“Ten Anker”

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

Redactie

Arie Krijgsman

Vijverlaan 101

3319 SN Dordrecht

e-mail:
arcon46@kpnmail.nl

telefoon

tussen 10.00 en 16.00 uur

078-7504575

b.g.g.h.

06-25160899

www.tenanker.com

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

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

Nummer 34 – 7 e jaargang
22- 08 - 2024

De O.Off van de Wacht
Emergency Ship
Kruistocht van de Catalina P 85 deel 10
Knipsel – zeemansschap
De Curaçaose Landmacht in WO II – deel 2 (slot)
Late bekentenis
Zorg dat je erbij komt – Inlichtingenboekje
OZD Geruispeilers
Mijn jaren bij de KM – S. Kamer deel 3
Vletterlieden ruimden graag scheepswrakken op
Najaarsreis Smaldeel 5 – Alle Hens febr. 1965
Op bezoek bij de ondiepwatermijnenvegers squadron 205
Orkanen in de golf van Aden
Marine Jongerenclub subs.nl

DE O.OFF.V.D. WACHT .

Tijdens één van de reizen naar Aruba kwamen we na 13.00 uur aan bij de steiger van Savaneta, het ontvangstcomité stond klaar bij het aanmeren en dat was het. De goederen die we bij ons hadden werden niet meer gelost want het was ondertussen “vast werken”. Aangezien er ook munitie aan boord lag moest het schip bewaakt worden. Het was netjes verdeeld, 4 uur een marinier en 2 uur een bemanningslid. Ik had de bof dat ik vanaf 00.00 uur mocht. ‘s Avonds na het eten gezellig met elkaar naar het PMT een drankje halen, nou dat werd wel héél gezellig en voor ik het wist was het 10 voor 12. Bij de O.O.v.d.W. gezegd dat ik naar de Wamandai ging om de wacht over te nemen, dat vond’ie wel best. Eenmaal aan boord een kort praatje gemaakt en de marinier ging er van door.

Daar zit je dan, een beetje om je heen loeren, zwaar shaggie er bij en wat te drinken. Af en toe met de seinlamp over het water schijnen en zien hoe de barracuda’s daar op reageren. Die twee uur waren snel voorbij. De volgende marinier melde zich aan vertelde me dat ik me even moest melden bij de O.O.v.d.W, waarom wist hij niet.

Daar ging ik dan, op m’n slippers en in Wamandai tenue (T-shirt met de tekst “Schip van Geweld” en spijkerbroek) op pad naar de poort. Daar netjes verteld wie ik ben en geinformeerd wat er aan de hand is. Wordt er mij gevraagt (door een Sgt. Hofmeester) “wat is dat voor tenue” ik zeg Wamandai tenue, krijg ik te horen “dat bestaat niet”. Daarna werd me op strenge toon gevraagd “waarom ik de zaklamp, knuppel en witte band niet heb geaccepteerd”. Terwijl ik vertel dat mij niets is aangeboden ontploft de O.O.v.d.W. dit zou mij bezuren en hij zou wel zorgen dat ik niets meer werd. Ik was mach.1zm en een paar maanden voor m’n afzwaaien, so wat. Ik kon gaan en het zou wel afgehandeld worden.
Terug aan boord even met die marinier gesproken en te kooi gegaan.

De volgende morgen mocht ik mee wat spullen op halen op de wal, gezellig met een jeep met chauffeur. Bij terug komst moest ik me even melden bij Spr. Van den Bergh om te vertellen of we alles hadden. Omdat de schipper graag met iedereen een sociaal contact had vertoefde hij die middag in het onderofficiersverblijf onder het genot van een vloeibare boterham. Ik wenkte bij de deur naar hem dat alles oké was, vond hij mooi maar ik moest wel even binnen komen. Ik zei nog “dat kan hier toch niet, het is een O.O.verblijf”. Ik moest niet zeuren en een biertje nemen.

Naast de schipper zat een Sgt.Hofmeester die loerde al een paar keer een beetje raar omdat ik daar met een drankje in m’n hand stond. Opeens stond hij op en vroeg me “jij was dat toch vannacht van de Wamandai” waarop ik antwoordde “Jazeker” en dacht nu gaan we het krijgen. De man ging weer rustig zitten en vertelde dat hij het feit met de Spr. Had geregeld en dat ik hem daarvoor wel dankbaar mocht zijn. Hij vroeg me of ik boos op hem was, waarop ik zei “nee dat niet maar wel ontzettend verdrietig”. Wat hij toen zei was voor mij niet meer te verstaan, terwijl ik het verblijf uitstoof raakte zijn bier mijn rug.

Onder het genot van een lekker drankje hebben de Spr. En ik er later toch nog hartelijk om gelachen.

Freek Koning

„Emergency ship”

Het is 4 November 10.30 uur. De commandant van H.M.S. Redpole, een fregat behorende tot het tweede trainingsflottielje van Portsmouth, krijgt een seintje om de 260 tons schoener „Lamorna” die zich in een gale van windkracht 9 bevindt, assistentie te verlenen. Haar positie is ongeveer 10 mijl ten Z.O. van de Needies (Isle oï Wight).

We liggen stoomklaar voor 17 mijl en hebben dan ook binnen 20 minuten de haven van Portsmouth achter ons liggen. Zwaar stampend en slingerend, hijgt en kreunt de Redpole door de woeste zee met haar 20ft. Hoge golven. Officieren staan op de brug uitkijkend naar de Lamorna in nood. Eindelijk om 13.30 uur komt de twee-master met een aan flarden gescheurd grootzeil in zicht. We ronden haar op een halve mijl afstand en beginnen terstond met olie te storten.
Al dichterbij komend wordt op 60 yards nog geen resultaat met de geweer schietlijn bereikt, terwijl de eerste officier grote moeilijkheden met de voorbereidingen van de sleep heeft aangezien de golven zich steeds op het quarterdeck stukslaan.
De commandant moet nog dichterbij komen om enig resultaat met de geweerschietlijn te krijgen.

En daar gebeurt het: de roerganger van de Lamorna kan het schip niet langer met de kop op de wind houden; recht met haar enorme boegspriet komt ze op de midscheeps van de Redpole af. Gelukkig bevinden we ons net in een golfdal terwijl de aanvaring plaats vindt, zodat haar boeg-

spriet het eerste moment over het opperdek glijdt en het volgende moment kraakt als een lucifer terwijl de Redpole omhoog rijst. Twee enthousiaste persfotografen aan boord van de Lamorna staan zo goed en zo kwaad als het gaat het hele drama te filmen.
Intussen is het een mooie kans om de sleep af te geven: de geweerschietlijn hebben we over gekregen en zo vervolgens de cocos van 4 cm, de zware manilla en tenslotte de stalen. Het is 14.30 uur en we hebben de schoener op sleep.

De windkracht neemt echter toe, de zware zeeën beuken de Lamorna die zich als het ware bewusteloos door de Redpole laat slepen. Het wordt donker, een mannetje wordt achter hel grote zoeklicht geplaatst zodat we de Lamorna ten allen tijde in de gaten Kunnen houden. Tot onze grote schrik zien we dat de fokkemast schuin gaat staan en we minderen direct vaart tot 4 mijl.
De bemanning van de Lamorna. Die uit 14 koppen bestaat, heeft de sleeptros met een torn om de fokkemast genomen en daarna met het oog om het ankerspïl bezorgd.
Ondanks de vaart die tot een minimum vermindert is neemt de helling van de fokkemast steeds meer toe, en om 18.00 uur slaat de mast overboord, het staand tuig van de grote mast meenemend. Zodoende breekt binnen vijf minuten ook de grote mast.
De commandant heeft intussen bijstand gevraagd van de zeereddingsbrigade van Wight die om 19.00 uur verschijnt. De 14 opvarenden van de Lamorna worden door de lifeboat overgenomen nadat ze de sleep met de Redpole verbroken hebben. En daar drijft dan een verlaten schoener voortgestuwd door de kokende zee om de volgende dag op de Britse kust te stranden.
J. C. S. H.M.S. „REDPOLE”

29-07-1948 KRUISTOCHT VAN DE CATALINA P 85

DEEL 10 (HOLLANDIA)

In het knekelhuis van de Pacific-oorlog

BEENDEREN IN DE JAPPEN-GROT

HOLLANDIA, 29 Juli.

Ik schreef u reeds over Biak. Maar ik ben over Biak nog niet uitgeschreven. Ik zal er u méér over vertellen, want Biak is zeer bijzonder. Biak is een fantastisch eiland.

Niet omdat het zo’n kale kalkrots is, niet omdat het hier wanhopig lang regent (nu al dagen achter elkaar) en niet omdat ik gisteravond, even buiten de riffen-lijn voor ‘t strand, een school vechtende haaien voorbij zag jagen.

Biak heeft vreemde bezittingen. Daar is bijvoorbeeld de Blauwe Grot. Wassenburg, de filmer en Pfaff, de fotograaf, daalden samen met me een goede honderd meter af in een wildernis van sagopalmen, lianen en nauwelijks doordringbaar struikgewas. Myriaden vliegen en muskieten warrelden op, en de Ambonnese politieman waarschuwde op te letten voor slangen en schorpioenen. En ineens zagen we de grot. En het water was blauw. Zo blauw als het helderste, klaarste indigo. Een allerwonderlijkste speling van het licht, dat uit een soort trechter in de kalkrotsen, naar beneden valt. Pfaff zag kans met blitzlicht opnamen te maken, maar Wassenburg werd wanhopig dat hij dat intens-blauwe water, de druipende stalaktieten van half-kalk, halfkoraal, niet met voldoende daglicht in het camera-oog kon krijgen. Hij zat er wat triest

en teleurgesteld bij en berekende dat de moeite van deze zware tocht naar beneden toch voor hèm wel heel slecht beloond werd…

Een uur later waren we in de „Jappen-Grot”. Opnieuw een klim in het kalkgebergte, opnieuw een zware aanval op onze laarzen en ons uithoudingsvermogen. Maar de Ambonnees had gezegd dat we de gebleekte beenderen van het laatste Jappen-bataljon zouden zien. We zouden er over struikelen. Duizenden beenderen lagen er! En er waren er nog veel meer geweest, maar die hadden de Amerikaanse souvenir-hunters al mee naar huis genomen… Voor ons was er echter nog plenty…

Nooit zag ik een sinisterder, doodser, luguberder grot dan deze, waarin de laatste paar honderd Jappen van Biak, die weigerden zich over te geven aan de mannen van MacArthur, de dood vonden. En wélk een dood! Hier werd een der hardste hoofdstukken van de Pacific-oorlog geschreven en het zal goed zijn dat hoofdstuk maar te vergeten. Als ratten in een val, zo zaten de Jappen daar in die grot. Verschanst achter rotsen en bomen en muren van koraal, Toen kwam de sommatie: „Kom er uit… of we halen jullie er uit”. De Yanks waren niet vriendelijk deze keer en dat had z’n reden. Er waren een goede 1000 Yanks gevallen, bij het landen op de kust van Biak. Die 1000 mannen zouden gewroken worden. En ze werden gewroken!

Het is beter de details van dit bloedig drama te verzwijgen. Maar die grot had drie toegangen. Twee gelijkvloers met de rots. Die waren zwaar door de Jappen verschanst. De derde uitgang was een schoorsteen, een opening boven in het plafond van de grot, 30 meter boven de grond. Hierdoor moeten de Yanks brandende petroleum gegoten hebben, met het doel de vijand uit de grot te jagen. Het is gelukt, maar geen Jap overleefde het.

Aan het einde van de grot vonden we de beloofde beenderen. Hier was het hospitaal geweest van de Jappen. Nu is het stil hier. Een krekel zit te jagen, zwarte salamanders grissen weg duizendpoten en schorpioenen krieuwelen tussen de natte stenen en het muf stinkende mos en schimmel. Oord des doods… oord van verschrikking…

Ik loop terug, wee geworden van de stank van rottend hout, dode vegetatie en modder. Ik struikel over lege patroonhulzen, deksels van benzinedrums, vergane Jappen-schoenen en een cartonnen doos, met een fel rood kruis er over. Een kwartier later ben ik buiten. Wassenburg en Pfaff komen achter me aan. Zwetend en naar adem happend kruipen we naar boven, en eindelijk, eindelijk komt de zon weer tussen het dikke dak van blaren uit. De Ambonnees vraagt of we nog beenderen hebben meegenomen als gedachtenis… Er waren er toch plenty?

Het is stil op Biak, onwezenlijk stil. Onbegrijpelijk stil, nu het rumoer van meer dan 200.000 Amerikanen die de oorlog in de Pacific voerden, verdwenen zijn. Die dag, tegen het vallen van de avond, zie ik weer andere dumps. Opnieuw kerkhoven en vliegtuigen. Het is een schouwspel, dat een mens niet anders dan met verbijstering kan zien. Opnieuw velden vol blinkende, glanzende, schitterende en flonkerende vliegtuigen. Zie ze daar naast elkaar liggen… de Liberators… de B 25 toestellen… de Dakota’s… de Stirlings… de Lightnings…

Een graf van vliegtuigen. Steeds een handgranaat in de motoren, doch overigens nog in volkomen gave staat. Er zijn oude vliegtuigen, maar evenveel splinternieuwe. Het metaal, het kostbare aluminium, maakt de indruk eerst gisteren daar gekomen te zijn.

Er behoeft alleen maar een meccano te komen, die even de motor herstelt en deze vloot van luchtreuzen zal wegvliegen. De avondzon gaat over een reuzen-vloot vliegtuigen en het is stil.

Zo stil als op een kerkhof. En ik weet: ik sta hier in de sterfkamer van de Pacific-oorlog. In het meest macabere knekelhuis van de meest gigantische luchtmacht der Vrije Volken.

We gaan verder. Een armzalige jeep jakkert ons naar andere dumps: ditmaal auto-dumps. Opnieuw de verbijstering. Opnieuw de onbeschrijflijke verbazing. Meer dan 1000 jeeps, ducks, carriers, trucks, vechtwagens, complete brandweerauto's, benzinewagens, tractoren, bulldozers…

We lopen er door en er langs. Rijen… rijen… rijen auto's. Er is geen begin en er is geen eind. Oud roest nu, met het water er af druipend, met de banden weggesloopt, de koplampen er af gehaald. Roest… roest… roest… op de zitbankjes tiert mos en andere vegetatie. De laadruimte van menig carrier is een terrarium geworden. En myriaden rode mieren en muskietenlarven vinden hier een ideale broedplaats.

Terug naar de barak. Langs Papoeavrouwen, die knalrode oorbellen dragen en knalrode kralen in de neus. Dat zijn de knopjes van de schakelaars uit de vliegtuigdumps: de laatste herinnering aan Liberators… Lightnings en Dakota's.

Die avond in de barak, vertelt een man van Biak me het trieste verhaal van de jonge Amerikaan, die enkele maanden geleden hier kwam. Hij zag de dump… en ineens, door een groteske speling van het noodlot, stond hij tegenover z'n oude kist, z'n oude Liberator. Hij stond daar lang en hij is in tranen uitgebarsten.

Toch zijn de Yanks geen sentimentele mensen.

