Deze web-magazine is een samenraapsel van binnen gekomen berichten, gein en ongein de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij en Binnenvaart aangaande over het heden en verleden.

“ Redactie ten Anker “

http://www.tenanker.com
te Dordrecht
tussen 10.00 en 16.00 uur
06-25160899

Disclaimer

“ ten Anker “

Verzendfrequentie: iedere donderdag / vrijdag

*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 38 – 5e jaargang – 23 september 2022

Nederlandse Marine raad – Hr.Ms. Holland
Diverse schepen, bouwstijlen en materialen (3)
Oorlogschip en vliegtuig. Afweerreacties.
Vijfjaren troepenvaren, Boissevain heen, laatste hoofdstuk
Verhalen van Vroege (r) de Komeet
SMS Rheinland 1910
Abraham van der Hulst als politievaartuig
Dossier “Herinnering aan de koude Oorlog”
Van Giessen- de Noord Marinebouw b.v.
Raad voor de scheepvaart / Hr. Ms. Groningen contra “Nellie” TX 24
Het raadsel van een postzegel….
Alex in Portland Bill

Nederlandse marineraad – D 808 Hr.Ms. Holland

Uitspraak inzake de aanvaring tussen Hr. Ms. onderzeeboot jager Holland. 1947 (A), D 808, en het Deense motorvrachtschip Mayumbe (OUKA) op 10 juni 1965 op de Noordzee nabij het lichtschip Texel.

Op 10 juni 1965 te ongeveer 07.38 uur heeft op de Noordzee ongeveer 3 mijl oostnoordoost van het lichtschip Texel een aanvaring plaats gehad tussen Hr. Ms. onderzeebootjager Holland

en het Deense motorvrachtschip Mayumbe, ten gevolge waarvan Hr. Ms. Holland zeer zware schade en het motorschip Mayumbe, voor zover bekend, flinke boegschade opliep.
Naar aanleiding van de vanwege de commandant der zeemacht in Nederland aan de voorzitter van de Nederlandse marineraad toegezonden uitkomsten van het deze aanvaring betreffende voorlopig onderzoek, besliste de raad, dat in verband met de aard en de omvang van de ramp een onderzoek door de raad zou worden ingesteld.
Dit onderzoek vond plaats in de openbare zitting van de raad op 25 januari 1966, gehouden te ’s-Gravenhage. De raad nam kennis van de stukken van het voorlopig onderzoek en van enige door de raad ontvangen gegevens van de zijde van het motorschip Mayumbe.

Ter zitting werden als getuigen achtereenvolgens gehoord de commandant van Hr. Ms. Holland, de officier van de wacht en de aflossend officier van de wacht ten tijde van de aanvaring, de navigatieofficier, alsmede de matroos 1e klasse (radioafstandpeiler-plot der 1e klasse), ten tijde van de aanvaring chef van de zeewacht van de commandocentrale.

Uit vorenbedoelde stukken, gegevens en de verklaringen der getuigen is het volgende gebleken:
Hr. Ms. Holland, 1947 (A), D 808, is een onderzeebootjager van de Koninklijke marine, groot 2765 ton maximum waterverplaatsing, heeft een lengte van 111,3 meter over alles, een grootste breedte van 11,3 meter en een gemiddelde diepgang van maximum 3,87 meter.
Het schip wordt voortgestuwd door 2 schroeven, aangedreven door 2 turbines, ieder in een afzonderlijke machinekamer geplaatst, met in totaal 45000 aspaardekrachten. De stoom wordt opgewekt in 2 3-drums ketels, genummerd A en B, ieder in een afzonderlijk ketelruim.
Het schip is onder andere voorzien van 2 radarsystemen, doelaanwijzing (DA) en zee waarschuwing (ZW) met beeldkasten in de commandocentrale en een beeldkast op de brug, welke laatste naar keuze op één der beide systemen kan worden ingeschakeld.
Het schip is voorts voorzien van een uitvoerbare patentlog en een girokompas, terwijl de roerganger zich in een ruimte beneden de brug bevindt, met welke hij door een spreekbuis is verbonden. In deze ruimte zijn tevens de machine telegrafen opgesteld.
Hr. Ms. Holland werd gebouwd bij de Rotterdamse droogdok maatschappij, te water gelaten op 11 april 1953 en in dienst gesteld op 30 december 1954. Hr. Ms. Holland had in opdracht van de commandant der zeemacht in Nederland de taak het afoefenen van artillerieofficieren.
Op 8 juni 1965 was uit de haven van Den Helder vertrokken naar het aangewezen oefenterrein in de Noordzee bewesten het lichtschip Texel.

Na het afwerken van de oefeningen werd geankerd nabij de westkust van het eiland Texel.
Op 9 juni werd des avonds wederom op deze plaats geankerd, te weten op 53°04'.9 noord en 04°40'.0 oost.

Op 10 juni te 07.00 uur werd anker gelicht met bestemming een punt 317°, 1.2 zeemijl van het lichtschip Texel, aanvangskoers 260° rechtwijzend, vaart 11.2 mijl per uur (150 omwentelingen met beide machines). Alleen ketel A, in het voorketelruim, stond bij.
Bij vertrek was het mooi weer, zicht 10 zeemijl, wind oostnoordoost kracht 4, licht golvende zee.
Er liep een zuidgaande stroom van ongeveer 1 zeemijl per uur.
De DA-radar stond bij. De hierop aangesloten beeldkast op de brug ten dienste van de officier van de wacht was afgesteld op een bereik van 6 zeemijl. De commandocentrale was bemand.
De log was uitgevoerd.
De officier van de wacht gaf aan de commandocentrale de opdracht alle scheepsbewegingen nauwkeurig te plotten van 90° ten opzichte van de koers van rechtvooruit tot beide zijden tot op een afstand van 10 zeemijl en te waarschuwen voor contacten met een passeerafstand van 1 zeemijl of minder.

Te 07.30 uur werd een decca positie bepaald, te weten: 53°O3'.8 noord en 04°30'.9 oost.
Het behoud bleek 10.4 mijl te zijn geweest. De koers werd daarop gewijzigd in 265° rechtwijzend teneinde voor de ondervonden stroom te compenseren, terwijl de vaart werd verhoogd tot 12 mijl (160 omwentelingen met beide machines).
Tezelfder tijd nam de officier van de wacht recht vooruit een mistbank waar, welke te 07.35 uur werd bereikt. De commandant werd gewaarschuwd dat het zicht teruggelopen was tot 1000 yards. De navigatieofficier werd niet gewaarschuwd, hoewel dit volgens het brugorderboek commandant had behoren te geschieden en zoals bij de Koninklijke marine gebruikelijk.

De commandant gaf order om mistsignalen te geven, waartoe de officier van de wacht reeds middels de nautofoon was overgegaan. Voorts werden de navigatielichten ontstoken, sluittoestand Y bepaald en order gegeven om een uitkijk op de bak te plaatsen.
De vaart werd niet verminderd daar volgens de officier van de wacht deze bij een stopweg van Hr. Ms. Holland van 170 yards bij een snelheid van 12 mijl, als voor deze omstandigheden matig kon worden beschouwd. De officier van de wacht heeft verklaard dat bij vroegere gelegenheden hem de juistheid van deze stopweg was gebleken.
Het plot in de commandocentrale werd gewaarschuwd voor een zicht van 1000 yards en nogmaals opgedragen om het plot zo nauwkeurig mogelijk bij te houden. Hierbij informeerde de officier van de wacht naar een contact, dat hij tevoren in radarpeiling 275° had waargenomen, waarop door de commandocentrale werd geantwoord, dat dit op 1 mijl vóór Hr. Ms. Holland zou overlopen van stuurboord naar bakboord, doch dat men de koers en vaart nog niet kon rapporteren, omdat het plot juist ’vershift’ was.
Hierop maakte de officier van de wacht een aanmerking, daar voor ’vershiften’ van het plot eerst toestemming aan hem had dienen te worden gevraagd. Uit de verklaringen van de navigatieofficier en de chef van de zeewacht van de commandocentrale is gebleken, dat het geen eigenlijk ’vershiften’ was geweest, daar de roos van het plot niet was verplaatst, doch dat alleen enkele verwarring gevende contacten waren uitgeveegd.

Te 07.38 uur gaf de officier van de wacht order om de ZW-radar bij te zetten. Het relatief plot werd bijgehouden op het DA-radarbeeld en het tactische plot werd opgebouwd met behulp van de ZW-radar. Een der radar-peilers werd door een meer geroutineerde kracht vervangen.
Tevoren had de officier van de wacht ook een contact waargenomen over bakboord op de rand van de schaal op ongeveer 6 mijl afstand. Op grond van zijn eigen relatief plot op de brugbeeldkast had de officier van de wacht nagegaan, dat dit contact Hr. Ms. Holland op een kortste afstand van 400 yards aan bakboord zou passeren, welke afstand hij onder deze omstandigheden voldoende groot achtte.

Te 07.44 uur meldde de commandocentrale, dat het over bakboord inkomende contact 200 yards achterlangs aan bakboord zou passeren. Hiervan kon echter evenmin koers en vaart worden opgegeven, daar de melding afkomstig was van het relatieve plot op de DA-beeldkast in de commandocentrale.
De afstand tot genoemd contact bedroeg toen 1.2 mijl. Er werden geen mistsignalen gehoord.
Door gebruik van de beeldkast op de brug berekende de officier van de wacht de passeerafstand van het bakboord contact op 400 yards achterlangs met een globale koers van 040° en een vaart van 12 mijl per uur.
De officier van de wacht heeft verklaard, dat hij zijn eigen waarnemingen meer vertrouwde dan die van de commandocentrale, hoewel hij ervan overtuigd is, dat in het algemeen de commandocentrale nauwkeuriger kan werken.
Dit werd tevens beaamd door de navigatieofficier, die belast is met de vorming van het personeel van de commandocentrale en die verklaarde dat de officier van de wacht blindelings op de gemelde gegevens van de commandocentrale moet kunnen vertrouwen.

Hoewel het mogelijk is geweest, dat bij het uitwissen van enige contacten op het taktische plot in de commandocentrale ook enkele van het bakboord contact kunnen zijn uitgewist, bleek bij latere bestudering van dit plot na de aanvaring, dat dit contact tussen 07.39 uur en 07.44 uur driemaal was geregistreerd, waaruit voor deze tijdsperiode een koers van 045° rechtwijzend en een vaart van 12.7 mijl zou blijken.
De commandant verklaarde ter zitting als getuige, dat hij niet deelde de mening van de officier van de wacht, dat onder de gegeven omstandigheden een passeerafstand van 400 yards voldoende zou zijn. Hij achtte dit bovendien strijdig met het dienaangaande bepaalde in het brugorderboek van Hr. Ms. Holland.

Van de daarbij voorgeschreven passeerafstanden mocht volgens hem niet zonder noodzaak worden afgeweken en niet zonder de toestemming van de commandant, met dien verstande overigens dat, indien zich iets voordoet wat een snel ingrijpen vereist, de officier van de wacht de dan naar diens oordeel noodzakelijke handelingen echter niet mag uitstellen totdat de commandant op de brug is.
De commandant verklaarde voorts, dat het bepalen van een passeerafstand nooit een onverwachte situatie schept, daar deze bij een radarbereik van 6 mijl vroeg genoeg kan worden geconstateerd.
De commandant verklaarde verder ter zitting dat hij de ervaring had, dat de organisatie in de commandocentrale, hoewel met jong personeel, zeer goed was.

Te 07.44 uur werd de machinekamer order gegeven over te gaan op ’hoofd-vaart’, waardoor de manoeuvreereigenschappen worden verbeterd, zijnde dit een normale mistmaatregel.

Te 07.45 uur werd wederom een deccapositie bepaald, te weten 53°O3'.3 noord en 04°26'.6 oost door de inmiddels op de brug gekomen aflossend officier van de wacht. De officier van de wacht verzocht deze daarna om op bakboordbrugvleugel uit te luisteren en eventueel te rapporteren indien het betreffende contact in zicht zou komen, terwijl hij zelf de radarbeeldkast observeerde. Uit zijn eigen relatief plot was hij de overtuiging toegedaan, dat de passeerafstand van genoemd contact achterlangs niet veranderd was. De afstand bedroeg toen, te 07.46 uur, 100 yards.
Ongeveer tezelfder tijd, het juiste tijdstip kon hij niet opgeven, werd volgens de chef van de zeewacht in de commandocentrale over de onderzeebootbestrijdingsomroep aan de brug gemeld, dat de passeerafstand van 200 yards was opgegeven, minder dan 100 yards zou bedragen. De afstand bedroeg toen volgens zijn verklaring 1200 yards. Deze melding werd niet door de officier van de wacht gehoord of ontvangen. De chef van de zeewacht van de commandocentrale vermoedt, dat deze melding niet is doorgekomen. Er werd geen reÇu van gevraagd, hetgeen normaal wel dient te worden gedaan. Ook meende de chef van de zeewacht van de commandocentrale uit zijn relatief plot te hebben kunnen constateren, dat dit contact bakboord uitgedraaid was. Dit werd echter niet gerapporteerd.
De officier van de wacht heeft, naar hij heeft verklaard, er niet bij stilgestaan de commandant nogmaals te waarschuwen. Zich geheel op de navigatie concentrerende heeft hij geen ogenblik het gevoel gehad de situatie niet meer in handen te hebben. Achteraf betreurde hij dit verzuim.

Te 07.47 uur, even nadat door Hr. Ms. Holland een mistsignaal was gegeven, hoorde de officier van de wacht voor het eerst een mistsignaal over bakboord; luid en duidelijk. Onmiddellijk daarop kwam het contact, dat later het Deense motorschip Mayumbe bleek te zijn, in zicht op ongeveer rood 50 op een geschatte afstand van 500 yards. Hij schatte de vaart op 12 mijl en de koers op 020°, de toplichten naar bakboord open ziende. Deze peiling was voorlijker dan zijn verwachting, ontleend aan de relatieve track op de brugradarbeeldkast, terwijl de hoek van inzien van het vaartuig hem het idee gaf, dat dit trachtte vóór Hr. Ms. Holland over te lopen.

Onmiddellijk hierop gaf hij order voor volle kracht achteruit met beide machines en stuurboord aan boord, teneinde door met het andere schip te gaan meeliggen een zo klein mogelijk profiel te tonen. Een overweging om de vaart te vermeerderen en hard stuurboord te geven leek hem te gevaarlijk in verband met de scheepvaart aan stuurboord, van welke kort tevoren twee contacten op 1.7 mijl waren waargenomen.

Hij gaf voorts order voor Rood en Blauw sluiten.
Hij verzuimde echter om 3 korte stoten te geven, welk verzuim hij verklaarde uit het feit, dat de vorengenoemde order hem als de meest urgente door het hoofd moet zijn gegaan.
De overige op de brug aanwezigen waren te veel geobsedeerd door de omstandigheden.

Onmiddellijk na het eerstgenoemde mistsignaal van het motorschip Mayumbe gaf dit 3 korte stoten. Dit was te 07.48 uur en een aanvaring stond volgens de officier van de wacht, die zich naar de bakboordbrugvleugel begaf, ieder ogenblik te gebeuren. De Mayumbe bevond zich toen naar zijn schatting op 30 meter afstand en liep naar hij taxeerde nog een snelheid van ongeveer 7 mijl. Hij zag de radarantenne draaien.
De officier van de wacht, constaterende dat het eigen schip nagenoeg stil lag, hetgeen hij waarnam aan de koelwateruitlaat van de machines, gaf order de machinetelegrafen op stop te zetten, uitgaande van de gedachte, dat bij een eventueel treffen van beide schepen, een vaart van het eigen schip mogelijkerwijs aanleiding zou kunnen geven tot nog groter schade.
Onmiddellijk hierop volgde de aanvaring, waarbij de Mayumbe zich diep in de bakboordzijde van Hr. Ms. Holland boorde ter hoogte van het achter-ketelruim, waarvan de ketel niet bijstond.
De koers van Hr. Ms. Holland op het ogenblik van de aanvaring bedroeg 300° rechtwijzend.

De Mayumbe trok zich langzaam uit de scheepswand van Hr. Ms. Holland terug. Naar schatting van de officier van de wacht hebben beide schepen één minuut contact met elkaar gehad.
De officier van de wacht heeft de trefhoek duidelijk waargenomen als achterlijker dan dwars in en hij schat de aanvaringskoers van de Mayumbe op 020°. Hij achtte de kompassen volkomen betrouwbaar en de deccapositie kloppend.
De gispositie van de aanvaring, gebaseerd op de deccapositie van 07.45 uur was 53°03'.l noord en 04°26'.6 oost.
De commandant had geen aanleiding gevonden om bij de waarschuwing door de officier van de wacht, dat het zicht tot 1000 yards was teruggelopen, zelf direct naar de brug te gaan, hetwelk hij rechtvaardigt uit het feit, dat hij, zowel uit eigen waarnemingen als van die, doorgegeven door zijn voorganger, de officier van de wacht zeer betrouwbaar en ervaren achtte, terwijl zijn duidelijke orders ten aanzien van anker op gaan en brugactiviteit hem geen zorg of twijfel gaven. Ook de overige dagen hadden gelijksoortige weersomstandigheden zich voorgedaan.
De ST-route zou eerst te ongeveer 07.50 uur worden bereikt. Te 07.47 uur hoorde hij een mistsignaal van een ander schip, gevolgd door 3 korte stoten en de eigen machinetelegraaf, alsmede de order Rood en Blauw sluiten, waarop hij zich zo spoedig als hem mogelijk was naar de brug begaf. Daar aangekomen constateerde hij, dat het eigen schip in de stuurboorddraai was en nog iets vaart vooruit had, doch op het moment van de aanvaring vrijwel gestopt lag, hetgeen hij constateerde uit de aanwezigheid van het schroefwater ter hoogte van de achtermachinekamer. Hij nam het motorschip Mayumbe inkomend van bakboord waar op een afstand van ongeveer 50 meter. Na ongeveer 10 seconden had de aanvaring plaats. De trefhoek was naar zijn mening achterlijker dan dwars. Onmiddellijk gaf hij order voor sluittoestand Z en alle hens aan dek.

De navigatieofficier, die na het anker op gaan zich van de brug had begeven om te ontbijten, verklaarde in de longroom de eigen mistsignalen niet te hebben gehoord, hetwelk hij mogelijk acht door het feit, dat hij in dienstgesprek was met een zijner collega-officieren.

