“Ten Anker”

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

Redactie

Arie Krijgsman

Vijverlaan 101

3319 SN Dordrecht

e-mail:
arcon46@kpnmail.nl

telefoon

tussen 10.00 en 16.00 uur

078-7504575

b.g.g.h.

06-25160899

www.tenanker.com

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

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

Nummer 38 – 7e jaargang
19 september 2024

Inhoud…..

Deze week……

Kruistocht van de Catalina P 85 deel 14 (slot)
Keerpunt in der Atlantische Oceaan.
400 Jaar betrekkingen tussen Nederland en Japan, 1600-2000.
De tweestrijd van een jonge matroos in de vesting Zeeland
Onze lieve Heer stond naast ons aan het roer (deel2 slot)
Mijn jaren bij de KM – S. Kamer deel 5
Laatste scheepskrant van de Zeven Provinciën C 802 (slot)
Niet voor Marvas
Onder goede hoede uit Alle Hens
Knipsel Moerdijk brug

05-08-1948 KRUISTOCHT VAN DE CATALINA P 85 DEEL 14 (SLOT) (BIAK)

Terug naar de wereld. DAT WAS HET EIND....

24-09-1948 Leeuwarder courant: hoofdblad van Friesland

BATAVIA. — Op het kleine, stoffige, van felle zon doorzengde vliegveld van Hollandia staat een Dakota. Het is het toestel dat ons terug zal brengen naar de beschaving, terug naar de wereld van mensen, van huizen, van voedsel en rust. Het is een oude Dakota. met twee banken aan iedere zijde. Dat ziet er bedenkelijk uit, want we hebben twee dagen vliegen voor de boeg. En twee dagen op een stalen bank is niet aanlokkelijk, zij het dat we in de vijf voorbije weken wel het een en ander gewend raakten op het gebied van „rusten"....

Dan rent het toestel de baan af en snel trekt het zich op in het pure blauw van de hemel. Uit het kleine, armzalig kleine, venstertje kijk ik naar beneden. Ik zie wat hutten en een groot wit huis. De hutten van de Papoea's en het huis van Mac Arthur.

Het wordt een lange reis, des te langer omdat we moe zijn. Het waren weken van steeds doorgaan, zonder rust, zonder pauze en we merken het nu terdege. En daarom betreuren we het dat we daar zitten en hangen op die stalen bank, die ieder uur harder wordt en ieder uur onbehaaglijker.

Van Hollandia naar Batavia is een lange reis. Het te vliegen traject bedraagt, precies uitgerekend, een goede 4200 kilometer, hetgeen altijd nog iets verder is dan Amsterdam—New-York. Twee dagen vliegen, om van het ene deel der Indische archipel in het andere te komen. Het is goed zich dit eens te realiseren. Het geeft enige indruk van de enorme afstanden in dit onmetelijk gebied, dat Indonesië heet.

Die avond landen we op Ambon. Het regende er ook toen we vijf weken geleden landden. Het vliegveld is één stinkende modderpoel, maar de piloot ziet kans het toestel netjes aan de grond te brengen.

Om 8 uur liggen we onder de klamboe, te moe om elkaar welterusten te wensen. En als een kleine Ambonees ons de volgende morgen komt wekken is het 6 uur en hebben we er tien uur opzitten....

Het regent nog en tussen twee hoosbuien door stijgt de Dakota naar de hemel. Hij gaat op 10.000 voet vliegen om zicht te krijgen. Die tocht is niet zo bijster prettig, want er is veel remous en we vallen keer op keer terug. Mijn maag krijgt het zwaar te verantwoorden, maar volgens de meccano komt dat omdat ik niet heb ontbeten.

Dan vliegen we op Makassar aan, dat tegen 10 uur bereikt wordt. Het is er heet en stoffig en we vallen neer in de rieten stoeltjes, te moe om één woord te zeggen. Daarna Makassar-Soerabaja. En dan . . . eindelijk.... eindelijk … Soerabaja-Batavia. Om half 6 daalt de Dakota voor de laatste maal. Ik tuur door het smalle ruitje en zie de bekende omtrekken van de stad. Batavia.... eindelijk!

Het toestel taxiet uit de deuren worden opengegooid en de hitte slaat naar binnen. We strompelen er uit en wachten op de bagage.

Er staan wat vrienden te wachten en ze willen nieuws horen. We hebben in alles zin, behalve in praten! We willen een koud biertje, en verder een lage rieten stoel. En zwijgen en zachtjes in slaap sukkelen.

