, we hadden wel kunnen ontploffen.'

'De baas is een goeie vent en je moet rekening houden met zijn verleden. De oorlog was niet zo'n pretje voor hem, hij heeft veel meegemaakt', zei Snor en vervolgde: 'hij zit vlak voor zijn pensioen. Houdt hem maar wat extra in de gaten dan haalt hij dat wel, dat heeft hij wel verdiend.'

Enigszins opgelaten verliet Janus de hut. Hij kwam uit een andere tijd en had weinig begrip voor het op hol geslagen gedrag van sommige oorlogsveteranen.

Het was bloedheet in de Rode zee. Op de Indische Oceaan was het al niet veel beter en zwetend maakten de machinisten en hun Chinese helpers nu op regelmatige tijden de laatste vuilblokkers, het dieselfilter op elke motor schoon. Het was vechten tegen de bierkaai en dweilen met de kraan open. De filters raakten steeds sneller verstopt en waren net als de filters in de leidingen dagen daarvoor steeds moeilijker schoon te maken Om deze filters uit te kunnen nemen moesten de motoren om de beurt worden gestopt. In de buurt van Ceylon lagen ze zelfs door de omstandigheden gedwongen regelmatig uren te drijven Een dag na Aden hadden ze gelukkig een schip van de 'Nederland' gepasseerd, dat op hun verzoek een telegram naar Rotterdam had gestuurd met een uitleg van de problemen en het verzoek een ruime hoeveelheid filters naar Colombo te sturen of ter plaatse te bestellen.

De dekdiens zag er inmiddels goed gebruid en uitgerust uit. Door het rustige weer en de geringe snelheid kwamen zij in tegenstelling tot de machinisten wel aan zonnen en een behoorlijke nachtrust toe. Paus studeerde voor zijn tweede rang en leerde zich het leplazerus.

Bron: Wamandai



WOORD
VERVULD

NEDERLAND ALS MARITIEME NATIE IN DE WERELD VAN VANDAAG

deel 1

door P. B. R. de Geus, luitenant ter zee 1e klasse



De schrijver werd in 1929 te Rotterdam geboren en verwierf aldaar in 1945 aan het Johannes Calvijn-lyceum het diploma HBS-B. In 1946 werd hij adelborst; in 1949 volgde zijn benoeming tot officier. Na een aantal varende plaatsingen, diende hij van 1955 - 1958 als divisiechef op het K.I.M. Vervolgens was hij twee jaar lucht- en zeetransportofficier van de basis Biak en daarna een jaar eerste officier van de Marinierskazerne Manokwari. Na repatriëring werd hij eerste officier van Hr.Ms. „de Zeeuw". Van 1962 — 1965 was hij geplaatst bij de

marinestaf, op het bureau Nato-zaken. Thans studeert hij aan de N.E.H. te Rotterdam

bedrijfseconomie en politieke geschiedenis. Hij is lid van het Adviescollege van de Ver. v. Ned. Koopvaardij Officieren. Eerdere publicaties in het Marineblad: Europa als derde wereldmacht (Dec. '62); De Koninklijke Marine in de Nato (Juli '64) en De multilaterale kernmacht (Aug. '64).

*„Er waren er, die met schepen de zee bevoeren,
die handel dreven op de grote wateren”*

Psalm 107:23.

De wereldkoopvaardijvloot groeit in een snel tempo; van nog geen 100 miljoen bruto register ton medio 1954 steeg de omvang tot 182 miljoen ton in 1967. De groei van de Nederlandse koopvaardij bleef daarbij achter en ons land zakte in de ranglijst van de zevende naar de elfde plaats. Moet hieruit de gevolgtrekking worden gemaakt dat wij als zeevarende natie aanzienlijk aan belangrijkheid inboeten? De conclusie van dit opstel zal zijn, dat er geen reden is voor pessimisme. Om deze uitspraak waar te maken zal achtereenvolgens aandacht worden besteed aan de volgende punten:

1. Met welke maatstaf moet men de koopvaardij meten?
2. De betekenis van de vlag.
3. De afzonderlijke aspecten van maritieme activiteit.
4. De betekenis van de zee voor ons land.

Par. 1. Met welke maatstaf moet men de koopvaardij meten?

In de luchtvaart is het gebruikelijk de „productie” uit te drukken in passagiermijlen of tonmijlen. Dit zijn beide éénduidige begrippen, die het mogelijk maken om goede vergelijkingen te maken tussen verschillende maatschappijen, omdat de tarieven op dezelfde grootheden zijn gebaseerd. In de zeevaart mist men zo'n maatstaf; het is uitermate moeilijk de zeevaart in één cijfer te vatten.

Toch pleegt men dit te doen, waarbij de bruto register ton (brt) de maat is waarnaar men alles meet, dat op de Zeven Zeeën vaart. Jaarlijks publiceert Lloyds Register of Shipping de omvang van alle koopvaardijvloeden uitgedrukt in deze eenheid. In feite telt men dan zeer ongelijke grootheden bij elkaar op.

De brt. is een inhoudsmaat, te weten 100 kubieke voet of 2,83 m³. Nu is ruimte niet altijd een goed criterium om het economisch belang van een schip uit te drukken. Als frappant voorbeeld kan gelden, dat de 18 zeesleepboten van L. Smit en Co., die ongetwijfeld de „hogeschool van de zeevaart” vormen, bij elkaar 12.200 brt. meten, hetgeen minder is dan de kleinste tanker van Shell Tankers N.V.!

Tot voor kort was het zo, dat alleen bij passagiersschepen ruimte (nl. een hut) de verkoop-eenheid vormde. Voor massagoedschepen en tankers is het gewicht van de lading de factor waar het om gaat. In de praktijk ziet men dan ook, dat deze schepen worden gekarakteriseerd met hun draagvermogen. Dit wordt afgeleid uit de waterverplaatsing in zout water bij aflading op het zomermerk, te verminderen met het gewicht van het lege schip (deadweight). Dank zij de wet van Archimedes, de International Loadline Convention en de commissie voor uniforme scheepsmeting van de International Maritime Consultative Organisation (een V.N.-instelling), bestaat er voor deze schepen wel verband tussen de grootte van het schip en het draagvermogen. Maar het één is niet rechtstreeks uit het ander af te leiden, want het dode gewicht van het schip zal voor een nieuw schip lager zijn dan voor een oud, de machines van een snel schip wegen meer dan van

een langzaam, kortom — het draagvermogen (deadweight capacity) kan uiteenlopen ook al is de waterverplaatsing gelijk.

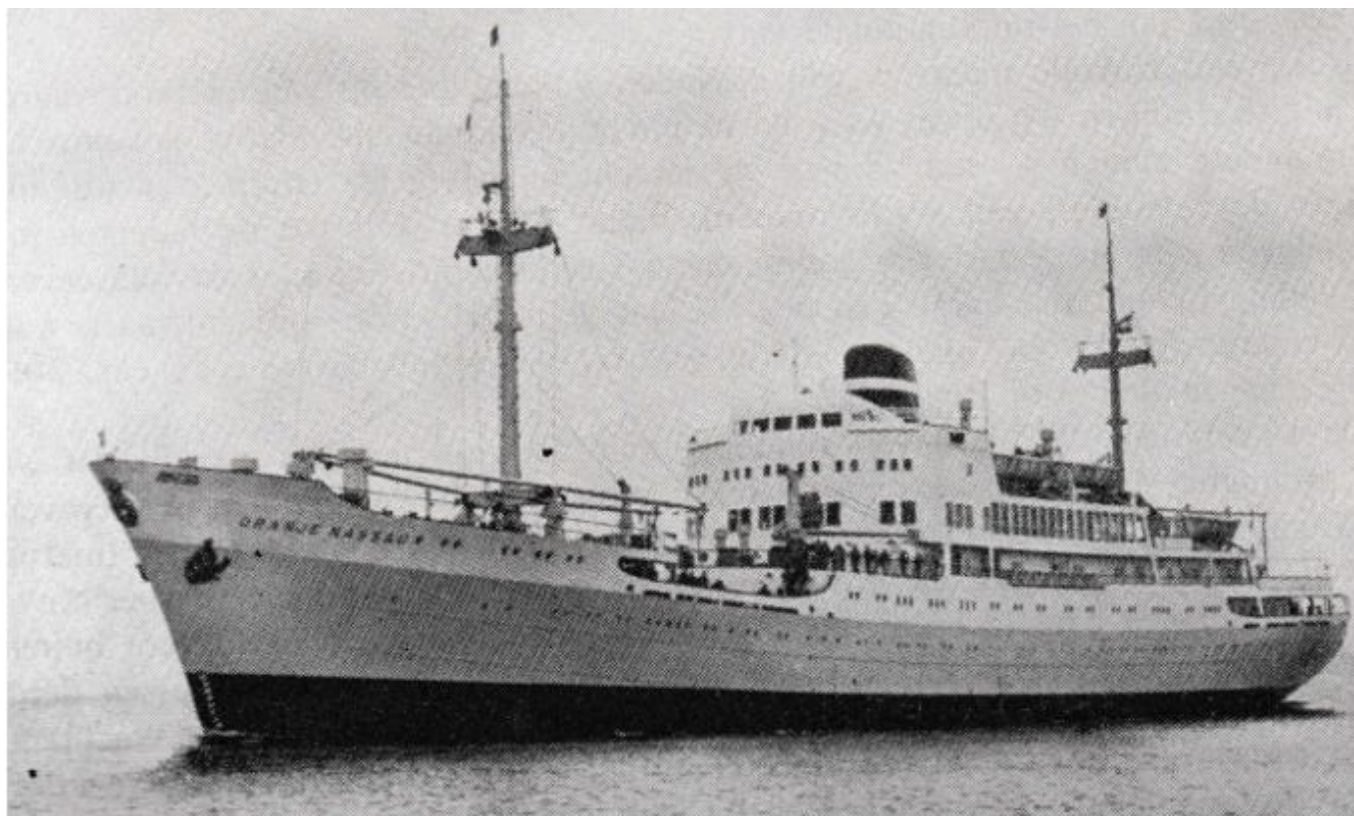
Omdat de bruto tonnemaat doorgaans wordt gebruikt voor de bepaling van haven- en loodsgelden, registratierechten, kanaaltarieven, enz. hebben de reders er belang bij dat de inhoud van het schip zo klein mogelijk is. Soms zijn er bepaalde in brt. uitgedrukte grenzen, waar beneden lagere eisen worden gesteld aan bemanningssterkte, diploma's e.d., zoals hier te lande de 500 brt. grens voor de kleine handelsvaart. Bij de bouw van het schip zorgt men er dan voor, dat een deel van de ruimen buiten de meting blijft. Dat bereikt men doordat de afsluiting ervan niet voldoet aan de wettelijke eisen van waterdichtheid. Hierdoor ontstaat een z.g. schutdek of shelterdek; dat dit in de praktijk wél waterdicht is behoeft geen betoog, want ook in het schutdek moet de lading droog blijven.

Bij dergelijke schepen wordt het (boven-)tussendek het hoogste waterdichte dek en geldt derhalve als meetdek. Het uitwateringsmerk zal dus een paar meter lager komen, hetgeen een vermindering van het draagvermogen betekent. Het typerende is nu, dat voor schepen die op deze wijze worden gebouwd, de ruimte belangrijker is dan het gewicht van de lading. Volledigheidshalve zij hierbij vermeld, dat de scheepsbouwers zich tot ware meesters hebben ontwikkeld, om binnen de wettelijke eisen schepen te bouwen met een geringe bruto inhoud, die toch een zeer grote capaciteit hebben. Recentelijk zijn de scheepsmetingseisen verzacht, zodat manipulaties die mogelijk de stabiliteit of veiligheid in gevaar zouden brengen, niet meer nodig zijn. Ook is het door de herziening van het Schepenbesluit eenvoudig om van een shelterdecker een voldekschip te maken en omgekeerd.