Het was zijn voornemen om te 08.00 uur bij het naderen van de scheepvaartroute op de brug te zijn. Bij het horen van de 3 korte stoten van de Mayumbe begaf hij zich onmiddellijk naar de brug, waarbij hij tot zijn verwondering zag, dat het dik van mist was. Hij constateerde, dat door Hr. Ms. Holland achteruit geslagen werd. Hij nam de Mayumbe waar op ongeveer 100 meter afstand in een geschatte peiling rood 90 met een vrij hoge vaart, relatief hard naar achteren doorzettend, waarschijnlijk door de snelle stuurboorddraai van Hr. Ms. Holland.
De aflossend officier van de wacht, die zich ten tijde van de aanvaring op de brug bevond, heeft persoonlijk waargenomen, dat de Mayumbe op ongeveer rood 50 in zicht kwam op ongeveer 500 yards afstand en dat deze 3 korte stoten gaf.
Hij schatte de koers van de Mayumbe evenals de officier van de wacht op 020°, gebaseerd op de schatting van de hoek van inzien ten opzichte van de eigen voorliggende koers.

Ook naar zijn indruk was de trefhoek iets achterlijker dan dwars.
Uit een later ingesteld onderzoek op de rijkswerf te Den Helder kon op grond van de beschikbare gegevens en het fotomateriaal, waarop de averij aan Hr. Ms. Holland is vastgelegd, worden afgeleid, dat de hoek tussen de hartlijn van het motorschip Mayumbe en de hartlijn van Hr. Ms. Holland op het moment van de aanvaring vermoedelijk 70° a 75° (rood 110-105) schuins van achteren aan bakboordzijde heeft bedragen.
Uit metingen, verricht door een commissie, bestaande uit de commandant en officieren aan boord van Hr. Ms. Holland, was geconstateerd dat de trefhoek van aanvaring rood 101 zou hebben bedragen. Het motorschip Mayumbe (OUKA) is eigendom van de Dansk-Frenchline, A. N. Petersen, te Kopenhagen, gebouwd in 1955. Het schip meet 3899 bruto registerton, lengte 125,7 meter en breedte 16,2 meter. Het is een enkelschroef motorschip met een machinevermogen van 6200 paardekrachten, snelheid bij volle kracht 14.5 -15 mijl, bij halve kracht 11-12 mijl, bij langzaam 9 mijl en bij zeer langzaam 6-7 mijl per uur. Het schip is onder andere voorzien van een automatische stuurinrichting met koersregistrator, een automatische mistseininstallatie en van een radarinstallatie met 3 cm band, merk Ray-theon.
Uit de aan de raad verstrekte gegevens blijkt, dat bij de aanvaring het schip een diepgang had van vóór 16 voet, achter 20 voet.
De opgegeven tijden verschillen met die van Hr. Ms. Holland 1 minuut, zodat voor een juiste vergelijking bij de verstrekte tijden van de zijde van de Mayumbe 1 minuut moest worden opgeteld.
Bedoelde gegevens vermelden voorts onder meer het navolgende:
De Mayumbe, kennelijk onderweg naar een der Noordeuropese havens, ondervond te 07.01 uur nog goed zicht. Op deze tijd werd koers veranderd van 027° rechtwijzend tot 033° rechtwijzend. Het schip liep volle kracht 14.5-15 mijl per uur. Hierna werd door de 1e stuurman de kapitein gewaarschuwd, dat het zicht verminderde.
Toen de kapitein op de brug kwam, constateerde hij een zicht van 2.5 a 3 mijl. De machinetelegraaf werd op stand by gezet. De radar en de automatische mistsignaalinstallatie stonden bij.

Te 07.36 uur werd het lichtschip Texel gepasseerd op 1.5 mijl aan bakboord. Men schatte op dat moment het zicht op 2.5 mijl, terwijl schepen west van het lichtschip Texel nog goed zichtbaar waren. Men nam ook nog een meeligger waar op ongeveer 1 streek over stuurboord, op ongeveer 2.3 mijl met vrijwel gelijke koers en vaart. De radar stond ingesteld op een bereik van 4 mijl. Te 07.43 uur nam de gezagvoerder een radarcontact waar op 20° over stuurboord, afstand 2 mijl. Hierop werd de radar op 2 mijls-bereik ingesteld. Even later, te ongeveer 07.45 uur, werd hetzelfde contact waargenomen eveneens 20° over stuurboord met een afstand van ongeveer 1 mijl, waarop de machine op zeer langzaam werd gezet. Kort hierop kwam het contact, dat later bleek Hr. Ms. Holland te zijn, in zicht op een geschatte afstand van 300-400 meter. Hierop te 07.46 uur, werd volle kracht achteruit gegeven met stuurboord aan boord. De koers was voordien steeds 033° rechtwijzend. Volgens een later met de aanwijzing van de

roerganger gereconstrueerde peiling zag men Hr. Ms. Holland bij het in zicht komen tussen 30° en 35° over stuurboordboeg.

De 1e stuurman had éénmaal een mistsein van Hr. Ms. Holland gehoord, terwijl hij het schip op vrijwel hetzelfde moment in zicht kreeg. Van Hr. Ms. Holland zag hij toen nog een flinke boeggolf. Te 07.48 uur had een aanvaring plaats onder een hoek van 70° met als zijden van de hoek het aanvaringspunt-voorschip Hr. Ms. Holland en het aanvaringspunt-lijn van kiel en stevens van de Mayumbe.
Volgens de 1e machinist van de Mayumbe werden de volgende (voor 1 minuut gecorrigeerde) tijden en manoeuvres geregistreerd, overeenkomende met die van de kapitein en 1e stuurman:

07.21 uur stand by; 07.45 uur slow-dead slow; 07.46 uur stop-volle kracht achteruit; 07.48 uur aanvaring; 07.50 uur stop.
Medegedeeld werd nog, dat de tijden door de 1e machinist in volle minuten werden aangegeven, zo dat over en vóór de halve minuut als heel werden genoteerd, door welke afronding de tijd tussen bijvoorbeeld 07.48 en 07.50 uur ook 1½ minuut kan zijn geweest.

Gelet op al het vorenstaande komt de raad tot de volgende conclusies en beoordeling:

De getuigenverklaringen geven aan, dat het motorschip Mayumbe in zicht kwam in peiling rood 50 op ongeveer 500 yards afstand, hetgeen in combinatie met de op dat moment voorliggende koers van Hr. Ms. Holland van 265° rechtwijzend betekent in peiling 215°
Een der getuigen verklaart het schip ongeveer 20° over stuurboord te hebben ingezien, hetgeen zou neerkomen op een koers van het motorschip Mayumbe op dat moment van ongeveer 015° rechtwijzend. Beide getuigen noemen zelfs een koers van 020°.
Aan de hand van gereconstrueerde gegevens van de zijde van het motorschip Mayumbe schatte men op dit schip de hoek waarop Hr. Ms. Holland in zicht kwam tussen 30° en 35° over stuurboord, hetgeen zou wijzen op een koers van het motorschip Mayumbe op dat moment van 000°.
Uit de getuigenverklaringen van de opvarenden van Hr. Ms. Holland en de verklaringen van de deskundigen van de rijkswerf kan worden opgemaakt, dat op het moment van de aanvaring, op welk moment Hr. Ms. Holland 300° voor lag, deze bodem door het motorschip Mayumbe werd aangevaren in de koers van ongeveer 020° met een vaart van naar schatting tussen 4 en 6 mijl per uur.
Deze vaart wordt door voornoemde deskundigen aangenomen op grond van de aan Hr. Ms. Holland toegebrachte schade. Uit dit onderzoek blijkt tevens dat Hr. Ms. Holland op het moment van de aanvaring geen of vrijwel geen vaart meer had.
De verklaring van de zijde van de Mayumbe, dat de hoek van aanvaring 70° zou zijn geweest, dat wil zeggen een aanvaringskoers van de Mayumbe van 50° rechtwijzend, komt de raad dan ook niet houdbaar voor.

Te 07.43 uur werd op de radar van Hr. Ms. Holland een contact, dat later het motorschip Mayumbe bleek te zijn, gepeild op 233°, afstand 2 mijl. Op hetzelfde ogenblik peilde men aan boord van de Mayumbe het contact, dat later bleek Hr. Ms. Holland te zijn, op groen 20, 2 mijl, waaruit kan worden geconcludeerd, dat de Mayumbe op genoemd tijdstip nog 033° rechtwijzend stuurde.
Uit de bevindingen aan boord van Hr. Ms. Holland bij het in zicht komen van het motorschip Mayumbe bleek bovendien, dat de koers van dit schip belangrijk noordelijker was dan op grond van de radarplotgegevens was te verwachten, waaruit de officier van de wacht concludeerde dat dit schip vóór Hr. Ms. Holland wilde overlopen.

De officier van de wacht oordeelde, dat door een handeling van het motorschip Mayumbe alléén een aanvaring niet meer kon worden voorkomen en gaf daarom de order voor volle kracht achteruit met het roer stuurboord aan boord.

De raad concludeert uit het volgende dat:

1 Het motorschip Mayumbe onder de gegeven omstandigheden een met een voor dit schip te grote vaart is blijven lopen, hiermede overtredende het bepaalde in artikel 16a van de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee.

2 Het motorschip Mayumbe, nadat het contact, dat later Hr. Ms. Holland bleek te zijn, tot op ongeveer 1 mijl was genaderd, zonder dat de peiling noemenswaard was veranderd, na 07.43 uur zeer waarschijnlijk een koersverandering naar bakboord heeft gemaakt, waardoor het gevaar voor aanvaring aanzienlijk werd vergroot.
De raad betreurt, dat de commandant, wetende dat binnen korte tijd de ST-route zou worden gepasseerd, na de waarschuwing van de officier van de wacht van de vermindering van het zicht, niet direct naar de brug is gegaan.
Hieraan doet niet af dat de commandant op grond van zijn eigen ondervinding en het oordeel van zijn voorganger, gemeend heeft tenvolle te kunnen vertrouwen op de bekwaamheid van de officier van de wacht ten aanzien van de navigatie.
De raad acht de eigenmachtige beslissing van de officier van de wacht te 07.44 uur om koers en vaart te behouden ondanks het feit, dat de commandocentrale hem een minimum passeerafstand van 200 yards meldde, terwijl zijn eigen waarneming een passeerafstand van 400 yards aangaf, onjuist.
Al mag tijdens oefeningen een dergelijke korte passeerafstand in vlootverband - speciaal bij onderzeebootbestrijdingsoefeningen - wel aanvaardbaar zijn, de raad acht dit bij normale navigatie niet acceptabel en bepaaldelijk niet bij het kruisen van een scheepvaartroute in de mist.
De raad acht het oordeel van de officier van de wacht, dat een passeerafstand van 400 yards onder de gegeven omstandigheden en toestand toelaatbaar zou zijn, niet getuigen van goede zeemanschap. De officier van de wacht had bovendien, zoals in de vaste brugorders is voorgeschreven, de commandant dienen te rapporteren toen hij constateerde dat deze passeerafstand van het door hem waargenomen contact naar zijn berekening 400 yards zou bedragen.
Vooropstellende dat, zelfs indien de waarneming van de officier van de wacht, te weten dat de passeerafstand van het bakboordcontact, dat later bleek het motorschip Mayumbe te zijn, ten minste 400 yards achterlangs, juist zou zijn geweest, is de raad van oordeel, dat hij of tijdig had dienen te stoppen en voorzichtig manoeuvreren, zoals in artikel 16b van de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee is voorgeschreven, of eerder een drastische koersverandering had moeten laten uitvoeren.
De raad acht het voorts onjuist, dat de officier van de wacht verzuimde om de navigatieofficier te waarschuwen bij de vermindering van het zicht zoals dat in de vaste orders is voorgeschreven.
De bezetting van de brug was naar het oordeel van de raad daardoor te gering, zodat niet alle maatregelen tijdig konden worden getroffen, waardoor tevens verklaard wordt dat verzuimd werd het sein van 3 korte stoten te geven bij het volle kracht achteruitslaan.

Voorts heeft hij door zijn vertrouwen alles in eigen hand te kunnen houden, zich de gelegenheid benomen zijn oordeel over de juistheid van de te nemen maatregelen te toetsen aan dat van de navigatieofficier.
De raad acht het een zeer gelukkige omstandigheid, dat de aanvaring plaats had ter hoogte van het niet te werk staande ketelruim, waardoor geen persoonlijke ongelukken zijn te betreuren.

De raad acht de reactie van de officier van de wacht begrijpelijk, dat hij bij het in zicht komen van het motorschip Mayumbe onder de gegeven omstandigheden, de order gaf voor volle kracht achteruit en stuurboord aan boord.

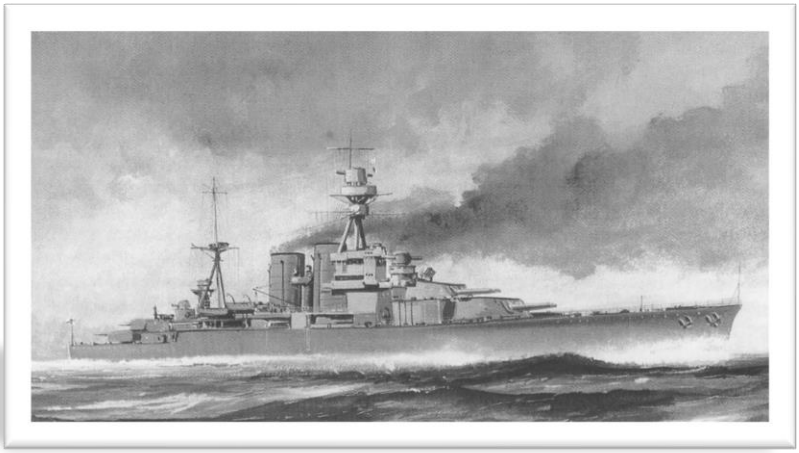
Te waarderen valt voorts naar het oordeel van de raad het door de officier van de wacht persoonlijk geven van de order Rood en Blauw sluiten en het tijdig doen stoppen van de machines nadat de vaart uit het schip was, waardoor zeer waarschijnlijk grotere schade aan Hr. Ms. Holland werd voorkomen.
De raad heeft tenslotte waardering voor alle maatregelen, welke na de aanvaring aan boord van Hr. Ms. Holland werden getroffen, teneinde het schip behouden binnen te brengen.

Aldus gedaan door de heren mr. A. J. Veldman, voorzitter, H. M. van den Wall Bake, H. A. W. Goossens, J. van Dapperen en A. van der Moer, leden, in tegenwoordigheid van ’s raads secretaris D. J. Kommer.

Uitgesproken ter openbare zitting van de Nederlandse marineraad, gehouden te ’s-Gravenhage op 25 maart 1966, door de voorzitter mr. A. J. Veldman, in tegenwoordigheid van ’s raads secretaris D. J. Kommer.
……

Diverse schepen, bouwstijlen en materialen (3)

Het waren echter de Britten die, in 1906 en een paar jaar voor andere landen, het eerste slagschip met enkel groot geschut voltooiden in de vorm van de HMS Dreadnought, later de naam van een scheepstype waarvan het basisontwerp nog veertig jaar werd vervaardigd. Velen droegen bij aan het ontwerp van de Dreadnought, maar als er één geestelijk vader moet worden aangewezen, dan is dat admiraal Sir John Fisher, die in 1904 First Sea Lord was geworden. Het schip werd in minder dan een Jaar voltooid, grotendeels door het gebruik van materialen en onderdelen die voorradig waren voor andere schepen. De 17.900 ton wegende Dreadnought voerde het geschut van 5 keer dubbelloops 305 mm en haalde met zijn oliegestookte stoomturbines een maximumsnelheid van 21 knopen. Hiermee was het schip superieur aan alle andere slagschepen in de wereld. De bouw van het schip zorgde wel voor controverse, want na voltooiing maakte het niet alleen buitenlandse maar ook de andere Britse slagschepen overbodig. Dit vergde meteen een ongekende industriële en financiële inspanning van de Royal Navy om de opkomende Duitse marine voor te blijven door de moderne schepen snel in grote aantallen te vervaardigen. Tegen de tijd dat Duitsland haar eerste klasse van vier dreadnoughts voltooide, had Groot-Brittannië er zeven in de vaart.

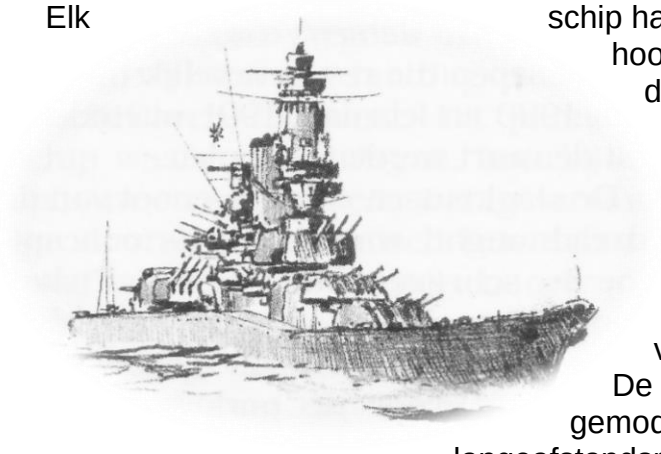


De ‘marinewedloop’ op het gebied van dreadnoughts bleef gestaag toenemen tot aan het eind van de Eerste Wereldoorlog (1914-1918). Duitsland staakte echter de bouw van dreadnoughts in de tweede helft van de oorlog, zodat er meer middelen konden worden ingezet voor de massaproductie van duikboten, maar de rivaliteit met de VS en Japan duurde voort tot 1921-1922, toen het Verdrag van Washington een slagschiplimiet’ oplegde. Groot-Brittannië voltooide

tot aan 1918 48 dreadnoughts en Duitsland 26, en daarnaast bouwden de VS en Japan, Frankrijk, Italië, Oostenrijk-Hongarije en Rusland dit scheepstype.

Een bescheiden aantal werd ook geleverd aan Zuid-Amerikaanse landen, die verwikkeld waren in hun eigen 'marinewedloop'.
In die tijd hadden Groot-Brittannië, de VS en Japan de indrukwekkendste slagschepen.
Er kwamen 406 mm-kanons en de granaten, voortdrijvende ladingen voor de kanons en bescherming (zowel bepantsering als inwendig) werden allemaal sterk verbeterd. Een typisch voorbeeld van deze generatie was de HMS Hood, ontworpen in de Eerste Wereldoorlog als een slagkruiser en het grootste oorlogsschip dat tussen de twee wereldoorlogen in de vaart was. De Hood had een waterverplaatsing van 48.000 ton in 1940, hoofdgeschut met acht 381 mm-kanons, en een snelheid van 29 knopen. Midden jaren dertig in de vorige eeuw begon de herbewapening van oorlogsvloten en de grote zeemachten hervatten, ondanks de toename in lucht- en onderzeese aanvallen, de bouw van slagschepen die in feite verbeterde versies waren uit de Eerste Wereldoorlog, met de nadruk op hoge snelheid, goede bepantsering en geschut met alleen grote kalibers. De twee grote veranderingen, al merendeels uitgewerkt in de Tweede Wereldoorlog, waren de versterkte horizontale bepantsering en het vervangen van batterijen snelvuurkanons uit de Eerste Wereldoorlog (die bescherming boden tegen aanvallen van torpedoboten) door batterijen snelvurend luchtafweergeschut. Veel overgebleven slagschepen uit de Eerste Wereldoorlog presteerden, aangepast en opnieuw uitgerust, goed in de Tweede Wereldoorlog, vooral als escorte en bij kustbombardementen.