Een half uur later zitten we samen in de mess, Wassenburg en ik. We steken een sigaret op en kijken elkaar eens aan. Dan zegt Wassenburg: „Het was een mooie tijd, jammer dat het voorbij is ..."

En ik antwoord hem: „Ja, jammer dat het voorbij is, het zal niet meevallen weer in de tredmolen te stappen ..."

Dan wordt er niet meer gesproken. We roken en denken aan dat land, dat zo ver van ons vandaan is nu, aan Nieuw-Guinea, tana Papoea dat wonderlijke, duistere, mysterieuze rijk, aan het einde van de aarde, in de achterhoek der wereld.

Vijf weken lang reisden we door dat land en het waren vijf weken van louter wonderen, louter nieuwe ervaringen. We vochten daar met muskieten, we leden van de onbarmhartige hitte, we liepen door de stinkende moerassen en baggerden door drassige laagvlakten.

Maar we leefden … En we zagen een stuk wereld dat nog volkomen braak ligt. We zagen het in prauwen, in vliegtuigen, in motorboten, in kano's, in jeeps. In alle mogelijke vervoersmiddelen. Het was niet gemakkelijk en meer dan eens wanhoopten we of we het zouden klaren.

We zaten daar samen en overdachten het allemaal nog eens. Ieder op zijn manier. Wassenburg met de ogen en gedachten van de cineast, ik met weer heel andere ogen.

Ik maakte m'n koffer open en het was een treurig beeld, dat zich daar vertoonde. Kapotgelopen schoenen, smerige laarzen, khakigoed in hopeloze staat, losgeweekte cigaretten, vloeibaar geworden zeep en haast opgeloste aantekenboekjes. Een treurig beeld van verwording en ondergang....

Ik zat er waarschijnlijk triest op neer te zien, zó wanhopig, dat Wassenburg in de lach schoot. „Moet je dat zien!" zei hij en hij opende z'n reistas. Er kroop een klein leger kakkerlakken en spinnen uit en het stonk.

Toen lachten we allebei en dat was maar het beste in die omstandigheden. En we stonden op, en ieder ging een kant uit.

En dat was het eind.

11-08-1948 ANTHONY VAN KAMPEN WEER IN BATAVIA

11-08-1948 Nijmeegsch dagblad

Er is veel kostbaar materiaal in Nieuw-Guinea verzameld. Onze speciale Indische medewerker, Anthony van Kampen, telefoneert ons uit Batavia, dat hij van zijn avontuurlijke reis met een aantal controleambtenaren naar Nieuw-Guinea, per Dakota in Batavia is teruggekeerd. Over het laatste traject, van Hollandia naar Batavia, dat is een afstand van ongeveer 5000 km meer dan de afstand Amsterdam—New York, heeft hij twee dagen gedaan.

De cineast Wassenburg is in het bezit van waardevol filmisch materiaal van objecten, die nog nooit zijn opgenomen. Met het gereedmaken van de film wordt terstond begonnen in de studio's van het Gouvernements Filmbedrijf. Vermoedelijk zal zij spoedig in het voorprogramma, van de Nederlandse theaters kunnen draaien.

Anthony van Kampen en zijn metgezel maakten een indrukwekkende tocht per prauw inde rimboe aan de uiterste Noordkust van Nieuw-Guinea. Wassenburg en Van Kampen zijn wel vermoeid na de ontberingen, geleden in het rijk van het Stenen Tijdperk, zo seint laatstgenoemde, doch deze kostbare stof, die werd verzameld, maakt alles goed. Binnenkort zullen wij met de publicatie van zijn artikelen beginnen.

12-08-1948 HR. MS. BANCKERT

12-08-1948 Het dagblad: uitgave van de Nederlandsche Dagbladpers te Batavia.

Onder commando van de kapitein ter zee J.J. Hogendoorn zal Hr. Ms. „Banckert" op Woensdag 18 augustus a.s., de haven van Priok verlaten, met bestemming Nederland.

De bekende schrijver Anthony van Kampen, die als gast van de Koninklijke Marine per schip en vliegtuig de Indische Archipel heeft bezocht, zal de thuisreis van de torpedojager als passagier meemaken.

Op 20 September hoopt men Nieuwediep binnen te lopen.

18-08-1948 DE „BANCKERT" VERTROKKEN

19-08-1948 De nieuwsgier

Gistermiddag is Hr. Ms torpedobootjager „Banckert" uit Priok vertrokken met bestemming Nederland. Vice-admiraal Pinke was ten afscheid op de kade aanwezig.