Het zal duidelijk zijn, dat tankers en schepen voor gestort massagoed (z.g. bulkcarriers, die geen tussendekken hebben) zich niet lenen tot dit soort grapjes met de scheepsmeting. Het is dan ook hoofdzakelijk van belang voor schepen in de lijnvaart, waar de ruimte die de lading inneemt vaak belangrijker is dan het gewicht ervan. Men denke bijvoorbeeld aan auto's. De ontwikkeling in de lijnvaart tendeert thans sterk naar het belangrijker worden van de factor ruimte: bij containers, bij vervoer van trailers, bij het gebruik van pallets, voorgestopte lading en dergelijke, ontstaat er in vergelijking met de traditionele wijze van stuwen bijzonder veel wanruimte. Bij moderne schepen ziet men dan ook dat ze een verhoudingsgewijs zeer grote kubieke inhoud hebben. De scheepsbouwmeesters leggen er zich op toe dat er overal glad werk wordt gemaakt, zodat de ladingbehandeling in deze schepen met mechanische middelen kan geschieden.

Zijn dus bruto inhoud en draagvermogen beide al rekbare begrippen, er zijn categorieën van schepen, welke men naar een andere maatstaf zou moeten karakteriseren. De zeesleepboten werden al genoemd; daarnaast valt nog te denken aan passagiersschepen (aantal bedden), offshore supply ships, veerboten (aantal auto's) en andere voor specifieke doeleinden gebouwde schepen. Door al deze schepen te vangen onder de noemer van de bruto tonnage, samen met tankers, koelschepen, bulkcarriers enz., telt men in feite ongelijksoortige grootheden bij elkaar op. Ieder van deze types van schepen opereert immers op een eigen markt, met eigen condities en vrachttarieven.

Bovendien blijft bij het gebruik van deze maatstaven een bijzonder belangrijk aspect van het schip buiten beschouwing, nl. de snelheid. Het is zonder meer duidelijk dat een schip met een dienstnelheid van 20 knopen veel meer "vervoersprestaties" levert dan een 12 mijls schip.



Het m.s. „Oranje Nassau” van de K.N.S.M., 7250 brt., vaart in de dienst op de West.

Ook is van belang of het schip geschikt is om snel te worden gelost en geladen, zodat weinig tijd verloren gaat aan ligdagen in de havens. Dit aspect brengt het jaarverslag van de Konink-lijke Nederlandse Reeders Vereniging tot uitdrukking door te vermelden, dat de gemiddelde snelheid van onze koopvaardijvloot hoger is dan die van enig ander land. Bij internationale vergelijking van de omvang van de koopvaardijvloeten springt nog een ander aspect in het oog, namelijk dat voor vele landen de zeevaart een vorm van binnenlands vervoer is en dus een-zelfde taak verricht als bij ons de binnenvaart. Dit geldt met name voor staten met een lange kustlijn (Italië, Noorwegen) en voor eilandenrijken (Japan, Groot Brittannië). Vele landen beschikken niet over een stelsel van binnenlandse waterwegen, bij andere liggen de belangrijkste bevolkingsconcentraties aan zee en is zeevaart de meest economische (of de enige mogelijke) wijze van vervoer (Brazilië, India, U.S.A.). Als men zich hier even in verdiept, wordt het duidelijk, dat deze nationale cabotage werk verschaft aan een aanzienlijk deel van de koopvaardijvloot, zoals die in de statistieken van Lloyds wordt vermeld. Het is moeilijk hierover gegevens te vinden. Lloyds vermeldt slechts, dat 3,4 miljoen brt. aan scheepsruimte emplooi vindt op de Grote Meren, waarvan de helft onder Canadese en de helft onder Amerikaanse vlag. In een gezaghebbend rapport over de tankvaart wordt vermeld, dat medio '67 ruim 9% voer voor „gouvernement and domestic trade”, dat is globaal 7 miljoen brt. In dit verband moet nog vermeld, dat de Amerikaanse reservevloot omstreeks 7,5 miljoen brt. omvat. Uit al deze getallen wordt wel duidelijk, dat een niet onaanzienlijk deel van het wereldtotaal van 182 miljoen brt. niet deelneemt aan de internationale zeevaart. De Nederlandse koopvaardij neemt wèl voor de volle 100% deel aan het internationale vervoer.

Als we een zinvolle maatstaf willen vinden om het belang van de koopvaardij in uit te drukken — zowel voor de nationale economie als relatief ten opzichte van andere landen — dan komen we terecht bij het geld. Hiermee wordt niet alleen de beladingsgraad verdisconteerd, maar ook het feit dat de ladingen niet homogeen zijn, en de tarieven doorgaans zijn gedifferentieerd naar de waarde van de lading („what the cargo can bear”). Dat geldt zelfs voor de tankvaart, waar de vrachtprijzen voor „schone” lading (dwz. eindproducten) steeds een 20% hoger liggen dan voor ruwe olie.

Alle verschillen, die hierboven zijn opgesomd, omzeilt men als men beziet wat de productie-waarde van de verschillende nationale koopvaardijvloeten is. Gegevens daaromtrent vindt men in het „Balance of payment yearbook” van het Internationale Monetaire Fonds. De productie-waarde in het internationale vervoer omvat vrachtpenningen betaald op in- en uitgevoerde goederen, passagegeld voor buitenlandse reizen en vracht- en passagegelden verdiend in het verkeer tussen derde landen. De geldbedragen zijn internationaal goed vergelijkbaar, omdat vracht- en passagetarieven voor de lijnvaart door conferences zijn vastgelegd; de vrachtprijzen voor de tank- en wilde vaart komen tot stand in volledige vrije mededinging, op de Baltic Exchange te Londen. Het volgende staatje geeft enig vergelijkend materiaal:

Productiewaarde internationale zeevaart in miljoenen guldens

	'61	'62	'63	'64	'65
Nederland	2.249	2.312	2.374	2.589	2.780 *)
Noorwegen	2.491	3.108	3.386	3.706	4.038
V.K.	5.636	5.636	5.786	6.120	6.524

Als men hierbij bedenkt, dat de Nederlandse koopvaardij medio '67 5 miljoen brt. groot was, de Noorse 18 miljoen brt. en de Britse 21,5 miljoen brt., dan ziet men dat de verhouding van de productiewaarde een heel ander beeld tekent.

Wil men het belang van de bedrijfstak voor de nationale economie beschouwen dan moet men de Bruto Toegevoegde Waarde bezien (B.T.W. = productiewaarde minus intermediaire leveringen door andere bedrijfstakken). De som van de Bruto Toegevoegde Waarde van alle bedrijfstakken vormt het Bruto Nationaal Product. In de laatste jaren bedroeg de BTW van de zeescheepvaart in engere zin (dus exclusief havenbedrijven van de rederijen en ook bergings-bedrijven e.d. buiten beschouwing gelaten) een kleine 2% van het BNP. Door de spectaculaire groei van de industrie daalt dit percentage geleidelijk, een lot dat de scheepvaart deelt met andere traditionele bronnen van inkomsten van onze natie.

*) *Gefundeerde raming*

Tot slot van deze paragraaf moet er nog eens op worden gewezen, dat de snelle groei van de wereldkoopvaardijvloot vrijwel geheel is toe te schrijven aan de komst van zeer grote tankers en bulkschepen. Dit blijkt uit de volgende aan Lloyds ontleende cijfers waar men sinds 1964 schepen voor gestorte lading van meer dan 6000 brt als bulkcarriers apart vermeldt. De getal-len zijn in duizenden brt; per 1 jul.

Jaar	Totaal	Olietankers	Bulkschepen	Overige
1964	153.000	64.196	16.665	85.772
1967	182.100	1.638	29.054	88.848
waarvan Nederland:				
1964	5.110	1.696	254	3.220
1967	5.123		453	2.974

Voor de gehele wereld, groeide de vloot in 3 jaren met 29 miljoen brt; waarvan 13,6 m. brt tankers; 12,4 m. brt bulkschepen en slechts 3 m. brt overige. Of anders gezegd: de tanker-tonnage groeide 27%, de vloot voor gestorte lading verdubbelde bijna, van de overige — waarvan lijnschepen het merendeel vormen — groeide de tonnage maar een paar procent. Op de betekenis van deze cijfers wordt nog nader teruggekomen.

Bron:
marineblad
1968

WORDT
VERVOLGD



Indonesië

Dit jaar, tweeduizend drie en twintig, heeft in vele opzichten veel te maken gehad met ons koloniale verleden. Een verleden wat de Koninklijke Marine raakte, gezien alle reacties van oud collegae`s, maar ook van de zeer vele veteranen van alle andere krijgsmacht onderdelen.

Ook de Antillen en Suriname waren veel in het nieuws i.v.m.

koloniale uitbuiting en de slaven geschiedenis. Een geschiedenis welke we allemaal betreuren dat deze heeft plaats gevonden maar waar wij, heden ten dagen, niet iets aan hebben bijgedragen. En verder ook niets aan kunnen doen. Anders dan er begrip voor hebben.

In mijn privé omgeving leeft Indonesië sterk doordat ik regelmatig om ga met mensen welke daar geboren en getogen zijn. Anderen er als militair werkzaam zijn geweest.

Suriname en de Antillen spelen eveneens een belangrijke rol. Ik ontmoet regelmatig personen waarvan hun voorouders behoorden tot de groep slaafgemaakte. Juist daar op de Antillen en in Suriname heb ik gedurende mijn tijd bij de baas fijne mensen ontmoet.

Omdat dit jaar alles vele malen in het nieuws was, kwamen er bij mij bepaalde gedachten boven drijven. Gedachten over een ontmoeting welke ik in Jakarta had, waarbij het koloniale verkleden en Nieuw Guinea ter sprake kwam.

Tijdens onze eskader reis naar Indonesië ontmoette ik in de laatste haven, voordat we Indonesië zouden aan doen, mijn vriend en collega Addie. Hij was bemanningslid van een van de andere eskader schepen. Plots vroeg hij mij, tijdens ons praatje op de wal voor zijn schip; 'hé, Bart zou jij wat voor mij in Jakarta willen doen?' 'Natuurlijk,' was mijn spontane reactie.

En met een glimlacht op mijn face; 'voor jouw doe ik alles.

Aarzelend kwamen daarna de woorden uit zijn mond. 'Wil jij voor mij een Gouds kaasje naar een familie in Jakarta brengen? Ik zelf heb 'daar geen tijd voor. Als we in Jakarta aankomen stap ik direct van boord en ga ik nog enkele familieleden van me op Java bezoeken.

In Soerabaja pas stap ik weer aan boord. Ik heb dit met mijn baas en commandant kunnen regelen. Zij hebben mij daarvoor toestemming gegeven.

'Oh,' was datgene wat ik kon zeggen. 'Kom, laten we dit even aan boord bespreken.' Aan boord bij Addie kreeg ik het hoe en waarom van hem te horen. Het ronde kaasje, verpakt in rood papier kwam tevoorschijn en aan mij gegeven.

Addie had zich als kind, gedurende de Japanse bezetting tijdens de Tweede Wereldoorlog in Indonesië min of meer als wees staande weten te houden in de diverse kampen.

Dit in gezelschap van een eveneens alleenstaand meisje Eyvonne. Een meisje van dezelfde leeftijd. Beiden zagen hun ouders pas terug na het einde van de oorlog.

De familie van Addie keerde eind jaren "40 terug naar Nederland. Die van Eyvonne bleven tot in de jaren "50 daar. Zo lang zelfs dat Eyvonne verkering kreeg met een Indonesiër.

Haar ouders en broers gingen daarna wel terug naar Nederland. Ondanks dat Eyvonne in Indonesië achter bleef, bleef de band tussen Addie en Eyvonne stevig.