Al vroeg in de Tweede Wereldoorlog leek het tijdperk van het slagschip voorbij te zijn, want Italiaanse en Amerikaanse nederlagen - in respectievelijk november 1940 en bij Pearl Harbor in december 1941 - door Britse en Japanse luchtaanvallen, wezen
erop dat vliegdekschepen oppermachtig waren. Maar goed geleide slagschepen, met effectief licht en middelzwaar luchtafweergeschut en opererend met een geschikt escortschip, bleken niettemin een scheepstype dat nog altijd luchtaanvallen kon doorstaan en met kanonvuur legeracties op het land kon ondersteunen. Maar zoals de Britten ontdekten met het verlies van hun nieuwe slagschip de HMS Prince of Wales en de oudere slagkruiser de Repulse in december 1941, en de Japanners op hun beurt met het verlies van hun nieuwe slagschepen de Musashi en Yamato in oktober 1944 en april 1945, kon geen slagschip op tegen een grootschalige aanval van gevechtsvliegtuigen met torpedo's en pantserbommen.
De Yamato en Musashi, voltooid in 1941 en 1942, waren de grootste slagschepen ooit.
Elk schip had een waterverplaatsing van ruim 67.000 ton, hoofdgeschut met negen 463 mm-kanons in drie drieloopskoepels en een snelheid van 27 knopen.



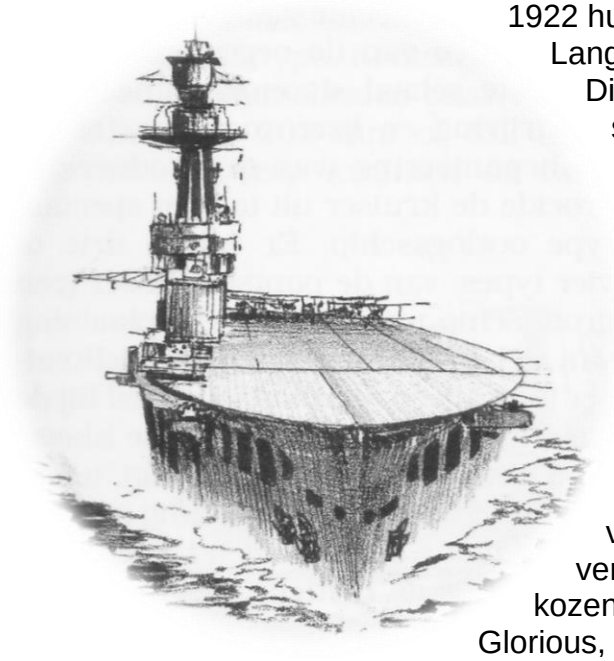
Hun enige rivalen, in termen van capaciteit, waren de vier Amerikaanse slagschepen uit de Iowa-klasse die kort daarna werden voltooid. Deze schepen hadden een waterverplaatsing van 45.000 ton, hoofdgeschut met negen 406 mm-kanons in drie drieloopskoepels en een snelheid van 33 knopen.
De laatste twee van deze schepen, sterk gemoderniseerd en uitgerust met 32 langeafstandsraketten voor landdoelen, waren de USS Iowa en USS New Jersey, 's werelds laatste slagschepen die respectievelijk in oktober 1990 en februari 1991 uiteindelijk uit de vaart werden genomen.

De slagkruiser, een tijdgenoot van de dreadnought, was een Brits concept, toe te schrijven aan ‘Jackie’ Fisher, voor schepen (ter grootte van slagschepen) die dienden als verkennings-vaartuigen voor de oorlogsvloot. Ze moesten krachtig genoeg zijn om bij de hoofdvloot van de vijand te komen, maar ook snel genoeg om die vloot weer achter zich te laten. De slagkruiser had kanons van hetzelfde kaliber als verwante slagschepen, maar door de lichtere bepantsering lag hun snelheid zo’n 4 knopen hoger. Fisher noemde dit type een snelle pantserkruiser en pas in 1912 kregen de schepen de benaming slagkruiser, wat sommige commandanten er wellicht toe heeft verleid ze te gebruiken als snelle slagschepen. Japan slaagde er als enige in, althans deels, een hybride slagkruiser met slagschipcapaciteit te vervaardigen. Dit toonde het Japanse gebrek aan industriële en financiële macht in de eerste vijftig jaar van de twintigste eeuw, en resulteerde in algemeen inzetbare slagschepen met goed geschut, een hoge snelheid maar onvoldoende bepantsering.

De eerste slagkruisers waren de HMS Irwincible en HMS Indomitable. Dit waren schepen van 17.000 ton, bewapend met acht 305 mm-kanons en een topsnelheid van 25,5 knopen. Zodra dit type vaker werd ingezet, leidde de ontwikkeling ervan tot een groter formaat, zwaarder geschut, aanzienlijk meer vermogen en een veel hogere snelheid, culminerend in de Hood, de laatste Britse slagkruiser. Andere landen, waaronder Duitsland en Japan, bouwden slagkruisers, zij het niet in de aantallen van de Britten, mogelijk vanuit het besef dat de slagkruiser een inherente zwakheid vertoonde door de gebrekkige bescherming (vooral het horizontale pantser dat bescherming kon bieden tegen hoog langeafstandsvuur en later luchtaanvallen), en omdat slagkruisers niet bestand waren tegen zwaar vuur van slagschepen met veel hoofdkanons van hetzelfde kaliber.
Hun originele taak viel te verdedigen op grond van de maatstaven van het eerste decennium van de twintigste eeuw, maar was na de komst van het vliegtuig volstrekt achterhaald voor verkenningsdoeleinden.
Het vervoer en gevechtsklaar maken van vliegtuigen zijn uiteraard de raisorts d’être van het vliegdekschip. Het idee om vliegtuigen vanaf oorlogsschepen te laten opstijgen, ontstond al snel nadat het vliegtuig praktisch gebruikt werd, en in 1911 lukte het de Amerikaanse vliegenier Eugene Ely op te stijgen en te landen op plateaus die waren opgericht op kruisers. Een paar maanden later vertrok commandant C.R. Samson van de Royal Navy in een Short-tweedekker vanaf een vergelijkbaar platform op het voordek van het pre-dreadnought slagschip HMS Africa.

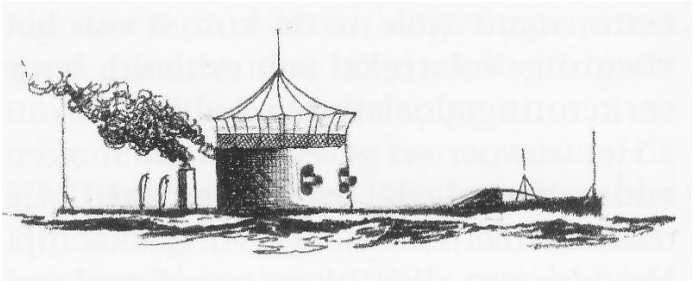
In de Eerste Wereldoorlog maakten veel vliegtuigen vluchten vanaf Britse oorlogsschepen. In 1917 landde een Sopwith Pup op een vliegdek bevestigd aan het voordek van de HMS Furious, een lichte slagkruiser/vliegdekschip, maar pas nadat dit schip was voorzien van een landingsdek achter de opbouw werden er regelmatig landingen uitgevoerd. Landen was erg lastig vanwege de turbulentie die ontstond door de opbouw. Het duurde tot 1918, toen er een schip kwam met een vliegdek over de volle lengte, voordat het landingsprobleem effectief werd opgelost. Dit pioniers-schip was de HMS Argus, waarbij de opbouw en schoorsteen waren vervangen door een hydraulisch beweegbare brug en de rook en gassen over de achtersteven werden afgevoerd.
Dit vroege ‘vliegdekschip’ kreeg in 1920 navolging met de HMS Eagle, een aangepast slagschip. De Eagle compenseerde zijn opbouw en schoorstenen aan stuurboord met een anderszins vrij vliegdek, net als de HMS Hermes, die in 1923 werd voltooid als het eerste schip dat als vliegdekschip was ontworpen.

De Amerikanen en Japanners wilden niet achterblijven en maakten in 1922 hun eerste kleine vliegdekschepen vaarklaar: de USS Langleg en de Hosho.



Dit waren gladdekvaartuigen met scharnierende schoorstenen die horizontaal konden worden neergelaten tijdens het gebruik van het vliegdek. Er werden geen vliegdekschepen meer gebouwd tot na het sluiten van het Verdrag van Washington, toen de VS en Japan er beide voor kozen een aantal oorlogsschepen aan te passen die anders tot schroot waren verwerkt. Dit waren de slagkruisers USS Lexington en USS Saratoga, en het slagschip Kaga en de slagkruiser Akagi, die allemaal werden getransformeerd tot een vliegdekschip van zo'n 36.000 ton. Het vliegdek op de Japanse schepen was vrij smal omdat de schoorstenen er niet in werden verwerkt, die horizontaal over boord staken. De Britten kozen de lichte slagkruisers HMS Courageous en HMS Glorious, oorspronkelijk zusterschepen van de Furious, voor aanpassing tot vliegdekschip.
Latere vliegdekschepen van de Britten, Amerikanen en Japanners, en het Franse omgebouwde slag schip de Béam, hadden het zijvliegdek dat vanaf die tijd standaard werd. Vanaf 1937, toen de Royal Navy begon met de bouw van de HMS Illustrious - hun eerste vliegdekschip na het Verdrag van Washington - gingen de Britten qua ontwerp een stap verder met de introductie van bepantserde vliegdekken en hangars. Al vergrootte dit hun overlevingskans bij een luchtaanval, het leidde tot een vermindering van het aantal boordvliegtuigen. Maar de oorlogservaring leerde de noodzaak van die verhoogde bescherming, en zowel de Amerikanen als de Japanners namen dit ontwerp over voor hun schepen na de Slag bij Midway, die in juni 1942 grotendeels werd uitgevochten met boordvliegtuigen en resulteerde in het verlies van respectievelijk één en vier vliegdekschepen.

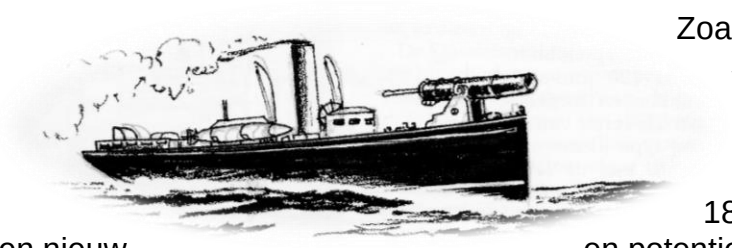
De vliegdekschepen die tot het eind van de Tweede Wereldoorlog werden gebouwd, zijn onder te verdelen in drie hoofdcategorieën: grote vliegdekschepen met elk wel 100 vliegtuigen, lichte vliegdekschepen met zo'n 40 vliegtuigen, en kleine escortschepen (oorspronkelijk koopvaardijschepen en daarom vrij langzaam) met elk 20 tot 35 vliegtuigen. De lichte en escortschepen zijn nu verdwenen; de laatstgenoemde deden na de oorlog vaak nog dienst als amfibische aanvalsschepen met helikopters aan boord, en het vliegdekschip staat bij de Amerikaanse marine nu bekend als aanvalsvliegkampschip. De VS zijn het enige land dat nog een aanzienlijk aantal vliegdekschepen in de vaart heeft. De grootste hiervan zijn de schepen uit de Nimitz-klasse met kernaandrijving, een waterverplaatsing van zo'n 95.000 ton, een luchtvloot van soms wel 100 vliegtuigen, en een bemanning van ruim 5000 man.



De monitor is een laag op het water liggend schip met een of twee grote kanons voor kustbombardementen.
De naam is afkomstig van de originele USS Monitor, een pantserschip dat John Ericsson tijdens de Amerikaanse Burgeroorlog (1861-1865) ontwierp voor de Amerikaanse marine. In de Eerste Wereldoorlog bouwden de Britten monitors in grote hoeveelheden voor kustbombardementen en rivier-operaties. Andere landen bouwden vergelijkbare schepen, die beperkt werden ingezet tijdens de Tweede

Wereldoorlog en, zoals sommige Zuid-Amerikaanse schepen, standhielden tot het eind van de twintigste eeuw.
In het zeiltijdperk was de benaming kruiser gebruikelijk voor een schip uit de vierde klasse of groot fregat dat onafhankelijk van de vloot op zoek ging naar de vijand om diens positie door te geven, terwijl fregatten en kleinere schepen die de handelsroutes moesten bewaken, ook bekendstonden als kruisers. Het enige essentiële kenmerk voor schepen met de taak van een kruiser, was een zeilsnelheid superieur aan die van de gezochte vijanden. Nadat in het midden van de negentiende eeuw op grote schaal stoommachines voor aandrijving en ijzer voor constructie en bepantsering was geïntroduceerd, groeide de kruiser uit tot een speciaal type oorlogsschip. Er waren drie of vier types: van de pantserkruiser (een groot schip met een waterverplaatsing van wel 16.000 ton) via de gordelkruiser (met alleen een pantsergordel bij de waterlijn) en de kruiser tweede klasse (met alleen lichte bepantsering), tot de lichte kruiser (met heel weinig bepantsering maar een opvallend hoge snelheid). Voor de Britten, die de orde in hun rijk moesten handhaven met vloten en eskaders die permanent gestationeerd lagen in overzeese bases, was de kruiser een noodzaak die in grote aantallen en diverse formaten moest worden gebouwd. Op verre overzeese bases vormden zulke schepen de kern van lokale vloten of eskaders.

De kruiser bleef het voornaamste verkenningsinstrument voor de hoofdvloot die het moest ondersteunen, hoewel het in tegenstelling tot de zeilende voorgangers, binnen gezichtsafstand van de vloot bleef. Tijdens zeeslagen had de kruiser als belangrijkste taak het innemen van een positie vanwaar elke manoeuvre van de vijandelijke vloot kon worden waargenomen en gerapporteerd, maar kruisers voerden ook geschut-en torpedo-aanvallen uit wanneer de kans zich voordeed en verdedigden de vloot door aanvallen van lichte schepen van de vijand af te slaan.
Na het eind van de Eerste Wereldoorlog veranderde de aard van de kruiser ingrijpend, resulterend in de sloop van vrijwel alle schepen, met uitzondering van de exemplaren die in de tweede helft van de oorlog waren voltooid. De reden voor deze verandering was dat vliegtuigen verkenningsvluchten konden gaan uitvoeren, en dit resulteerde in de introductie van één kruiser type. Kruisers werden alleen nog onderscheiden naar hoofd-geschut, hetzij 203 mm of 152 mm. Qua basisontwerp kwamen de twee grotendeels overeen, hoewel de kruisers met geschut van een groter kaliber meestal groter en beter bepantserd waren. Aangezien verkenning voor de vloot niet langer de hoofdtaak was, kreeg de kruiser al snel andere taken toebedeeld, zoals het bewaken van handelsroutes, het ondersteunen van een amfibische aanvalsmacht en, op beperkte schaal, bescherming bieden tegen luchtaanvallen. Kruisers met 203 mm-kanons stonden na verloop van tijd bekend als zware kruisers; die met 152 mm-kanons als lichte kruisers; en in het geval van een paar schepen ontworpen als zware kruiser maar met de grootte en het geschut van een oorlogsschip, grote zware kruisers. Voorbeelden van grote zware kruisers, soms abusievelijk betiteld als slagkruisers, waren de Amerikaanse schepen uit de Alaska-klasse, bewapend met 305 mm-kanons. Een tussenpositie werd ingenomen door vaartuigen als de Duitse schepen uit de Scharnhorst-klasse, in feite kleine oorlogsschepen en vaak slagkruisers genoemd.



Zoals eerder opgemerkt, was een van de secundaire taken van de kruiser bescherming bieden tegen torpedoboten.

Dit type oorlogsschip werd tussen 1880-1890 ontwikkeld om de mogelijkheden van een nieuw en potentieel doorslaggevend wapen te benutten: de Whitehead-torpedo met zelfaandrijving en een kop die het pantser van een slagschip onder de

waterlijn kon doorboren, ’s Werelds eerste echte torpedoboot was de 19 ton wegende HMS Lightning, die in 1876 in de vaart was genomen voor het vervoer van ‘paaltorpedo’s’ (met een explosieve lading bevestigd aan de punt), maar in 1879 werd de boot uitgerust met bovenwaterse lanceerbui-zen voor twee Whitehead-torpedo’s. Het succes van deze vroege torpedoboot deed de Royal Navy besluiten nog twaalf stuks te bestellen, bestemd voor kustverdediging.

OORLOGSSCHIP en VLIEGTUIG

A F W E E RR E A C T I E S

Wederom ziet het schip zich geplaatst tegenover een nieuwen tegenstander, maar de afweerwapens worden gesmeed, en de waakzaamheid wordt elk oogenblik grooter. De weten-schappelijke onderzoekingen en de technische mogelijkheden zijn thans zoo uitgebreid, dat elk oogenblik een nieuw wapen te voorschijn kan komen, hetgeen een nog niet vertoonde afweer beteekent.

Hoe is de ontwikkeling geweest? Dertig jaar voor Tarente, waar drie Italiaansche slagschepen door een aanval met torpedovliegtuigen buiten gevecht werden gesteld, werd te Hampton Roads (V.S.) een proef genomen met het starten van een vliegtuig vanaf een platform op het voorschip van een oorlogsschip. En de deelnemers aan dit sportieve element konden ook niet droomen, dat dit een tijdperk zou inluiden in den oorlog ter zee. Aan den vooravond van den eersten wereldoorlog beschouwde men het vliegtuig nog slechts als het „oog” ,van de marine.