Als gasten bevinden zich op deze oorlogsbodem, die ruim twee jaar lang de Indische wateren heeft doorkruist, de auteur Anthony van Kampen, die vier maanden lang de gast van de marine is geweest, en de luitenant Siebe van der Zee, die bijna een jaar lang programma-leider is geweest van het strijdkrachtenprogramma van Radio Indonesië en die nu op zijn thuisreis een aantal reportages denkt te maken.

Einde compilatie Indisch journaal van Anthony van Kampen.

Scheepshond "Flappie"

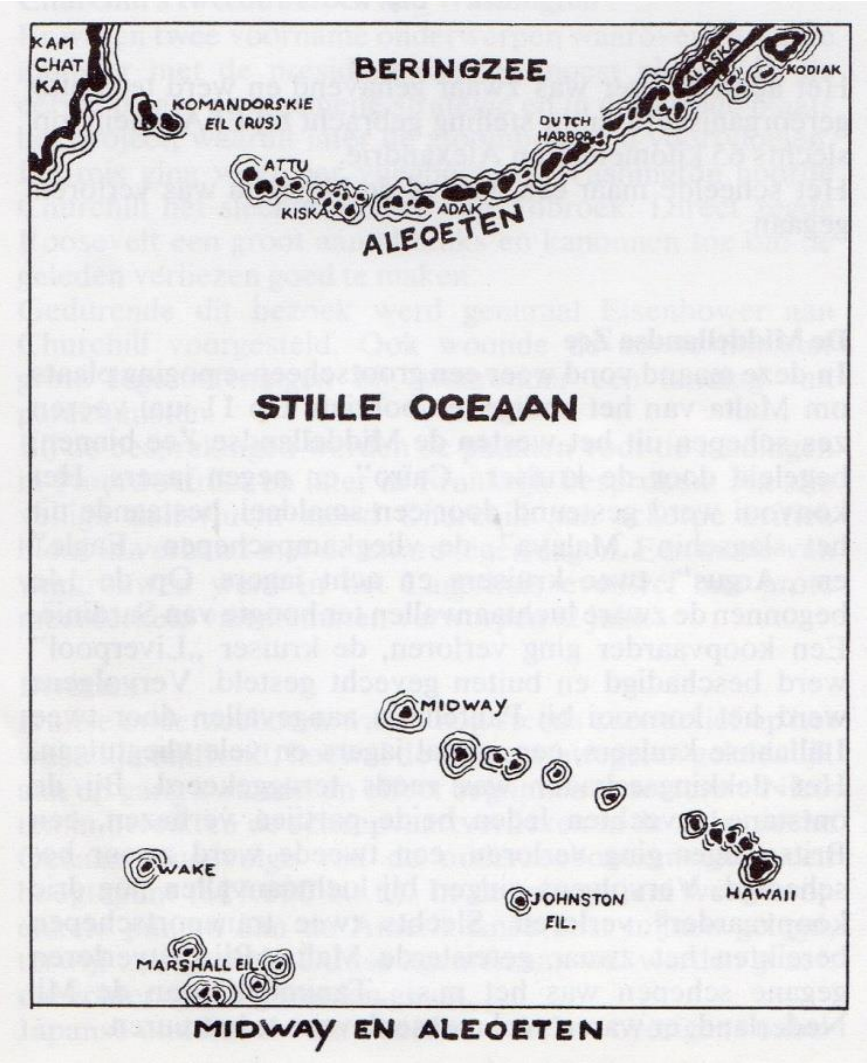
==========

Keerpunt in de Stille Oceaan

Midway plan

Het volgende punt van het nieuwe Japanse expansieprogramma - we schrijven juni 1942 - was de verovering van het nu meest westelijk gelegen Amerikaanse steunpunt, nl. van Midway, met als tweeledig doel: Ie. vandaar uit de basis Pearl Harbor te kunnen aanvallen en veroveren; 2e de Amerikaanse vloot tot strijd te dwingen en te vernietigen. Doch na een halfjaar van ononderbroken overwinningen zou Japan zich nu dan eindelijk vertillen. Het Japanse plan was nogal gecompliceerd. Het bevatte ook een afleidingsmanoeuvre, bestaande uit een expeditie naar de westelijke Aleoeten, waardoor admiraal Yamamoto hoopte de Amerikaanse vloot naar het noorden weg te trekken.