Of ik dus dit Goudse kaasje (wat om de een of andere reden een speciale betekenis voor hun beide had) bij haar in Jakarta wilde afgeven.

In Jakarta aangekomen ging ik met mijn stapmaat, die tot zijn zevende in Soerabaja had gewoond, op zoek naar het door Addie opgegeven adres. Absoluut niet wetende waar we terecht

zouden komen, want veel had Addie mij niet meer verteld. Met een Riksja gingen we op pad en kwamen, gelukkig, want een beetje 'vooringenomen' zorgen hadden we wel, bij een knap huis aan.

Even was de begroeting verwarrend. Addie had niets doorgegeven van ons bezoek. Maar alras was het; 'kom binnen en wat aardig dat jullie hier zijn.' De vrouw des huisses, Eyvonne was degene die de deur voor ons opende. Zij bleek op dat moment alleen thuis te zijn. 'Oh, ik bel direct mijn man even. Die zal dit ook fijn vinden om met jullie in gesprek te gaan.'

Na uitleg van ons over hoe het een en ander, in relatie met Addie en het kaasje, tot stand was gekomen, bleef Eyvonne lachen. Maar het fijne over het kaasje wilde ze niet kwijt. Tussen haar neus en lippen door vertelde ze wel, dat ze, ondanks dat ze veel Indisch bloed in haar aderen heeft zitten, dat ze nog steeds Nederlandse was.

En ook een Nederlands paspoort bezat.

Nadat haar man Parkoerno was thuis gekomen en we wederom voorzichtig begonnen te praten, je weet maar nooit wat voor iemand er voor je zit kwam het gesprek pas goed los.

Een gesprek met verschillende wederzijdse gevoelens aanvankelijk. Wat bleek?

Meneer Parkoerno was een gepensioneerd Indonesische marine officier. Hij was de vlagofficier, zo bleek even later, die in jaren begin "60 de verantwoordelijkheid had over de vloot en strijd in Nieuw Guinea. Over alle boot bewegingen en infiltraties. Beiden, mijn maat en ik waren in die tijd ook in Nieuw Guinea. Ik in rustig vaarwater om het zo maar eens uit te drukken. Mijn maat echter zat aan boord van het fregat wat toen een Indonesisch schip de grond (zee) in boorde. En het kan nog gekker zo bleek. Twee broers van Eyvonne, die met hun ouders naar Nederland waren gegaan, waren nu beiden Luchtmacht piloot. Gestationeerd op Biak en "vechtend" dus tegen hun zwager nu. De man van hun zuster.

Veel viel er te verhalen in die korte periode dat we daar in huis waren. Met aan beide zijden af en toe toch weer zorgvuldig en voorzichtig de juiste woorden kiezend. Maar gelijk ook, vanaf het begin al, werd de onderlinge sfeer steeds closer, mede doordat we van veel lekkers werden voorzien. Helaas moesten we na ongeveer anderhalf uur vertrekken. Wel met het verzoek om nog eens terug te komen. Terug komen voor een heerlijke maaltijd en om kennis te maken met hun (bijna) volwassen en studerende kinderen. De afspraak werd dan ook direct gemaakt voor een paar dagen later.

Gingen de gesprekken tot nu toe in het Nederlands, tijdens dat diner werd dat voor de kinderen in het Engels gedaan. Wat Nederlands kenden ze wel, maar toch niet genoeg om het gesprek goed te kunnen volgen. Mooie open verhalen werden het waarbij er van beide kanten af en toe een bloes op de wangen verscheen. Gene, schande? Nee, geen schande, maar toch wat unheimische gevoelens zo af en toe van beide kanten. Niet alleen over de Nieuw Guinea strijd periode maar vooral ook over het koloniale tijdperk. Vooral de verloofde van een van de dochters was wat 'kritisch.' (Zacht uitgedrukt.) Hij werd in toom gehouden door de heer des huisses. Overigens, na de overdracht van Nieuw Guinea was hij, Parkoerno de eerste gouverneur van Irian Jaya. Met zijn vrouw verhuisde hij naar Hollandia. (Jayapura)

Bij het afscheid nemen nodigden wij op onze beurt de familie uit om aan boord van ons schip, op zondag, van de rijsthap te komen genieten. Dat werd dankbaar aanvaard.

Kennelijk voelde de heer Parkoers zich toch niet helemaal op zijn gemak. Met een excuus(?) dat hij bij een belangrijke wedstrijd als coach van een vechtsport, met houten zwaarden aanwezig moest zijn liet hij zich hij zich verontschuldigen. Zijn vrouw Eyvonne met haar drie dochters en verloofde kwamen wel opdagen. Na een rondleiding door het schip werd er van een drankje genoten voordat we aan tafel gingen. Een tafel, door de club van hofmeesters en koks keurig gedekt en verzorgd. Een incident had er zich kunnen voordoen.

Namelijk het bij de rijsttafel mee opgediende varkensvlees. Echter met de chef hofmeester en chef kok hadden we al afgesproken dat er absoluut geen varkensvlees op het menu stond. Beiden, volledig in het tenue beloofden dat dan ook plechtig. De dochters en verloofde hadden toch hun twijfels. Moeder Eyvonne in het geheel niet. Die bleek toch een echte Hollandse Na over en weer nog wat cadeautjes uitgewisseld te hebben werd er bij de valreep warm afscheid van elkaar genomen. Voor mijn maat en ik zat er een mooi haven bezoek aan Jakarta op. Een bezoek, waar ik in de loop van de jaren nog steeds met een goed gevoel op terug kijk. Zeer zeker dit jaar met al het media nieuws over “De Koloniën en de Slavernij periode”. Dat wij toen al voorzichtig waren met woorden en gevoelens. En dat dit nu nog steeds in het dagelijkse leven een rol speelt.

Bart Nijeburght



Cowboys op zee

In 1960, als oudste officier van de *Bedum* hadden wij in de late zomer een grote mijnnevegoefening op de Noordzee. Deze oefeningen waren ware marathons, 48 uur werken en wakker blijven. Zo ook deze oefening.

Wij moesten direct na de oefening het squadron verlaten en voor een dokbeurt opstomen naar de scheepswerf te Den Helder. Ik ben om 06.00 gaan slapen om 's middags 12.00 de commandant af te lossen en via het Molengat Den Helder binnen te varen.

Om 12.00 kwam ik op de brug en zag de overige schepen van ons squadron aan de horizon weer naar zee verdwijnen. Mijn commandant zei, wijzend op een boei, dat dit de verkenningston van het Molengat was en hij ging te kooi. Om naar binnen te varen gaf ik de roerganger routinematig de eerste koers op. Het was windstil, enorm heilig en de zee vlak. Het Molengat maakt op een gegeven moment een knik linksaf. Maar omdat de boei die deze bocht aangaf maar niet verscheen vroeg ik de seiner goed uit te kijken en ben naar de radar en echolood een dek lager gegaan om te controleren of alles in orde was. Het radarplaatje van Texel zag er goed uit, maar toen ik het echolood bekeek was het al te laat. Twee enorme dreunen en het schip lag droog op een zandbank. Dit bleek de Noorder Haaks te zijn.

Paniek, maar wij hadden gelukkig een dienstplichtige matroos aan boord, die bij Smit Tak had gewerkt. “Commandant dit lossen wij op”. Hij heeft toen met onze sloep in het diepe water een tros met anker uitgebracht, waarna wij met de lieren van het achterdek en de motoren volle kracht achteruit slaande los zijn gekomen. Doordat de uitstaande tros door de draaiende schroeven brak verloren wij echter het anker.

Toen we hiermee bezig waren, kwamen de schepen van ons squadron onze kant op varen, denkende dat zij in het Molengat voeren. Onmiddellijk hebben wij hen geseind dat wij vast zaten op de Noorder Haaks, waarop zij direct omkeerden. Hierna zijn we richting Den Helder gevaren door het echte Molengat en hebben de staf van de Mijndienst ingelicht. Ik maakte mij zorgen, alweer een mislukking na het asymptoot zijn, een marineschip aan de grond zetten, einde carrière als Ltz 2? De volgende morgen het dok in, maar toen wij droog vielen klonk een gejuich op van het Hoofd Technische Dienst. Gefeliciteerd, jullie hebben zowel de scheepshuid als de schroeven gezandstraald, scheelt ons veel schoonmaakkosten. Voor mij was dit natuurlijk een enorme opluchting!

Hoe liep het af met ons verloren anker? Mijn jaargenoot Jan van Hulsen, commandant van een duikvaartuig gevraagd zonder officiële opdracht dit anker te zeken en naar boven te halen.

Uiteraard had ik zijn nauwkeurige positie, zowel met de Decca als visueel vastgelegd. Wij voeren

uit naar de plek des onheils. Maar de duikers vonden daar geen anker. Ik vermoedde dat ze het wel hadden gezien, maar hebben gelaten om nog eens te kunnen duiken om uren te declareren. Ik wedde om een krat bier dat de positie binnen 25 meter wel juist was. De volgende morgen weer uitgevaren. En nu werd het gezochte wel gevonden. De *Bedum* had zijn verloren anker terug. Ik weet me nog te herinneren dat de staf van Czmned aan Jan vroeg wat hij toch met zijn schip op de Noorder Haaks aan het doen was. Jan's fantasie schoot niet te kort. We hebben nooit een proces verbaal hoeven in te dienen en mijn loopbaan was gered.

De marine in vroegere tijden

Jack Bijl

Bron: *Promotie 1953 en 50 jaar later.*



“Ik, Pieter Stuyvesant,”

...bij de gratie der Hoogmogende Heren Staten-Generaal der Verenigde Nederlanden, van Zijne Hoogheid de prins van Oranje en der Edele Heren Directeuren van de geprivilegieerde West-Indische Compagnie, directeur-generaal van Nieuw-Nederland, Curaçao, Aruba en Bonaire, neem bij deze de ambtelijke bevoegdheden van Uedele over. Ik dank u voor deze ontvangst.”

Met deze woorden nam Pieter Stuyvesant op 11 mei 1647 het ambt van directeur-generaal van Nieuw-Nederland over van zijn afgezette voorganger Willem Kieft.

Pieter Stuyvesant werd geboren te Weststellingwerf (Friesland) in 1611 of 1612 en overleed te New York in 1682. Deze gouverneur van Nieuw-Nederland, zoon van een predikant, trad reeds jong in dienst van de West Indische Compagnie en werd in 1642 directeur van Curaçao.

Stuyvesant heeft enige tijd aan de toenmalige universiteit van Franeker gestudeerd. Er schijnt iets gebeurd te zijn met de dochter van zijn huisbaas, als gevolg waarvan hij Franeker moest verlaten. Het was aan het eind van zijn vlegeljaren, want nadien heeft hij scrupuleus de kerk van zijn vader gediend en even plichtsgetrouw de West-Indische Compagnie bij welke hij in dienst trad. Eerst op haar kantoren, daarna in Brazilië als supercarga op het eilandje Fernando de Noronha, vanwaar hij in 1635 werd overgeplaatst naar Pernambuco. In 1638, terwijl hij in Amsterdam verbleef, benoemde de Kamer Stuyvesant tot Compagniesagent op Curaçao. Stuyvesants taak was het de prijs-schepen te controleren en te zorgen dat de lading in Amsterdam kwam. Voor een man van omstreeks 27 jaar een verantwoordelijke en tegelijk lucratieve betrekking, want een bepaald percentage van de prijs gemaakte schepen en goederen was voor de Compagniesagent.

Na een expeditie tegen St Maarten in 1644 waarbij hij als gevolg van een schot zijn rechterbeen verloor, is Stuyvesant, vermoedelijk in verband met de verdere verzorging van zijn inderhaast geamputeerde been, naar Nederland gegaan.