In het begin van den oorlog hebben vliegtuigen en zeppelins tevergeefs gepoogd, oorlogs-schepen met bommen te treffen. Het schijnt, dat de eerste bom, die een oorlogsvaartuig trof, op 5 September 1915 viel en den Britschen lichten kruiser „Attentive” licht beschadigde. Op 20 Mei 1917 werd de eerste Duitsche onderzeeboot door een bom vernietigd, en op 10 Juli van hetzelfde jaar joeg een bom van 50 kg de kleine Turksche torpedoboot „Jadiguar” in den Gouden Hoorn naar den kelder. Op 12 Augustus 1915 had een Britsch vliegtuig in de Zee van Marmora een Turksch transportschip getorpedeerd en op 12 December 1915 bombardeerde de luitenant ter zee Fr. Christiansen — ons allen maar al te goed bekend uit den tweeden Wereldoorlog! — met bommen uit een watervliegtuig een koopvaardijschip in de Downs. Dit zijn maar enkele feiten, maar zij toonen aan, dat in den oorlog 1914—1918 het oorlogsschip een nieuwen tegenstander zag verschijnen, tweemaal sneller dan den torpedobootjager.

Een vijand boven het schip in den dooden hoek van zijn artillerie, welke slechts iets hooger dan horizontaal kon vuren. Het leek, alsof het vliegtuig het oorlogsschip met zekerheid en ongestraft kon treffen met projectielen, welke niet de gordelpantsering raakten. Zooals reeds was gebleken bij de hiervoor genoemde aanvallen, was de trefkans toen nog niet zoo heel erg groot, want er waren heel wat berekeningen noodig, in verband met de horizontale snelheid van het vliegtuig, de eisch van de zwaartekracht en de rekening die met den wind moest worden

gehouden, waarbij dan nog kwam het kleine doel, dat zich verplaatste met een snelheid, die vaak moeilijk was te schatten. Allerlei berekeningen werden gemaakt en de vizierinrichtingen verbeterd tusschen de beide oorlogen, want men had ervaren, dat toen de „Goeben" in Januari 1918 in de Dardanellen was gestrand, van de 180 bommen, die op dit schip werden geworpen, slechts één het doel trof!

Toen de „Scharnhorst", „Gneisenau" en „Prinz Eugen" in Brest lagen, hebben gedurende 10 maanden 3300 vliegtuigen, welke 4.000 ton aan bommen afwierpen, getracht deze schepen buiten gevecht te stellen, en later kozen zij toch weer zee. Inmiddels veranderde de aanvalstactiek. In plaats van den horizontalen aanval kwam de verticale, zooals de Stuka's dat deden. Dergelijke duikvlucht-aanvallen veroorzaakten vele slachtoffers onder de oorlogs-schepen, zooveel, dat wij ze niet meer zullen opsommen. Inmiddels was ook het torpedo-vliegtuig verder ontwikkeld, welke hun groote snelheid gebruikten om op korten afstand van het doel de torpedo's af te werpen. Deze tactiek heeft haar gunstige uitwerking bewaard, vooral tegen groote, gepantserde oorlogsschepen, want het deel van den romp onder water blijft altijd het meest kwetsbare.

Sensationeele successen.

De meest sensationeele successen gedurende den laatsten oorlog waren die te Tarente (tegen Italiaansche slagschepen), te Pearl Harbor, en in volle zee tegen de „Bismarck", in den Slag bij Matapan tegen de Italianen, bij Kuantan tegen de „Prince of Wales" en „Repulse", en dan de luchtslagen in den Pacific.

Dubbele 20 mm Oerlikon aan boord van de Nederlandsche torpedobootjagers.

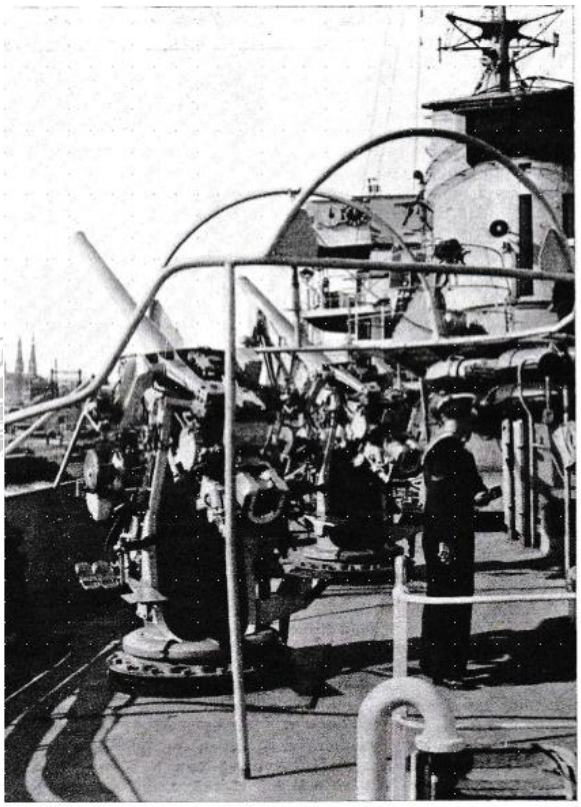
Om de doelen „a bout portant" te treffen, werden nieuwe methoden toegepast, namelijk om de projectielen als het ware te besturen, totdat zij met het doel in aanraking kwamen. De Duitschers kwamen met bommen met vlakken, geleid door radio, en de Japanners met hun kamikaze's en baka's, waarbij de piloten werden opgeofferd. In beide gevallen had de bom den vorm van een klein vliegtuig, bestuurd, hetzij door een ander vliegtuig met behulp van radio, hetzij door een ten doode opgeschrevene, die de richting bepaalde tot de explosie plaats vond. Bij een aanval op Fransche oorlogsschepen te Ajaccio werden op 30 September 1943 sucessen behaald, maar de vliegtuigen, die deze „vilegende bommen" draadloos bestuurden, werden door Fransche jagers neergehaald. Eerst op 23 Januari herhaalden zich dergelijke aanvallen tegen de oorlogsschepen bij het bruggehoofd van Anzio. Van den torpedobootjager „Jervis" werd de boeg afgescheurd, en de torpedobootjager „Janus" zonk. Eenige dagen later werden de Britsche kruiser "Spartan" en een Liberty-schip slachtoffer van de vliegende bommen". Dit waren de groote successen, want van den aanval op 20 April 1944 tegen drie Fransche torpedobootjagers bij een convooi van Corsica van draadloos bestuurde bommen, trof er geen enkele. Deze zelfmoord-vliegtuigen en menschelijke bommen hadden tegen de onmetelijke Amerikaansche armada wel succes.

Volgens een rapport van Admiraal King is bij Okinawa op 80 gezonken of beschadigde schepen, het meerendeel der resultaten te wijten aan de „kamikaze's" en „baka's". Elf vliegdekschepen, twee slagschepen en zestien torpedoboot-jagers zijn door dergelijke toestellen aangevallen. Als wij de verschillende aanvalsmethoden de revue laten passeeren, waarbij het vliegtuig het schip moest vernielen, dan moeten ook nog de magnetische mijnen worden genoemd, de atoombom en de „V"-wapens.

Het schip verdedigt zich.

De groote beweeglijkheid van het vliegtuig maakte een verrassenden aanval mogelijk. De soldaat op het land verdedigde zich tegen verrassing door steeds verder schietende artillerie. Op zee volgde de verrassende aanval eerst door de branders, daarna door ramschepen, later door torpedobooten en vliegtuigen. Elken keer werd het schip, dat zijn klassieke artillerie had, verrast, maar daarna kwam de verdediging tegen de aanvalsmiddelen. Tusschen 1900 en 1914 ontstonden de snelvuurkanonnen, welke practisch de aanvallen van torpedobooten op korten afstand onmogelijk maakten.

Wat gebeurde er tusschen 1940 en 1944, om zich de vliegtuigen van het lijf te houden? Men zou kunen zeggen, dat men aanvankelijk, evenals vroeger, de mogelijkheden van den aanvaller had onderschat. Doch inmiddels herstelde zich de verdediging. De scherven en de looden kogels van den luchtafweerkanons, zelfs van die van 12 en meer cm kaliber, hadden tegen de stalen, deels gepantserde vliegtuigen, geen voldoende uitwerking. Sommige kwamen terug met honderden gaten, zonder dat echter vitale deelen waren getroffen. En men nam zijn toevlucht daarom tot een granaat, welke bij den minsten schok explodeerde.

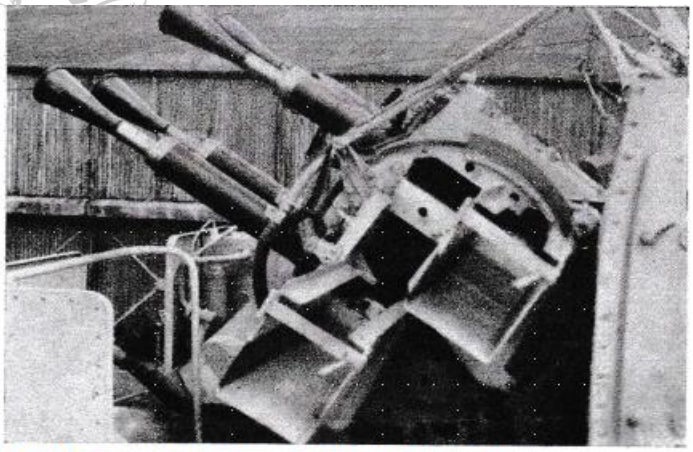


Gedeelte van de 7.5 cm luchtafweerbatterij aan boord van Hr. Ms. „Tromp". Het buizengeraamte op den voorgrond dient om te voorkomen, dat in de hitte van het gevecht, deelen van het schip door eigen kanonvuur worden weggeschoten.

Zoo kwam de 20 mm Oerlikon in gebruik, maar de uitwerking was beperkt tot 2000 meter. De oorlogvoerenden gingen toen over tot het kaliber van 40 mm, welk kanon Zweden leverde, en een draagwijdte had tot 3000 m. Dank zij de groote aanvangssnelheid werd het doel snel bereikt. Maar om een vuurscherm te krijgen, zooals een jager met hagelpatronen op patrijzen schiet, was noodig, dat de granaten snel den vuurmond achter elkaar konden verlaten, en een vermeerdering van de loopen, welke tegelijkertijd werden af gevuurd. Men moest dus: óf meer loopen op dezelfde affuit hebben, of verschillende affuiten. In het begin van den oorlog had men vierling 40 mm pompons of zelfs met acht loopen. Maar de ondervinding leerde, dat een scherm van granaten ondoeltreffend werd door een kleine vergissing van het oog. Bovendien konden deze groote affuiten niet in voldoende mate practisch op kleine schepen worden opgesteld. Zoo kwam men er toe de 20 mm mitrailleurs op enkele affuiten te plaatsen, van tien op kleine, tot bijna honderd toe op de grootste oorlogsschepen. Voor de 40

mm's werden dubbel- of vierling- affuiten genomen, waarbij het snelle richten werd verzekerd door nieuwe richtapparaten.
Toen was de afweer slechts een kwestie van volume van vuur naar alle richtingen, waaruit een vliegtuig zou kunnen komen. Men ging er toe over de grootste slagschepen te voorzien van een hondertal 20 mm en een vijftigtal van 40 mm mitrailleurs. Zoo kon op een afstand van 2 à 3000 meter een scherm van granaten worden gelegd. Maar ook een middelbare luchtdoelartillerie was noodig, om het vliegtuig te beletten zich ongestraft op grooter afstand van het schip op te houden. Men moet ook op grooten afstand een scherm kunnen leggen op den vermoedelijken weg van het vliegtuig. Vandaar de raketprojectielen. Ook daar het probleem, om een gevaarlijke zone te scheppen voor het vliegtuig. Welk rol de atoombom of de ,,V"-bommen in dezen strijd zullen spelen, valt nog niet te zeggen, maar men moet niet te haastig zijn met zijn conclusies.

De eerste reactie tegen luchtaanvallen was voor het schip wendingen met groote snelheid, wat tegen duikaanvallen echter niet veel hielp, wel echter tegen de vliegbommen, welke draadloos werden bestuurd.
Tegen laagvliegende torpedovliegtuigen werd met behulp van zware projectielen een „muur van waterfonteinen"' gelegd in de baan der torpedo's, soms veertig meter hoog. Dit deden de Duitsche oorlogsschepen bij hun doorbraak door Het Kanaal en de Straat van Dover. De moeilijkheid bij deze tactiek is, op de juiste plaats en op den juisten tijd dezen „muur" te vormen. De zee-oorlog heeft eerst slechts den horizontalen vijand gekend, later kwam onder water de mijn en torpedo, en thans is het vliegtuig weer oorzaak, dat de marine zich moet interesseeren voor alle sectoren van het luchtruim. Vandaar de evolutie van bewapening en bescherming op de nieuwste oorlogsschepen.


Vierling pom-pom aan boord van de „Tjerk Hiddesz".

Als men objectief de aanvalsmethoden der vliegtuigen en de afweermethoden van de oorlogsschepen nagaat, dan ziet men ook, dat de naties, die den oorlog hebben gewonnen thans de machtigste vloten bezitten, namelijk rond vijf millioen ton voor de Vereenigde Staten en drie millioen ton voor Engeland. Noch de één, noch de ander, denkt aan afbraak. De capitulatie van de overwonnen werd voorafgegaan door de vernietiging van de Vloot of doordat deze tot werkloosheid werd gedoemd. Men hoort vaak, dat de luchtoorlog Japan tot overgave heeft gedwongen, maar wie heeft de Amerikaansche luchtmacht tot op een doeltreffenden afstand van het Japansche moederland gebracht? Wie heeft de drijvende vliegvelden verschaft en het mogelijk gemaakt, dat op vele eilanden bruggenhoofden konden worden gevormd, en wie heeft de verbindingslijnen over zee verzekerd?

Wie?
Wie anders, dan dezelfde oorlogsschepen, die naar Rusland, via Moermansk, of de Perzische Golf, de konvooien met duizenden vliegtuigen, tanks en munitie hebben beschermd, opdat de Russen het offensief konden hervatten? Wie heeft de landingen mogelijk gemaakt in Noord

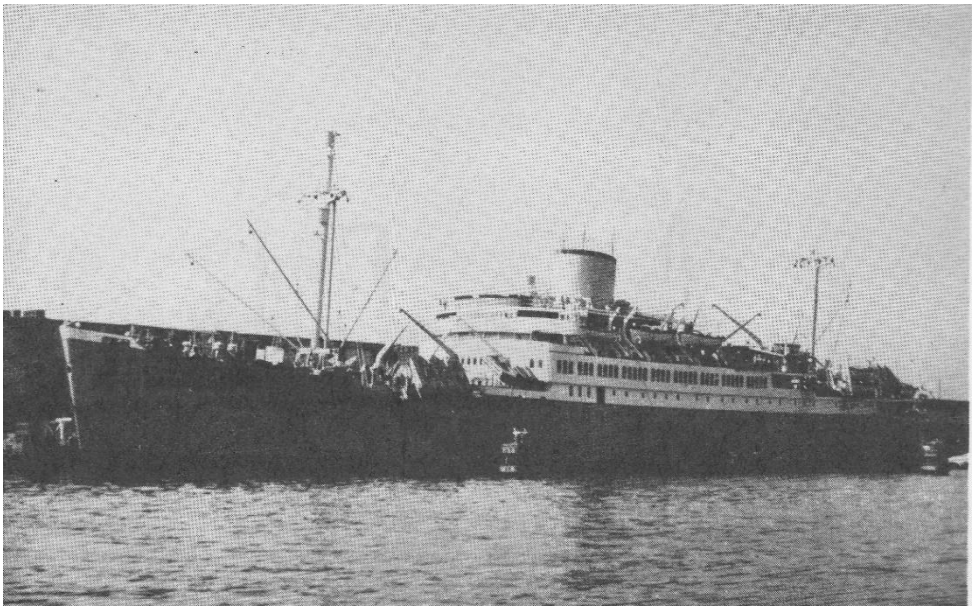
Afrika, Italië en Frankrijk, met geheele armada's, waarin het „capital ship" een voorname rol speelde?
Het is één van de principes van den oorlog, dat men zich moet concentreeren op de hoofdmacht van den vijand. De vernietiging der „capital ships" is primair. Dat was de bedoeling der Japanners bij Pearl Harbor, waardoor zij tijdelijk de gelegenheid kregen tot een groote expansie in den Pacific. De aanval der Engelschen op Taranto, op de „Scharnhorst", en „Gneisenau" te Brest, op de „Bismarck" en op de „Tirpitz" toonen aan waar de hoofdmacht was, en dus het primaire doel. Admiraal King schreef na de overwinning: „Een der meest interessante ervaringen van den oorlog is, dat opnieuw het belang van het slagschip is bewezen".
En waaraan moet men de voortdurende evolutie van de methoden van luchtaanvallen toeschrijven? Eerst de Stuka's, toen de draadloosbestuurde bomvliegtuigen, en dan de zelf-moord-toestellen? Ondanks de interventie van het vliegtuig in den zee-oorlog, groeit de beteekenis van de vloot, en zullen er in de toekomst, evenals in het verleden, doeltreffende af-weermiddelen worden gevonden tegen elke tactiek of nieuw wapen.

Laten wij dus niet voorbarig den historischen „ruggegraat" van de zeemacht veroordeelen, bestaande uit het tandem slagschip-vliegdekschip, maar ook weer niet onderschatten de wapens, vandaag nog onbekend, welke morgen op hun beurt tegen haar in actie zullen komen.

DE DERDE REIS NAAR INDIE, hoofdstuk 3

met de Boissevain heen
met de Volendam terug

25 april 1947 tot 20 juli 1947



MS Boissevain

Naar Makassar. Een weekend in Malino

Vrijdag, 6 juni, waren we al vroeg op het vliegveld, vanwaar onze Dakota omstreeks zeven uur zou vertrekken naar Makassar, een trip van 635 kilometer, die ruim twee en een half uur zou duren. Bij aankomst te Makassar waren daar twee officieren van de Welfare aanwezig, die mij met hun jeep naar de stad zouden brengen, hetgeen een half uurtje rijden was. En toen ging het naar hotel Wijnands, waar ik zou logeren. Zoals al eerder verteld, zou onze vriend Spanjer de voor Makassar bestemde lading pakjes met de Tasman naar hier begeleiden, waarna we met dit schip samen onze reis weer zouden voortzetten. Intussen had de Tasman zo een lange omweg moeten maken, dat het schip er nog steeds niet was en pas over twee dagen, dus a.s. zondag, werd verwacht. Dit had weer tot gevolg, dat Welfare met een grote verrassing kwam, want ik mocht nu dit weekend in Malino, zeventig kilometer van hier in de bergen, gaan doorbrengen.
Malino, dat grote bekendheid genoot vanwege de daar gehouden conferentie over de Grote Oost.