En dan komen de verhalen. Eindeloze verhalen over de dumps. Van gemaakte fouten, van enorme roverijen en diefstallen. Verhalen van felle verwijten ten aanzien van de Nederlandse regering, die deze millioenen-grafplaats van aluminium en onschatbare instrumenten liet vergaan, en verrotten. Verhalen van hen, die zich rijk stalen aan deze dumps en verhalen van de Amerikanen, die enkele weken geleden gekomen zijn, alles filmden en waarvan men nu op Biak vertelt dat ze binnenkort een aluminium smelterij komen oprichten en alles zullen opkopen. Verhalen van mannen, die in korte tijd kans zagen 17 Lightnings geheel startklaar en vliegklaar te maken, doch die opdracht kregen de herstelde Lightnings weer op de dump te smijten. Er is geen wijs te worden uit die zondvloed van verhalen, maar één ding kunnen alle regeringen van alle vrije volkeren niet wegredeneren: was het niet mogelijk geweest deze millioenen en millioenen aan vliegtuigen, auto's en technische apparaten te redden?

In Batavia… in Soerabaja is een jeep een klein fortuin waard. Onze luchtvaart, burger- of militair, zit met een enorm tekort aan materiaal. Dat alles ligt op Biak. En het ligt, in nog aanzienlijker voorraden, op Hollandia.

Nu is het bijna verrot en verteerd en vergaan. De rimboe heeft de auto's en vliegtuigen allang bereikt en doet hen ondergaan in de dodelijkste omarming ter wereld.

Ik hoop deze dumps nooit meer te zien. Ik hoop nooit meer een blik te slaan in dit macaber knekelhuis van de Pacific-oorlog.

WORDT VERVOLGD

Knipsels…..

Zeemanschap, ook wel praktische zeevaartkunde genoemd, is zeemansgebruik gebaseerd op ervaring, inzicht, kennis en kunde. Goed zeemanschap is een ruim begrip en omvat alle aspecten om op een veilige manier een schip te behandelen.
Deze aspecten zijn onder andere navigatie, zwaar weer, assistentie van schepen in nood, schip verlaten, man overboord, manoeuvreren, slepen, meren, ankeren, belading, zeewaardig maken van het schip, onderhoud en bemanning.

Regelgeving in Nederland
Het begrip zeemansgebruik wordt onder andere gebruikt in voorschrift 2 van de BvA, waarin wordt gesteld dat het naleven van de voorschriften niet de verplichting wegneemt om voorzorgsmaatregelen te nemen volgens gewoon zeemansgebruik. Het begrip wordt ook gebruikt in de binnenvaart. Artikel 1.04 van het BPR zegt dat de schipper bij het ontbreken van relevante voorschriften goed zeemanschap moet gebruiken om te voorkomen dat levens in gevaar komen, schade wordt veroorzaakt of de scheepvaart in gevaar wordt gebracht.

Het begrip is veranderd met de scheepvaart, vooral door de overgang van de zeilvaart naar de stoomvaart. Zo spreekt de Handleiding voor de praktische zeevaartkunde van Jacob Swart uit 1865

Onder zeemanschap verstaan wij de kennis der zeeën, van de voornaamste en grootste zee-stroomen, banken, van eenige bijzonderheden der getijen, kustlichten, en eenige andere kunstmiddelen, die ten dienste der zeevaart hier en daar zijn en nog dagelijks worden daargesteld, als ook de kennis der algemeene natuurkunde der zee, waarover in dezen tijd zoo veel wordt gesproken, waarvan door sommigen met zeer veel ophef gewag wordt gemaakt, en die indordaad, als men met oordeel en onderscheiding te werk gaat, ook in zoo vele opzigten allerbelangrijkst kan medewerken tot beveiliging en bekorting der zeereizen.

Bron: https://nl.wikipedia.org/wiki/Zeemanschap

De Curaçaose Landmacht in de twintigste eeuw (2-slot)

door Joop Kooijman

In het eerste deel van deze serie besteedde ik aandacht aan de verdediging van Curaçao in twintigste eeuw. In dit deel ga ik verder in op de Tweede Wereldoorlog op Curaçao, in het bijzonder de manschappen, waaronder de Schutters van Habaai.

Buitenlandse hulp

Nederlandse mariniers laden een granaat in een kanon, dat staat opgesteld aan de ingang van de Annabaai. Foto:National Geografic/Philip Hanson Hiss.

Allereerst waren er Britse soldaten, maar die werden vervangen door Amerikanen, omdat de Britten elders werden ingezet. De Amerikanen bouwden en bemanden de Kustbatterij te Blauwbaai en patrouilleerden op de raffinaderij, alwaar zij ook de luchtverdediging verzorgden.

Schutterij

De oorspronkelijke militaire mankracht was ontoereikend om een eiland dat van levensbelang was voor het niet-bezette deel van Nederland en het Verenigd Koninkrijk afdoende te verdedigen. Curaçao was zo belangrijk vanwege de aanwezigheid van de tot de grootste ter wereld behorende olieraffinaderij. In november 1940 werd de Schutterij opgericht, die een mankracht van 1.100 personen zou gaan omvatten. Het Korps Mariniers en het VKC zorgden voor instructeurs.

Onderkomens

Het onderbrengen van al die mensen kostte nogal wat hoofdbrekens. Het Quarantainegebouw was te klein en men ging naar de nog steeds bestaande kazerne die in Suffisant werd gebouwd. Men keek ook naar andere geschikte onderkomens. Voor de Amerikanen werden woningen en barakken gebouwd in de buurt van Suffisant. Deze faciliteiten werden na de oorlog aan burgers verkocht en die wijk heet nu Amerikanenkamp. Men had ook nog de Willem III marinierskazerne die op de plaats stond waar nu het krakkemikkige voormalige Plaza Hotel staat in Punda, bij de ingang van de Annabaai. Tevens werden militairen ondergebracht in de buurt van Fort Beekenstein. Een groot aantal schutters ging naar landhuis Habaai, dat ook nog twee bijgebouwen had. Een gedeeltelijk gerestaureerd gebouw staat er nog. Het andere gebouw werd vanwege de slechte staat kort na de Tweede Wereldoorlog gesloopt.

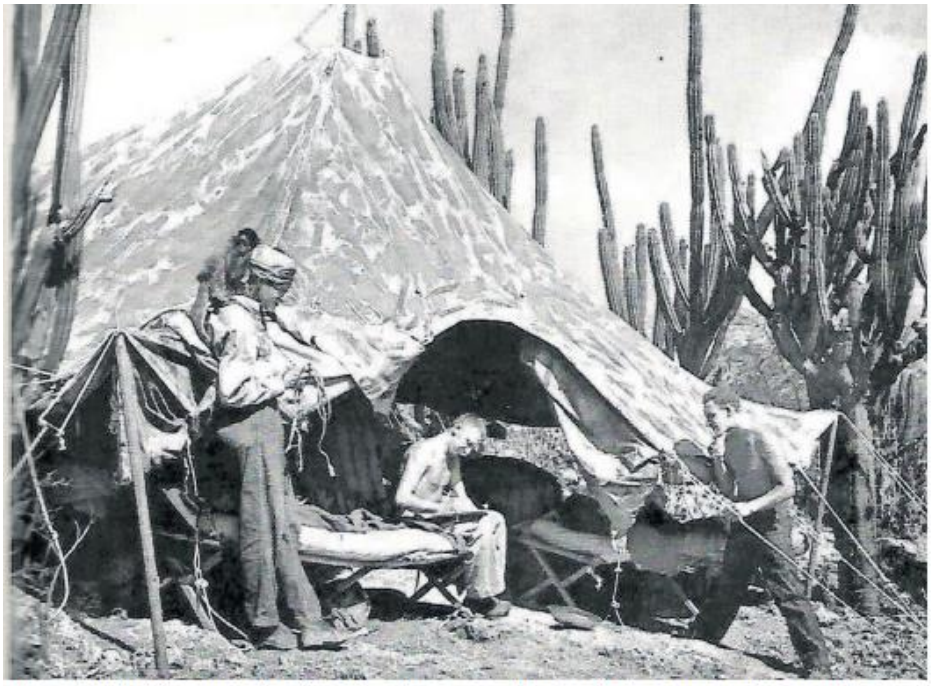
Amerikaanse soldaat op wacht bij de raffinaderij. Foto: National Geographic/ W. Robert Moore.

De schutters van Habaai

Landhuis Habaai heette destijds Meisjespensio-naat Welgelegen en was voor de Tweede Wereldoorlog een rooms-katholieke kostschool ten behoeve van meisjes uit de hoogste kringen van de buurlanden Colombia en Venezuela. Katholieke nonnen waren belast met het exploiteren van

het pensionaat en gaven les. Bij het uitbreken van de oorlog gingen de jonge-dames terug naar hun respectievelijke landen. De overheid rekwireerde een deel van het landhuis en de nonnen trokken zich terug in het daarnaast gelegen klooster.
Het ontruimde deel was bestemd om een deel van de schutters onder te brengen, later aangevuld met mariniers en VKC'ers.

De onderofficieren namen met genoegen de leegstaande bedden in gebruik en de roze getinte douche- en wasgelegenheden, alsmede het overdekte zwembad herinnerden in niets aan de militaire gebruikers. Ook was er nog een tennisbaan met een overdekte tribune.



Oorspronkelijk woonden de Amerikaanse soldaten in tenten, nadien werden er barakken op diverse plaatsen gebouwd. Foto: National Geographic/ W. Robert Moore.

Herinneringsboekje

Op 1 mei 1943 verscheen er een herinneringsboekje, geschreven door de commandant NTH (Nederlandse Troepen Habaai) 1e luitenant G. Seppen. Dit boekje heette 'De Schutters van Habaai'. Wegens de oorlogsomstandigheden werden sommige onderdelen summier beschreven, zoals de diverse wapencompagnieën: zware mitrailleurs, mortieren en anti- tankgeschut. Het boekje vermeldt niets over de militaire tanks die er later bijkwamen. Inderdaad een aanzienlijke militaire macht. De omgeving van het landhuis Habaai en het klooster Welgelegen was nog niet bebouwd. Het landhuis was omringd met terreinen ten behoeve van de veeteelt, die waren omgeven met muren.
Ook wordt er gesproken van maïsvelden, die zich uitstrekten tot Plantersrust.

Marinier Cleon Geerlings laadt patronen in zijn geweer. Deze foto werd in 1942 genomen. De in Suriname geboren Geerlings was ook kanonnier van Hr.Ms. van Kinsbergen en is op Curaçao blijven wonen, alwaar hij meer dan honderd jaar oud werd. Foto: Collectie J.M. Kooijman

Het bovengenoemde herinneringsboekje besteedt veel aandacht aan de militaire vorming van de onder de wapenen geroepen Curaçaose jongemannen.

Tanks komen eraan

Het Koninklijk Nederlands Indisch Leger (KNIL), dat voor de Tweede Wereldoorlog in het toenmalige Nederlands Indië (thans Indonesië) met de verdediging van deze archipel was belast met het accent op Java, bestelde (uiteraard te laat), ongeveer 200 van de enige in de VS nog commercieel verkrijgbare tank van het type Marmon Herrington CTLS-4TA. Slechts 20 kwamen ter bestemder plaats. De rest was onderweg toen het KNIL capituleerde aan de Japanse legerleiding. Ongeveer 150 tanks gingen daarna naar Australië en de overige naar West-Indië, waarvan de meeste naar Suriname. Curaçao kreeg negen tanks, waarvan twee van het zwaarder bewapende type.

Van dit grotere type Marmon Herrington-tank waren er op Curaçao twee gestationeerd. Foto: Forum.valka.cz

Epiloog

Er is niet veel tastbaars uit de oorlogsjaren 1940-1945 bewaard gebleven. Het meeste militaire materiaal werd in 1947 uitgevoerd of in zee gegooid, waaronder een aantal tanks. Dat is jammer, want geen enkel museum in de wereld heeft een exemplaar van de historische tank. Er is maar één museum gewijd aan de verdediging van Curaçao, namelijk Battlestation Blaauw en dat nog dankzij een particulier initiatief, want de lokale interesse om voorwerpen uit het verleden te bewaren, is niet groot. Toch kan men veel uit de geschiedschrijving leren, vooral nu vanwege het toenemen van de spanningen in de wereld, waarvan velen de betekenis daarvan niet kunnen inschatten.

Met dank aan Hans Manders, die de oorlogsjaren op Curaçao en de nasleep daarvan onderzoekt, zo ook het landgoed Habaai.

Bron:

Joop Kooijman

Late Bekentenis

Op het Nederlandse s.s. 'Lutjekerk', een Liberty die na de oorlog door de voormalige VNS (Verenigde Nederlandse Scheepvaart Maatschappij) van de Amerikanen was overgenomen, bevonden zich in de midscheeps drie toiletten naast elkaar die met halve klapdeuren konden worden afgegrendeld. Binnen zittend, of staand – dat hing er maar vanaf of het een vermoeide werktuigkundige, een fluitende stuurman of een luie marconist betrof – kon men de deuren met een schuifje verzegelen.

Het vernuftige was dat men, binnenkomend, altijd direct de schoenen en de afgezakte broek van een tijdelijke bezetter onder de klapdeuren kon waarnemen.
'Goeie morgen, daar!' zei stuurman Adema, toen hij van de wacht komend een boodschapje wilde doen, maar die kerel naast hem zei geen boe of bah! 'Barst dan!' dacht Adema, smijtend met de klapdeuren de ruimte verlatend en zich naar de messroom begevend voor het ontbijt.

Daar zat tot zijn verbazing iedereen die er anders ook zat. Dus kon een van dié het niet zijn, maar wie was het dan wel die z'n kop niet opendeed als er, waar dan ook, behoorlijk en beleefd 'Goeie morgen!' werd gezegd?

'Meester,' zei hij tegen de tweede wtk, 'is er bij jullie iemand ziek, mis je iemand?'
'Nee,' zei deze, hoorbaar een bord mannenpap naar binnen lepelend, 'is er wat dan?'
'Chef,' vroeg Adema, 'is iedereen zover aan de eerste tafel geweest? Niemand verstek laten gaan, of zo?'
'Nee,' zei de hofmeester, z'n vinger uit de neus halend, 'is er wat dan?'
'Misschien wel niet,' zei Adema, 'maar ik vind het gek!'
'Wat?' vroegen ze.
'Nou ja. Ik moest vanmorgen naar het toilet, en zag aan de broek en de schoenen dat er iemand op zat ... ' zei Adema.
'En je kreeg geen antwoord toen je goeie morgen zei,' kwam de tweede.
'O, dus jij vond dat ook al vreemd?' vroeg Adema.
'Natuurlijk!' vond de tweede, 'onbeschoft zelfs. Wat zeg ik? Onbeschaamd, onbeschaafd!'

'Dus ... dus jij reageert ook zo!' constateerde de stuurman. 'Blij dat te horen ... Ik dacht al, typische wtk die daar zit ...'
'Typische discriminatie ... !' meesmuilde de tweede wtk.
'Maar wie kan het dan zijn?' vroeg de hofmeester.
'Ja, wie is die onbeschofte vlegel!' kwam de tweede wtk, z'n lepel neerleggend. 'Geen dèm antwoord! Maar ik dacht bij mezelf: "Wind je niet op. Wie jij daar ook bent, zittend en zwijgend gespuis, zoek het maar uit". " Maar nu ik hoor dat jij er ook zo op reageert, stuurman, ga ik geloven dat we gewoon moeten uitzoeken wie het is geweest.'