In mei 1645 besloten de Heren XIX Willem Kieft als directeur-generaal van Nieuw-Nederland te vervangen door Stuyvesant, aan wie dan behalve Nieuw-Nederland ook Curaçao zou worden toevertrouwd. Om onbekende redenen heeft het nog tot de vergadering der Heren XIX van 28 juli 1646 geduurd eer Stuyvesant zijn aanstelling kreeg als directeur-generaal van Nieuw-Nederland, Curaçao, Aruba en Bonaire. In december 1646 vertrok hij naar zijn nieuwe standplaats. Het was

een barre reis, 18 van de ongeveer 100 passagiers kwamen om, en na in de tweede helft van maart 1647 bij St Kitts nog een smokkelschip te hebben genomen, arriveerde Stuyvesant te Curaçao. Niettegenstaande de protesten van Stuyvesants officieren, die aanvoerden dat de situatie in Nieuw-Nederland spoedig doorreizen noodzakelijk maakte, verbleef Stuyvesant drie weken op ons eiland.

Daarna vertrok hij naar Nieuw-Nederland waar hij de carrière maakte waardoor hij beroemd werd. Stuyvesant had onmiskenbaar dictatoriale neigingen, een eigenschap die hem bij het op orde stellen op zaken ten goede kwam. Jammer ongetwijfeld, dat deze trek zich later, toen hij Curaçao reeds had verlaten, tot despotie ontwikkelde. Hij trok zich niets aan van de hem door zijn superieuren toegevoegde raadslieden. Het in hoger beroep gaan van door hem gewezen vonnissen, beschouwde hij als hoogverraad. Hij verkondigde de theorie dat hij, evenals de Prins in Nederland, boven de wet behoorde te staan. Over zijn bewind in Nieuw-Nederland regende het klachten bij de Staten-Generaal.

Stuyvesants betekenis ligt niet op Curaçao, doch in Nieuw-Nederland, want ook al verloor hij het in 1664, hij is daar de grondlegger geworden van de welvaart waarin zich Nieuw-Engeland later mocht verheugen. Voor Curaçao heeft Stuyvesant slechts geringe betekenis: de wraaktocht van 1642, het organiseren van de slavenmarkt, een niet uitgevoerd bevolkingsplan en, na zijn vertrek naar Nieuw-Amsterdam, het zenden van enige Indianen naar Bonaire in 1660 en van wat levensmiddelen in 1664.

Al mag men aannemen dat zijn intern beleid alhier van zo'n aard was dat hij voor het directeurschap van Nieuw-Nederland, waarvoor ook Van Walbeek in zijn tijd geschikt werd geoordeeld, in aanmerking kwam. Stuyvesant hield niet van Curaçao. Hij stelde voor deze kolonie, welke in die eerste jaren inderdaad nogal veel geld kostte, liever te verlaten. Toen hij zag dat dit plan geen ingang vond bij de Staten-Generaal, die immers extra subsidies aan de Compagnie hadden toegekend voor het behoud ervan, lanceerde hij het plan Curaçao te verenigen met Nieuw-Nederland. Zelf zou hij dan gaan resideren in Nieuw-Nederland en aan Curaçao moest niet meer ten koste gelegd worden dan strikt nodig was om een Nederlandse kolonie te blijven. Zijn memorie hierover aan de Heren XIX vond bijval. De vraag bleef wat men eigenlijk met onze eilanden zou doen, want als de vrede eenmaal zou zijn gesloten had men geen behoefte meer aan een oorlogshaven in de Kraal. Er werden voorstellen gedaan de drie eilanden aan particulieren ter kolonisatie over te laten en op Curaçao een slavendepot te vestigen. Toen de directeur-generaal na een verblijf op ons eiland naar Nieuw-Amsterdam vertrok, liet hij Lucas Rodenburch als vice-directeur achter.

Op 11 mei 1647 zette Pieter Stuyvesant voet aan wal in Nieuw-Amsterdam, als gouverneur-generaal van Nieuw-Nederland en de andere handelsgebieden van de West-Indische Compagnie. Tekenend voor deze predikantszoon en stoere Calvinist was vrijwel onmiddellijk na zijn aankomst, zijn gang naar de kerk, waarbij hij tegelijk de gelegenheid had te constateren dat Nieuw-Amsterdam uit niet veel meer dan een handjevol gammele huizen en een paar smalle straatjes bestond. Diezelfde avond nog stelde hij enkele verordeningen op om de ergste wantoestanden uit de weg te ruimen. Dat was ook wel nodig: met eigen ogen zag hij zijn naaste medewerker, de drankzuchtige secretaris-generaal, achter een halfnaakt Indianenmeisje aanhollen, terwijl soldaten bezig waren glazen, tafels en stoelen van de dominee aan diggelen te smijten. Met wetten en straffen vocht hij tegen gezagsonderminning en corruptie. Alleen op zijn hoge post verduurde hij de felle kritiek van zijn opdrachtgevers en onderdanen, maar,

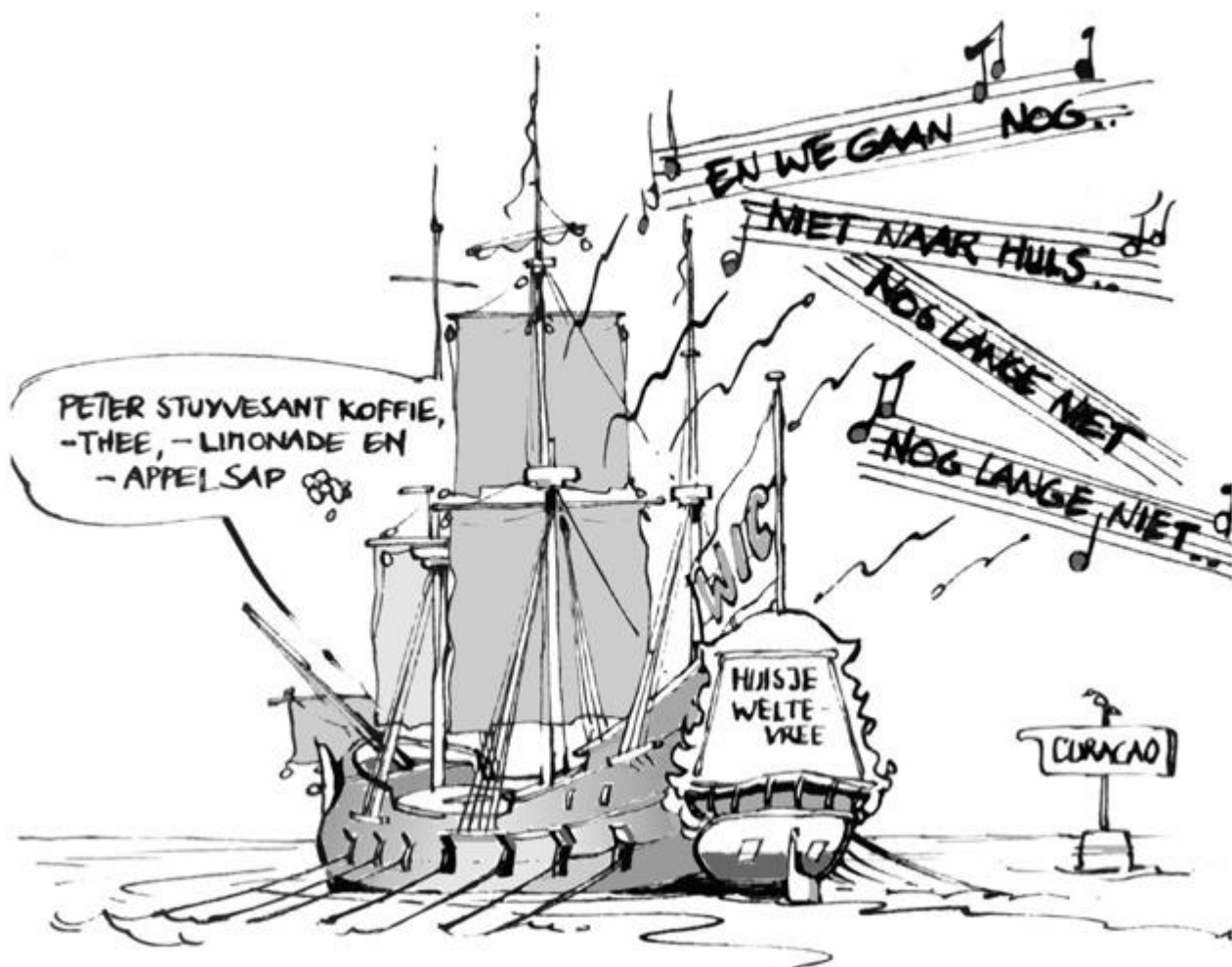
“als je niet wilt dat de kraaien om je heen krassen, dan moet je niet als spits op de toren gaan staan”,

waren de woorden waarmee hij zichzelf tracht te troosten.

Gouverneur-generaal Pieter Stuyvesant heeft in zijn 17-jarige bestuursperiode Nieuw-Amsterdam gebouwd en dat niet in een rustige en vreedzame tijd. Zijn houten been gebruikte hij als knuppel om zich de moordlustige Indianen van het lijf te houden. Keer op keer had hij te kampen tegen aanvallen van Zweedse kolonisten, tegen sektariërs en heksenjagerij. Toen een grote aanval van Engeland dreigde, smeekte hij tevergeefs de Heren in Amsterdam om hulp. In 1664 moest hij dan ook capituleren.

De Brede Weg werd Broadway, Walstraat werd Wallstreet, Nieuw-Amsterdam werd New York, Breukelen werd Brooklyn en de daalder werd de dollar.

Voor het MARITIEM MUSEUM CURAÇAO samengesteld door Jack Schellekens



Tekening van Joes Wanders



De dringende boodschap

Kwade tongen in de marine beweren dat de hogere en lagere autoriteiten van de Rijkswarf te Nieuwediep zich op het standpunt stellen dat de oorlogsvloot er is voor de werf en dat de werf er niet

is voor de vloot.

Ongeduldige mensen klagen dat je de werf maar moeilijk in beweging kunt krijgen wanneer het er om' gaat de nooden van de varende vloot te lenigen.

De Rijkswerf kan zich over deze aantijgingen troosten met de gedachte dat geen profeet geëerd is in zijn eigen land. Zij behoeft zich niets aan te trekken van de volgende dicht regelen, die een wijsgeerig marineman wijdde aan de vlotte hulpverlening van de werf :

„Bezit Uw ziel in lijdzaamheid.” „De werf heeft toch voor U geen tijd.”

In de marine meenen sommigen dat je, om iets vlug van de Werf-autoriteiten gedaan te krijgen, persé je toevlucht moet nemen tot slinksche streken.

Op een middag, als de officier-van-de-wacht en de schipper aan dek van het Wachtschip te

Nieuwediep op en neer kuieren, komt de provoost rapporteeren dat voor uit in het volkslogies door één der „zeuntjes”*) een ruit is gebroken. Het zeuntje heeft het raam geopend om, een balie zeepsop „vrij te zetten” en, alvorens met deze verrichting te beginnen, vergeten het raam op de haak vast te zetten. Het gevolg is, dat, juist als hij de balie met zeepsop door het raam heen manoeuvreert om den inhoud buiten boord uit te storten, de wind heit geopende raam pakt en dit tegen de balie slaat, dat de glasscherven in het rond vliegen.



„hei daar....., leg jij je verfkwast is effe weg”

Gezien het feit dat het hartje winter is, beteekent dit incident een groot ongerief, want door de gebroken ruit heen tocht een ijzige wind het volkslogies binnen. Het is zaak dat zoo spoedig mogelijk door de werf in het euvel wordt voorzien, maar de werfmolen, via den legalen en hiërarchischen weg in beweging gezet, maalt uiterst langzaam.

De schipper is een man van groote werfervaring en dus bezint hij zich niet lang.