Malino Conferentie

De volgende dag zouden we daarheen gaan en zondagavond weer terugkomen. Eerst was er dus nog mooi de tijd om een kijkje in Makassar te nemen. Wat een prachtige stad en wat een heerlijke boulevard langs de zee! Er was zoveel te zien en te genieten, dat we uren hebben rondgereden en zelfs een bezoek aan de Chinezenwijk konden brengen, ’s Avonds hebben we de sightseeing wandelende voortgezet; we hebben lang aan zee gezeten, doch ook genoten van wat we in de winkels zagen op het gebied van de Makassaarse zilversmeedkunst.
En na lange tijd hebben we weer eens het luiden van kerkklokken gehoord.
Het is zaterdagmiddagmiddag en we waren op weg naar Malino. De steeds dalende en stijgende weg was slecht en zat vol scherpe bochten. Maar ik voelde mij weer erg gelukkig, want met nog maar pas Bali achter de rug, was ook hier van een natuur te genieten, die met woorden niet te beschrijven is. We zagen palm- en bamboebossen, we zagen mooie waringins en zo hier en daar schilderachtige huizen van bamboe, hoog op palen. Uit steile rotsen groeiden allerlei tropische gewassen en we hadden steeds prachtige vergezichten over diepe dalen met bergmeertjes, beekjes en watervallen. En dan zijn we in Malino, een bungalowdorp. De beter gesitueerden uit Makassar lieten daar, 1100 meter hoog in de bergen, bungalows neerzetten voor weekend- en zomerverblijf; daarbuiten waren ze dan te huur.
Nu is Malino ook een herstellings- en vakantieoord voor onze militairen, al dan niet met hun vrouwen. De marine heeft daar thans vijftien, de landmacht elf en het hospitaal vijf huizen. Waarbij een mooi zwembad met stromend water behoort. Door de beheerder werd mij een gezellig wit huisje toegewezen, waaromheen een grote tuin lag. Behalve tulpenbomen stonden daar rozen en geraniums in. Maar wat een feeëriek gezicht was het ’s avonds, als overal in het rond de lichten brandden. En wat een heerlijke muziek hoorde je dan, als al die vogels aan het fluiten waren en ginds de belletjes van de paarden in de wei rinkelden.
Soms nog aangevuld met de liedjes, die de omwonende Makassaren op hun fluit bliezen. Meer prozaïsch nieuws is, dat de maaltijden hier driemaal per dag langs de huisjes werden rondgebracht en dat op deze hoogte weer eens lekker onder een deken kon worden geslapen.

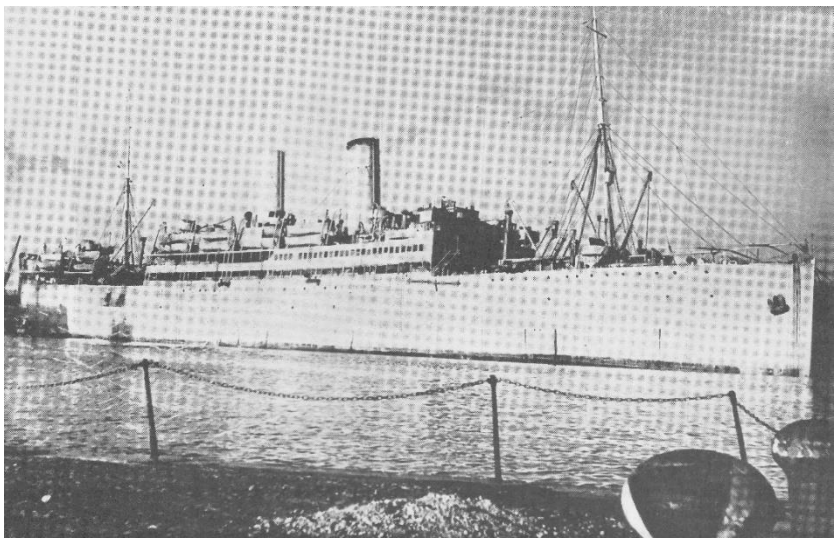
Nadat we zondagmorgen nog een tripje met de jeep hadden gemaakt, moesten we helaas in de middag weer naar Makassar terugkeren. Doch het was prettig te weten, dat de Tasman intussen was aangekomen en een verrassing daar behalve Spanjer ook Dr Altena weer te ontmoeten.
En als dan de kisten met pakjes voor onze jongens hier aan de Welfare zijn overgedragen, weten we, dat dit het eind van onze actie is. Alle 900 pakjes hebben hun bestemming bereikt. Diezelfde avond kon ik hotel Wijnands vaarwel zeggen en op de Tasman inschepen.

Via Balikpappan naar Priok.

De volgende dag, 9 juni, kregen we 150 militairen met vrouwen en kinderen, in totaal 565 passagiers, aan boord, die we naar Priok moesten brengen. Een dag later waren we bij Balikpappan op de oostkust van Borneo, waar we op de rede voor anker gingen. We dachten hier slechts enkele passagiers te moeten inschepen, doch het werden er 60 en dat gaf wat moeilijkheden. Want in totaal hadden we er nu 425, terwijl de capaciteit van de Tasman maximaal 577 is. Doch door wat passen en meten, door de kinderen bij de ouders onder te brengen en de bedden in het hospitaaltje te gebruiken, kwamen we er toch uit. Intussen zij vermeld, dat de Tasman zijn eigen commanderend officier troepen had, doch we hebben alles gezellig samen georganiseerd. De samenwerking was zelfs zo goed, dat hij ons vroeg nog een reis met hem op de Tasman naar Soerabaja te maken. Wel, ik prefereer dit knusse scheepje verreweg boven wederom een verblijf in hotel des Galleries in Batavia. Op vrijdag, 15 juni, lagen we aan de kade te Priok, waar al onze passagiers van boord gingen. En mijn wens werd werkelijkheid: Spanjer en ik mochten op de Tasman blijven en daarmee zouden we de volgende dag al weer op reis gaan. Ook Dr Altena bleef aan boord.
Weer naar Semarang en Soerabaja.

Zaterdagmiddag begon de inscheping van militairen, waarna we om vijf uur konden vertrekken. Het transport telde 550 man en daar waren nogal wat jongens bij, die ik met de Boissevain naar Indië had gebracht. Eén hunner reisde zelfs met een pleegkind, een klein Javaantje, dat hij met officiële toestemming had aangenomen de beide ouders waren vermoord. Het kereltje, dat een militair pakje en een mutsje droeg, reisde nu steeds met zijn pleegvader mee. Zondag was er weer een verrassing, want bij gebrek aan een geestelijke, hadden de jongens zelf een godsdienstoefening èn voor protestanten èn voor katholieken georganiseerd. Het was een leesdienst, waarbij een onderofficier voorging. Diezelfde middag lagen we al op de rede van Semarang, waar we tot 's avonds zouden blijven om een contingent passagiers te debarkeren en lading te lossen, hetgeen met lichters plaats vond. Tevens moesten we daar een patiënt uit het hospitaal halen, die naar Soerabaja moest.
Samen met Dr Altena en Spanjer hebben we deze opdracht uitgevoerd. Doch vijf kilometer uit de kust liggende, moest wel een heel eind met ons sloepje worden gevaren. Maar de patiënt kwam veilig aan boord. En wat was het een mooi gezicht toen in de verte het verlichte Semarang te zien liggen. Maandagmiddag, 16 juni, waren we in Soerabaja, waar de rest van de passagiers van boord ging. Pas de volgende dag zouden we 150 nieuwe passagiers aan boord krijgen, die mee teruggingen naar Batavia.
We hadden dus een vrije avond en we besloten die in Soerabaja door te brengen. Praktisch de gehele avond zijn we in de Marijke- kantine geweest, waar we ook weer enkele vrienden ontmoetten. Wat een geweldig gebouw is dit: behalve enkele grote zalen zijn er een leeszaal, inlichtingenbureau, postkantoor, een winkel en een kapperszaak. Men kan er biljarten, pingpongen en sjoelbakken.
De volgende middag reisden we weer terug met onze 150 passagiers, kregen er later op de rede van Semarang 83 bij en waren donderdag, 19 juni, terug in Priok. Drie dagen later zou de terugreis naar Nederland aanvangen.

De thuisreis per Volendam. Hospitaalpatiënt.



Stoomschip Volendam van de Holland Amerika Lijn werd in 1922 gebouwd door Harland & Wolff te Glasgow. Groot 15.434 brt. Bestemd voor de dienst tussen Rotterdam en New York v.v.. Was in mei 1940 buiten Nederland. Op 30 augustus 1940 met een groot aantal Engelse kinderen aan boord bij Schotland in konvooi getorpedeerd door de U 60, doch behouden binnengebracht. Na te zijn hersteld in juni 1941 als troepentransportschip voor het Britse Ministry of War Transport reizen naar de Middellandse Zee en Indische Oceaan. Op 28 mei 1946 terug te Rotterdam en maakte daarna nog een aantal reizen voor de Nederlandse regering met troepen naar Batavia. Maakte later nog een aantal reizen met emigranten naar Canada en Australië. In 1952 in Nederland gesloopt.

Het vertrek van de Volendam, waarmee we naar Nederland terug zouden keren, was gepland op zondag, 22 juni 1947. Voor deze reis kwamen die dag ongeveer 1500 repatriërende passagiers aan boord. Ook onze vaste staf zou als passagier terugreizen, omdat dit schip een eigen vaste staf had. Het vooruitzicht vier weken niets te doen te hebben, lokte mij helemaal niet aan, doch gelukkig kreeg ik kort na het vertrek toch een taak toegewezen. Maar op die zondagmorgen gebeurde er nog al wat. Want **generaal Spoor** kwam aan boord om eens te kijken, hoe al die repatriërenden waren ondergebracht. En toen was het mis.
Wat was er gebeurd?
Wel, men wilde het schip als klasseschip laten varen, volgens welk systeem de soldaten met hun gezinnen derde klas reizen. En toen generaal Spoor nu naar een damesruim derde klas afdaalde, zag hij, dat daar een groot aantal vrouwen met baby's was ondergebracht. Een derde deel van de passagiers waren namelijk kinderen en daaronder bevonden zich liefst 93 baby's. Geen moeder zou 's nachts een oog dicht doen. Gezonde kinderen van officieren en onderofficieren lagen daarentegen in hutten. Generaal Spoor wenste toen en bevestigde dat in een telegram: moeders met baby’s uit het ruim en in de hutten en hutpassagiers naar het ruim. Uiteraard betekende dat niet alleen een hele verhuizing maar bovendien een flink gemopper. Nog maar net op reis werd mij verzocht alle ontspanning te gaan regelen en ik was blij wat te doen te hebben, we begonnen met de opening van een schooltje voor de kinderen; er zou veel over Nederland worden verteld, er zou Nederlandse taal onderwezen worden en er zouden Nederlandse liedjes worden geleerd. Hieraan hebben we toen ook een kinderkerk verbonden. En voorts werden er kinderspelen georganiseerd. Er werd een begin gemaakt met een scheepskrant, die iedere dag zou verschijnen.
En er werd een uitvoerig filmprogramma in elkaar gezet. Doch helaas kwam aan dit alles een abrupt einde, want een fikse ischias deed mij de volgende zaterdag al in het hospitaal belanden en dat mocht ik pas bij aankomst te Rotterdam, en dat was 20 juli 1947, weer verlaten. Intussen alle lof over de medische verzorging; doch hoe kon dat ook anders met een staf van vijf doktoren en twaalf verpleegsters om je heen?

WORDT VERVOLGD

Bron: verhalen van…

Vroeger (r)

DE KOMEET

Het was op een detachering met de Neptune, ik dacht vanaf Montijo. De Vliegtuigcommandant was Ltz (Ome Kees) van Andel.
We deden mee in een grote NATO oefening. We konden dus elk moment worden opgeroepen. Hier door waren de regelmatige ontspannende uitstapjes naar het aan de overkant van de rivier gelegen Lissabon bijna uitgesloten. Jammer.

Het onvoorspelbare vliegprogramma had voor onze bemanning het gevolg dat wij toevallig bijna alleen maar in het donker vlogen. Ik ga proberen één van deze vluchten te beschrijven.

Voor vele van mijn collega's is dit natuurlijk oude koek. Maar ik heb ook vele vrienden die dit nooit hebben meegemaakt. Na het controleren van het vliegtuig en alle apparatuur starten wij van het vliegveld Montijo op weg naar het oefengebied ergens op de oceaan. Het is stikke donker, maar daar zijn we in getraind. We klimmen naar onze kruishoogte, waarbij we al snel in een compact wolkendek komen te zitten. De turbulentie valt mee, dus het zal wel niet zo'n actief front zijn.

In het vliegtuig zelf lijkt het wel een beetje op een gedimde Kerstmarkt. Alle metertjes, klokjes en wat al niet voor meerdere instrumenten, ook de lettertjes en cijfertjes er om heen zijn verlicht in een zacht rood. De rest van de kist is donker.

Tijdens de klim worden alle instrumenten en apparatuur gechecked en indien nodig worden, bij eventuele haperingen, zekeringen vervangen of andere noodzakelijke handelingen verricht. Na deze algemene check zakt een ieder een beetje achterover, er kan een bakkie gedaan en een strootje gerookt worden. Dat laatste was in die tijd normaal. Velen in de bemanning rookten zware Van Nelle, sigaar en zelfs enkelen een pijp.

Tijdens de klim zitten we vrij lang in het wolkendek. We zien alleen de weerschijn van het bakboord en stuurboord navigatielicht en het anti collission light weerkaatsen in de wolken.
We komen op kruishoogte naar het oefen gebied. Tijdens deze en nog een vorige vlucht komt deze bijna overeen met de bovenzijde van het wolkendek, dit is vrij egaal.
Hierboven staat een bijna volle maan. Deze zorgt voor veel licht. Ik zit in de neuskoepel. Het is alsof we boven de Noorpool vliegen. Ome Kees zorgt er voor dat onze hoogte precies gelijk komt met het wolkendek. Het komt op mij over als of wij met 180 knopen (350 km/u) vlak boven de grond vliegen. Het is een ervaring van snelheid die ik nooit meer zal vergeten. Af en toe ketsen we door een klein iets hoger wolkje heen.

Er is echter iets wat deze vlucht en die ervoor zo'n speciaal, bijna romantisch gevoel geeft.
In het pikzwarte zwerk boven ons staat een prachtige komeet. Voor de eerste keer dat ik zo

iets zie. Een puntje met een prachtige uitwaaierende staart. Als ik hem zo zie kan ik me niet voorstellen dat hij vaart heeft. Hij staat namelijk dood stil.
Aangekomen bij onze oefen partners zakken we tot onder de wolken. Daar is het pas echt donker. Dat laat ons niet weerhouden, wij vervullen onze taak zoals het moet. Hierbij vliegen wij soms laag, maar niet zo laag als daar boven.

Na de oefening klimmen we weer en boven gekomen is de ochtendschemering ingetreden. Het ziet er heel anders uit dan op de heenweg. Wij voelen ons ook anders. Zijn toch een beetje moe.
Als we landen is het licht. We gaan naar onze kwartieren. Daar nuttigen wij, ondanks het vroege uur, enkele licht tot minder lichte “versnaperingen”.

De vliegtuigcommandant vertelt ons dat we na zo’n intensief vliegprogramma zeker 48 uur met rust gelaten zullen worden.
Een snelle “power nap” en daarna net als uit de tijd van de Stoef “Lisboa!!!, Lisboa!!!, Teralalalalala!!!!!”

De betoverend mooie metgezel

De oproep

Wat kan een mens gek dromen. Ik was op Bali, heel tevree.
Krijg ik bevel in dienst te komen, verdomd ,ik moest direct naar zee!

In Rotterdam moest ik mij melden, daar lag mijn schip de Kortenaer.
We hadden oorlog met de Zwitsers, en juist dát feit vond ik zo raar!

Ik woon ver weg van Nederland, op Bali in den vreemde,
en Zwitserland had geen Marine, wat mij dus zéér bevreemdde!

Een uniform had ik niet meer, al ben ik dan geen tachtig.
Zijn ze belázerd in Den Haag, dit wordt mij toch te machtig!

Hoe kom in nou in Rotterdam, ik woon hier in de tropen!
Moet ik via een wandelweg naar Holland komen lopen?

Ik bel defensie, mij een zorg, ze kennen mij niet eens.
Ik geef hen dan dé oplossing, daarmee was men het eens.

Als ik hier nou een Zwitser vang en laat hen interneren,
kan hij gelijk mijn klok na zien en desnoods repareren!

Als Willem Tell blijft weigeren, zeg ik: "Ik ben de baas,
dan maak ik van jou, jodelaar, een kilo gatenkaas!"

Defensie belde mij terug, dat was niet overbodig.
Er was weer vree met Zwitserland, mijn hulp was niet meer nodig.

Bali 20 februari 2000
Wim Degen

SMS *Rheinland* (1910)

Terwijl de laatste Duitse pre-dreadnoughts volstrekt onbeduidend bleken, waren de eerste Duitse dreadnoughts, de vier eenheden in de Nassauklasse, kwalitatief veel betere schepen en markeerden, zij het later dan bij de Royal Navy, een grote sprong voorwaarts in capaciteit zonder tussenliggende klassen. Het ging om de schepen de SMS *Nassau* en SMS *Westfalen,* gebouwd door de marinewerf in Wilhelmshaven en Weser in Bremen als onderdeel van het bouwprogramma van 1906-1907, en de SMS *Rheinland* en *Posen,* gebouwd door Vulkan in

Stettin en de Germaniawerf in Kiel tijdens het bouwprogramma van 1907-1908. De schepen uit de Nassauklasse waren ontworpen als gladdekschepen en meteen herkenbaar aan hun twee zwanenhalskranen op het middenschip. De schepen werden gebouwd zonder scheepsvlak, maar ze werd opnieuw aangepast toen bleek dat de schommeling van de schepen gelijke tred hield met de deining van de Noordzee.