'Moeilijk achter te komen,' zei de stuurman.
'Heb je een signalement?' vroeg de chef behulpzaam.
'Waarvan?' vroeg de stuurman. 'Van mister X, onze grote onbekende?'
'Wel... van die broek en die schoenen ...' zei de chef.
'Nee, 't is daar halfdonker,' zei de stuurman.
'Ik gaan wel effe kijke,' zei de chef. 'Misschien een zoolafdruk of zo ... ' en weg was hij.
'Een bilafdruk ... ' zei de tweede grinnikend.

In de messroom werd intussen het gebakken ei opgediend, dus was het woensdag, maar het was nog niet aangeroerd, of de chef stormde met een verbaasd gezicht binnen. 'Hij zit er nog!' zei hij. De stuurman keek op zijn horloge. 'Al een kwartier?' zei hij, 'dat kan niet!' 'Ik zwéér het je!' zei de chef opgewonden.
'Stuurman,' kwam de tweede, 'misschien is het wel iemand die een hartaanval gekregen heeft ... '
'Het stinkt wel!' zei de hofmeester.
'Hij stinkt wel,' verbeterde de stuurman. 'En niet van een hartaanval! Wie het dan ook is ... We moeten even checken, mannen, of iedereen op wacht of te kooi is. Kom op, jij een rondje vetloods, jij een rondje bedienden en ik een rondje dekdienst. We zien elkaar hier in de messroom over vijf minuten ...' Als Sherlock Holmes ging iedereen op speurtocht, om vijf minuten later vast te stellen dat er niemand werd vermist, maar dat kon gewoon niet.

'Kom op, mannen!' zei de stuurman. 'We gaan ter plekke kijken!' Daar aangekomen riep hij: 'Hallo daar, goeie morgen!' maar weer kwam er geen antwoord. 'Haal een emmer water!' fluisterde de stuurman tegen de chef. En toen die was gearriveerd begaf hij zich in het belendende perceel en kiepte het water over het schot heen. Het resultaat was dat er een lege broek en een paar loze schoenen onderuit kwamen spoelen. Er zat niemand op, constateerde de stuurman, toen hij witheet de deur had opengetrapt.

'Gevonden', stond er even later op het mededelingenbord van de chef hofmeester, 'schoenen maat 43 en een waardeloze broek, buikmaat 53'. Maar niemand meldde zich.

Het schip is intussen gesloopt, en de dader nog steeds onbekend dus neemt schrijver dezes de schuld thans op zich door te bevestigen, nu de zaak verjaard is en de kans te worden gekielhaald is verdwenen, een oude broek en twee dito schoenen over de pot gehangen te hebben, de deuren met de grendel te hebben gesloten en er onderuit te zijn gekropen, voor hij 's morgens op wacht ging ...

Ik hoop dat Adema, waar ter wereld hij zich thans ook bevindt, dit nog leest, want dan heeft ook hij intussen zwaarder weer ergens tussen de beide polen overleefd …

Bron:
Jan Noordegraaf

Inlichtingenboekje

betreffende vrijwillige dienstneming bij de Koninklijke marine als beroepsmilitair beneden de rang van officier

Wie komen er in aanmerking?

Bij welke dienstvakken (beroepen) kan men dienst nemen?

Hoe lang duurt de verbintenis?

Hoe zijn de vooruitzichten?

Waar kan men zich aanmelden?

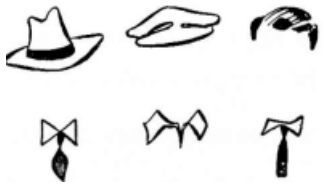
Hoe en waar worden de candidaten beoordeeld?

Zorg dat je erbij komt!

N.B. Van kracht op 1 oktober 1957 *(onder voorbehoud van wijzigingen)*

U loopt met het voornemen rond dienst te nemen bij de Koninklijke marine en vóór U die belangrijke stap doet, zou U graag zo duidelijk mogelijk worden ingelicht over alles wat daarmee verband houdt: over de verschillende dienstvakken, de rangen en klassen — zoals dat bij de marine heet — de promotiemogelijkheden enz.
Dat is Uw goed recht. Wij zouden U zelfs met klem willen aanraden van de gegevens die wij U in dit boekje verstrekken, vooral goed kennis te nemen.
Want dan eerst zal U kunnen zeggen dat U weet wat U doet. Dat is toch iets dat wij van U mogen verlangen, maar vooral iets dat U van Uzelf eisen moet: dat U weet wat U doet.

WIE KOMEN ER IN AANMERKING?
Nederlanders van goed gedrag die



a *een normale lichaamsbouw hebben,*
b *ten minste zes klassen van het gewoon lager onderwijs met goed gevolg hebben doorlopen en*
c *voldoen aan de overige in dit boekje vermelde toelatingseisen.*

Wie hieraan meent te voldoen kan zich te allen tijde voor vrijwillige dienstneming bij de Koninklijke marine melden voor een van de dienstvakken van het scheepspersoneel, de marine-luchtvaartdienst of het korps mariniers.

De gelegenheid tot aanmelding bestaat ook voor hen die als dienstplichtige in werkelijke dienst zijn bij de Koninklijke land- of luchtmacht. Zij worden voor onderzoek opgeroepen door tussenkomst van hun militaire chef.
In het algemeen gesproken komen zij die in verband met een door hen gepleegd strafbaar feit in een opvoedingsgesticht verblijven, niet in aanmerking voor aanneming als beroepsmilitair der zeemacht. In bepaalde gevallen kan daarop echter een uitzondering worden gemaakt. Daartoe moet dan bij het hoofd van de marinewerving (Bezuidenhoutseweg 123, Den Haag) een verzoek worden ingediend, waarbij moet worden overgelegd een verklaring van de directeur van bovenbedoeld gesticht waaruit blijkt:

a *dat deze de sollicitant bijzonder geschikt acht om bij de zeemacht te dienen,*

b *dat het (laatste) door hem begane strafbare feit werd gepleegd toen hij jonger was dan* 13 *jaar,*

c *dat hem dit, gezien zijn jeugdige leeftijd indertijd, moeilijk meer kan worden aangerekend.*

Deze verklaring mag niet meer dan één maand oud zijn op de datum van indiening van het verzoek.

BIJ WELKE DIENSTVAKKEN *(beroepen)*
KAN MEN DIENST NEMEN?

In het burgerleven spreekt men over **beroepen.** Bij de marine spreken wij van **dienstvakken.**

Wij onderscheiden dienstvakken bij:

a het scheepspersoneel,

b de marine-luchtvaartdienst en

c het korps mariniers.

Vooropgesteld natuurlijk dat U geschikt blijkt en ook overigens aan de eisen voldoet *en tevens aangenomen dat er bij het dienstvak van Uw keuze behoefte bestaat aan nieuw personeel,* is plaatsing mogelijk:

bij het **scheepspersoneel**
in een der navolgende dienstvakken:

1 dekdienst (matroos),
2 geschutmaker,
3 vuurleidingmonteur,
4 elektromonteur,
5 radio-radarmonteur,
6 telegrafist,
7 seiner,
8 codeur-telexist,
9 torpedomaker,
10 machinist,
11 timmerman,
12 schrijver,
13 ziekenverpleger,
14 bottelier,
15 magazijnbeheerder,
16 hofmeester,
17 kok,
18 kleermaker,
19 schoenmaker,
20 barbier,
21 wasser,
22 automonteur,
23 chauffeur,
24 speciale diensten[1]).

De **marine-luchtvaartdienst**
geeft bij het grondpersoneel ook een lange lijst van dienstvakken te zien.

1 vliegtuigmaker-algemeen,
2 vliegtuigmaker-instrumentmaker,
3 vliegtuigmaker-elektromonteur,
4 vliegtuigmaker-radio-radarmonteur,
5 vliegtuigmaker-konstabel,
6 vliegtuigmaker-metaalbewerker,
7 vliegtuigmaker-fotograaf,
8 vliegtuigmaker-magazijn- beheerder,
9 vliegtuigmaker-bekleder- parachutepakker,
10 vliegdienstweerkundige,
11 vliegverkeersleider.

Bij het **korps mariniers** *kennen wij de dienstvakken:*

1 marinier,
2 verbindingsdienst,
3 tamboer,
4 pijper.

Het werk
Een omschrijving van de werkkring van de schepelingen bij deze dienstvakken — beroepen zou U dus zeggen — is opgenomen in een afzonderlijke brochure. Deze brochure wordt uitgereikt aan iedereen die voorlopig geschikt is bevonden en naar het marine-opkomstcentrum te Voorschoten wordt gezonden.

[1]) Militairen voor dit dienstvak worden bij voorkeur betrokken uit de in dienst zijnde schepelingen.

Rangen en klassen

Wij spreken bij de marine over rangen en klassen. Daar is niets onvriendelijks mee bedoeld en het betekent heel iets anders dan in de burgermaatschappij. Zogenaamde ongegradueerde schepelingen hebben de stand van matroos, de gegradueerden hebben een rang. Wat de stand betreft onderscheiden wij de 3e, 2e en 1e klasse, die bij vrijwel alle dienstvakken voorkomen. U kan dus matroos der 3e klasse, matroos der 2e klasse dan wel matroos der 1e klasse zijn en zo kennen wij ook vliegtuigmakers en mariniers der 3e, 2e en 1e klasse enz. Boven deze stand van matroos hebben wij de rangen van de onderofficieren: korporaal, sergeant, sergeant-majoor en adjudant-onderofficier. De laatste rang is bij de onderofficieren de hoogst bereikbare. Bij sommige dienstvakken worden andere benamingen gebruikt, maar de betekenis daarvan stemt overeen met de rangen en klassen waarover wij U zoeven hebben ingelicht.
Wij zullen U daarvan enkele voorbeelden geven:

bij de dekdienst (matrozen):	**bij de elektromonteurs:**
matroos der 3e klasse	elektromonteur der 3e klasse
matroos der 2e klasse	elektromonteur der 2e klasse
matroos der 1e klasse	elektromonteur der 1e klasse
kwartiermeester	korporaal-elektromonteur
bootsman	sergeant-elektromonteur
schipper	majoor-elektromonteur
opperschipper	opperelektromonteur

bij de seiners:	**bij de machinisten:**
seiner der 3e klasse	machinist der 3e klasse
seiner der 2e klasse	machinist der 2e klasse
seiner der 1e klasse	machinist der 1e klasse
korporaal-seiner	korporaal-machinist
sergeant-seiner	sergeant-machinist
majoor-seiner	majoor-machinist
opperseiner	oppermachinist

bij de vliegtuigmakers:	**bij de mariniers:**

vliegtuigmaker der 3e klasse	marinier der 3e klasse
vliegtuigmaker der 2e klasse	marinier der 2e klasse
vliegtuigmaker der 1e klasse	marinier der 1e klasse
korporaal-vliegtuigmaker	korporaal der mariniers
sergeant-vliegtuigmaker	sergeant der mariniers
majoor-vliegtuigmaker	sergeant-majoor der mariniers
oppervliegtuigmaker	adj.-onderofficier der mariniers

HOE LANG DUURT DE VERBINTENIS?

Bij de 'hierna onder *a* en *b* vermelde dienstvakken is het eerste dienstverband op *acht* jaar gesteld.

a. Bij het scheepspersoneel (zie blz. 3) bij de dienstvakken:
geschutmaker, vuurleidingmonteur,
elektromonteur, radio-radarmonteur, torpedomaker en timmerman.

b. Bij de marine-luchtvaartdienst bij alle dienstvakken van het grond personeel (zie blz. 3).

c. Bij alle overige dienstvakken genoemd op blz. 3 duurt de eerste verbintenis *zes* jaar.

De eerste verbintenis gaat in de regel in op de datum van opkomst in het marineopkomst-centrum te Voorschoten.
Indien U dat wenst en indien de marine U er geschikt voor acht, wordt het dienstverband na afloop verlengd. Daarna wordt, met inachtneming van de daarvoor gestelde regels, desgewenst steeds opnieuw verlenging verleend tot U sergeant bent of tot U recht hebt op pensioen. Na bevordering tot de rang van sergeant dient U over het algemeen verder met zogenaamd onbepaald verband. Zij die ongeschikt blijken om bij te tekenen worden uit de zeedienst ontslagen.

HOE ZIJN DE VOORUITZICHTEN?

Indien U in alle opzichten geschikt wordt bevonden en dus in aanmerking komt om aangenomen te worden, wat gebeurt er dan?
Rekening houdende met de resultaten door U bij het onderzoek naar Uw geschiktheid in Voorschoten behaald, wordt U dan ingedeeld bij het dienstvak waarvoor U het meest geschikt wordt geacht. Hierbij wordt zoveel als enigszins mogelijk is rekening gehouden met Uw eigen wensen en verder wordt gelet op Uw aanleg en bekwaamheden, de opleiding die U genoten hebt en op de ervaring die U hebt opgedaan. Als U eenmaal *geheel vrijwillig* een verbintenis bij een bepaald dienstvak hebt aangegaan, kan U over het algemeen niet meer op eigen verzoek worden overgebracht naar een ander dienstvak. In de regel een dag of zes na aankomst in het marine-opkomstcentrum te Voorschoten wordt U dan in de gelegenheid gesteld, indien U niet van idee veranderd bent, het verbintenisbiljet te ondertekenen.

Dan bent U militair.

Een exemplaar van het verbintenisbiljet is als model achter in dit boekje opgenomen. Het is goed dat U van tevoren weet wat U moet ondertekenen….

Het is vanzelfsprekend dat U als militair der zeemacht Uw werkzaamheden — indien de dienst dat vereist — zowel op het water, onder water als te land en in de lucht zal moeten verrichten.

Van Voorschoten naar Hilversum of Rotterdam

Bent U eenmaal aangenomen voor het scheepspersoneel of voor de marineluchtvaartdienst, dan verhuist U naar het marine-opleidingskamp in Hilversum voor de eerste militaire „vorming", die ongeveer drie maanden in beslag neemt. Daarna is in de regel de vakopleiding aan de beurt. Voor de beroepsmariniers heeft de opleiding voornamelijk plaats in de Van Ghentkazerne te Rotterdam.

Na afloop van de opleiding bestaat de mogelijkheid dat men nog enige tijd in Nederland blijft dienen; daarna volgt gewoonlijk

Uitzending naar gebieden buiten Nederland[1])

De duur van het verblijf buiten Nederland is afhankelijk o.a. van het land waarheen U wordt gezonden, van Uw burgerlijke staat (gehuwd of ongehuwd) en eventueel van de verblijfplaats van Uw gezin. Regel is het zogenaamde over en weer dienen, waarbij uitzending geschiedt bij toerbeurt en naar gelang van de bestaande behoefte. Uitzending voor rijksrekening van gezinnen volgt — indien voldaan is aan de voorwaarden — desgewenst zo spoedig mogelijk nadat het betrokken gezinshoofd in het land van bestemming is aangekomen. Uitzending voor rijksrekening van gezinnen wordt voor sommige gebieden — o.a. in verband met gebrek aan woonruimte — niet toegestaan en is in andere gevallen alleen mogelijk als het gezinshoofd een bezoldiging geniet die een redelijk gezinsbestaan ter plaatse waarborgt.