„Hei daar!” roept hij een matroos aan, die bezig is het houtwerk aan dek te schilderen, „leg je verfkwast effe weg en kom bij me.” De matroos meldt zich. „Ga naar de werf,” beveelt de schipper. „en zoek den schildersbaas Rembrandt op. Zeg ’m dat op het wachtschip een groote ruit is gebroken in de kajuit van den kolonel. De kolonel kan geen droge hoek meer vinden in z’n kajuit en zit midden in de sneeuw te werken. Zeg aan den baas Rembrandt dat ie als de weerlicht een mannetje stuurt om die ruit in de kajuit te repareren, want dat de kolonel bezig is rheumatiek op te loopen in al z’n ingewanden.”

De matroos salueert, maakt rechtsomkeert en verdwijnt de valreep af.

De officier van de wacht heeft met stomme verbazing de vlotgeïmproviseerde leugenboodschap van den schipper aangehoord. Hoe zal de schipper zich moeten verantwoorden wanneer straks

iemand van de werf op het valsche alarm afkomt ? Vol spanning wacht hij de ontknooping van het drama af.

Het duurt niet lang of één der „werfianen.” van de schilderswinkel komt hijgend en proestend van het harde loopen, met een nieuwe ruit de valreep op. Achter hem aan komt de uitgezonden boodschapper en draagt de bak met gereedschap.

De schipper staat aan de valreep den schildersezal op te wachten.

„Goeie middag”, zegt de schipper, joviaal verbaasd, „wat kom jij hier doen ?”

„D'r is een ruit kapot bij den kolonel en die most met spoed gerepareerd worden.”

„Wel jandorie!” brult de schipper, diep verontwaardigd: „heb ik ooit van m'n leven ! Die; suffers van matrozen kunnen niet eens meer een boodschap overbrengen!

Ik zeg tegen dat mannetje van me : „Ga naar den schildersbaas Rembrandt en zeg 'm dat er op het wachtschip een ruit is gebroken in het volkslogies. Vraag beleefd aan den baas Rembrandt of iet zoo goed wil zijn te gelegener tijd een mannetje te sturen om de ruit te repareeren, maar vergeet vooral niet er bij te zeggen dat het niks geen haast heeft.

Nou hoor je wat die kerel van de boodschap gemaakt heeft

“ Een ruit bij den kolonel ! 't Is wat moois !”

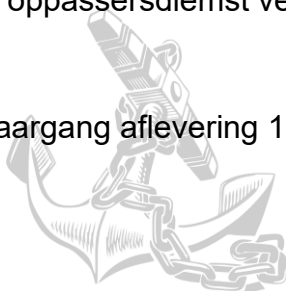
Maar affijn, je bent hier nou toch met je ruit en je, gereedschap, doe me een plezier en repareer effetjes dat ruitje voor me in het volkslogies.

Leerling, wijs jij den schildersbaas effe den weg !”

*) Een zeuntje is een jong matroos, die oppassersdiemst verricht ten behoeve van een matrozenbak of -tafel.



30^e jaargang aflevering 1 januari 1938



Zeemacht het aangewezen middel voor het uitoefenen van diplomatieken tegendruk tegenover dreigende agressie, in 't bijzonder voor de kleinere mogendheden

Zeemacht en diplomatie

Het "richten" van een diplomatieke stap.

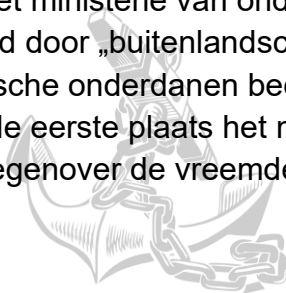
Een „diplomatieke stap” is niet een losse, op zichzelf-staande daad, maar wordt bepaald door tal van factoren die buiten de eigenlijke bemoeiïngssfeer van een ministerie van buitenlandsche zaken vallen.

Deze factoren zijn tweeërlei: eerstens de factoren die richting geven aan een diplomatieken stap en ten tweede de factoren die de zwaarte ervan bepalen. Richting en zwaarte moeten op dit gebied even innig verbonden zijn als dat het geval is met richting en projectielgewicht bij het afvuren van geschut. De diplomatieke

stap zou men dan de afvurings-daad kunnen noemen. De afvuringsdaad verrichten bij een niet

gericht en zonder projectiel geladen kanon is een looze handeling. Het richting geven aan een diplomatieken stap moet op zichzelf weer onderscheiden worden in motieven van primaire orde, die het regeerings-beleid als geheel betreffen, en motieven van secundaire orde (maar daarom niet minder belangrijk!) die tot het speciale „vak” ressort van een ministerie van buitenlandsche zaken en van de diplomatie behooren.

De motieven van primaire orde zijn de eigenlijke grondmotieven ten behoeve waarvan een diplomatieke stap wordt ondernomen, zij worden gevormd door de algemeene en bijzondere sociale, cultureele, economische en staatkundige belangen welke een volk in de wereld bezit. Het doel is derhalve de behartiging van het nationale welzijn in *al* zijn vormen en schakeeringen tegenover het buitenland en daarom een zaak van *algemeen* regeer- beleid, terwijl de *wijze, waarop* dit doel wordt behartigd in het kader van de internationaal-politieke omstandigheden en mogelijkheden van het oogenblik, in het *bijzonder* een zaak is van het *buitenlandsch* beleid. Om enkele voorbeelden te geven: het kan blijken dat het welzijn der natie gebaat zou zijn met een uitbreiding van den export naar een bepaald land, doch dat de invoerbepalingen van dat land zulks verhinderen of belemmeren, dan is dit een aangelegenheid die allereerst het ministerie van economische zaken aanbelangt, de wijze echter waarop een poging tot exportuitbreiding met de betrokken vreemde regeering wordt aangeboden behoort tot de competentie van het ministerie van buitenlandsche zaken; vindt men het noodig de cultureele betrekkingen met het buitenland te bevorderen door het uitzenden van leerkrachten, dan zal dit ongetwijfeld een belang zijn dat allereerst de behartiging behoeft van het ministerie van onderwijs, kunsten en wetenschappen, de onderhandeling daarover wordt gevoerd door „buitenlandsche zaken”; worden in den vreemde de levens en de goederen van Nederlandsche onderdanen bedreigd, hetzij door publieke machten, hetzij door particulieren, dan zal dit in de eerste plaats het ministerie van justitie interesseeren, maar de diplomatie voert het vertoog tegenover de vreemde regeering strekkende tot het doen ophouden van zoodanige bedreiging.



De *motieven van primaire orde*, die de richting van een diplomatieken stap bepalen, worden dus *ontleend aan het doel zelf* waartoe die stap wordt gedaan en in eerste instantie behandeld door de departementen die op het onderwerp betrekking hebben, de motieven daarentegen van *secundaire orde*, die de richting van zulk een stap *mede* bepalen, worden niet ontleend aan het doel zelf maar aan de *tactische* mogelijkheden van het oogenblik.

Deze laatste goed te zien en te gebruiken, is de taak van de diplomatie, maar bovendien heeft deze tot taak de motieven van primaire en die van secundaire orde samen te stellen (te coördineeren), teneinde daaruit de richting te kunnen bepalen waarin de diplomatieken stap moet worden uitgevoerd. De diplomatie onderhandelt dus met en richt vertoogen tegenover vreemde regeeringen, zij heeft echter daarbij noodig „ruilobjecten” en machtsmiddelen tot uitoefening van druk om aan haar onderhandeling of aan haar vertoog „gewicht” te verleen, zonder welke iedere diplomatieke stap een slag in de lucht blijft.

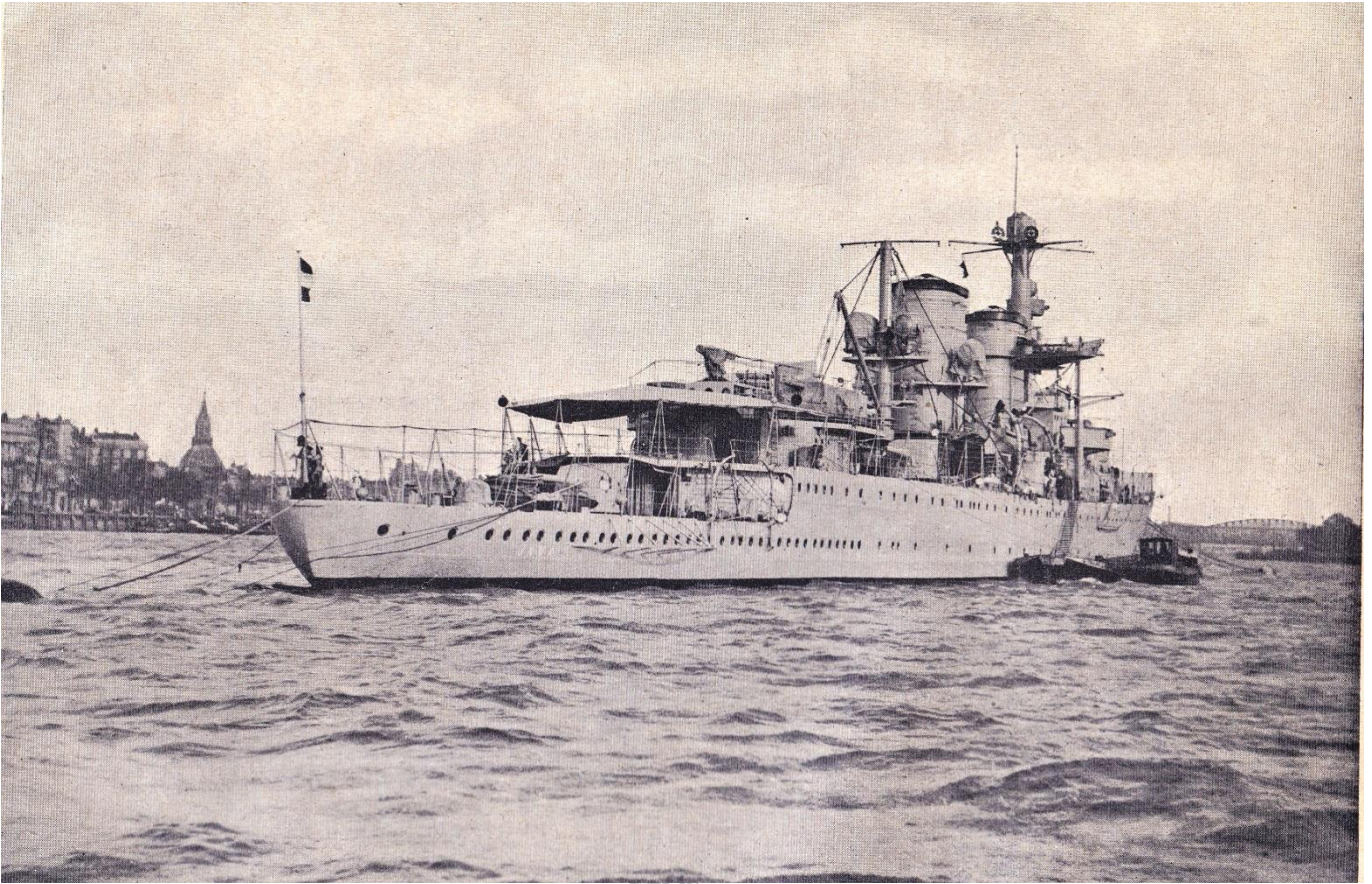
Het „gewicht” van een diplomatieken stap

Men verwarre echter niet het „gewicht” van een diplomatieken stap met „diplomatieke gewichtigheid”, de ambtelijke facade welke somtijds een gebrek aan geest en initiatief moet dekken. Neen, het „gewicht” van een diplomatieken stap resideert in de concrete waarden die men achter zich heeft. Concrete waarden die kunnen zijn óf ruilobjecten bij de onderhandeling — hetgeen kan inhouden ruil van economischen voorrechten, ruil van gebiedsdeelen, ruil van

politieke invloedssferen, alsook ruil van ongelijksoortige waarden, bijv, economische tegen politieke, enzovoort — of machtsmiddelen ter uitoefening van druk bijv, tegenover dreigende agressie, als daar zijn: economische financiële maatregelen, propaganda-actie, ontwikkeling der weermachtsorganen. Ons bepalende tot de laatste groep van machtsmiddelen, willen wij reeds dadelijk opmerken dat het uitoefenen van druk met de weermachtsorganen niet steeds „oorlog” beteekent of ook door „oorlog” gevolgd wordt, in ieder geval zeker niet in meerdere mate dan met andere dan militaire machtsmiddelen.