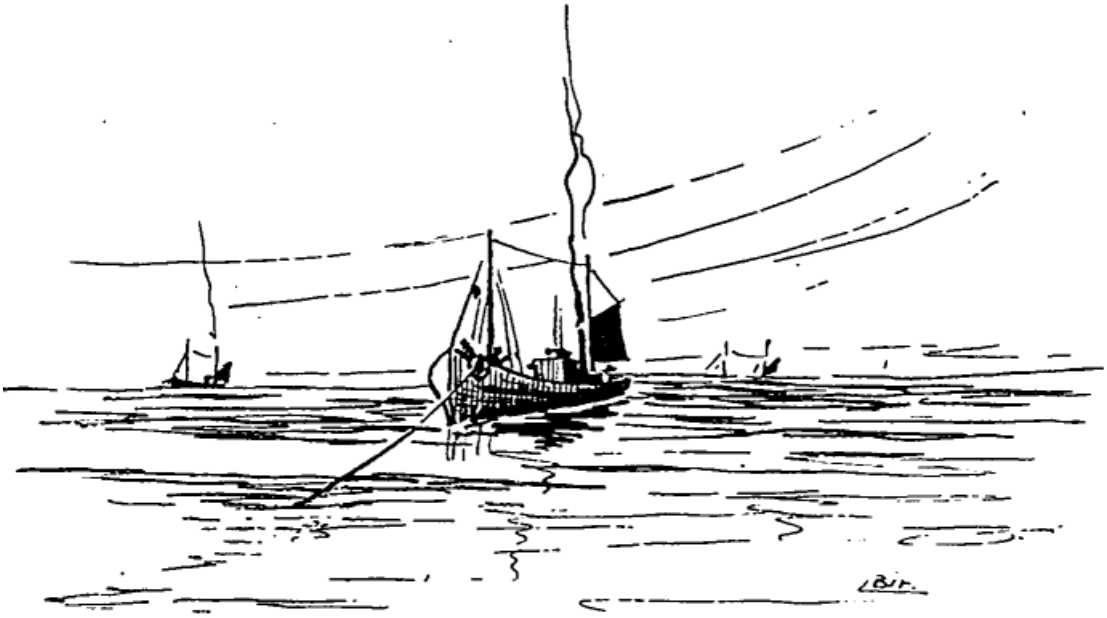
Daar de SMS Westfalen *en andere drie schepen in de Nassau klasse slechts twee geschutkoepels op de hartlijn en vier zijkoepels hadden, bleef hun boordbatterij beperkt tot acht, en hun frontale vuur tot zes kanons.*

Het hoofdgeschut omvatte 12 28 mm- L45-kanons in zes dubbele koepels. Twee van deze koepels stonden voor en achter op de hartlijn, en de andere vier in voor- en achter paren aan weerszijden van het schip, wat een boordbatterij van slechts acht kanons opleverde.
Alle kanons hadden een maximale elevatiehoek van 20°. De magazijnen lagen boven de munitiekamers, behalve in de koepels op de hartlijn van de *Nassau* en *Westfalen,* waar de positie was omgekeerd. Het tweede geschut van 12 150 mm-L45-kanons stond in een gepantserde stelling op het hoofddek, en vier 88 mm- luchtdoelkanons vervingen uiteindelijk het derde geschut van 88 mm-kanons, bedoeld als verdediging tegen torpedoboten maar slecht gepositioneerd voor die taak. De torpedobuizen bevonden zich bij de boeg

en achtersteven, en aan bak- en stuurboord voor en achter de torpedowand.
De aandrijving bestond uit zes ketelruimtes en drie machinekamers, en hoewel men de ketels met steenkool opstookte, werd er later 160 ton teerolie vervoerd om op de steenkool te sproeien. De schepen maakten lange proefvaarten, en de *Nassau, Westfalen, Rheinland* en *Posen* kwamen twee aan twee in volledige dienst tijdens 1910 op 3 mei en 21 september.
De *Rheinland* liep op 11 april 1918 met 15 knopen op klippen aan de grond voor de kust van Lagskar. Ruim 6000 ton materiaal, inclusief de pantsergordel en alle kanons, moest worden verwijderd voordat het schip kon terugkeren naar Kiel, maar het werd niet gerepareerd en in 1921 gesloopt. De *Westfalen* werd op 19 augustus 1916 midscheeps getorpedeerd door de HMS E-23 en maakte 800 ton water, maar ondanks de verzakkende schotten keerde het schip met 14 knopen terug naar de haven. Het werd in 1924 gesloopt. De Nassau werd in 1919 naar Japan gestuurd maar in 1924 gesloopt, en zoals de andere schepen diende de *Posen* bij de Hochseeflotte alvorens in 1922 te worden gesloopt.
Bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog in 1914 waren er 20 Britse dreadnoughts tegenover 13 Duitse, en de vergelijkbare aantallen voor slagkruisers waren acht en vijf, voor pre-dreadnoughts 40 en 22, voor kruisers 102 en 41, voor torpedojagers 301 en 144, en voor duikboten 78 en 30. Het Britse richtsysteem voor kanonvuur, de bases en industriële ondersteuning waren doorgaans superieur aan die van Duitsland, maar de Duitsers konden zich meten met de Britten qua kanons, projectielen, bepantsering en andere beveiligingsmiddelen, en schadebeperking.

Type:	dreadnought
Tonnage:	21.000 ton waterverplaatsing (volgeladen)
Afmetingen:	lengte 146,1 m; breedte 26,9 m; diepgang 8,9 m
Aandrijving:	drie verticale triple-expansiemachines die 16.403 kW leveren aan drie schroeven voor een snelheid van 19,5 knopen
Pantser:	80/300 mm gordel, 90/210 wanden, 60/280 mm geschutkoepels, 50/280 mm barbettes, 160 mm batterij, 80/300 mm commandotoren
Geschut:	12 280 mm-kanons, 12 150 mm-kanons, 16 88 mm-kanons, zes 450 mm-torpedobuizen
Bemanning:	1139

……..



DE HARINGVISSERIJ

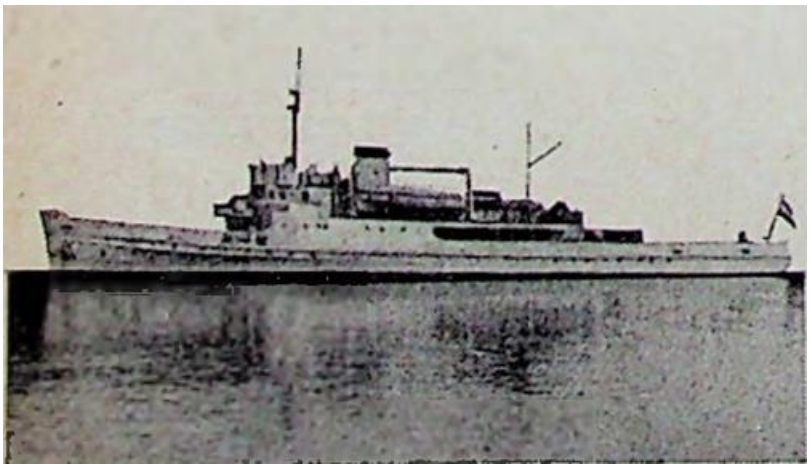
Hr. Ms, „Abraham v. d. Hulst" als politievaartuig

Op 13 Mei voer voor het eerst in dit seizoen de Nederlandse haringvloot weer uit om op vangst te gaan ter hoogte van de Shetlands eilanden. (Op de 58 en 59 graden N.B.).
Ruim 150 scheepjes, bemand met de vissers uit Katwijk, Scheveningen en Vlaardingen, zullen dit jaar voor de haringaanvoer zorgen en daarmee bijdragen tot een belangrijke bron van deviezeninkomsten. Immers, de Nederlandse haring blijft niet allemaal in ons land, zij wordt geëxporteerd naar België, Frankrijk en vroeger veel naar Duitsland.

De haringvisserij is de oudste visserij, die er bestaat. Reeds in de 12e eeuw trokken de haringbuizen en bommen over de Noordzee, om, beladen met verse vis terug te keren. Het waren toen nog korte vaarten, die niet langer dan één dag duurden. Echter Jan Willem Beukelszoon stelde de haringvissers in staat om weken weg te blijven, door zijn uitvinding van het haringkaken. De haringbuizen, dit zijn kielschepen, kregen het privilege van het haringkaken en deze schepen, die hun thuishavens hadden te Vlaardingen, Maassluis, Hellevoetsluis en Middelharnis hebben dit recht eeuwen lang kunnen behouden.

De bommen, die als thuishavens Scheveningen, Katwijk, Noordwijk, Zandvoort en Egmond hadden, waren gedwongen nog de steurharing te moeten afleveren, wegens het ontbreken van dit privilege.
Bommen waren speciaal als platboomvaartuigen gebouwd, zodat zij bij thuiskomst op het strand gezet konden worden.
Thans zijn deze vaartuigen geheel verdwenen en vervangen door stoom- of motorloggers. Zeilloggers zijn inmiddels eveneens verleden tijd geworden. Maar wat gebleven is, zijn de taaie Katwijkers, Scheveningers en Vlaardingers, die elk jaar weer opnieuw hun vissersberoep uitoefenen en wekenlang op de Noordzee rondzwalken en dag na dag, net na net inhalen. 10.000 Nederlanders oefenen dit ambacht nog uit en zeker 60.000 Nederlanders leven van dit bedrijf.

De taak der Koninklijke Marine.



Hoewel de zeeën vrij zijn en ieder het recht heeft te varen en vissen waar hij wil, gebeurde voor het begin dezer eeuw meer dan eens, dat vissersvloten van verschillende landen het oneens werden over het recht om op een school haringen te jagen. Niet zeldzaam, kwam het dan tot handgemeen en zelfs tot internationale moeilijkheden. Op een door de geïnteresseerde landen gehouden conferentie werd afgesproken, dat elk land één of meer oorlogsschepen met de vloot zou meegeven, ten einde te kunnen optreden als bemiddelaar. Maar de taak was niet alleen die van bemiddelaar, de uitrusting van een

oorlogschip heeft meer voordelen dan die van een logger. De aanwezige oorlogschepen konden in geval van nood medische bijstand verlenen, en mond- en watervoorraden bijvullen. Terwijl bij de invoering van radioapparaten, dagelijks vangstberichten naar het vasteland gezonden konden worden, zodat de reders bij voorbaat reeds zaken konden doen.

Elke dag voer dan het oorlogschip langs alle vissersboten en werden de schippers gepraaid met een: „Goeie morge, schipper, goeie morge allemaaaaaal”. Nadat dan de schipper geantwoord had met een: „Goeie morge, commandantje, goeie morge, alemaaaaaal”, werd de vangst bekend gemaakt en genoteerd.

Als afscheid weerklonk: „Goeie morge en gezondheid met elkander”, hetwelk door de schipper werd beantwoord met een: „Dank je, commandantje”, waarna ieder zijns weegs ging.
Maar de taak van het begeleidende oorlogschip omvat meer. Er wordt toegezien, dat het drankverbod wordt nageleefd en dat de veiligheidsvoorschriften worden inacht genomen. Immers, elke logger voert ruim 100 netten met zich mee, welke achter elkaar worden uitgezet en zich over een lengte van ruim 4 km uitstrekken en niet meer dan 10 meter onder de wateroppervlakte drijven.

Voor de passerende scheepvaart kan dit gevaren opleveren, temeer daar juist des nachts de netten uitstaan.

Zo heeft Hr.Ms. „Abraham v. d. Hulst” zijn taak als visserij-politievaartuig aangevangen. Thans bevindt zij zich op 58 en 59 graden N.B., om, naar mate het seizoen vordert, langzaam naar het zuiden af te zakken en ten slotte gedurende de wintermaanden de laatste boten te volgen onder de Franse kust ter hoogte van Dieppe.

Bron:
overal Juni 1947

Dossier 'Herinneringen aan de Koude Oorlog'

Uitkijken naar mijnen

Waar gaat het om? Na de Tweede Wereldoorlog gaf de Koude Oorlog ook aanleiding om zorgelijk te doen over de Nederlandse kustbescherming. Zo was de marine er zeer voor beducht dat de vijand in geval van oorlog zeemijnen zou leggen of met vliegtuigen zou afwerpen voor de kust. De vrije doorvaart naar de Nederlandse havens zou daarmee in gevaar komen. De vijand zou uit het oosten komen, de ondersteuning uit het westen.

De marine achtte het daarom van het grootste belang dat een equivalent van de hiervoor besproken vliegtuigwaarnemers gecreëerd zou worden. En, opnieuw naar Engels voorbeeld, ontstond zo de Mijnenuitkijkdienst, kortweg de MUD. De bedoeling was dat de toegangen tot Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam en Den Helder door de MUD bewaakt zouden worden. Antwerpen en dus de Westerschelde kreeg hierbij de eerste prioriteit. Dit is niet verwonderlijk, want we spreken over het eind van de jaren veertig, begin jaren vijftig. De Antwerpse haven is minder gehavend uit de oorlog gekomen dan de Rotterdamse. Antwerpen zal dus bij een eventuele oorlog de belangrijkste haven zijn van het westen.

Het plan was om niet alleen uitkijkposten langs de wal te plaatsen, maar ook om varende uitkijkposten te maken daar waar de afstand tussen de oevers te groot was. De uitkijkpost op de wal bestond uit een betonnen paal van 15 bij 15 cm en een hoogte van 2,20 meter. Bovenop de paal was een plateau gemonteerd met een diameter van 30 cm. Hierop bevond zich het waarnemingsmateriaal: de pelorus.

De pelorus was een eenvoudig waarnemingsapparaat om de positie van een object te bepalen. Langs de wal stonden de uitkijkposten op een afstand van 800 tot 1500 meter van elkaar. Er zijn totaal 93 waluitkijkposten langs de Westerschelde geplaatst.

Ook hier gold, net zoals bij de luchtwachttorens, dat de post door twee personen bemenst moest worden. Eén deed de waarnemingen, de andere belde de gegevens door naar een centrale post. Men had geschat dat er totaal 1100 mensen nodig zouden zijn. Maar ook hier traden weer problemen op: slechts 4% van het benodigde aantal vrijwilligers meldde zich aan. Het probleem werd uiteindelijk opgelost door dienstplichtigen bij de marine in te zetten. Ook bij de Nieuwe Waterweg, het Noordzeekanaal en de kust bij Den Helder kwamen uitkijkposten.

Maar ook de Mijnenuitkijkdienst zou door de techniek ingehaald worden. De verbetering van de radar maakte de MUD in het begin van de jaren zestig overbodig. En wat is er nog van over? Het enige dat we er over kunnen zeggen, ontlenen we aan het boekje van Sakkers en Den Hollander. Een beperkt aantal palen is nog langs de Westerschelde te vinden. Van de oorspronkelijke 93 bleken er in 2003 nog twaalf over te zijn. Ze staan in Breskens, Dishoek, Griete, Kruingen, Terneuzen, Valkenisse, Vlissingen (3x), Zoutelande.

Bron: http://inzichten.nl/geschiedenis/geschied_34.htm

==========

Bij Giessen de Noord, Marinebouw b.v.

Eerste mijnenjager uit serie van 15 uit bouwmal gelost

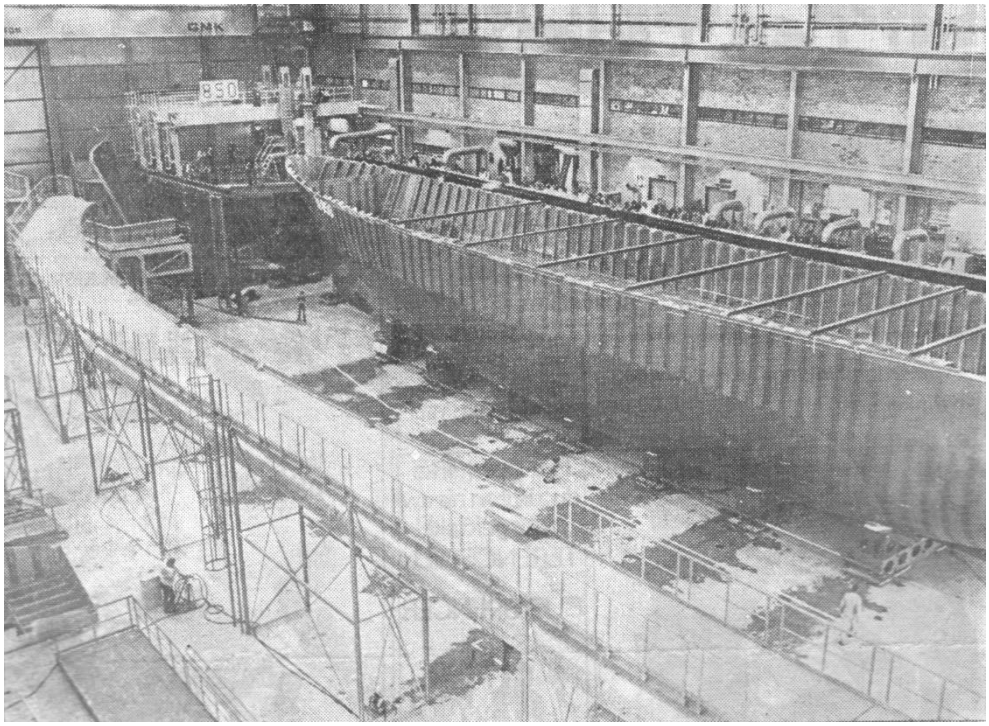
ALBLASSERDAM
— Woensdag 14 mei 1980 werd bij Van der Giessen-de Noord, Marinebouw b.v. in Alblasserdam Bouwnummer 850 (de toekomstige mijnenjager Hr.Ms. ALKMAAR) succesvol uit de bouwmal gelost en verplaatst naar het 2e van de 4 productiestations in de nieuwe loods. Dit „lossen uit de bouwmal" is een belangrijk moment gedurende de productie van een schip, dat uit glasvezel versterkt polyester vervaardigd is.

De manier om het schip ie verplaatsen is ook een nieuwe in de scheepsbouw.
Het vaartuig rust op een zestal zware stalen stoelen, welke door middel 'van speciaal ontworpen luchtkussens kunnen worden opgetild.
Wanneer de luchtkussens onder druk staan zweven de stoelen met het schip erop 1/10 m/m boven de grond. Door middel van twee kleine liertjes kan het geheel dan naar elke gewenste plek in de loods verplaatst worden.

De ALKMAAR zal het eerste schip worden van de 15 nieuwe mijnenbestrijdingsvaartuigen van de Koninklijke Marine welke vanaf 1982 in de vaart zullen komen.
De 15 Nederlandse schepen vormen een onderdeel van een totale serie van 45 identieke vaartuigen welke gezamenlijk door de Franse, Belgische en Nederlandse Marines werden ontworpen.
Van der Giessen-de Noord, Marinebouw b.v. is bijzonder gelukkig een belangrijke rol te kunnen vervullen in dit internationaal project temeer daar het de eerste keer is dat effectief van standaardisatie op internationaal niveau kan worden gesproken, hetgeen zowel bij de aanschaf als bij de exploitatie van de schepen kostenbesparend werkt.
Nadat in december 1978 de productie-loods en de daarbij behorende installaties gereed waren, kon begin 1979 begonnen worden met de productie van het eerste schip.