Bevordering

Na een jaar bestaat de mogelijkheid van 3e klasser tweede te worden, dus — om maar enkele voorbeelden te noemen — matroos der 2e klasse, vliegtuigmaker der 2e klasse of marinier der 2e klasse. Dat niemand dat vanzelf wordt, maar dat U daarvoor moet voldoen aan de gestelde

eisen van bekwaamheid en dat Uw militaire aard en eigenschappen, Uw gedrag en bruikbaarheid U daarvoor in aanmerking moeten doen komen, zal iedereen redelijk en vanzelfsprekend vinden.
En weer een jaar later en natuurlijk weer met het voorbehoud dat wij hierboven maakten, bestaat de mogelijkheid opnieuw bevorderd te worden, nu dus tot matroos, vliegtuigmaker of marinier der 1e klasse, of bij welk dienstvak U ook bent ingedeeld.

[1]) *Schepelingen die nog geen 18 jaar oud zijn worden niet aangewezen voor een langdurig verblijf in Nieuw-Guinea of de Nederlandse Antillen, tenzij zij zelf daarom verzoeken.*

Verdere opleiding tot korporaal enz.
is in beginsel mogelijk voor zover er plaatsen beschikbaar zijn, Uw dienstverband nog lang genoeg duurt en Uw bekwaamheden en gedrag U daarvoor in aanmerking doen komen. Indien U na die opleiding het examen met goed gevolg aflegt en ook overigens aan de eisen voldoet, kan U als er plaats is tot korporaal en later, met inachtneming van alle terzake geldende voorschriften, tot de rang van sergeant worden bevorderd, met de kans om naderhand, als er plaatsen vacant zijn, bij keuze tot de rang van sergeant-majoor en adjudant-onderofficier te worden bevorderd.

Voor kleermakers, schoenmakers, barbiers, wassers en chauffeurs is de hoogst bereikbare rang die van korporaal. Overigens staan bij verreweg de meeste dienstvakken alle onderofliciers-rangen open.
In uitzonderingsgevallen kunnen bij verscheidene dienstvakken buitengewoon verdienstelijke adjudant-onderofiicieren bij keuze worden benoemd tot officier van vakdiensten. In dergelijke gevallen blijven deze officieren dienst doen in hun eigen dienstvak.
Wij hopen dat de volgende passages overbodig zullen zijn, maar volledigheidshalve moeten zij toch worden vermeld.
Stel het geval dat de dienst niet aan Uw verwachtingen beantwoordt of dat U, om welke reden dan ook, weer Uw burgerpak wil aantrekken.

Daarvoor gelden de volgende bepalingen.

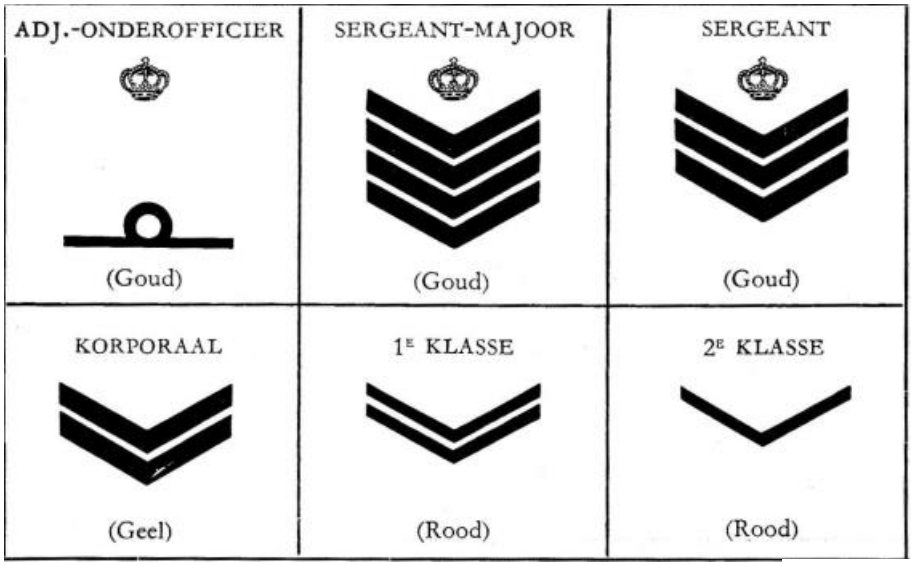
Onmiddellijk na het verstrijken van een periode van drie maanden gerekend van de datum van eerste plaatsing voor eerste militaire vorming (meestal een dag of acht na de datum van indiensttreding), kunnen de schepelingen aan hun commandant verzoeken de zeedienst te verlaten. Minderjarigen moeten daarbij een verklaring overleggen, waaruit blijkt dat zij die de ouderlijke macht of de voogdij uitoefenen op de hoogte zijn van de ontslagaanvrage.
Indien de commandant van mening is dat inwilliging van het verzoek om ontslag in het belang is van de dienst of van de verzoeker, dan wordt deze voorgedragen voor ontslag uit de zeedienst.

Een schepeling die na de bovenbedoelde drie maanden op eigen verzoek uit de zeedienst is ontslagen, komt *in de regel* niet meer voor aanneming bij de Koninklijke marine in aanmerking.

En moge in Uw geval het volgende al evenzeer overbodig zijn om te vermelden.

Zoals aangegeven in het verbintenisbiljet kan de minister van marine gedurende één jaar, gerekend van het tijdstip van eerste plaatsing voor eerste militaire vorming, of — indien de eerste opleiding langer duurt — gedurende de gehele eerste opleiding, degenen ontslaan voor wie hij het dienen bij de zeemacht als beroep minder geschikt acht.

RANGEN EN KLASSEN EN Onderscheidingstekenen



Bezoldiging
Een beknopt overzicht van de bezoldigingsregeling voor de beroepsschepelingen der Koninklijke marine ligt als bijlage achter in dit boekje.

Pensioenaanspraken
Aanspraak op pensioen, ook voor nagelaten weduwen en wezen, bestaat in de gevallen omschreven in de Pensioenwet voor de zeemacht 1922 en in de Militaire-Weduwenwet 1922. De pensioengerechtigde leeftijd voor langdurige dienst is voor korporaals en manschappen ten minste 45 jaar en voor onderofficieren met de rang van sergeant en hoger ten minste 50 jaar.

Geneeskundige verzorging
Militairen der zeemacht genieten in de regel vrije geneeskundige en tandheelkundige behandeling. De kosten gemaakt voor de medische verzorging van hun gezinsleden worden tot bepaalde bedragen door het rijk vergoed.

Geestelijke verzorging
De geestelijke verzorging van het marinepersoneel wordt behartigd door vlootpredikanten en vlootaalmoezeniers. Indien de ouders of voogden dat wensen worden de minderjarigen in de gelegenheid gesteld godsdienstonderwijs te ontvangen; als de dienst het toelaat en ouders of voogden niet schriftelijk het tegendeel verzoeken wonen zij des zondags de godsdienstoefening van hun gezindte bij. Zodra de militair meerderjarig is beslist hij zelf ten aanzien van kerkgang en het ontvangen van godsdienstonderwijs. Voorts wordt een ieder, voor zover de belangen van de dienst het toelaten, in de gelegenheid gesteld

zijn overige godsdienstplichten te vervullen en de kerkelijke feestdagen van zijn gezindte als zondag te vieren.

Verloven

Aan het marinepersoneel worden in vredestijd een zomer- en een winterverlof verleend, alsmede verloven vóór het aanvaarden van reizen van lange duur naar de tropische gebieden of naar het buitenland en na een langdurig verblijf aldaar. In oorlogstijd en bij mobilisatie der strijdkrachten worden zo nodig afwijkende regelen getroffen omtrent het verlenen van
verlof aan militairen.

WAAR KAN MEN ZICH AANMELDEN?

Bij voorkeur wendt men zich — ook voor nadere inlichtingen — persoonlijk tot een afdelingsbureau van de marinewerving, of, indien ter plaatse een dergelijk marinebureau niet gevestigd is, tot de dichtstbijzijnde zittingsplaats, welke U wordt bekend gemaakt op schriftelijke aanvraag bij het hoofd van de marinewerving, Bezuidenhoutseweg 123 te ’s-Gravenhage. Hieronder volgen de adressen van de afdelingsbureau’s:

Bij de eerste aanmelding wordt een aanmeldingsformulier ingevuld.
De Koninklijke marine vraagt direct voor iedere candidaat de volgende bescheiden aan:

bewijs van goed gedrag van het tiende jaar af;
bewijs van Nederlanderschap;
uittreksel uit de geboorte-akte;
verklaring betreffende de burgerlijke staat
(gehuwd of ongehuwd) en zo nodig
verklaring omtrent de verhouding tot de dienstplicht.

De Koninklijke marine wint tevens inlichtingen in omtrent de gezagsgetrouwheid van de sollicitant en van het gezin waartoe hij behoort. Er wordt ook geïnformeerd naar zijn karaktereigenschappen in het algemeen, zijn gedrag, ijver, eerlijkheid en betrouwbaarheid.

DE SOLLICITANT ZELF DIENT TE ZORGEN VOOR:

1 indien hij jonger dan 21 jaar is, een bewijs van toestemming voor vrijwillige dienstneming bij de marine van degenen die de ouderlijke macht of de voogdij uitoefenen;

2 een bewijs, dat hij ten minste zes klassen van het gewoon lager onderwijs met goed resultaat heeft gevolgd.
Mocht hij verder nog onderwijs genoten hebben waarvan hij diploma’s kan overleggen, dan dient hij daarvan melding te maken en behoeft hij dit bewijs niet over te leggen.

Formulieren voor deze beide bewijzen worden aan de candidaat verstrekt.

HOE EN WAAR
WORDEN DE CANDIDATEN BEOORDEELD?

Oproep
Zodra U de twee vorengenoemde bewijzen - indien vereist - hebt overgelegd en op grond van ingewonnen inlichtingen is gebleken, dat U een kans hebt in aanmerking te komen, dan wordt U door het betrokken afdelingsbureau van de marinewerving voor een eerste onderzoek opgeroepen. Zo nodig zal die uitnodiging vergezeld gaan van een bewijs van vervoer voor rijksrekening naar de plaats van het onderzoek. Over de dag van het voorlopig onderzoek naar Uw geschiktheid voor aanneming kan U geen aanspraak maken op vergoeding van verblijfkosten en van verzuimde werkuren. Eventueel kan U wel verzoeken om vergoeding van verzuimde werkuren over de dagen van het definitieve onderzoek in het marine-opkomstcentrum te Voorschoten. Daartoe worden formulieren verstrekt door het hoofd van de marinewerving. Verandert U van adres, verzuim dan niet daarvan onmiddellijk kennis te geven aan het bureau waar U staat ingeschreven. Dat geldt dus ook voor het geval dat U intussen bij enig onderdeel van zee-, land- of luchtmacht als dienstplichtige bent ingelijfd.

Bij het voorlopig onderzoek moet U overleggen eventuele diploma's, cijferlijsten, schoolrapporten en getuigschriften van vroegere werkgevers. Indien het vragen van een getuigschrift aan Uw tegenwoordige werkgever op bezwaren stuit, kan dit voorlopig achterwege blijven.

Verhinderd
Indien U, om welke reden dan ook, op het aangegeven tijdstip geen gevolg aan de oproeping kan geven, doet U daarvan onmiddellijk mededeling aan het afdelingsbureau van de marinewerving waar U wordt verwacht. U kan dan worden opgeroepen voor een volgend onderzoek.

Naar Voorschoten
Indien U bij het voorlopig onderzoek, ingesteld door de wervingsofficier, officier-arts en afdeling „betrouwbaarheid", *voorlopig* geschikt blijkt, wordt U zo mogelijk reeds direct medegedeeld op welke datum het *definitieve* onderzoek in het marine-opkomstcentrum te Voorschoten wordt ingesteld. Ook voor de reis daarheen verstrekt de betreffende afdeling van de marinewerving U tijdig een vervoerbewijs. Gedurende de dagen van het onderzoek in Voorschoten geniet U van marinewege vrije huisvesting en voeding.

Mocht U om een of andere reden in Voorschoten alsnog ongeschikt worden bevonden of alsnog van dienstneming afzien, dan wordt U op rijkskosten naar huis gezonden.

Vóór de ondertekening van het verbintenisbiljet dient U in geen geval Uw burgerbetrekking op te zeggen.

Eerst naar de tandarts ?

Een goede raad: laat U, voordat U ter keuring verschijnt, eventueel aangetaste tanden en kiezen, tandvleesontstekingen e.d. eerst grondig behandelen. Daarmede vermindert U in elk geval de kans bij het geneeskundig onderzoek te worden afgekeurd.

Verdere aannemingseisen

Om in aanmerking te komen voor aanneming is de vereiste leeftijd op de datum van ingang der verbintenis:

a voor schoenmakers, kleermakers en barbiers ten minste 20 en nog geen 25 jaar,

b voor chauffeurs en ziekenverplegers ten minste 18 en nog geen 23 jaar,

c voor automonteurs ten minste 17 en nog geen 23 jaar,

d voor alle overigen ten minste 16 en nog geen 23 jaar.

Voorts is het een vereiste dat men ongehuwd is.

In bijzondere gevallen kan van de maximum-leeftijdseisen en van de eis van ongehuwd-zijn worden afgeweken.

Verder moet bij het definitief geneeskundig onderzoek te Voorschoten blijken, dat U zowel lichamelijk als geestelijk geschikt bent en het psychologisch onderzoek door middel van selectieproeven moet aantonen, dat U goed kan lezen, een leesbare hand schrijft, de vier hoofdbewerkingen van de rekenkunde kent, een voldoende kennis van de Nederlandse taal bezit (wat het geval is als U een dictee zonder grove fouten kan opschrijven) en tenslotte dat U wat men noemt een normaal bevattingsvermogen bezit.
Een eventueel vereiste bijzondere vakkennis wordt zo nodig aan de hand van af te leggen proefstukken beoordeeld.

U doet er goed aan U alvast enigszins op het afleggen van deze proeven voor te bereiden. Een gewaarschuwd man, maar ook een voorbereid man, geldt voor twee.

Opleidingen tot zeeofficier, officier der mariniers, officier van de technische dienst, officier van de elektrotechnische dienst en officier van administratie

Inlichtingen omtrent de eisen voor toelating tot deze opleidingen worden op aanvraag verstrekt door het ministerie van marine, bureau opleidingen, Lange Voorhout 7 te ’s-Gravenhage.

Aanneming als muzikant
Voor inlichtingen omtrent vrijwillige dienstneming als muzikant wende men zich tot de commandant van het korps mariniers, West- plein 12 te Rotterdam.

Aanneming als marva
Inlichtingen omtrent vrijwillige dienstneming bij de marine-vrouwenafdeling worden op aanvraag verstrekt door de chef der marine-vrouwenafdeling, p/a ministerie van marine, Lange Voorhout 26 te ’s-Gravenhage.