Ook in vollen vreedstijd, zonder dat er maar één schot gelost wordt, spelen de militaire machtsmiddelen als instrumenten van diplomatieke actie een overwegende rol: men denke zich even in, wanneer er bijv, op een oogenblik eens geen Britsche vloot bestond, welk een ingrijpend gewijzigd beeld zou dan de wereld op internationaal-politiek gebied te zien geven! Tal van andere voorbeelden zouden hieraan zijn toe te voegen. Alleen het feit van de aanwezigheid van militaire machtsmiddelen, dus ook wanneer deze geen bijzondere en opvallende strategische verplaatsingen ondergaan, is op zichzelf al een vorm van diplomatieken druk, of wellicht beter gezegd tegendruk, omdat andere mogendheden bij afwezigheid van die militaire machtsmiddelen zonder twijfel tot actie zouden zijn overgegaan. Strategische verplaatsingen zijn voor het uitoefenen van diplomatieken druk uiteraard nog van veel grootere beteekenis dan het uitsluitend gereed houden van militaire machtsmiddelen in hun oorspronkelijke garnizoenen of in wateren die van nature tot de eigen machtsfeer behooren. Een tweetal voorbeelden: zoo heeft de concentratie van de Italiaansche gemotoriseerde divisies in Lybië tegen de grenzen van Egypte en de groei van de Italiaansche machtsmiddelen ter zee, op het land en in de lucht in de nabijheid van Roode Zee, Straat Bab-el-Mandeb en Golf van Aden, het Britsche Rijk doen besluiten in militair en maritiem opzicht aandacht te schenken aan Afrika beneden de linie en aan den zeeweg om de Kaap, waardoor de strategische verhoudingen in en rondom de Unie van Zuid-Afrika merkbaar aan het veranderen zijn.

Een demonstratie van de gezamenlijke vloten van Amerika en Engeland in de Oost-Aziatische wateren zou voorts met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid de Japansche agressie in China tot staan hebben gebracht (voor deze eventualiteit was men in Tokio dan ook zeer beducht). Men ziet hieruit dat het uitoefenen van krachtigen diplomatieken druk met militaire machtsmiddelen even goed vrede als oorlog kan beteekenen en in dit verband mogen we er nog aan herinneren wélk een gunstigen invloed' in 1908 de demonstratie van Nederlandsche oorlogsschepen heeft gehad op de vreedzame ontwikkeling van onze West-Indische eilanden voor den wal van Zuid-Amerika (zelfs de omgeving profiteerde ervan), terwijl het terugtrekken uit de West-Indische wateren van ieder maritiem machtsmiddel juist onvrede heeft gebracht en slachtoffers heeft geëischt (Urbina-overval in 1929). Naast de spreuk „Macht is Recht” kan men met even groote geldigheid een andere spreuk hangen, n.l.: „Macht is noodzakelijk complement van Recht”. In deze wereld bestaat dan ook geen Rechtshandhaving zonder dat men de Macht daartoe heeft. En deze macht is het „gewicht” dat den diplomatieken stap zijn resultaat moet geven.



Hr. Ms. Kruiser "Java" op de Nieuwe Maas voor Rotterdam. Deze indrukwekkende verschijning was nu eens geen Amerikaasch, Britsch of Fransch, maar een NEDERLANDSCH groot oorlogsschip, hetgeen de Rotterdammers wel met eenige trots vervulde (foto: Nieuwe Rotterdamsche Courant)

De bijzondere waarde van de zeemacht als middel tot diplomatieken druk

Ondanks de populaire voorstelling der dingen, waarin de ronde zeeman en de geheimzinnige diplomaat als tegenstellingen fungeeren, bestaat er tusschen zeemacht en diplomatie een nauw verband, nauwer wellicht dan tusschen andere takken van bestuurszorg. Algemeen bekend is de uitdrukking, die vooral in de diplomatie van vóór 1914 werd gebezigd, dat de meest succesvolle diplomatieke onderhandeling plaats pleegt te vinden „van de dekken van oorlogsschepen af”.

Na den wereldoorlog, onder den invloed van de Volkenbondsideologie, is deze uitdrukking in onbruik geraakt, niet omdat haar waarde in de practijk der internationale verhoudingen ook maar in het minst wijziging had ondergaan, doch omdat vele staatslieden den moed misten der menschheid de fictie van een schoone, maar gevaarlijke dwaling te ontnemen, n.l. die van art. 16 *) van het Volkenbondshandvest en van de „collectieve veiligheid”.

*) het bekende „Sanctie” artikel.

Waarom heeft de zeemacht zulk een bijzondere waarde voor de uitoefening van diplomatieken druk? Daartoe behoeft men slechts de wereldkaart te bezien en dan valt er op te merken dat de landmassa's tegenover de geweldige oceanische ruimten maar een betrekkelijk klein gedeelte van het aardoppervlak innemen (ong. 1/4), alsook dat de belangrijkste landen der aarde zoo zijn gelegen dat de zeeweg de gemakkelijkste en goedkoopste, maar ook veelal de eenige onderlinge

verbinding vormt. De sterke vooruitgang van de moderne techniek heeft niet alleen voor individuen en volken een buitengewoon groote vermeerdering van behoeften geschapen, maar bovendien van de wereld een samenhangend economisch complex gemaakt, waarin een net van zeeverkeerswegen overal het bindmiddel vormt, waarlangs een massale uitwisseling van vitale goederen plaats heeft. Het ligt daarom voor de hand dat men, bij dreigende agressie, het doeltreffendst diplomatieken druk met militaire middelen kan uitoefenen daar waar zulk een agressor het meest kwetsbaar is en dat is in de overgrote meerderheid der gevallen zijn vitale zeeverkeer.

Alleen het feit al dat men voldoende zeestrijdkrachten tot zijn beschikking heeft, en a fortiori wanneer men deze een doelmatige strategische dislocatie of concentratie weet te geven, is meestal voldoende om een agressie af te wenden. Niet alleen bij het uitoefenen van zoodanigen druk is de zeemacht het noodzakelijk complement der diplomatie, ook bij; het beschermen van de eigen onderdanen in den vreemde evenals voor het normale vlagvertoon in buitenlandsche havens, zal er nauwe samenwerking tusschen zeemacht en diplomatie moeten bestaan. Natuurlijk kan ook de landmacht in bepaalde gevallen voor de uitoefening van diplomatieken druk worden gebruikt, maar toch in belangrijk mindere mate dan de zeemacht, omdat deze laatste een orgaan is dat gemakkelijk over de geheele wereld verplaatst kan worden, hetgeen met de landmacht niet goed mogelijk is.

In het bijzonder is de zeemacht het aangewezen middel voor het uitoefenen van diplomatieken tegendruk tegenover dreigende agressie voor de kleinere mogendheden *). Immers een agressor zal van nature de weg van den minsten weerstand zoeken en daar den eersten slag toebrengen waar de zwakste schakel in de defensieketen zich bevindt. Die zwakste schakel wordt meestal gevormd door een der kleinere mogendheden, waar nog bij komt dat zulk een slag den agressor niet in onmiddellijke botsing behoeft te brengen met de grootere mogendheden, hetgeen in sommige gevallen een lang niet te versmaden tijdwinst voor hem kan opleveren. Indien de kleinere mogendheden daarom beschikken over behoorlijke machtsmiddelen tot uitoefening van diplomatieken druk, en met name over een krachtige zeemacht, dan kan zulks een groote waarborg vertegenwoordigen zoowel voor de eigen veiligheid als voor den algemeenen vrede.

*) voorzoover zij zeef routier bezitten.

Minister Patijn's initiatief en de `zeemachtsverhoudingen

Welk een nauw verband er bestaat tusschen diplomatieke démarches en zeemachtsverhoudingen kan blijken uit het bekende initiatief van onzen minister van buitenlandsche zaken, Mr. Patijn. Oppervlakkig lijkt deze diplomatieke stap bij de z.g.n. Oslo-staten voor de erkenning de-facto van den Italiaanschen Koning als Keizer van Abessynië, niets of weinig met zeemachtsaangelegenheden uitstaande te hebben. Doch wie de diepere gronden van dit initiatief nader analyseert, beseft al spoedig dat zij er een zeer groote, wellicht zelfs overwegende rol in spelen.

De Nederlandsche regeering is duidelijk van het feit uitgegaan dat de vrede in Europa in dit stadium van de ontwikkeling der wereldpolitiek voor het Nederlandsche imperium van het hoogste belang is, ja men kan wel zeggen een levensbelang. Immers de verscherpte Europeesche tegenstellingen van den laatsten tijd, die hun uitdrukking voornamelijk hebben gevonden in de tegenstelling as-Rome—Berlijn en „entente cordiale”—Londen—Parijs, beletten het militair-maritieme machtsevenwicht in de wateren van het Verre Oosten te herstellen dat was ontstaan door de snelle opkomst van Japan als groote zeemogendheid. Dit ontbreken van machtsevenwicht ter zee is niet bevorderlijk voor de veiligheid van Nederlandsch-Indië, te minder

nu Japan metterdaad toont zich gewelddadig van de hegemonie in den Westelijken Pacific meester te maken. Meer dan ooit was het thans noodzakelijk geweest dat Groot-Brittannië een belangrijk gedeelte van haar slagvloot met het bijbehorende lichtere materiëel naar het Verre Oosten had gezonden om het evenwicht te herstellen, evenwel, de zeemachtsontwikkeling van de as-Rome— Berlijn en daarvan zeer in het bijzonder Italië, is oorzaak dat de Britsche regeering niet tot deze zoo noodige stap kan overgaan. Het is daarom zaak zoo spoedig mogelijk een toenadering in Europa tot stand te brengen, opdat een dergelijke verplaatsing van een deel der Britsche slagvloot mogelijk wordt gemaakt.

In hoofdzaak draait het hier om de houding van Italië, want Duitschland vertoont geen neiging zich in een mogelijk conflict aan de zijde van Japan te scharen, hoewel wij overigens van meening zijn dat ook Italië dit uiteindelijk niet zal doen — Mussoini is een te heldere geest om de gevaren daarvan niet te beseffen, maar hij heeft de gewoonte in zijn opportunisme tot het uiterste te gaan, concessies te verkrijgen, hetgeen juist voldoende kan zijn voor Japan om deze situatie uit te buiten ten koste der Europeesche mogendheden met Aziatische bezittingen —. Minister Patijn, die gedurende verschillende jaren Hr. Ms. gezant bij het Italiaansche Hof is geweest, weet hoeveel prijs men op de Piazza Venezia stelt op een erkenning, al is het maar de-facto, van het Italiaansche imperium over Abessynië. De veronderstelling is dan ook alleszins gewettigd dat een dergelijke erkenning een belangrijk element kan zijn in een toenadering binnen het kader der Europeesche verhoudingen, in het bijzonder voor een terugkeer van Italië in het front der West-Europeesche mogendheden ten opzichte van de situatie in Oost-Azië. Gezien de uiterst bewegelijke opportunitéitpolitiek van Mussolini is het van zeer groot belang de bestendigheid van zulk een terugkeer vast te leggen in een complex van waarborgen, en meer bijzonder ook weer van maritieme waarborgen, een complex dat den vorm kan dragen van een Middellandsche-zee-accoord. Zulk een accoord zou de Britsche regeering de mogelijkheid behooren te bieden, zonder dat de positie van het Britsche Rijk in de Europeesche wateren, en met name in de Middellandsche Zee als verbindingsweg met het Oosten wordt bedreigd, vlootstrijd-krachten aan haar formaties in het Westen te kunnen onttrekken om het verstoorde maritieme machtsevenwicht in de Oost-Aziatische wateren te herstellen, tot handhaving van het front der Westersche beschaving. De Westersche beschaving, die vele ernstige fouten ten spijt, nog immer de grondslag vormt van ware rechtsverhoudingen.