Eerste maal
Het voor de eerste keer bouwen van een dergelijk schip in een nieuwe materiaal met nieuwe mensen die daarvoor een geheel nieuwe opleiding hadden gevolgd en volgens zeer hoge kwaliteitseisen, bleek in de beginfase problemen op te leveren.
In de 2e helft van 1979 waren deze zaken onder de knie en met een steeds groeiend aantal mannelijke en vrouwelijke medewerkers werd de eerste mijlpaal gisteren bereikt.
Het eerste schip zal nu verder worden voorzien van alle nog ontbrekende polyester onderdelen, terwijl binnenkort ook zal worden begonnen met de afbouw-werkzaamheden en het installeren van de diverse apparatuur.
Volgende week zal de bouw-mal weer even nauwkeurig in elkaar worden gezet als voor het eerste schip het geval was, zodat binnenkort begonnen kan worden met het tweede schip uit de serie, te weten de DELFZIJL.

Na de ervaringen van vorig jaar en de lering welke daaruit werd getrokken, is het de bedoeling dat bouwnummer 851 aan het einde van het jaar ook de bouwmal zal verlaten.
De ALKMAAR schuift dan door naar het derde station, zodat de DELFZIJL de vrijgekomen plaats van de ALKMAAR kan innemen en m se bouwmal met het derde schip kan worden begonnen



Nu de polyester productie capaciteit op een behoorlijk peil begint te komen, heeft de werf er alle vertrouwen in dat met tussenpozen van ca. ½ jaar stations verschuivingen zullen plaatsvinden, zodat binnen afzienbare tijd de schepen ook „aan de lopende band naar buiten zullen komen.
Nog deze zomer verwacht de werf een bestelling te doen voor een zgn. schepenlift waarop de mijnenjagers te water kunnen worden

gezet nadat zij in de prodctieloods geheel zullen zijn afgebouwd
Tevens zal naast de nieuwe loods een nieuwe kade worden gebouwd waar de schepen in bedrijf zullen worden gesteld voordat zij zullen gaan proefvaren.

Nieuwe manier om schepen te verplaatsen…
Met deze investering voltooit Van der Giessen- de Noord Marinebouw b.v. haar plannen welke in 1976 werden opgesteld en er toe moeten leiden dat de opdracht van de Koninklijke Marine voor deze bijzonder gecompliceerde en hoogwaardige vaartuigen zo efficiënt mogelijk kan worden uitgevoerd.

Bron: de Vonk voor de Alblasserwaard 22 mei 1980.
……

Deel uw verhaal en/of uw mening

Mail of schrijf dit naar de reactie van deze krant o.v.v. "de postbus"

De redactie behoudt zich het recht te redigeren, in te korten of het niet te plaatsen.

++

RAAD VOOR DE SCHEEPVAART laatste deel

UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake de aanvaring van de motorkotter „Nellie" TX 24 met Hr. Ms. onderzeebootjager „Groningen" en het zinken van het vissers- vaartuig. Betrokkenen: de schipper C. Vonk en de dd. stuurman A. Vonk.

De hoofdinspecteur voor de scheepvaart voerde aan, dat op 29 mei 1957, bij mooi helder weer, Hr.Ms. „Groningen" met koers 226° r.w. naar het Kanaal voer en de „Nellie" TX 24 met koers N.W.t.N. van IJmuiden naar de visgronden. Beide schepen kenden het zeegedeelte, waar toen werd gevaren. Er was geen reden voor de aanvaring; een schip is verloren geraakt, maar de opvarenden zijn op wonderlijke wijze allen gered.
Bij nadering op kruisende koersen moet, volgens artikel 19 van het Zee- aanvaringsreglement, het schip, dat het andere schip aan stuurboord van zich heeft, daarvoor uitwijken. Gevaar voor aanvaring kan worden vastgesteld door de kompaspeiling na te gaan. De „Nellie" had de „Groningen" aan stuurboord, maar heeft deze niet gepeild. Volgens artikel 21 moet, indien een schip moet uitwijken, het andere koers en vaart houden. De „Groningen" heeft haar koers gehouden, maar heeft haar vaart opgevoerd.
De hoofdinspecteur betoogt aan de hand van daarvan gemaakte grafieken op grond van de vaartvermeerdering van de „Groningen" en de vaart van 8 mijl van de „Nellie", dat, indien de „Groningen" met dezelfde vaart als te 13.00 uur, dus 18,4 mijl, was doorgegaan, de „Nellie" ruim voor de "Groningen" zou zijn langs gelopen en dat, indien de „Groningen" reeds vanaf 13.00 uur 23 mijl zou hebben gelopen, zij ruim voor de „Nellie" zou zijn langs gevaren. Ondanks overtreding door de „Groningen" van artikel 21, had de „Nellie" zich aan artikel 19 moeten houden.

Uit de gegevens van de „Groningen” blijkt, dat de peiling van de „Nellie” eerst kleiner is geworden- de „Nellie” zette naar voren door. Het is onmogelijk, dat de „Nellie” eerst naar achter en dan naar voren is doorgezet. Vooral door de vaartvermeerdering te 13.25 uur voeren de schepen in ramkoers.
De hoofdinspecteur vraagt zich af of de „Nellie” TX 24 de plicht had uit te wijken, nu vaststaat, dat voor haar de „Groningen” eerst achterlijker kwam. Door de vaartvermeerdering van de „Groningen” zou de „Nellie” die plicht hebben gekregen.
Als de „Groningen” te 13.25 uur haar vaart niet meer zou hebben vermeerderd, zou de „Nellie” TX 24 vóór de „Groningen” langs zijn gegaan.
De plicht tot het houden van goede uitkijk speelt een rol, maar vooral de overtredingen van artikel 21, artikel 27 en vooral het laatste deel van artikel 29.
Er bestaat echter ook schuld bij de „Nellie” TX 24. Dit schip had voor de „Groningen” volgens artikel 19 moeten uitwijken, zeker te 13.15 uur. Indien op de „Nellie” zou zijn uitgekeken, zou zij zeker toen achter de „Groningen” langs zijn gegaan. Op grond van artikel 29 had de „Groningen” zo moeten varen, dat de „Nellie” niet had behoeven uit te wijken.
De Raad voor de Scheepvaart moet zich uitspreken over de overtredingen van de „Nellie” TX 24. In strijd met het bepaalde in artikel 126 van het Schepenbesluit, werd op de „Nellie” niet door 2 man, maar slechts door één man de wacht op de brug gedaan. De schipper overtrad dit artikel; er is daarvoor een aanklacht bij de justitie ingediend. Er moet worden nagegaan of er causaal verband is tussen deze overtreding en de aanvaring. Indien er op de „Nellie” 2 man op wacht zouden zijn geweest, zou zeker de „Groningen” tijdig zijn gezien en zouden maatregelen zijn genomen. Daarom is de schipper schuldig. De omstandigheden waren wel zeer gunstig, maar het voorschrift is dwingend. De schipper meende aan zijn broer alleen de wacht te kunnen toevertrouwen. De dd. stuurman liet na uit te kijken. De blinde sector heeft een rol gespeeld, maar men kon er met geringe moeite langs kijken. De stuurman heeft te 13.15 uur iets gezien, toen de afstand tot het andere schip ongeveer 5 mijl was, maar keek er daarna niet meer naar. Hij is hierin zeer nalatig geweest; misschien is hij oververmoeid geweest. De dd. stuurman heeft, afgezien van de schuld van de „Groningen”, ook schuld. De rechterruit is altijd geblindeerd geweest. Artikel 38 van het Schepenbesluit schrijft weliswaar voor, dat de roerganger een vrij uitzicht moet hebben naar voren, maar het kan nodig zijn, dat men zich daarvoor iets beweegt. Een blinde sector heeft men altijd ten opzichte van een vast punt. Thans moeten de echoloden lager worden opgesteld.
De hoofdinspecteur merkt vervolgens nog op, dat weliswaar de „Nellie” TX 24 is gezonken, maar dat alle opvarenden door de „Groningen” konden worden gered. Onder leiding van haar commandant is een goede manoeuvre gemaakt en in korte tijd kon een boot worden gestreken en konden de schipbreukelingen worden gered. Hieruit blijkt de goede zeemanschap van de commandant.
Daar zowel de schipper als de dd. stuurman schuld hebben aan deze aanvaring, stelt de hoofdinspecteur de raad voor beiden te straffen. Hij stelt voor de schipper voor diens bevoegdheid om als schipper te varen op vissersvaartuigen in te houden voor een week en de dd. stuurman te straffen door diens bewijs van bekendheid met de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee te ontnemen voor de tijd van 2 maanden.

De raadsman, hierna het woord krijgende, gaf toe, dat aan boord van de „Nellie” TX 24 enige fouten zijn gemaakt. Op zee is slechts door één man de wacht aan dek gedaan en deze man, die als roerganger optrad, heeft niet goed uitgekeken.

Het was die dag zeer mooi weer. De vissers maken in de regel drukke dagen. Het is zo begrijpelijk, dat, wanneer dat mogelijk is, slechts één man op wacht gaat en de anderen gaan slapen.

Sharks… foto C de Boer Haarlem

Indien er een tweede man op de brug van de „Nellie" had gestaan, zou het niet tot een aanvaring zijn gekomen. Maar als men op de „Groningen" maar een klein beetje meer zeemanschap zou hebben betoond, zou óók de aanvaring niet zijn gebeurd.
Aanvankelijk voeren de schepen zo, dat de „Nellie" vóór de „Groningen" langs zou zijn gelopen. De „Groningen" voerde echter haar vaart op. Indien de „Groningen" kort voor de aanvaring, zelfs nog te 13.27 uur. naar stuurboord zou zijn uitgeweken, zou er niets zijn gebeurd. Beide schepen voeren naar het punt van aanvaring, beide schepen begingen overtredingen. De „Nellie" week niet uit en de „.Groningen" hield niet haar vaart. Beide schepen waren dus in gebreke. De „Groningen" heeft nog wel aandachtsseinen gegeven, maar deed dat veel te laat.
De raadsman merkt op, dat een schip, dat zo snel loopt als de „Groningen", op de Noordzee een zeldzame verschijning is. Het is daarom moeilijk om een roerganger ook met het oog daarop instructies te geven. De roerganger heeft een kwartier vóór de aanvaring de „Groningen" gezien; hij kon echter niet aannemen, dat het andere schip zo snel liep.
Deze aanvaring is het gevolg van samenwerking van door beide schepen gemaakte overtredingen. De overtreding van de „Groningen", door zich niet te houden aan het bepaalde in artikel 29, heeft de grootste rol gespeeld.
De raadsman meent, dat het gewenst is, dat, waar de schuld aan deze aanvaring voornamelijk bij de „Groningen" ligt, de schipper en de dd. stuurman van de „Nellie" TX 24 niet worden gestraft door hun gedurende enige tijd de bevoegdheid *te* ontnemen, maar hen hoogstens te straffen door het uitspreken van een berisping.

Het oordeel van de raad luidt als volgt:

Op 29 mei 1957, te omstreeks 13.25 uur, heeft op de Noordzee een aanvaring plaatsgevonden tussen Hr.Ms. onderzeebootjager „Groningen" en de Nederlandse motorkotter „Nellie" TX 24.

De „Groningen” kwam uit het Schulpengat en voer koers 226° r.w., waarbij de snelheid regelmatig werd opgevoerd, waardoor deze op het ogenblik van de aanvaring ongeveer 23 mijl per uur bedroeg.
De „Nellie” TX 24 kwam van IJmuiden en voer koers N.W.t.N. (magn.).
Bij de aanvaring heeft de steven van de „Groningen” de „Nellie” aan stuurboord ter hoogte van het schot tussen visruim en machinekamer getroffen. De aanvaring geschiedde met zoveel kracht, dat de steven van de „Groningen” ernstig werd beschadigd, terwijl de „Nellie” TX 24 geheel omsloeg, waarbij haar mast en de houten opbouw van de stuurhut in zee werden geslingerd.
Na enige tijd richtte de „Nellie” zich weer en konden de 4 opvarenden, die in het logies opgesloten hadden gezeten, door het trapgat het dek bereiken. Zij zagen toen de dd. stuurman A. Vonk, die met de stuurhut in zee was geslingerd, op enige afstand op een boei in zee drijven. Deze dreef langzaam naar de „Nellie” en het gelukte de andere opvarenden hem aan boord te trekken. Even later werden alle vijf opvarenden van de „Nellie” door een sloep van de „Groningen” van boord gehaald en aan boord van de „Groningen” gebracht. Kort daarna is de „Nellie” TX 24 gezonken.

De raad meent zich in zijn oordeel te moeten beperken tot het beantwoorden van de vraag of en in hoeverre betrokkene Cornelis Vonk, als schipper van de „Nellie” TX 24, en/of betrokkene Arie Vonk, als dienstdoende stuurman, belast met de wacht, hebben gefaald en hun schuld aan de aanvaring moet worden verweten, nu de Nederlandse Marineraad met betrekking tot voormelde aanvaring reeds een onderzoek heeft ingesteld ter beantwoording van de vraag of en in hoeverre Hr.Ms. „Groningen” schuld aan deze aanvaring treft en genoemde raad daarover op 28 november 1957 in een uitspraak zijn oordeel heeft gegeven.

De nieuwe neus is klaar om geplaatste te worden, foto J.Kuus

De raad meent dan ook terzijde te moeten laten hetgeen de hoofdinspecteur voor de scheepvaart naar voren heeft gebracht ten aanzien van de snelheidsvermeerdering van de „Groningen” in verband met artikel 21 van het Reglement ter voorkoming van aanvaringen op zee.
Wat het antwoord op de hierboven vermelde, door deze raad te beantwoorden vraag betreft, is de raad van oordeel, dat betrokkene Cornells Vonk als schipper van de „Nellie” TX 24 het verwijt treft, dat hij niet heeft zorg gedragen, dat aan boord van zijn schip het voorschrift van artikel 126 van het Schepenbesluit is nageleefd en dat hij de wacht aan dek van zijn varend vissersvaartuig heeft overgelaten aan slechts één persoon, betrokkene Arie Vonk, als

dienstdoende stuurman, terwijl hij zelf en de rest van de bemanning te kooi lagen of zich onder dek in het logies bevonden.
De raad is van oordeel, dat het handelen van betrokkene Cornelis Vonk in strijd met gemeld wettelijk voorschrift in dit geval mede heeft bijgedragen tot de aanvaring, vermits het aannemelijk is, dat, indien 2 personen de wacht hadden gelopen, de „Groningen" door de „Nellie" TX 24 tijdig zou zijn verkend, waarbij ook de koers en de snelheid van dit schip tijdig zouden zijn waargenomen, zodat de „Nellie" daarmede rekening had kunnen houden.
Op grond van dit onjuiste beleid moet aan betrokkene Cornelis Vonk een zekere mate van schuld aan de aanvaring worden verweten, welke schuld naar het oordeel van de raad met een berisping moet worden gecorrigeerd.
Ten aanzien van betrokkene Arie Vonk is de raad van oordeel, dat hij in ernstige mate als dienstdoende stuurman van de wacht heeft gefaald, aangezien uit zijn eigen verklaring blijkt, dat hij, hoewel hij, als enig persoon belast met de wacht, de volle verantwoording droeg voor de navigatie van de „Nellie" en de veiligheid van schip en bemanning, ten enenmale onvoldoende uitkijk heeft gehouden en onvoldoende acht heeft geslagen op zich in zijn nabijheid bevindende scheepvaart, die hij kon verwachten op het door hem bevaren zeegebied, waarop een drukke scheepvaart pleegt voor te komen.

NDSM Amsterdam, na het plaatsen van een nieuwe neus, foto J.Kuus

Dit heeft tot gevolg gehad, dat hij de „Groningen" niet tijdig heeft opgemerkt en dat hij geheel is verrast door de stoten op de fluit, welke de „Groningen" vlak voor de aanvaring heeft gegeven.
Dat zijn uitzicht vanaf de stuurplaats naar stuurboord door een echo- loodtoestel en de uitlaatpijp van de motor werd belemmerd, is daarvoor geen verontschuldiging. Niet alleen was hem deze belemmering uit ervaring bekend, doch door vooroverbuigen of even op zij gaan was het hem mogelijk de kim geheel te verkennen. Dit heeft hij volgens zijn eigen verklaring nagelaten, zelfs toen hij, na de stuurman De Boer te hebben geroepen, weer bovenkomend, zijn plaats achter het roer weer innam, terwijl hij kort tevoren, voordat hij naar beneden ging, de bovenbouw van een schip op circa 4 streken aan stuurboord had waargenomen en het hem bekend was, dat schepen, welke

zich voor hem aan stuurboord bevinden, bijzondere aandacht verdienden, zulks in verband met artikel 19 van genoemd reglement.
Op grond van dit falen acht de raad ook betrokkene Arie Vonk medeschuldig aan de aanvaring, terwijl de raad deze schuld zo ernstig acht, dat een ernstige correctie niet achterwege mag blijven.

De raad straft mitsdien betrokkene Cornelis Vonk, geboren 22 januari 1922, wonende te Oosterend op Texel, door het uitspreken van een *berisping* en betrokkene Arie Vonk, geboren 6 september 1933, wonende te Oosterend op Texel, door hem zijn bewijs van bekendheid met de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee te ontnemen voor de tijd van *twee maanden.*
Ten slotte wil de raad nog zijn grote voldoening uitspreken, dat bij deze aanvaring geen mensenlevens verloren zijn gegaan en dat alle opvarenden van de “Nellie” TX 24 tijdig gered zijn kunnen worden, waarbij de raad ook het oog heeft op de snelle en afdoende wijze, waarop door een sloep van de „Groningen” aan de opvarenden hulp is gebracht.

Aldus gedaan door de heren mr. G. A. Schreuder, 2de plv. voorzitter, C. H. Brouwer, H. A. Broere, ir. W. Polderman en J. de Groot, leden, in tegenwoordigheid van ’s raads secretaris, mr. A. Boosman, en uitgesproken door de voorzitter ter openbare zitting van de raad van 8 mei 1958
(Get.) G. A. Schreuder, A. Boosman.

Voor eensluidend afschrift,

Secretaris

Het Raadsel van de Postzegel
Bij geschiedkundig onderzoek (dit schijnt een hobby te zijn van vele gepensioneerde heren) komen er altijd wat verassingen naar voren. Eén daarvan was het raadsel van een postzegel die uitgegeven werd door de “British Indian Ocean Territory” (BIOT) in 1991. Zie afbeelding 1. Deze postzegel was één van een serie van vier genaamd “visiting ships”. Omdat de omzet van postzegels van deze eilanden groep, de “Chagos eilanden”, waar het eiland Diego Garcia onder valt, niet zo groot is waren er maar weinig mensen er enige notitie van namen. Het duurde dan ook enkele jaren voordat een paar Gentlemen (ook gepensioneerden), onafhankelijk van elkaar, op deze postzegel stuitte en zagen dat er iets niet klopte.

Afb. 1 De postzegel

Het onderschrift leest “U.S. Brig Pickering”, maar de nationaliteits vlag die aan de gaffel hangt, of hoort te hangen, ziet er niet erg Amerikaans uit. Deze lijkt meer op een Nederlandse vlag, maar de vlag in de top is wel de bekende “Stars and Stripes”.