Beknopte inlichtingen omtrent dienstneming als marva worden ook verstrekt door de in deze brochure genoemde bureau’s van de marinewerving.

KONINKLIJKE MARINE

Zorg dat je erbij komt!

O.Z.D. GERUISPEILERS

In de vorige artikelen las U het een en ander over de Onderzeeboot verkenners, hun opleidingen en hun taak op de vloot.
Deze O.V.'s zijn dus de specialisten aan boord van boven waterschepen. In dit artikel zullen we hun broer" en tegenhanger op de onderzeeboten de „geruispeiler" eens nader belichten.
Begrijpelijkerwijs heet deze persoon geen Onderzeeboot-verkenner (hij zit immers zelf in een onderzeeboot), maar omdat zijn taak hoofdzakelijk bestaat uit het luisteren naar geruis wordt hij genoemd „geruispeiler".

Voor de oorlog waren al onze moderne onderzeeboten uitgerust met een onderwater luister apparaat, „geruispeiler" genoemd. We zouden dit apparaat kunnen noemen de onderwater-oren van de onderzeeboot. Het toestel werd bediend door de telegrafist. Hiertoe genoot hij een korte opleiding, maar hoofdzakelijk was het hier de practijk die de „geruispeiler" de nodige ervaring bij bracht.
Gedurende de oorlog echter deed de „Asdic"-installatie aan boord van onze onderzeeboten haar intrede, waardoor niet alleen „de oren" van de onderzeeboot werden uitgebreid, maar zelfs eventueel verbeterd. De Asdic Installatie is ook uitermate geschikt als ge- ruispeilapparaat.
Al spoedig bleek echter dat met de uitbreiding van apparatuur een uitbreiding van personeel noodzakelijk was. Zo werden dan ook spoedig op korte termijn matrozen en seiners in de gelegenheid gesteld een korte opleiding ov.r de bediening van de Asdic Instalatie te volgen.

Genoemde opleiding werd genoten op een Britse Onderzeeboot Basis.
Daar werd dan de nieuwe geluidspeiler in de eerste plaats geoefend in de bediening en het onderhoud van de Asdic Installatie en in de tweede plaats werd hij vertrouwd gemaakt met allerlei verschillende soorten geruis.
Wel was deze opleiding kort (meestal niet langer dan 3 weken) maar het werd de leerlingen door een goede fundamentele kennis bijgebracht. De praktijk op zee moest dan deze kennis uitbreiden tot een bekwaamheid gebaseerd op ervaring.
Echter pas na de oorlog kon bij de Koninklijke Marine worden overgegaan tot een geregelde opleiding „geruispeiler". Tevens kwam er toen ook een reorganisatie en wel in deze vorm dat thans uitsluitend de seiners aan boord van onderzeeboten de geruispeiler bedienen. Hiertoe genieten de bij de O.Z.D. geplaatste seiners een opleiding op de O.B. school a.b. Hr. Ms. „Zeearend", waarbij gebruik gemaakt wordt van een z.g. geruispeiler-oefen- tafel.
In begin 1947 werd begonnen met de opleiding voor „geruispeiler", waaraan thans ook is toegevoegd de opleiding voor „Instructeur geruispeiler".
De duur der opleiding „geruispeiler" is thans gesteld op 8 weken, waarvan 5 weken aan boord Hr. Ms. „Zeearend" en de overige 3 aan boord van een onderzeeboot, waar dus de geruispeiler direct in de practijk kan oefenen.
Wat is nu de taak van een geruispeiler a.b. van een onderzeeboot op patrouille?
In de eerste plaats is hij een verkenner, hij moet voortdurend rondzoeken en luisteren of enig geruis wordt opgevangen. Hoort hij iets, dan moet hij vaststellen waarvan het afkomstig is.

Hij moet het geruis zgn. „classificeren". Dit laatste vereist veel oefening. Heeft hij een geruis eenmaal geclassificeerd als zijnde bijv, afkomstig van een convooi dan moet hij dit contact

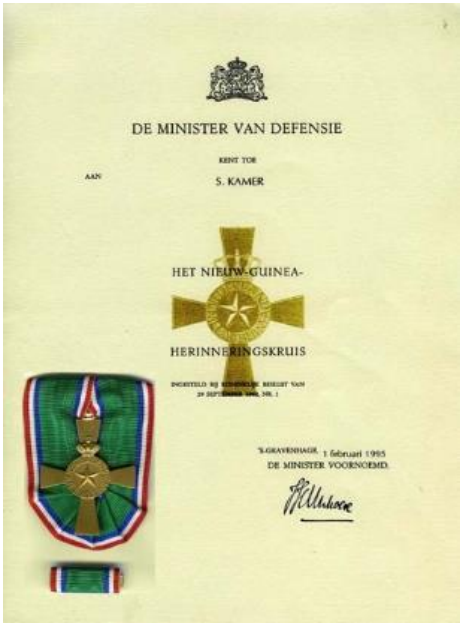
vasthouden en zoveel mogelijk bijzonderheden, zoals het soort en aantal schepen, de peilingsbeweging, de snelheid (aantal omwentelingen van de schroeven) e.d., daaromtrent trachten in te zamelen ter informatie van de Commandant of Off. v. d. Wacht. Met die gegevens kan de onderzeeboot-commandant dan zijn boot in de aanval brengen en tenslotte zijn torpedo's lanceren. Niet minder belangrijk is echter zijn taak als de onderzeeboot aangevallen wordt. Wordt bijv, een bepaald schroefgeruis van een schip, hetwelk een jacht op de onderzeeboot begonnen is, luider, dan moet de G.P. dit opmerken. Hij moet zelfs met de stopwatch in de hand het aantal schroefomwentelingen per minuut kunnen tellen en aan de hand van een tabel de soort van het aanvallende schip vast kunnen stellen. Zo constateert de geruispeiler dat een aanvallend schip is overgegaan tot de aanval. Meldt hij dit onmiddelijk dan kan de onderzeeboot-commandant de nodige uitwijkmanoeuvres veelal met succes toepassen. Echter lang niet altijd wordt de jacht op een onderzeeboot ingezet met één schip, maar meestal met meerdere schepen. Het is dan zijn taak om met al deze schepen het contact te onderhouden en steeds bijzonderheden omtrent deze schepen te blijven melden.
Hier zagen we dus het nut van onze Asdic Installatie als geruispeiler. Een andere taak welke de Asdic Installatie kan vervullen is de volgende.

Bevinden meerdere onderzeeboten zich op niet al te grote afstand van elkaar onderwater dan is het mogelijk communicatie met elkaar te onderhouden d.m.v. onderwaterseinen en kunnen dus waardevolle inlichtingen aan elkaar worden medegedeeld, waardoor dus een gecombineerde aanval op een konvooi mogelijk is.
Evenals met bovenwater-schepen het geval is kan ook op de onderzeeboot de installatie worden gebruikt voor het verkennen van mijnen, welke n.l. eveneens aangepingd" kunnen worden.
Schrijver dezes heeft zelf tijdens de afgelopen oorlog als geruispeiler meerdere malen de taak gehad om in een vijandelijk gebied, onderwater bepaalde sectoren af te zoeken naar mijnen, en dikwijls met succes.
Echter niet alleen een oorlogstaak is onze Asdic-Installatie beschoren, maar ook in vredestijd kan zij ons nuttig zijn. Immers bij het aanlopen van nauwe of gevaarlijke vaarwaters of bij mist kan de Asdic ons waardevolle gegevens verstrekken. Riffen, een meer of minder stijl oplopende kust, strekdammen e.d., kunnen eveneens met de Asdic worden aangepingd, terwijl het schroefgeruis van in de nabijheid varende schepen ook kan worden opgevangen, waardoor tijdens mist tijdige waarschuwing van in de buurt aanwezige gevaren kan worden verkregen.
Tenslotte nog enige opmerkingen. Uit het voorgaande bleek hoe belangrijk de taak van de geruispeiler is, en tevens van het apparatuur dat hij bedient. Het leven van de gehele bemanning en schip kan er eenmaal van af hangen. Daarom zou ik van hier uit gaarne onze geruispeilers a.b. onderzeeboten toe willen roepen: „Kwijt U van Uw taak zoals het van U verwacht wordt en ook geleerd is en onderhoud Uw installatie, het is Uw beste vriend in tijd van nood en heeft er dus recht op". Vergeet ook nimmer dat Uw „broer" en tegenhanger de O.V. op het bovenwaterschip steeds zal trachten U de loef af te steken zoals U reeds zag in voorgaande artikelen en daarom....
Een gewaarschuwd man telt voor twee!!!!!
Kwartiermeester. (I.O.V.) 18405
C. v. TOOR.

Mijn jaren bij de KM – S. Kamer deel 3

Mijnendienstkazerne Den Helder

Na een aantal dagen verlof moest ik me begin december weer melden in Den Helder. Daar werd ik als hofmeester Onderofficieren geplaatst op de Mijnendienstkazerne aan de Bassingracht. Met ontwenningsverschijnselen wat leef temperatuur betreft, nam het leven in het Hollandse klimaat toch alweer gauw z'n gewone gang. Ergens in december was er een ceremonieel met een Alle Hens (alle manschappen moeten dan verzamelen bij de vlaggenmast en worden door de commandant of officier van dienst toegesproken).
Aan Nieuw Guineagangers een herinneringsmedaille (het Nieuw Guinea Herinneringskruis met of zonder gesp (met gesp kreeg je als je bij oorlogshandelingen betrokken was geweest, anders was het zonder gesp) uitgereikt gaan worden.
Na afloop was mijn teleurstelling groot want ik werd niet naar voren geroepen om de medaille in ontvangst te nemen. Op mijn vraag aan die en gene waarom ik er niet bij hoorde, kreeg ik slechts vage en ontwijkende antwoorden met iets als dat ik niet voldeed aan de normeringen voor toekenning. Welke normen dat dan wel waren, werd niet verteld en omdat enige vorm van assertiviteit toentertijd totaal bij mij ontbrak, berustte ik er maar in.
Het dagelijkse marineleven ging verder en feit niet erkend te zijn geworden, verdween al gauw uit mijn gedachten.
Jaren later, ik spreek nu over de begin jaren 90, ging het toch weer knagen en naar aanleiding van perspublicatie over vele "lotgenoten" schreef ik enkele brieven aan de minister van defensie. Uiteindelijk werd in 1994 de normering bijgesteld en ontving ook ik per 1 februari 1995 alsnog mijn Nieuw Guinea Herinneringskruis. Je kon het ophalen in Den Helder of per post toegestuurd krijgen. Ik koos voor dat laatste.


DE MINISTER VAN DEFENSIE

KENT TOE

AAN S. KAMER

HET NIEUW-GUINEA-

HERINNERINGSKRUIS

'S-GRAVENHAGE, 1 februari 1995

DE MINISTER VOORNOEMD,

1963

Tijdens het lange weekend van Oud en Nieuw 1962-1963 was ik voor wachtdienst ingedeeld op nieuwjaarsdag, dinsdag 1 januari 1963. Omdat de treindiensten flink ingeperkt waren door oudejaarsavond dienstregeling en door verwachte sneeuwval, vertrok ik, al vergezeld van fikse sneeuwbuien bijtijds van huis. Onderweg liep het treinverkeer door de sneeuwval veel vertraging op en uiteindelijk belandde ik om een uur of negen in Alkmaar. Daar had de NS intussen besloten om het treinverkeer naar het barre noorden maar helemaal stop te zetten. Op het traject naar Den Helder hadden zich door harde wind grote sneeuwduinen gevormd waardoor treinverkeer verder onmogelijk was geworden.
Met nog een flink aantal marinematen stonden we daar dan in de bar koude avond op het ijzige station van Alkmaar. We gingen de stad in, maar dat werd geen succes want alles, echt alles was dicht en zelfs het politiebureau bracht geen uitkomst. Goede raad was duur en dus gingen we verkleumd maar terug naar het station waar een (onverwarmde) trein 'gekraakt' werd om daar rillend van de kou de nacht in door te brengen. Van slapen kwam bitter weinig terecht.

De volgende dag, op nieuwjaarsmorgen was het gelukt om het spoor toch weer berijdbaar te maken en zo kwamen we op het eind van de ochtend toch eindelijk op de plaats van bestemming, Den Helder, aan. Op de kazerne was men al bekend met de door overmacht opgelopen vertraging en werd besloten om ons deze keer verder maar niet op rapport te zetten wegens te laat komen.

Hr. Ms. Naaldwijk (M809)

Medio januari werd ik als hofmeester Onderofficieren geplaatst aan boord van de mijnenveger Hr. Ms. Naaldwijk (M809) uit de Dokkum klasse. Eindelijk zou ik echt gaan varen en kon het avontuur beginnen. De eerste reis gelijk in januari al was met nog drie mijnenvegers van Den Helder naar Rotterdam.

Omdat door het barre winterweer langs de kust van de Noordzee nog flinke ijsschotsen voorkwamen, werd de vaarroute ruim Westelijk verlegd. Bijzonder was het om die dag ook langs m'n al jaren favoriete zender, Radio Veronica te varen en om later vanuit zee de Nieuwe Waterweg op te varen. In Rotterdam meerden we af in de Parkhaven, bijna letterlijk onder de Euromast.

White cliffs of Dover

In het voorjaar bracht de Naaldwijk mij onder andere naar plaatsen als Oostende en Portsmouth, een zomerreis naar Noorwegen (Eidfjord) en Duitsland (Lübeck). En later dat jaar nog naar Schotland (Port Edgar, Leith-Edinburgh). Geweldige reisjes voor in die tijd en met overal wel wat te beleven. Van een bijzonder avondje bij een Engels gastgezin in Portsmouth, een bus excursie naar Londen, een grote parade van doedelzak bands in Edinburgh, een excursie naar de Hardangervidda aan het einde van het Hardangerfjord tot geweldig stappen in Oostende of het centrum van Lübeck waar we afgemeerd lagen tegenover de Oase bar aan de overzijde van de kade.

Bus excursie Londen uit Portsmouth

Een ontmoeting op Piccadilly circus

Alhoewel deze mijnenvegers betrekkelijk kleine, houten scheepjes waren (lengte ruim 46 meter met een breedte van bijna 9 meter), had ik gelukkig geen echte last van zeeziekte. Maar de eerste dagen na vertrek moest je wel altijd even wennen aan de constante bewegingen van de ondergrond en alles om je heen. En het aantal bemanningsleden bedroeg maar zo'n 40 mensen wat een grote mate van samenhorigheid met zich bracht.

In de zomermaanden was er op een keer een soort ouderdag georganiseerd. Met na afvaart uit de Rotterdamse Parkhaven via de Nieuwe Waterweg een tochtje buitengaats over de Noordzee. Bijzonder is dat zelfs m'n vader daarbij een poosje als roerganger kon fungeren met moeder als uitkijk.

Hier en op de volgende pagina wat plaatjes van de diverse reizen in dat jaar 1963

Eidfiord middernacht avond

Hardangerfjord op weg naar Eidfjord

Roerganger in het Hardangerfjord

Vøringsfossen waterfall

Binnenlopen Lübeck via de Trave langs de Oostduitse grens

Voor de Oase bar centrum Lübeck

Klaar voor de wedstrijd "roeien"

Later dat jaar werden we als squadron mijnenvegers SMV 128 gestationeerd in Vlissingen. Van daaruit oefenden we met het squadron wekelijks van maandag tot en met vrijdag in de Roompot, aan het begin van de Oosterschelde.