Zeemacht en diplomatie in engeren zin:

Het instituut der Marine-attachés

Voor een doeltreffende samenwerking tusschen zeemacht en diplomatie is het niet alleen noodzakelijk dat de betrokken departementen doorlopend overleg plegen. Ook de gezanten bij vreemde zeemogendheden moeten in staat zijn de ontwikkeling van de internationale situatie, waarin aan de zeemachten een zoo belangrijke rol door het historiestel is toebedeeld, naar behooren kunnen volgen. Een van de belangrijke taken van een marineattaché nu is het gezantschap waaraan hij is verbonden opmerkzaam te maken op de gebeurtenissen die zich op marinegebied voordoen en de beteekenis te verklaren welke zij kunnen hebben voor de internationaal-politieke machtsverhoudingen. Een andere belangrijke taak voor de marineattaché is zich op de hoogte houden van den stand van tactiek en techniek op maritiem-militair gebied' in het land waar hij is geaccrediteerd, opdat daaruit leering kan worden getrokken ten behoeve der eigen marine. Want met een marine gaat het, evenals met ieder gecompliceerd technisch bedrijf, wanneer men zich niet regelmatig toetst aan de ervaringen van anderen, dan

raakt men spoedig in efficiency en paraatheid bij die anderen ten achter. Dit geldt thans te sterker nu de publiciteit over nieuwen aanbouw en nieuwe toepassingen in verschillende landen beperkter is geworden, en geldt bovendien in bijzondere mate voor de kleinere zeemachten die niet zulke omvangrijke proef

nemingen zich kunnen veroorloven als de grootere. Voor de kleinere zeemachten is het hebben van marineattachés een zaak van zuinigheid en efficiency, omdat daardoor het nemen van tal van kostbare (waaronder uiteraard vele mislukte!) proefnemingen overbodig wordt. Hoe men er dan ook in 1922 er toe gekomen is uit „bezuinigingsoverwegingen” dit instituut praktisch af te schaffen door bij amendement de daarvoor uitgetrokken gelden te schrappen, is een raadsel. In Mei 1936 heeft men het instituut van marineattachés weer in eere hersteld, voorloopig met één functionaris, n.l. de Luitenant ter zee 1ste klasse A. de Booy, en wel bij het gezantschap te Londen, terwijl thans de benoeming wordt tegemoet gezien van een marineattaché te Washington, te weten den Kapitein ter zee J. E. Meyer Ranneft. Het behoeft geen betoog dat men, om van de ontwikkeling van de zeemachtsverhoudingen op de hoogte te blijven, dit aantal van twee belangrijk zal moeten worden uitgebreid en ook aan de Nederlandsche legaties bij andere zeemogendheden, waarvan er eenige een opmerkelijke ontwikkeling vertoonen, zal een marineattaché moeten worden toegevoegd. De eenige in Nederland gevestigde buitenlandse marineattaché is die van Japan, n.l. de Luitenant ter zee 1ste klasse Morisada Tonaki. Uiteraard zijn er wel meer mogendheden die marineattachés in Nederland hebben geaccrediteerd, maar deze zijn dan meestal gevestigd in omliggende landen, waar zij eveneens zijn geaccrediteerd. De samenkoppeling van marine politiek en buitenlandse politiek geeft aan het buitenlandsch beleid groter effect en aan de zeemacht groter preventieve waarde en daarmee aan 't imperium groter kracht en aan het niveau der volkswelvaart groter stabiliteit.



De Japansche marineattaché, de heer MORISADA TONAKI, tijdens den Marinefeestavond in den Haag, in gesprek met Luitenant ter zee 1ste klasse J. A. L. MULLER en MEVROUW MULLER, die gedurende een aantal jaren te Tokio hebben vertoefd voor de studie van het Japansch.

Foto: Middag'blad „12 uur”



Met goedvinden van de
Koninklijke Nederlandse
Vereniging „Onze Vloot”

30^e jaargang – januari 1938

Reisverslag van een bemanningslid van Hr. Ms. Brouwershaven tijdens de Italiëreis.



Beste lezers van het Anker.

Mijn naam is Teus Klink en ik was kok op de Brouwershaven. Het begon toen we mijnen aan het vegen waren tijdens New Broom. Tijdens het vegen kregen we bericht dat we moesten stoppen en naar Den Helder moesten terugkeren voor een ander project. Daar kregen werd bekend gemaakt dat wij waren uitgekozen om de koninklijke familie te begeleiden tijdens hun vakantie in Porto Ercole Italië. Voor ons was dat een aangename verrassing, een snoeprisje natuurlijk. Het schip werd helemaal spic en span opgeknapt, en er kwamen ook extra mensen aan boord. Moesten 24 standby staan voor verbinding met Nederland.

Werk aan de winkel voor de kok....

Bij de bevoorrading voor het eten heb ik goede medewerking gekregen van de botteliers in de Mdkaz. (Mijnendienstkazerne) Ik had een lijst ingeleverd wat ik nodig had voor de hele reis, voor vlees en extra droge store en Marcandi spullen. Daar het Koninklijk gezelschap wel eens mee zou kunnen eten werd de lijst voor vlees aangepast. Ik reeg het beste vlees mee en nog veel extra's. Ik had ook extra meel en verse gist meegenomen om evt brood te bakken want ik had gehoord dat het Italiaanse brood niet te eten was. Gelukkig hadden de amzen een grote vrieskast en koelkast aan boord, Na vertrek uit Den Helder begon onze reis naar de Middellandse zee.



Met wat pech onderweg belanden we even in Brest, maar daarna ging het vlot naar Gibraltar om daar nog wat in te slaan zoals olie, fresh water en verse groenten.

Bij aankomst in Porto Ercole moesten we op het kontje afmeren en dat gaf toch wel wat stress tussen al

die dure jachten die er lagen, maar ons jacht Brouwershaven paste er wel bij en had bekijks... Daarna konden we eens rustig de stad bekijken, even de benen strekken en de kuiten rechten, maar van stappen krijg je dorst dus ook maar even en een Italiaans biertje nuttigen.

Met zo'n tripje is een OVA onontbeerlijk voor de financiële zaken. Bij regelmaat moest er weer verse voeding worden aangevuld en moesten we ook geld opnemen voor een biertje. Als ik boodschappen ging doen kreeg ik een auto met chauffeur mee die onze taal kon want ik snapte helemaal niet van dat Italiaanse gewauwel. Is toch wel apart om boodschappen te doen op de markt met een chauffeur en in een Mercedes te rijden. Het Italiaanse brood is echt niet te eten. Kwamen het s`morgens brengen en dan was het bij het avondeten zo hard dat je elkaar de hersens mee kon inslaan. De mannen aan boord gingen met een zaag het brood te lijf, doorzagen was een optie want zo hard was het. We hadden natuurlijk geen airco aan boord dus was het bloedheet in het schip. Mijn voornemen om meel en gist mee te nemen kwam goed van pas, want ik ben op een gegeven ogenblik maar Nederlands brood gaan bakken. Dat bracht nogal wat improvisatie met zich mee. Het was zo warm in het schip dat het brood onder je handen al begon te rijzen. Maar een kok staat wel voor hetere pannen dus koud water uit de koelkast gebruiken en snel werken. Gelukkig ben ik van huis uit bakker wat mij nu goed van pas kwam.



Koninklijke familie...

De Koninklijke familie kreeg te horen dat de kok op de Brouwershaven brood bakte en die stonden uiteraard gelijk bij mij aan boord om ook brood te halen, want die vond het brood in Italië blijkbaar ook niet te pruimen... Meestal kwam Bernard zelf met zijn jumbo boot zelf het brood halen en dan nam hij voor mij 3 blikjes Heineken bier mee. Niemand had nog blikjes maar de onze Prins wel.

Op de Piet Hein zat een kpl. hofmeester aan boord dus die kwam ook weleens brood halen waarschijnlijk door de Prins gezonden, maar wel ook de 3 blikjes bier bij hem. Ook kwam de prins vaak op de welbekende woensdag aan boord want dan was er rijsttafel aan de bak, waar hij een grote liefhebber van was en kwam dan in het kombuis even proeven uit de pan. Gewoon met zijn vingers dus gaf ik hem maar een lepel,... . Ik heb ook aan boord een rijsttafel moeten maken voor de Koningin en haar gasten, het liefst maar 30 man sterk.... Daar waren veel royals bij en persoonlijke vrienden van de Prins. Na afloop werd ik uitgenodigd bij de koningin en de Prins. Ik werd bedankt voor het lekkere eten en heb daarna nog een uur bij de Koningin gezeten met een drankje en praatje. Wij hadden ook een gastenboek aan boord en daarin heeft de Koningin een bedankje voor mij geschreven. Ik was natuurlijk apetrots. Alleen wou ik bij terugkomst in Den Helder een kopietje hebben, maar het gastenboek was helaas verdwenen en ik weet nu nog niet wie het achterover gedrukt hebt.

Jammer want het was leuk geweest voor mijn familie.

Op deze reis was hard werken voor mij en had maar weinig vrije tijd. Gelukkig had ik een matroos (Zwets) aan boord die goed kon koken zodat ik af en toe ook eens een vrije dag had.

Ik had tijdens de reis genoeg tijd om een baard te laten staan. Er was een ballotage commissie aan boord die het beoordeelde of je wel een goede baard had. Blijkbaar was ik toen goedgekeurd, want ik heb hem nog steeds.

Theus Klink.

MOOIE STERKE VERHALEN

Een rondje met de hoofdmachinist

In het scheepvaartmuseum in Rotterdam is op het ogenblik een expositie over de Holland Amerika Lijn. Ik ben er gisteren wezen kijken. Er stonden scheepsmodellen, er waren video presentaties en er waren opstellingen die het leven aan boord in beeld brachten.

Er was ook een model van de Nieuw Amsterdam. Op dat schip heb ik een reis gemaakt. Een zogenaamde noord reis, dus een oversteek naar New York. Al snel na vertrek werd mij door de hoofdmachinist duidelijk gemaakt dat het op de Nieuw Amsterdam de gewoonte was om samen met hem elke dag een ronde door het schip te maken. De volgende morgen werd ik om negen uur in zijn hut verwacht.

Nadat ik mij de volgende dag had gemeld gingen we samen op weg, eerst naar het kantoor van de chef kok. Toen we daar kwamen stonden er, waarschijnlijk volgens dezelfde ingesleten gewoonte, twee schuimende glazen bier op ons te wachten.

Weigeren was geen optie, de chef dronk zelf ook mee.

Vervolgens gingen we naar de beheerder van de koelcellen, waarschijnlijk om te kijken of die het nog deden. Ook daar stonden al twee pilzen te schuimen.

De derde aanlegplaats was hoger in het schip, ergens bij een belangrijke bar. Hier herhaalde zich hetzelfde ritueel. Ik liep inmiddels met licht slingerende tred, iets wat met de bewegingen van de Nieuw Amsterdam niets te maken had. Ik

bedacht dat de gewoonte om een rondje met de hoofdmachinist te maken op niet al te lange termijn alcoholisme tot gevolg zou hebben.