Dus de eerste vraag is waar kwam die tekening vandaan en wie had het getekend, en ten tweede waarom hing er een Nederlandse nationaliteit vlag aan de gaffel, en wat was de rol van de Pickering? Aldus gingen de twee heren, die elkaar niet kenden, onafhankelijk aan het werk om dit zaakje uit te vogelen. Spoedig kwamen er allerlei interessant feiten aan het licht, doch leidde ook tot meer vragen. De ene heer was een Engelsman genaamd Nigel Wenban-Smith (nog in leven), een voormalig diplomaat die een tijdje op de Chagos eilanden was gestationeerd, en na zijn pensionering zich in de geschiedenis van die eilanden, speciaal het atol Diego Garcia, begon te verdiepen. De andere was een Amerikaanse wiskundige, Professor Howard L. Resnikoff (overleden in 2018), die zich na zijn pensionering in de geschiedenis van de Amerikaanse kaperij (Privateering) gedurende de oorlog met Engeland van 1812 tot 1815 begon te interesseren en heel gedetailleerd boek daarover schreef, waarin de hoofdrol speler een scheepskapitein genaamd Samuel Barrett Edes was. Wenban-Smith vond spoedig uit dat één van de voormalige 'Commissioners' van die eilanden, ene meneer Richard Edis, een gedetailleerd boek over Diego Garcia had geschreven, dat in 1993 uitkwam. De heer Edis bezette zijn functie aldaar van 1988-1991, en beschreef in zijn boek juist die vier schepen van de postzegel serie, waaronder de Pickering. Heel toevallig natuurlijk. Helaas overleed de heer Edis nogal jong in 2003, dus we kunnen hem niets meer vragen, maar men kan concluderen dat hij de man was die achter de postzegel uitgave zat als baas van die eilanden groep. In zijn boek is een kleurenplaat getoond. Zie hieronder (Afb. 2), die duidelijk de inspiratie voor de postzegel vormde. Edis schrijft in zijn boek dat de prent afkomstig was van ene meneer Kees Dirkzwager die dacht dat het getekend was door de Nederlandse kapitein-luitenant ter zee Quirijn Maurits Ver Huell, een man met reuze artistieke gaven die de laatste commandant was van Zr. Ms. Admiraal Evertsen die verging bij Diego Garcia op 9 April 1819.

Probleem opgelost? De mathematicus bekeek het zaakje nader en dacht, nee er klopt nog steeds iets niet, en ging via het internet de Nederlandse maritieme musea af, die reuze hulpvaardig waren, en deze lieten hem een andere bijna dezelfde tekening door Ver Huell zien, en bingo, de stijl van tekenen in de Dirkzwager prent en die van Ver Huell waren verschillend!

Afb. 2 De prent in kwestie

De prent in kwestie trouwens was nergens bij de Nederlandse musea bekend, waar kwam het vandaan? De postzegel tekening was duidelijk niet op Ver Huell gebaseerd, maar op wie dan? Iedereen, waaronder de ondergetekende zelf, had zwijgzaam aangenomen dat het een Ver Huell tekening moest zijn geweest, maar het scherpe oog van de wiskundige had alras in de gaten dat het niet klopte. De twee tekeningen zijn ter vergelijking hieronder getoond. Men kan zien dat het gebruik van kleuren anders is en dat de mensen in de linkse schets enigszins houterig zijn. Nou moet men zich herinneren dat in de jaren 80 en 90 de digitale camera's bijna niet bestonden en de weinige die bestonden maar in een begin fase waren.

Dus de foto's in Richard Edis boek waren niet erg scherp en het onderschrift niet duidelijk te lezen, en betere foto's waren niet beschikbaar omdat het niet precies duidelijk was waar het originele exemplaar gebleven was. Het boek van Edis geeft weinig details over de schipbreuk, maar vermeldt wel de redding van de bemanning van de Evertsen door de brik Pickering, maar verder niets.

Afb. 3 Aquarel door Ver Huell ondertekend, Maritiem Museum Rotterdam

In de zestiger en zeventiger jaren construeerde de USN een basis en een vliegveld op Diego Garcia om te dienen als strategische luchtbasis en marine bevoorradings haven. Een Amerikaanse luchtmacht officier die daar jaren later gestationeerd was, Major Ted Morris, ontwikkelde ook grote interesse in de natuurlijke en menselijke geschiedenis van dit eiland, en gaf een e-tijdschrift met artikels daar over uit. De beide eerder genoemde historici ontmoetten elkaar virtueel door contact met Major Morris. Deze relatie bleek vele vruchten af te werpen. Major Morris vond uit dat de te tekening nog steeds op het eiland was, en nu in het kantoor hing van de Amerikaanse basis commandant. Hij verschafte goede duidelijke digitale foto's daarvan (ook aan ondergetekende). Het onderschrift was nu duidelijk te lezen, maar wat nu ook zichtbaar werd, in kleine letters rechts onderaan, de initialen van de tekenaar, "WLV".

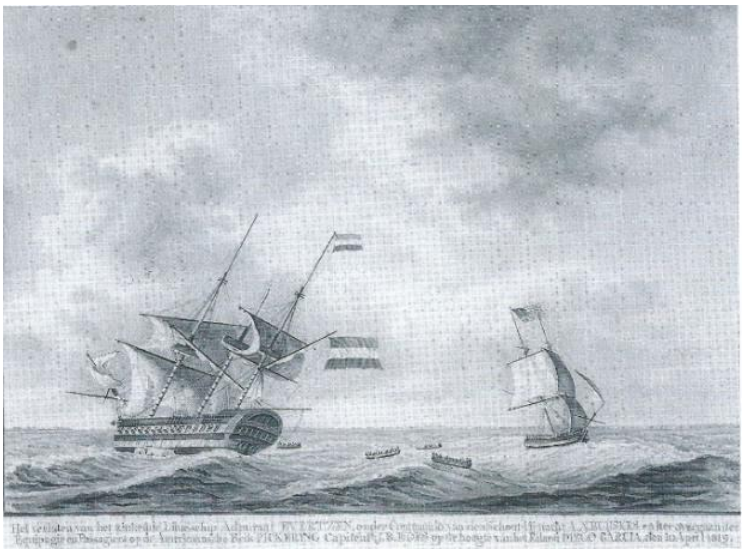
Afb. 4 Close-up van de tekening

Er was maar één man aan boord met de initialen WLV en dat was luitenant ter zee Willem Leonardus Veerman, een oude bekende (tenminste voor mij). Willem Veerman had een journaal bijgehouden waarin hij deze hele episode beschrijft en zijn handschrift in het journaal komt goed overeen met het handschrift onder de tekening, dus de veronderstelling van de heren Resnikoff en Wenban-Smith lijkt correct. Dus één vraag kan worden beantwoord, de postzegel afbeelding is gebaseerd op een tekening door Willem Veerman die door ene meneer Dirkzwager aan het bestuur van het eiland geschonken was, maar hoe hij aan die tekening kwam is nog steeds een vraagstuk. De volgende vraag was over details van de Pickering? Hier had Howard Resnikoff een goed antwoord voor. Zijn onderzoek onthulde dat de Pickering in 1811 gebouwd was in Newburyport, Massachusetts voor de China handel en 256 ton mat, een tamelijk klein schip met een bemanning van ongeveer 20 man. Dit komt keurig overeen met Veermans beschrijving in zijn journaal. Dit schip had een interessante achtergrond. Zij was namelijk gekaapt door het Britse fregat HMS Belvidere in 1812, en werd opgebracht met een prijsmeester, een Brits officier, en een prijsbemanning aan boord om naar Halifax te gaan. Waar de Engelse commandant alleen niet op gelet had, was dat de prijsbemanning voor de

helft bestond uit geronselde matrozen, die niet erg happy waren in de Royal Navy. De kapitein en eigenaar, Elias Davis, had dit snel in de gaten, en maakte daar gebruik van. Van de originele bemanning waren alleen hijzelf, zijn zoon en een scheepsjongen aan boord, en met behulp van de geronselde matrozen werd de Engelse officier opgesloten (die woest was), waarna zij naar Boston zeilde, en dus in Amerikaanse handen bleef om later de bemanning van de Evertsen te redden.

Afb. 5 Tekening door Ver Huell gemaakt

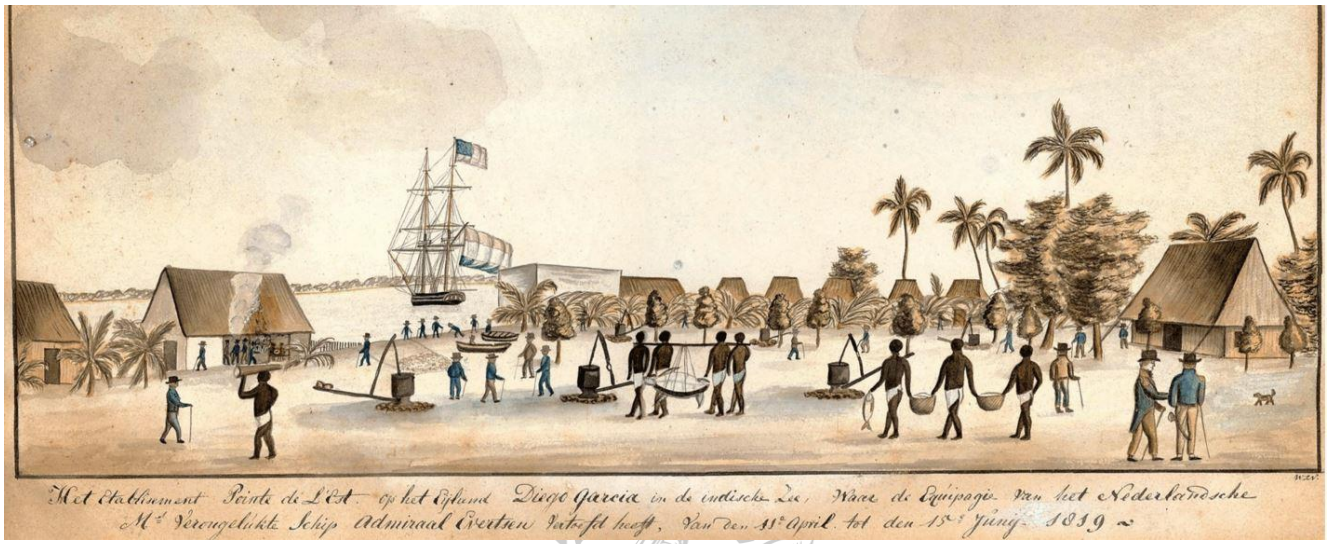
De kapitein van dit schip in 1819 was een illustere figuur genaamd Samuel B. Edes uit Boston, waarover boeken geschreven kunnen worden, wat H. Resnikoff dan ook deed. Deze man was een succesvolle “privateer” in de oorlog tegen Engeland, die het leven van menige Engelse koopvaarders zuur maakte met zijn schip in die tijd de Rambler. Hij was de man die zonder aarzelen de Evertsen te hulp toeschoot in haar zinkende toestand bij Diego Garcia, en de gehele bemanning en passagiers aan boord nam nadat hij eerst zijn eigen vracht kokosnoten overboord had gegooid (hij werd hiervoor later ruimschoots gecompenseerd) om ruimte te maken voor ongeveer 340 mensen. Volgens de beschrijving van één van zijn bemanningsleden, William Dane Phelps, zaten de Nederlanders opeen gepakt als haringen in een ton. Zij zaten zelfs in het want en hingen aan de boegspriet. Het was een wonder dat er niemand overboord tuimelde. Allen werden heelhuids naar het eiland getransporteerd. Ook vertelt hij dat Edes de nationaliteits vlag altijd aan de top voer en niet aan de gaffel. Dit is niet verwonderlijk want hij was een excentrieke figuur die vaak zijn eigen gang ging. Twee, uit het geheugen getekende schetsen, geven deze redding weer. Zie afbeeldingen 5 en 6. Eén was getekend door de commandant Ver Huell en de andere waarschijnlijk door luitenant ter zee H.P.N. ’t Hooft. Beiden tekenen de Pickering met de “Stars and Stripes” in de top. De grote Nederlandse vlag wappert nog aan de gaffel van de Evertsen. Volgens Willem Veerman’s journaal werd deze vlag gered van de ondergang en werd meegenomen naar Diego Garcia.



het is onwaarschijnlijk dat die vlag op de Pickering werd gehesen tijdens deze stormachtige evacuatie, maar we kunnen wel vaststellen dat dit de vlag moet zijn geweest in Veerman’s schets.

De twee gepensioneerde heren publiceerden een artikel in 2011 over hun vindingen in het tijdschrift “Chagos News” waarin zij veronderstelden dat Edes geen bezwaar had tegen het voeren van een Nederlandse vlag aan de gaffel want voor hem waaide zijn

nationaliteits vlag aan de top van grote mast. Een andere theorie is dat de Pickering gehuurd was door het Nederlandse gouvernement en daarom de Nederlandse vlag voer. Beide verklaringen zijn mogelijk, maar wie het idee had om de Nederlandse vlag op de Pickering te voeren zal altijd een raadsel blijven. Dit werd niet eerder of later gedaan op Engelse huurschepen. Geen van de overlevende journalen zegt hier iets over. Raadsel opgelost? Wacht even, de gedetaillerde tekening brengt weer een nieuw vraagstuk naar voren. Zie afbeelding 7. De tekening laat een aantal zwarte mensen zien die manden met vis en een schildpad dragen. Dit komt overeen met Veerman's journaal waarin hij beschrijft dat het dieet voornamelijk bestond uit schildpadden (van die knotsen), vis en kokosnoten, meer was er natuurlijk niet. Maar wat merkwaardig is in de tekening dat alle Europeanen met een wandelstok lopen.



Waarom? Het journaal en Phelps beschrijven beiden dat er een groot aantal invaliden onder de bemanning en passagiers waren, zouden die allemaal met een stok hebben gelopen? Wat zou de tekenaar hier mee bedoelen? Hij tekende hopelijk wat hij zag, en het is duidelijk dat hij elke blanke figuur met een wandelstok voorzag, zelfs de kleine figuren op de achtergrond. De verklaring hiervoor zal wel verder duister blijven. De vraag blijft dan ook waar kwam Veerman's tekening vandaan, en hoe was de heer Dirkzwager er aangekomen en waarom dacht hij dat het door Ver Huell getekend was?
In conclusie, historisch onderzoek brengt altijd wat interessante feiten naar boven en ook wat raadsels wat het uiterst geschikt maakt voor gepensioneerde heren om zich bezig te houden.

Bart van Rees

……..

Alex in Portland Bill (later de Greasy spoon)

Alex in Portland Bill was een zeer bekend frituurkot . Als je van een avondje stappen uit Wymouth kwam dan liep je toch wel even bij Alex naar binnen. Het was vlak bij de haven waar je schip lag dus voordat je aan boord was had je je "take away" hapje allang op of toch niet … ???

Waarom lag je schip daar eigenlijk?, FOST was vrijwel de enige reden .

Maar afijn je beland dus met een paar maten bij Alex en je besteld wat frietjes en 2 hamburgers de man of wat kippenkakken . Zo dat koste weinig dus met een gelukzalig gevoel naar buiten op weg nar de main gate van de haven. Je neemt dat happen van de friet …..ugge , wat vet zeg, daar kun je een dieselmotor op laten lopen Hup met een grote boog een vuilnisvat in . Welgemoed begin je aan je Hamburger….. teringbilly zeg niet te haggelen Hup met een grote boog achter wat scheepsuitrusting . Je denkt de volgende keer neem ik kip… Wat kan daar nu verkeerd aan gaan….. niets toch….

Het volgende stapavondje beland je weer bij Alex “fine kitchen en je neemt kippenpoten mee en wel 2 stuks. Wie het breed heeft laat het breed hangen toch. Die halen je maag ook niet …. FALL OUT kip en niet te genieten

Jaren later bij weer een FOST in PB was de naam veranderd van Alex in the Greasy Spoon

Nou echt met ere verdiend die naam. Nog slechtere kwaliteit dan bij good old Alex

Dus voordat je naar een Greasy Spoon gaat… eerst dit lezen

Een **greasy spoon** (vettige lepel) is een klein, goedkoop restaurant - ofwel een coffeeshop, of een Brits of Iers café - meestal gespecialiseerd in gefrituurd voedsel of huisgemaakte maaltijden.

De term vette lepel wordt in het hele Verenigd Koninkrijk gebruikt. Volgens de Oxford English Dictionary is de term vette lepel afkomstig uit de Verenigde Staten en wordt deze nu in verschillende Engelssprekende landen gebruikt. De vroegste verschijning van de term in druk (MacMillan's Magazine, 1906), verwijst naar gebeurtenissen uit een eerdere tijd: een restaurant in Parijs werd in 1874 dagelijks bezocht door Robert Louis Stevenson. "...de Cremerie in de Rue Delambre, - een eethuis dat veel wordt bezocht door kunstenaars en bekend staat als The Greasy Spoon ..."

De bijnaam van goedkope gefrituurde restaurants naar een ongewassen lepel dateert minstens uit 1848: "De Gabbione [in Rome]... heeft een uiterlijk dat zo troebel is en zo ver verwijderd van reinheid, dat de Duitsers het de naam hebben gegeven van de 'vuile lepel'."

Menu is gefrituurd of gegrild voedsel, zoals Salisbury-biefstuk, fish and chips, gefrituurde kip, worstjes, spek, wafels, pannenkoeken, spam, gebakken of roerei en omeletten.

Broodjes zijn ook populair, waaronder hamburgers, hotdogs, steaksandwiches en vleeswaren. Deze worden vaak vergezeld door kanten van gebakken bonen, hash browns, toast, frites, uienringen, koolsalade. Soepen en chili con carne zijn over het algemeen verkrijgbaar.

Regionale gerechten worden vaak geserveerd. Sinds de jaren zeventig zijn er veel Griekse immigranten in het bedrijf gekomen. Koffie, ijsthee en frisdranken zijn de typische dranken, aangezien alcohol meestal niet wordt aangeboden vanwege de onbetaalbare kosten van een drankvergunning. Taart en hartige hapjes en ijs zijn populaire snacks en desserts.

Een Brits of Iers café biedt doorgaans de hele dag een "volledig gekookt ontbijt". Een vettig lepelrestaurant bevindt zich vaak langs een hoofdweg om passerende automobilisten te bedienen, met name een vrachtwagenstopplaats voor met name vrachtwagenchauffeurs; dit staat bekend als een transportcafé in Groot-Brittannië.

Met maritieme groet; Jan Kaauw.

AFMELDEN