Regelmatig werd een vissersboot gepaaid en dan ging er een kruik jenever de ene kant op en een kist verse vis (meestal grote kabeljauwen) onze kant op waar we een aantal dagen heerlijk van genoten.

Na “vastwerken” keken we in het manschappenverblijf aan de bakstafel naar een (zwartwit) TV. Zo volgden we op een keer, draaiend op het anker ter hoogte van Zierikzee , de verrichtingen van Feyenoord; dat sprak me zo aan dat ik nu nog steeds een fervent supporter van die club ben. Ook was ik er in die periode getuige van dat de Zeelandbrug geleidelijk aan uit het water verrees.

Verse vis aan boord

Mijn mooie, avontuurlijke plaatsing op deze mijnenveger duurde ruim een jaar. Ik had daar volop tijd en gelegenheid om mee te doen met allerlei andere werkzaamheden.

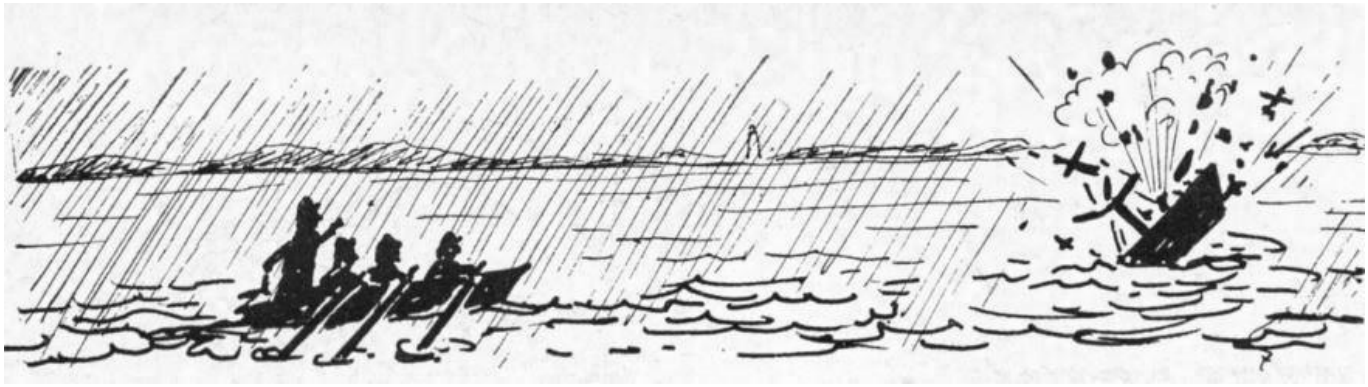
In de kombuis werkten en kok en de hofmeesters Officieren en Onderofficieren (totaal 3 personen) nauw samen. Maar aan mijn werk als hofmeester Onderofficieren had je beslist geen dagtaak. Daardoor hield ik me niet zo veel op in de kombuis en kon je me zeer regelmatig ook vinden op de brug waar ik maar wat graag diensten meedraaide als roerganger.
Ook de radiohut was een geliefde plek en ik werd dan ook goede maatjes met de Telegrafist. Dat bracht mij er toe om een verzoek voor verandering van dienstvak (van Hofmeester naar Telegrafist dus) in te dienen.

Slaapverblijf in het "vooronder"

we slaan echter twee weekjes over, het vervolg komt in week 37

VLETTERLIEDEN RUIMDEN GRAAG SCHEEPSWRAKKEN OP

Met springstof werden totaal verloren schepen opgeblazen Het bedrijf van de Helderse vletterlieden in het midden van de vorige eeuw was een lucratief bedrijf. Want hoewel Den Helder de bakermat van de sleepvaart is (de eerste houten radersleepboot „Noord-Holland" was op 1 juni 1826 aan het Nieuwe Diep gestationeerd voor het in- en uitslepen van koopvaardijschepen), de meeste koopvaarders moesten toch op eigen kracht binnenkomen, want dat ene sleepbootje had met het uitbrengen van een enkel schip al geruime tijd werk.



Doch de banken voor de kust waren — vooral bij onhandzaam weer — voor de vreemde kapiteins te gevaarlijk om het zelf binnenzeilen te riskeren. En dus zaten de vletterlieden dagelijks op het water, waarbij ze zich niet bepaalden tot het bewaken van het Marsdiep, maar — vanwege de onderlinge concurrentie en de concurrentie van de sleepboot — verder weg op de loer gingen liggen om een binnenkomend schip zo gauw mogelijk te kunnen praaien. En dat was dan dikwijls al in de buurt van Petten.

Zo objectief bezien kunnen we niet anders zeggen, dan dat het een eerlijke concurrentiestrijd was. Wie het eerst een koopvaarder praaide immers had een klant. Wie zich dus de meeste moeite gaf om ze al zover mogelijk van de Helderse haven op te pikken, kreeg zijn welverdiende loon. Maar toch ... er waren in die dagen heel wat vletterlieden, die er hun broodwinning van moesten maken schepen binnen te brengen. De concurrentie was hevig en dus namen velen de moeite om een kilometer of twintig van Den Helder hun klanten op te wachten, zodat er soms meer vletterlieden bij Petten lagen dan op de rede. En dat heeft — zo leert ons de geschiedenis — meermalen aanleiding tot „botsingen" gegeven, om het woord vechtpartijen niet te gebruiken. Eens is het zelfs gebeurd, dat een boze vletterman zijn concurrenten in het water wist te werken en geen hand uitstak om ze te redden; dat heeft Cornelis Dito toen maar gedaan — die zat het mensenredden in het bloed.

Maar de vletterlieden verzorgden niet alleen een niet-officiële loodsdienst, alles wat naar scheepvaart riekte was hun domein, als er wat aan te verdienen viel. Als ware Jutters waren ze niet te „beroerd", om de strandvonder minder werk te bezorgen en de opbrengst van hun strandvonderij in eigen zak te steken, maar aan de andere kant verdienden ze menigmaal een behoorlijk dagloon met het bergen van de lading van de op de Haaks gestrande schepen, of ook wel met het opbrengen van schepen. We moeten daarbij in het oog houden, dat er nog geen sprake was van bergingsmaatschappijen met modern materieel, van sterke sleepboten of van zandzuigers.

Wanneer een schip van het strand gebracht moest worden was dat een karwei, dat met spierkracht diende te geschieden en daarom is het ook wel begrijpelijk, dat een gestrand schip een eeuw geleden veel vlugger reddeloos verloren werd beschouwd dan tegenwoordig het geval zou zijn.

We willen echter één aspect speciaal onder de loep nemen: de wrakken van gestrande en gezonken schepen vertegenwoordigden een behoorlijke geldsaarde, mits iemand kans zag, het kostbare materiaal — als bijvoorbeeld koper — of de niet minder kostbare lading, in het bijzonder wanneer het schepen met specerijen betrof aan land te brengen.

De vletterlieden van een eeuw terug waren de niet-officiële bergers van verloren schepen en verloren ladingen. Als het half kon bleef een schip, ook al was het volkomen wrak, geen dag langer op de ondiepten zitten dan strikt noodzakelijk was. Gewapend met springstof trokken zij er op uit en bliezen de scheepsrestanten uit elkander, of lieten — wanneer het er om ging de lading te bergen, de ruimen uit elkaar springen. Wanneer in Den Helder het wrak van een schip werd verkocht, „zo als het is, met inhebbende lading, is liggende op de Haaks", was het een wet van Meden en Perzen, dat de koper de Helderse vletterlieden moest charteren om het karwei uit te voeren. Dat zo'n schip in openbare verkoping slechts weinig geld opbracht valt onder deze omstandigheden niet te verwonderen. In dergelijke gevallen werkten de vletterlieden dus „in loondienst", al konden ze waarschijnlijk wel een zeker percentage van de geborgen lading krijgen.

Doch vaak genoeg traden de vletterlieden als „particuliere ondernemers" op en probeerden ze voor eigen rekening en risico een wrak of de lading te bergen. Niet dat ze het dan zelf op een verkoping verkochten, zeker niet. Verschillende scheepswrakken kwamen zo ongunstig te liggen dat ze niet eens in verkoop werden gebracht, omdat er toch nimmer een koper voor zou opdagen. Bijvoorbeeld wanneer zo'n wrak in vrij diep water lag, zodat het de grootste moeite zou kosten een springlading aan te brengen.

Zulke kleine moeilijkheden vermochten de jutters echter niet van het werk af te houden. Want wanneer het lukte zo'n wrak in de lucht te laten vliegen was het gewin des te groter. Zonder risico was zulks echter niet, zoals wel blijkt uit een „Bede om hulp" die wij vonden in het Weekblad van Den Helder en het Nieuwediep van maandag 20 april 1846, waaruit wij het volgende aanhalen:

„Dompelde elders dikwerf het ongeluk menig huisgezin in de diepste armoede, ook de plaats door ons bewoond, bejammert een diep ongelukkig huisgezin, bestaande uit eene thans weduwe geworden met vier voor- en zes eigene kinderen, waarvan de meeste de jammeren niet kunnen beseffen. De rouw- mare is ieder Uwer bekend. Hendrik van 't Hert, wonende aan het Nieuwediep, een ijverig en ondernemend man en vader voor dit zijn talrijke gezin, waagde het in den loop dezer week een schip onder het water, beladen met hetgene hem buitengewone verdiensten kon aanbrengen, te laten springen. Meermalen dit vroeger gelijke omstandigheden beproefd hebbende en het immer gelukt zijnde, is hij thans eensklaps het slagtoffer zijner volijverige onderneming..

Wat is er gebeurd: Van 't Hert is op 12 april 1846 met zijn sloep uitgezeild om te proberen de lading van een gezonken zeilschip te bergen, dat uit Oostinje komende in het gezicht van de Helderse haven is gestrand. Het „verkennen" van zo'n wrak (zonder duikerskostuum) is een tijdrovend karwei, zodat hij en zijn metgezellen verplicht zijn boven het wrak te blijven, opdat

geen andere vletterman, door jalouzie de métier gedwongen, zou proberen hen de buit te ontfutselen. Dus bleven zij twee nachten in de nabijheid van het wrak voor zij het voldoende verkend hadden om een springlading aan te brengen. Wat er toen precies gebeurd is wist geen der overlevenden later te vertellen, doch zeker is, dat de lading te vroeg ontbrandde en dat Van 't Hert daarbij op slag gedood werd, terwijl zijn directe helper, Jan Bijl, met zware verwondingen met grote spoed terug naar Den Helder moest worden gebracht. We kunnen de grootste bewondering hebben voor wat de sloepenlieden in die dagen presteerden, doch het verglijden met de tijd heeft hetgeen zij op zee verrichtten omgeven met een aureool van vrolijk vrijbuiterschap met enorme verdiensten. Nu moge dit in sommige opzichten waar zijn geweest, we mogen daarbij niet vergeten, dat de vletterlieden menigmaal hun leven in de waagschaal stelden — met het redden van drenkelingen, het beloodsen van schepen in stormweer of — zoals hier — het bergen van gezonken wrakken en ladingen. (Heldersche Courant)

Bron: Alle Hens januari 1958

Februari 1965

Najaarsreis Smaldeel 5

Op 26 oktober begon voor Smaldeel V het tweede gedeelte van de najaarsreis 1964.

Na eerst met succes te hebben deelgenomen aan de Nato oefening „Teamwork", vertrok men ditmaal voor een oefenreis met als bestemming de Canarische eilanden. De eerste twee weken bestond het werk op de „Karel Doorman", grotendeels uit „kwallen". Dit klinkt wellicht wel wat vreemd in de oren, maar het blijkt bij nadere beschouwing een afkorting te zijn van „kwalificeren": een bezigheid waar aan alle vliegers die enige tijd geen deklandingen meer hebben gemaakt zich dienen te onderwerpen. De jagers kregen een opgewekte beurt artillerie, maar toen de „Dolfijn" zich op 2 november bij het smaldeel voegde waren de onderzeeboot-bestrijdingsoefeningen weer de gebruikelijke hoofdschotel van het oefenmenu.

NOODLANDING

Daarvoor was echter nog iets gebeurd dat het smaldeel even de adem deed inhouden. Tijdens een helicopteroefening op vrijdagmiddag 30 oktober kwam de 138 in moeilijkheden en seinde de noodkreet: „138 MAYDAY ditching!" De „Doorman" ving dit bericht op en reageerde onmiddellijk. Een noodlanding op zee is altijd een hachelijke onderneming en het is zaak om zo gauw mogelijk de inzittenden te redden. Gelukkig was de zee kalm en het zicht goed, zodat de

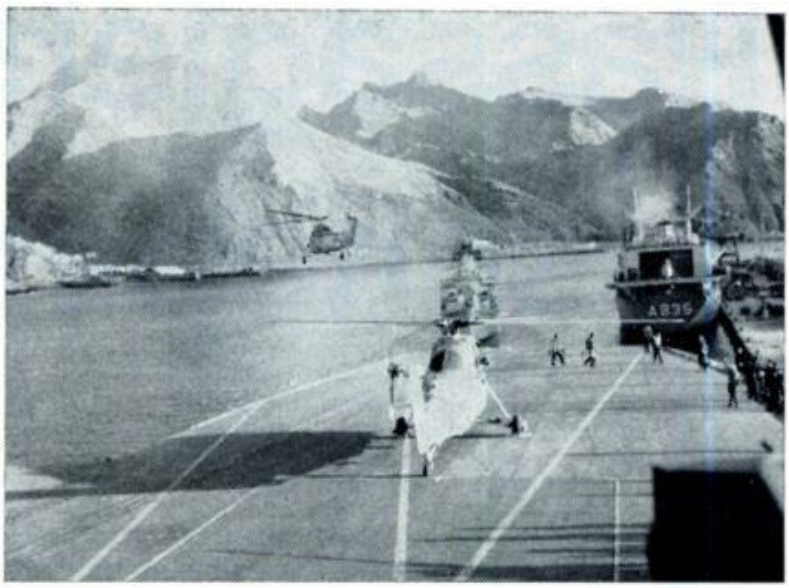
vier mijlen die de „Doorman” van het terrein van het ongeval scheidden snel waren overbrugd. Inmiddels waren er ook andere helicopters ter plaatse verschenen om de drenkelingen op te halen. Deze, reeds zo vaak beoefende, reddingsactie had gelukkig een vlot verloop. De 138 was intussen blijven drijven dankzij een betrekkelijk nieuwe installatie bestaande uit twee grote rubber ballen die automatisch worden opgeblazen wanneer de poten het water raken.
Met behulp van een schouw werd de 138 vervolgens langszij de „Doorman” gebracht en met een zware laadboom weer netjes op het vliegdek gedeponeerd. Hiermee was een operatie voltooid die uniek is in de geschiedenis van de MLD; voor zover bekend was het immers nog nooit eerder vertoond dat een geditched vliegtuig weer binnen enige uren vrijwel onbeschadigd op het vliegkampschip terug was.
De volgende dag waren de helicopters weer in de lucht, ditmaal voor een trip naar Lissabon om de Chef Staf van Commandant Zeemacht, Commandeur F. Kroesen, aan wal te brengen voor zijn terugreis naar Nederland.
Nadat de „Dolfijn” zich keurig op de afgesproken plaats en tijd bij de overige schepen had gevoegd, stoomde het nu complete smaldeel op in zuidelijke richting waar de zon en warmte, die de thuisblijvers volgens de weerberichten nogal eens moesten missen, ons wachtten.