In de daarop volgende nacht brandde er gelukkig een belangrijke schakelkast uit, die met spoed moest worden gerepareerd. Ik kon dus 'helaas' niet aan de ronde deelnemen. In

de daaropvolgende dagen zorgde ik er wel voor dat er steeds iets cruciaals de geest had gegeven, waarbij mijn aanwezigheid dringend vereist was.

Het was op de Nieuw Amsterdam niet moeilijk zoiets aannemelijk te maken. Het schip was toen al ruim 25 jaar oud en helemaal uitgerust met een gelijkstroominstallatie die van ellende aan elkaar hing. Ieder ogenblik was daar iets rampzaligs aan de hand.

Ik vond het dan ook niet erg dat ik na terugkeer in Rotterdam naar een ander schip moest.

Journal.

Op de Statendam werd het kladjournaal in de machinekamer door sommige machinisten ook gebruikt om op de eerste en de laatste (blanco) bladzijde in dichtvorm hun grieven en gallen neer te schrijven en collega's in de maling te nemen.

De tweede machinist had hier altijd veel lol om, tot hij een keer een opmerking over zichzelf in het kladjournaal vond. Dat kwam zo: in New York werden wel eens feestjes door de officieren georganiseerd die hiervoor een aantal meisjes uitnodigden, meestal Ierse en Engelse verpleegsters uit een van de vele ziekenhuizen in de stad.

Omdat die feestjes nog al laat werden moest iedereen zijn hut ter beschikking stellen zodat de meisjes er in konden slapen. Je moest dan maar zien dat je ergens anders een plek vond om te pitten. Meestal gingen we dan ergens in een passagierslounge met een plaid op een bank liggen. Passagiers waren er toch niet.

De tweede machinist was een stuk ouder dan wij, had een hut voor zich zelf en omdat hij op het feest flink zijn best had gedaan en gecharmeerd was geraakt van een wat meer ervaren meisje, had hij haar gevraagd om in zijn hut de nacht te komen doorbrengen. Zij stemde hiermee in. Dat gebeurde allemaal in de nacht van zaterdag op zondag.

Dat weet ik nog zo goed omdat er maandag in het kladjournaal geschreven was: "Zondagse mijmeringen: You make me feel so young."

De taart.

Op de Nieuw Amsterdam was het een gewoonte geworden om na het diner van de eerste klas salon, wat overgebleven taartstukken naar de machinekamer te brengen. In ruil daarvoor pompten de machinisten het schip een beetje scheef.

In een deel van de keuken was namelijk een afvoerputje zodanig aangebracht dat het water bij het schoonmaken van de vloer voortdurend aan de andere kant stond. Door het schip een beetje om te leggen liep het water sneller in het putje.

Een nieuwe chef-kok of hofmeester, die niet bekend was met het achterliggende probleem, maakte bezwaar tegen het verstrekken van taart aan niet-passagiers en beval de resten van de taarten, samen met de andere voedselresten, zoals altijd gewoon in de oceaan kieperen. Die avond was er in de machinekamer dus niet de gebruikelijke taart bij de koffie.

De leerling-machinist die er op uit werd gestuurd om in de kombuis te vragen waar de taart bleef, werd door de dienstdoende hofmeester weggehoond.

De leerling ging met dit bericht terug naar de tweede machinist. Deze gaf direct opdracht om het schip iets om te pompen, maar nu de andere kant uit. Het spoelwater stond daarna hoog tegen de verkeerde wand en was niet weg te krijgen.

Na enige tijd kwam er een wanhopig telefoontje in de machinekamer: "Of het schip alstublieft wat kon worden omgepompt: want het water, begrijpt u."

Donders begrepen ze dat.

"En eh... natuurlijk kunt u weer op taart rekenen, dat spreekt vanzelf."

Met scheefgepompte groeten,

Wout

Bron: Website Sleeptros



MET ONS EIGEN SCHIP NAAR AFRIKA

Op mijn veertiende jaar ben ik met mijn ouders op het schip van mijn vader gevaren naar Kaapstad, daar had mijn vader een charter voor een jaar van: de Beers consolidated mines, om de diamantmijnen die gelegen zijn in de woestijn van Namibia te bevoorraden.

Maar ik begin het eerst met mijn verhaal:

Ik kom uit een zeevarende familie, mijn grootvader had al twee sleeboten en een café in Delfzijl. Mijn vader voer al een tijdje als zetkapitein op een schip van rederij Dudok de Wit uit Amsterdam. Het eerste schip was de Martha, die was gekocht terug uit de oorlog.

Toen, als eerste nieuw schip, de Maria Theresia, gebouwd bij Sander Delfzijl. Mijn vader heeft dit schip en uitgebracht en een lijndienst van Delfzijl naar Stettin met chinaklei onderhouden.

Daarna zijn al snel nieuwe schepen gebouwd bij de Groot en Van Vliet slikkerveer, vooral houtslepers van Cork naar Hamina, Finland, met boomstammen. De Martien, Martha, Marva, Marathon, en zo meer.

In 1952 had mijn vader er genoeg van en heeft zijn eigen schip gekocht: de ex Leuvehaven, voorheen Alpha.

Hij heeft het schip van Sanders scheepswerf gekocht, daar lag het als wrak en werd door Sanders weer opgeknapt. Met de Reality, zoals het schip werd genoemd nadat mijn vader het gekocht had, zijn we met de hele familie naar Zuid Afrika vertrokken, container in het ruim met de hele huisraad.

Ik was toen veertien jaar en het was voor mij een hele belevenis natuurlijk. Ik ben wel altijd als kind bij mijn vader aan boord geweest, totdat ik naar school moest en niet altijd mee kon.

Wel met de grote vakanties, dat was geen punt en ik ging al een maand voordat de vakantie begon weg.

De Reality was een lief scheepje, het ging niet hard maar was een goed, stevig schip in ruwe zee, haar snelheid was acht knoopjes en als de wind op de kop was liep ze zo'n twee knoopjes. Doordat we op de Alantische Oceaan kwamen en wij kennis maakten met de hoge zwel heeft ze het heel goed gedaan, ook al die jaren rond Kaap Goede hoop, naar Lorenzo Marqués, Mozambique, Port Elizabeth, Durban, Port Nolloth en in Namibia Walvisbaai.

Maar even weer terug komend op Port Nolloth. Zo heette dat plaatsje, waar wij het meest naar toe gingen om de mijnen te bevoorraden in de woestijn. Dit schip, was juist daarvoor gekozen omdat het een juiste diepgang moest hebben en juiste lengte. Wij

moesten als we voor Port Nolloth lagen wachten op hoog tij, anders konden we niet over een baar heen (dat is een ondiepte waar het schip overheen moest en dat kon alleen maar met hoog tij).



Vergaan bij Kaap Goede Hoop
Schuld kapitein Nolloth
is niet gebleken

De Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam is van oordeel dat van schuld van de kapitein-eigenaar van het m.s. Nolloth (347 brt.), A. van der L. uit Delfzijl aan het vergaan van zijn schip niet is gebleken. De Nolloth stootte op 30 april 1965 op een onbekend voorwerp nabij Kaap de Goede Hoop, liep daarna op het strand en moest als verloren worden beschouwd. Vaststaat wel, aldus de Raad dat er slordig genavigeerd is, maar dat dit in oorzakelijk verband staat met het stoten en lek raken van de Nolloth is niet zeker. Wat het schip nu precies geraakt heeft kan niet worden vastgesteld.

NvhN 28-02-1966

Bron: Delpher

Schip uit Delfzijl bij Kaapstad aan de grond

BEMANNING VIA LIJNEN GERED

De 347 ton metende Nederlandse vrachtaarder Nolloth uit Delfzijl is vanochtend op ongeveer 4,8 km afstand van Slangkop (Zuid-Afrika) door de bemanning verlaten. Het schip was lek gestoten en had ongeveer drie en een halve meter water in de machinekamer had gekregen. Slangkop ligt op 16 km afstand van Kaapstad.

De Nolloth, die in charter voer voor een kustrederij te Durban, zond gisteren haar eerste noodsein uit. Daarop koerste het Noorse schip Thorshope (5.756 ton) naar de Nolloth en bleef verscheidene uren in de nabijheid. De Nolloth waarschuwde echter geen reddingsboten uit te zetten wegens de enorme stortzeeën. In een reeks noodsignalen gedurende de gehele nacht gaf het Delfzijlse schip kennis van de vruchteloze strijd van de bemanning tegen het over de dekken stormende water.

In de laatste berichten werd gemeld, dat het schip stevig aan de grond zat op een zandbank. Een reddingsploeg te land heeft de bemanning met behulp van naar het schip geschoten reddingslijnen aan land gehaald.

Later is gemeld, dat alle negen leden van de bemanning zijn gered door een helikopter van de marine en veilig aan land zijn gezet in de nabijheid van de plaats, waar de Nolloth is gestrand.

Algemeen Handelsblad 01-05-1965
Bron: Delpher

Als we naar binnen kwamen dan was het volle kracht, anders kwamen we met de hoge zeegang niet binnen. We hadden de wind dan achter op de kont. Vlak voor de baar: motor stop! Ja, en dan zeilde je zo naar binnen. Er was een jetty in zee en daar gingen we dan lossen; benzine in vaten en veel stukgoed voor de diamantmijnen.

Het schip lag dan naast de jetty te slingeren, want de zee stond dwars op het schip. Op het strand van port Nolloth lag de FREAN, een Hollandse coaster die was gestrand met zeer slecht weer en die kon het helaas niet meer navertellen. Daar zijn wij voor in de plaats gekomen.

Ja, en zo werd het charter weer voor een jaar verlengd. Al met al acht jaar hebben we daar gewoond en gewerkt, en met veel plezier, want het is een mooi land en een ongelooflijke variatie in de natuur. Helaas hebben we schipbreuk geleden. We vertrokken van Kaapstad naar Durban. Het was vreselijk slecht weer, stampen en we kwamen maar moeizaam vooruit. Om een uur of twee s' nachts kwam er water in de machinekamer. We hebben de lenspomp aangedaan, maar na een uur kwam het water zo'n twee meter omhoog, het schip begon heel traag te slingeren en we zijn met z'n allen naar de stuurhut gegaan en wonderbaarlijk: de motor deed het ook nog. Mijn vader heeft het schip heel langzaam gedraaid en biddend dat de motor niet afsloeg richting strand. Er waren andere schepen in de buurt maar die konden niks doen vanwege het zeer slechte weer, dan hadden we nog meer ongelukken gehad. Ik zal de klap nooit meer vergeten toen het schip op het strand smakte, dat wil je niet meer meemaken. We waren eerst bang dat de voormast naar beneden kwam, maar gelukkig is dat niet gebeurd.

De volgende dag bij daglicht heeft een helikopter ons van boord gehaald. Dit was op zich al een knap staaltje want het waaide nog stevig op. Proficiat voor de Zuid Afrikaanse marine!

Ja, we moesten afscheid nemen van de Nolloth (de Reality was in 1963 omgenaamd), dat doet je wel wat hoor, om zo'n schip waar je al die jaren lief en leed mee hebt gedeeld zo achter te laten.

Twee dagen later zijn we naar Nederland vertrokken. Ik ben er niet weer geweest, ik ben nu vier en zestig jaar, het is goed geweest. Mijn ouders zijn al lang overleden en zijn ook nooit weer terug geweest. Dit was mijn verhaal in het kort, anders word het teveel. Ik hoop dat u er iets meedoet.

J.k van der Luit

Bron: Website Sleptros





**SCHRIJF IN UW AGENDA VOOR DE VOLGENDE EDITIE ...
18 JANUARI 2023 EN DAARNA IEDERE DONDERDAG VAN DE
WEEK...**