LAS PALMAS

Op 6 november liep het smaldeel de haven van Las Palmas binnen. De gebruikelijke saluten werden gewisseld en tegen negen uur in de ochtend lagen de schepen afgemeerd langs de kade van Generalissimo Franco. Dit is een bijna twee kilometer lange pier die niet alleen de eigenlijke haven beschut, maar tegelijkertijd ook een ligplaats biedt aan de zeer vele schepen die hier binnenlopen om te bunkeren. Las Palmas is de grootste stad van de Canarische eilanden, een eilandengroep die een aparte Spaanse provincie vormt. Het zijn eilanden van vulkanische oorsprong wat duidelijk te zien is aan de bodemgesteldheid en aan de grillige vorm van de bergtoppen. Hoewel de landbouw nog het belangrijke middel van bestaan is (er is een goede kans dat de tomaten en komkommers die in de herfst in Nederland worden gegeten hier vandaan komen), ziet men aan de vele hotels die de laatste drie, vier jaar uit de grond gestampt zijn hoe belangrijk het toerisme hier geworden is.
Dat is ook geen wonder, want de zee is hier in de winter warmer en de lucht in de zomer koeler dan aan de befaamde Middellandse Zeestranden.
Tijdens het weekeinde werden de gebruikelijke sportwedstrijden gehouden met plaatselijke clubs en teams van de Spaanse marine. Wat de afdeling voetbal betreft kan gezegd worden dat het smaldeel zich uitstekend heeft geweerd.

Uit de resultaten van deze wedstrijden, die alle door het smaldeel werden gewonnen, kan wel worden afgeleid dat er voorlopig wel geen nieuwe Di Stefano’s van deze eilanden te verwachten zijn. Om de Spanjaarden nu niet geheel teleur te stellen waren er op zaterdagmorgen een honderdtal kinderen uitgenodigd voor een feestje op de „Karel Doorman”. Op het af gesproken tijdstip traden bij de valreep vijftig in het blauw gestoken jongetjes en vijftig in het roze gestoken meisjes aan. Eerst een bezoek aan de hangar waar de gastheren werden onthaald op enige nummers guitaar muziek, wat veel bewondering oogste.
De „Doorman” leverde daarbij de gebruikelijke koek en limonade. Hierna werd de groep in tweeën gesplitst. Voor de ene helft was er film en voor de andere stond er op het vliegdek de kinderkennis opgetuigd. Na een schuchter begin kwamen de kinderen los en wip en draaimolen waren druk bezet.

Na een week oefenen, waarbij de „Dolfijn” het zwaar te verduren kreeg, ging het smaldeel voor anker tussen de eilanden Lanzarotte en Fuertiventura. Deze eilanden liggen ongeveer in noord-zuid richting en vormen de oostelijke afscheiding van de eilandengroep. Vele inter-smaldeel sportevenementen stonden op het programma terwijl er voor de liefhebbers ook gelegenheid was tot zonnebaden, alhoewel de zon juist dit weekend minder enthousiast was dan de voorafgaande week.



Vertrek heli's uit Santa Cruz. Op de achtergrond Hr. Ms. Amsterdam en Hr. Ms. Poolster

POOLSTER

Eind november werd het smaldeel uitgebreid met de jongste aanwinst van de Koninklijke marine: Hr. Ms. Poolster. Het is begrijpelijk dat het overgeven van lasten nu veelvuldig op het programma prijkte, want daar is dit schip tenslotte voor gebouwd. Helicoptersquadron 8 leverde hierbij nog een extra bijdrage. De „Poolster” bezit immers een helicopterdek en een hangar op het achterschip en dit bood een ideale gelegenheid om de situatie aan boord eens nader te gaan bezien. Zo geschiedde het dat er elke dag een helicopter bij de „Poolster” verscheen om waar te maken dat deze voorzieningen niet voor niets waren aangebracht. Op zaterdag 21 november 's morgens om 9 uur kwam Smaldeel V aan in Santa Cruz de Tenerife. Ligplaats werd gevonden aan de Muelle del Sur, evenals in Las Palmas een lange pier welke de eigenlijke haven afsluit.

Het eiland Tenerife vertoont in eerste aanblik hetzelfde beeld als Las Palmas, maar een nadere kennismaking leert ons al spoedig dat dit eiland toch aantrekkelijker is. De begroeiing veelvuldiger en vooral aan de westkust treft men uitgestrekte bananenplantages aan. Het eiland wordt min of meer beheerst door de Pico de Teide, de top van de grote, uitgedoofde vulkaan, welke een hoogte heeft van 3717 meter en reeds vanaf grote afstand een makkelijk en dankbaar peilpunt vormt voor de officieren van de wacht. Vele opvarenden van het smaldeel hebben van de gelegenheid gebruik gemaakt om ook dit eiland nader te leren kennen. Dagelijks waren er bustochten, terwijl anderen gebruik maakten van taxi's of huurauto's.

OEFENEN

Op dinsdag 24 november was ook deze koek weer op en het smaldeel sloeg, al oefenend, de richting van Casablanca in. Het was aan de oefeningen te merken dat er alweer enige oefenperiodes achter ons lagen. De oefeningen kregen meer allure en de trouwe „Dolfijn” werd meerdere malen door alle eenheden tegelijk op zijn huid gezeten. Dit schip gedroeg zich om beurten als een moeilijk te vinden prooi of als een sluwe aanvaller. Wanneer dat laatste het geval was, werd het oppassen, vooral voor het „dikke schip” zoals de „Doorman in de wandeling wel werd genoemd. Een enkele maal werd er daarbij door de „Dolfijn” een oefen-torpedo afgevuurd, die na het schot weer moest worden opgepikt. Een dergelijke operatie lijkt

eenvoudig, tenminste bezien vanaf een bovenwaterschip. Laat men zich echter niet vergissen! Voor de torpedo n.1. de buis kan verlaten moet er hard worden gewerkt door de majoor torpedomaker en zijn mannen en dat in een ruimte waar een deel van de bemanning ook slaapt, eet en zijn vrije tijd doorbrengt. De behuizing aan boord van een onderzeeboot blijft altijd behelpen en niemand zal het de bemanning dan ook misgunnen dat deze gedurende de weekends in het buitenland in zijn geheel in een hotel mag bivakkeren.
Voor vele opvarenden was Casablanca geen onbekende haven en vele verhalen deden dan ook de ronde. Zo moest je oppassen voor zakkenrollers en andere gauwdieven; vooral als je geld wilde wisselen was het uitkijken. Kortom Casablanca werd met enige reserve tegemoet getreden. Het is gelukkig anders, en gunstiger uitgepakt. Liep men in vroeger jaren met enige vreze door de Medina 'de oude Arabische wijk), nu was dit zeker niet meer het geval. Zo'n Medina is iets bijzonders: de vele winkeltjes, soort bij soort, de nauwe straatjes en de gezellige drukte hebben voor ons een ongekende sfeer. De kledij, burnous en tulband, werkt hier zeker ook aan mee en niet te vergeten: de gesluierde vrouwen. Toch is ook hier de emancipatie merkbaar; de sluiers zijn wat kleiner geworden en vele vrouwen lopen al in Europese kleren.

Folkloristische dansen op het vliegdek van Hr. Ms. Karel Doorman

Dit is voor ons toeschouwers misschien wel jammer, maar het wijst er op dat deze jonge staat alles in het werk stelt om mee te komen in de moderne wereld.
De bustochten hadden onder meer Marrakesh op het programma. Deze stad ligt diep landinwaarts en heeft meer het karakter van de steden van Duizend-en-één-Nacht, dan de grote havenstad Casablanca. Ondanks de lange en vermoeiende bustocht (gelukkig waren de wegen uitstekend!) was een ieder zeer enthousiast. Andere gebeurtenissen waren diverse sportontmoetingen en een echte Marokkaanse lunch met leden van de Nederlandse kolonie. Een extra attractie waren enige buikdanseressen; voor ons iets zeer speciaals al vindt de rasechte Marokkaan dit niets bijzonders. Het feit dat men met de handen moest eten werd ook op prijs gesteld.
Op 1 december werd Casablanca weer verlaten en kort daarna wendde het smaldeel weer de steven naar Nieuwe- diep. Ter ere van Sinterklaas ging het echter nog één dag voor anker en wel in de baai van Lagos aan de Portugese zuidkust. Ieder schip werd apart door de goedheiligman bezocht, maar twee waren overal hetzelfde. Dat was op de eerste plaats de extra vrije dag (ons in dichtvorm toegebracht door Sinterklaas/smaldeel Commandant) en op de tweede plaats de Sinterklaaspakketten die door de marine waren verstrekt.
In de Sinterklaasnacht werd het anker weer gelicht en op 9 december was de reis teneinde toen de Doorman het Molengat weer binnenstoomde. Al met al was het een zeer geslaagde reis,

waarin veel werd gezien en veel werd geleerd, voldoende om in het voorjaar weer opgewekt door te gaan.

alle hens

Januari 1963

Zij hadden de hele nacht gevaren; daarom apprecieerden wij nog des te meer de hartelijkheid, waarmee commandant Besangon en zijn mannen ons ontvingen en te woord stonden.

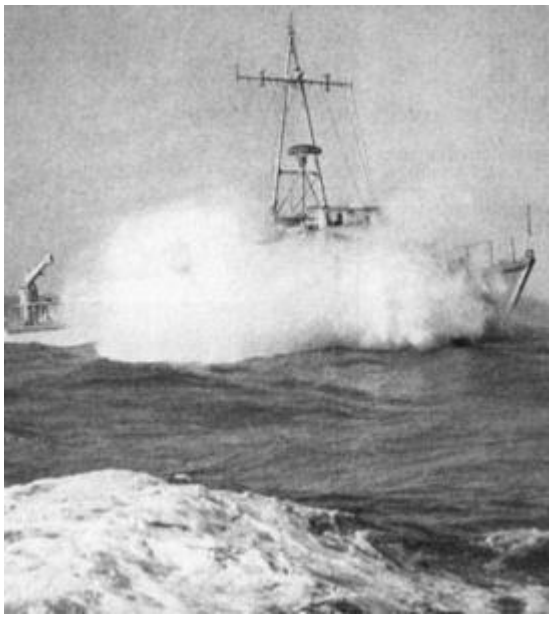
Bovendien had squadron 205 er een voor ondiepwatermijnenvegers ongewoon lange tocht opzitten.
Het was nog vroeg in de morgen en de vier nieuwe schepen — de oudste is ongeveer twee jaar geleden gebouwd — lagen nog maar net afgemeerd aan de steiger in Nieuwe- diep. „Jullie hadden er vannacht bij moeten zijn", zei LTZ2OC H. C. Besangon, „We zijn met het mooiste zeetje, dat je je wensen kunt uit Vlissingen gekomen".

Maar zo mooi was het zeetje niet steeds geweest en dat was, als je goed keek, sommigen van de bemanning nog wel enigszins aan te zien.
Het squadron was na zijn vlootbezoek aan Haarlem vanuit Vlissingen samen met Hr. Ms. Borculo naar Oostende gevaren. In een dichte mist begon van hieruit de oversteek over het Kanaal. Een mist, die de eerste uren alleen maar dichter zou worden, zodat ze tenslotte met nog geen 50 meter zicht 's werelds dichtst bevaren zeeroute overstaken.

Gelukkig is de radar voortreffelijk, maar wel moet je er steeds rekening mee houden, dat deze kleine, houten schepen zelf slechts een betrekkelijk, geringe pip geven op het radarscherm van andere schepen. Hierdoor is een nog grotere waakzaamheid geboden dan in het algemeen bij andere schepen al het geval is. Deze gespannen oplettendheid hoeft voor een schip als het in een squadron vaart echter niet het hele etmaal te duren. Elk schip vaart — met zijn commandant op de brug — vier uren achter elkaar vooraan. Dit schip is dan verantwoordelijk voor de navigatie van het gehele squadron. Als zijn tijd vol is sluit het zich met een grote boog weer achter aan.

IN LONDEN IS ER VAN ALLES TE ZIEN.

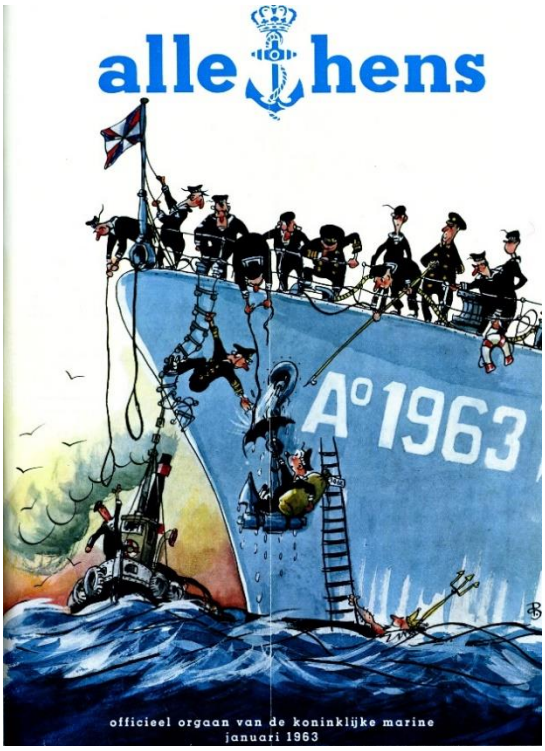
Bij het bereiken van de Engelse kust was de mist opgetrokken. Het werd een zeldzaam mooie tocht naar Portsmouth. Wij bereikten deze marinestad vrijdagochtend 19 oktober, een uur vroeger dan we veronderstelden; we hadden er geen rekening mee gehouden dat Engeland nog zomertijd had. Hr. Ms. Versendaal en Houtepen waren naar Portsmouth gekomen om er schokproeven te ondergaan en de eerste week ging voorbij met het aanbrengen van de meetapparatuur, benodigd om het effect op het schip van bepaalde explosies te registreren. Op een van deze dagen werd door de bemanning van alle schepen een bustocht naar Londen gemaakt. Behalve de pechvogels, die toen juist wacht hadden, was iedereen nog vol enthousiasme over deze dag, die hen langs Buckingham Palace, de Houses of Parliament, de Tower of London en vele andere bezienswaardigheden naar een welvoorziene dinertafel had gevoerd. Zo konden zij zich voldoende gesterkt melden bij de portier van de revue, waarmee het dagprogramma werd afgesloten.



„PORTSMOUTH OPGESCHRIKT DOOR GEHEIMZINNIGE EXPLOSIES”.
De tweede week brachten Hr. Ms. Borculo, Lacomblé en Staverman, die blijkbaar al „shockproof”’ waren, door met vaar- en veegoefeningen rondom het eiland Wight.
Hierna nam Hr. Ms. Borculo afscheid van het squadron, om zich weer naar Nederland terug te spoeden. De beide andere keerden naar Portsmouth terug, dat intussen, zoals de kranten zeiden, was „opgeschrikt door geheimzinnige explosies”. De kleiachtige zeebodem had de explosies waarmee de schokproeven gepaard gingen merkwaardig sterk overgebracht. Zo sterk, dat men er op land bijna nog meer van had gemerkt dan op de schepen zelf, waar het om ging.

CUBA GING VOOR
De reis was interessant, maar het lange samenzijn op deze kleine schepen vraagt iets extra’s van de bemanning.
Ieder heeft deze proef echter glansrijk doorstaan. En, al is er ook veel gepassagierd, voornamelijk is dit toch te danken aan gebeurtenissen als de voetbalwedstrijd tegen de Engelse collega’s — hierbij bleken de thuisploegen wel wat sterker te zijn! — en het zwemmen in het marine zwembad. Het was jammer dat de crisis om Cuba een stokje stak voor de al helemaal georganiseerde voetbal en volleybal wedstrijden tegen de bemanningen van het Canadese smaldeel, dat ook in Portsmouth lag. Het was ditzelfde smaldeel, dat dit najaar een bezoek aan Rotterdam bracht, en nu net was teruggekeerd van de NATO oefening „Fallex”. Eén dag eerder moest het weg dan oorspronkelijk het plan was geweest, net die éne dag....

Ook als vlagvertoon was het bezoek van Squadron 205 aan Portsmouth buitengewoon geslaagd, en dat wel speciaal voor de „vakbroeders”.
De Engelsen bleken zeer onder de indruk van de mooie afwerking en het goede uiterlijk en innerlijk van deze ondiepwatermijnenvegers.
Op de thuisreis — 10 november — kwamen midden in de nacht de schepen in een zware zee terecht. Hierdoor werden zij gedwongen het voor dat weekend wat zuidelijker te zoeken dan het Nieuwediepse.
Die nacht deed niemand een oog dicht en toen ze aankwamen in Vlissingen stond er aan boord beslist niet veel meer op zijn plaats



Koninklijke Marine liet Portsmouth schrikken

LONDEN. — Vier Nederlandse mijnenvegers hebben gisteren de bevolking van de Zuidengelse havenstad Portsmouth de schrik op het lijf gejaagd met een explosie die de gebouwen in het centrum van de stad deed schudden. De dreun deed zich voor kort na het middaguur, terwijl prinses Alexandra van Kent juist in Portsmouth op bezoek was.

Later bleek dat er niets bijzonders aan de hand was. De mijnenvegers namen deel aan schokproeven, samen met de schepen van de Britse marine. De proeven werden op de rede van Spitshead genomen.

De ontploffingen die werden teweeggebracht, dienden ervoor om na te gaan of de mijnenvegers tegen de schokken bestand waren. Tijdens hun eigenlijke werk moeten ze herhaaldelijk krachtige ontploffingen kunnen doorstaan.

„Zeer goede zeeschepen”, zei LTZ2OC Besangon, „en als je wilt zeemannen, dan moet je hierop komen”.

ORKANEN IN DE GOLF VAN ADEN.

In de „Revue Maritime et Coloniale” van April 1886 wordt door den Franschen Vice-Admiraal Cloué eene uitvoerige beschrijving gegeven van een orkaan, die voor en in de Golf van Aden gewoed heeft van 30 Mei tot 3 Juni 1885.
Behalve de groote verwoesting, die werd aangericht op de kustplaatsen en onder de ter kuste varende vaartuigen, werden ook aan een groot aantal schepen belangrijke averijen veroorzaakt.
Bovendien is bekend, dat het Fransche oorlogsstoomscheepje „Renard,” den 3 Juni van Obock vertrok, met bestemming naar Aden. Het moet den orkaan ontmoet hebben en sedert is er niets van vernomen; er kan dus geen twijfel bestaan, of het in dien orkaan gebleven is.

De Duitsche korvet „Auguata" passeerde Perim den 1 Juni 's avonds en moet dus ook in den orkaan zijn geloopen. Ook van dit schip is nooit meer iets gehoord. Hoewel men later ook in andere gedeelten van den Oceaan nasporingen heeft gedaan, is het toch hoogst waarschijnlijk, dat ook dit in den bedoelden orkaan vergaan is.
Het Engelsche stoomschip „Speke-Hall" ontmoette den orkaan in den nacht van 2 op 3 Juni. De zee rukte de schalmkappen van de luiken en lichtte deze gedeeltelijk op, zonder dat men in staat was ze weer dicht te krijgen. Het naar beneden stroomende water doofde de vuren uit, en 's morgens te 4 uur zonk het schip.
Alleen de 2e officier bleef op een stuk hout drijven en werd door een ander schip gered.
Van het Turksche 3-mastschip „Fetul Bakri" gingen achtereenvolgens de 3 masten over boord. Een er van beschadigde het schip zoodanig, dat het weldra zonk. Een gedeelte der bemanning werd door andere schepen gered.

De talrijke waarnemingen, die zijn opgeteekend, toonen duidelijk aan, dat men hier werkelijk te doen had met een cycloon van groote hevigheid en zeer regelmatige gedaante, die zich met steeds toenemende snelheid verplaatste eerst nagenoeg recht West, later WZW., terwijl de middellijn voortdurend kleiner werd.
Op de kusten van Voor-Indië zijn deze cyclonen niet zeldzaam, het komt evenwel slechts zelden voor, dat zij in de Arabische Zee, ver van Voor-Indië gevoeld worden. In de laatste 45 jaar zijn hiervan slechts 11 voorbeelden bekend, en daar eerst in lateren tijd deze streek zoo druk is bevaren, heeft men omtrent het grootste gedeelte van deze 11 slechts zeer weinig gegevens.
Het gevolg is, dat tot dusverre de zeemansgidsen en zeilaanwijzingen geene melding maken van orkanen in dit gedeelte van den Oceaan. Het is van groot belang, hierop de aandacht te vestigen, want uit verscheiden rapporten en journalen blijkt, dat de meeste gezagvoerders hierdoor geheel waren gerustgesteld, zoodat zij aan geen cycloon dachten, hoe dreigend de verschijnselen ook waren; zelfs het draaien van den wind bracht sommigen nog niet op dit denkbeeld, voordat het te laat was. Hierbij moet opgemerkt worden, dat op sommige plaatsen de barometer slechte weinig daalde, zelfs als het centrum op geringen afstand voorbij trok, terwijl op geen der schepen eene belangrijke daling werd waargenomen, voordat men zich in het gebied van zwaren storm bevond.
In een betrekkelijk nauw vaarwater, als de Golf van Aden. kan men van de wetenschap, dat men in een cycloon komt, niet zooveel nut trekken als in open zee, omdat men de ruimte mist om er uit te loopen, maar toch kan zij van groot belang zijn. Zoo zou bijv. de commandant van de „Renard", die toch reeds in twijfel was of hij met zijn weinig zeewaardige scheepje naar zee zou gaan, zeker gewacht hebben, als hij de waarheid had vermoed.
Een ander zeer opvallend voorbeeld is dat van de „Peshawur" van de P. and O. Cy. Dit schip stoomde, van om de Z.O. komende, achter den cycloon om, en kwam in liet N.Oste kwadrant, waar het harden Z.0. wind ondervond. Van hier zette het koers naar Aden, welke richting samenliep met de baan van het centrum, dit laatste verplaatste zich met eene snelheid van 7 á 9 mijl, terwijl het schip van den wind ruim 11 á 12 mijl liep, het drong dus steeds dieper in den orkaan door, terwijl de wind toenam, Oost en NO. werd; eindelijk kwam het voor het centrum en eerst nu, toen de wind NNW. was geworden, begreep de gezagvoerder, dat hij op de baan van een cycloon was, en wilde hij om de Zuid er uit loopen; doch de zee was nu zoo Lastig geworden, dat het schip niet meer stuurde, zoodat het centrum op zeer geringe afstand voorbij ging, terwijl het schip veel schade leed. Had men eerder begrepen, dat men in een cycloon liep,

dan had men door vaart te minderen er achter kunnen blijven en men was zonder schade even spoedig te Aden geweest.
In het verdere gedeelte van de baan had het centrum eene grootere snelheid, zoodat hel ook voor krachtige stoomers onmogelijk zou zijn geweest, den orkaan te ontloopen. onder deze omstandigheden zou voor veel schepen de bekendheid met het bestaan van orkanen weinig nut hebben.

Van veel belang zou het daarentegen zijn, wanneer men de schepen bij Perim of te Aden kon waarschuwen van de nadering, zoodat zij in de Roode Zee konden blijven of vluchten; er zijn toch geene voorbeelden bekend, dat een orkaan zich ten Noorden van Perim deed gevoelen.
Den 1 Juni ’s middags bevond het centrum zich Noord van het middelste gedeelte van Sokotra en behoefde er dus op dit eiland geen twijfel meer te beslaan omtrent den aard van den storm.
Had er een telegraaf kabel gelegen tusschen Sokotra, Aden en Perim, dan had men dus op dit oogenblik op deze beide plaatsen een sein kunnen hijschen. De „Speke-Hall." de „Augusta” en verscheidene schepen, die zware schade beliepen, passeerden Perim eerst tegen den avond van 1 Juni en in den loop van den 2de door het bedoelde sein gewaarschuwd, zouden zij in de Doode Zee zijn gebleven en waren zij dus het gevaar ontgaan.
Eerst den 3 Juni tegen den middag bereikte de orkaan Aden, waar hij op de reede en aan den wal groote verwoestingen aanrichtte. Door een telegram van Sokotra zou men hier dus twee etmalen van te voren gewaarschuwd zijn.
Op Perim ondervond men van den orkaan niets dan regen en deining.

A. E. ARKENBOUT SCHOKKER.

Bron: Marineblad 1886

Marine jongerenclub subs 10 jaar

Als twaalfjarige mee op minibivak en allerlei mariniersdingen doen. Via het tijdschrift op de hoogte blijven van het militaire en het maritieme, of hierover praten met leeftijdsgenoten op het forum. Een vaardag winnen. Het kan allemaal als lid van de jongerenclub van de marine.

Tekst: Ferdi Postma/Foto's: Archief SUBS, Ferdi Postma

SUBS richt zich op jongeren van twaalf tot en met zeventien jaar en wil hen vooral informeren. Het begon allemaal tien jaar geleden met een adressenbestand van 2500 kinderen onder de zestien. Zij hadden ooit informatie opgevraagd over de marine. Omdat het zonde was om hier niets mee te doen, besloot PVKM hen actief te benaderen. SUBS was geboren. Tien jaar later zijn er ruim 8000 leden.

Een van die leden is de zestien jaar oude Joey van Golde die al vijf jaar lid is. Het leukst vindt hij het om met leeftijdsgenoten te praten over de marine. "Zij hebben dezelfde interesse en daardoor snappen we elkaar beter." Als lid heeft hij ook al heel veel gedaan. "Ik heb meegevaren met een mijnenjager en ben op kamp geweest. Toen sliepen we in tenten, aten voedsel uit blikken en leerden kaart en kompas te gebruiken. Het was echt heel leuk en ook nog eens leerzaam."

Vrijblijvend

Coördinator van SUBS, Silvana Amerika vertelt: "SUBS is de manier om op jonge leeftijd al leuke informatie van de marine te ontvangen op een hele actieve, maar ook vrijblijvende manier." Oud SUBS-lid en inmiddels jongstejaars adelborst Irene van der Heijden vult haar aan: "Al wil je later niet bij de marine, maar vind je het gewoon leuk om SUBS-dingen te doen, dan ben je er ook van harte welkom." Een complete en objectieve invalshoek staat dan ook voorop bij SUBS. Het is geen doel om jongeren over te halen om te solliciteren. "Als iemand uit onze informatie concludeert dat een marinebaan niets voor hem is, dan is dat ook winst", aldus Amerika. "Uitspraken van een personeelslid die het lang van huis zijn of het leven aan boord niet bevalt, laten wij bewust ook horen. Wij willen jongeren uiteindelijk helpen bij een bewuste toekomstkeuze door hen een realistisch beeld te geven van de marinewereld." Irene heeft haar droom al waargemaakt. Zij is inmiddels aspirant- officier Met een glimlach vertelt ze: "Rangen en standen, het leven op het KIM of het opzetten van een boogtent. Ik wist het allemaal al. In mijn SUBS-tijd had ik dat geleerd." Haar ouders hadden in gedachten haar toekomst al uitgestippeld. De marine kwam daar niet in voor. "Via SUBS hebben ze toen een informatiedag bezocht en inmiddels zijn ze heel enthousiast en staan helemaal achter me."

Irene van der Heijden. Van SUBS-lid naar adelborst

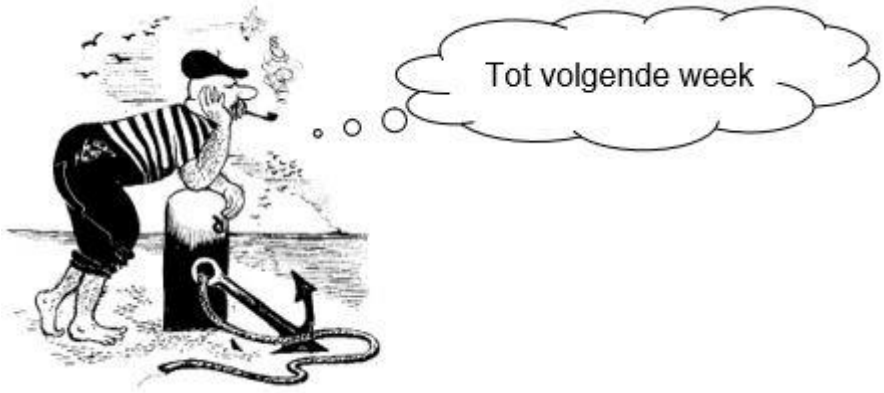
SUBS-feiten

SUBS werd op 15 november 1999 opgericht. Dit gebeurde omdat veel jongeren geïnteresseerd zijn in de marine. In 2000 verscheen het eerste tijdschrift en in 2003 werd het eerste kamp georganiseerd. SUBS groeide in bestaansjaren, leden en activiteitenaanbod. Tien jaar later telt de jongerenclub ruim 8000 leden. Zij krijgen het jongerenclubblad vier keer per jaar thuisgestuurd, hebben op de website (www.subs.nl) toegang tot speciale pagina's en mogen meepraten op het forum. Ook zijn er dagen waarop ze mee kunnen varen met een mijnenjager of met andere marine gerelateerde activiteiten meedoen. Verder kunnen SUBS-jongeren zich inschrijven voor een speciaal programma op de marinedagen of voor het jaarlijkse kamp.

Leden die daar niet op willen wachten mogen het hele jaar door gratis het Mariniersmuseum en het Marinemuseum in.

alle hens

Bron: december 2009 / januari 2010

Noot redactie : vanuit de redactie is gezocht naar de vernoemde website **www.subs.nl** doch kan deze niet meer vinden. De inzet van dit geheel is te appreciëren, doch vermoed dat de subs.nl een niet al te lang leven heeft gehad en allen voorgoed “ten Anker” is gegaan.

Kan één van onze lezers hier wat meer over vertellen?, laat het dan a.u.b. even weten.