Hij zou in die tijd Midway nemen en de terugkerende Amerikaanse vloot warmpjes ontvangen. Het was een goed plan, maar admiraal Nimitz werkte niet mee. In de eerste plaats was de Amerikaanse inlichtingendienst nu zodanig geperfectioneerd, dat er van de voornemens en dislocaties der Japanners veel meer bekend was, dan deze veronderstelden. Verrassingen zoals Pearl Harbor waren dan ook onmogelijk geworden. In de tweede plaats zag admiraal Nimitz de dreiging tegen Midway als de grootste, zodat hij zijn hoofdmacht niet noordwaarts zond.



MIDWAY EN ALEOETEN

Midway bestaat uit twee heel kleine eilandjes en een grote lagune. Midway was en werd krachtig verstrekt. Er was een groot vliegveld, waar een groot aantal vliegtuigen was gestationeerd.

De aanval op de Aleoeten

Bij de Japanse expeditie, die noordwaarts werd gezonden, bevonden zich twee vliegkampschepen, een vijftal kruisers, dertien jagers en een aantal transport- en hulpschepen. Deze vloot was verdeeld in drie smaldelen, een hoofdmacht met de vliegkampschepen en twee landingsvloten, bestemd voor Adak-Attu en voor Kiska. De Amerikaanse vloot in deze streken bestond hoofdzakelijk uit vijf kruisers, veertien jagers, zes onderzeeboten, een aantal hulpschepen en aan de wal gebaseerde vliegtuigen. De verdediging aan de wal was betrekkelijk zwak.

De Aleoeten zijn woest en ontoegankelijk en het is er bijna altijd slecht weer. Toch dachten de Japanners, dat de Amerikanen overwogen om de eilanden te gebruiken voor een invasie van Japan.
Op 3 juni deed de Japanse hoofdmacht een aanval met vliegtuigen op Dutch Harbor. Op de vierde werd weer een aanval uitgevoerd en beide keren werd veel schade aangericht. Op die dag slaagden Amerikaanse legerbommenwerpers erin om de Japanse vloot te vinden, maar niet om treffers te behalen.
Op 7 juni landden de Japanners op de onverdedigde eilanden Attu en Kiska. Het was een - schrale - troost voor wat inmiddels zuidelijker was voorgevallen.

De slag bij Midway

Admiraal Nimitz had tegen eind mei zoveel mogelijk strijdkrachten in het centrum van de Stille Oceaan samengetrokken. Dat waren in de eerste plaats de vliegkampschepen „Enterprise" en „Hornet", die bij de aanval op Tokio waren geweest, maar die de Koraalzee niet meer hadden kunnen halen; en de „Yorktown" die, ondanks de zware schade, door een geweldige krachtsinspanning in twee dagen tijd in Pearl Harbor was opgelapt. De andere strijdkrachten zullen we in ons summiere overzicht niet vermelden.
Op 3 juni verkende een Catalina-vliegboot 700 mijl ten westen van Midway een vloot van elf schepen. Dit bleek de landingsvloot te zijn. Aanvallen van torpedovliegtuigen en bommenwerpers hadden weinig succes.
Op 4 juni, in de ochtend, werden de Japanse vliegkampschepen verkend. Zij zonden een groot aantal vliegtuigen af, die een aanval deden op Midway en veel schade aanrichtten, maar zelf ook zware verliezen leden. Een dappere tegenaanval op de Japanse vloot door de op Midway gestationeerde vliegtuigen had weinig succes, doch leverde zware verliezen op. Vice-admiraal Nagumo besloot nu om een tweede aanvalsgroep uit te zenden.
Inmiddels waren de aanvalsgroepen van de „Enterprise", de „Hornet" en de „Yorktown" onderweg. De eerste aankomende groepen ondervonden zware tegenstand. Van de 41 torpedobommenwerpers keerden er slechts zes terug.
Toen verschenen 37 duikbommenwerpers ten tonele. Binnen enkele minuten waren de dekken van de „Akagi", de „Kaga" en de „Soryu" een ruïne". Slechts één vliegkampschip, de „Hiryu", bleef over. De vliegtuigen van dit schip deden vervolgens twee aanvallen op de „Yorktown", die het schip ernstige averij toebrachten. Het dreef nog twee dagen, maar kreeg toen het genadeschot van een Japanse onderzeeboot. 24 duikbommenwerpers van de „Enterprise" rekenden vervolgens af met de vierde Japanner.
Admiraal Yamamoto besloot aanvankelijk om met de hoofdmacht, waarbij maar liefst elf slagschepen waren, waartegenover de Amerikanen geen enkel slagschip konden stellen, door te zetten, doch later ging hij op tegenkoers, omdat hij beducht was voor vliegtuigaanvallen in de ochtend.
Voor de Amerikanen was het natuurlijk geraden om het nachtgevecht te vermijden.
In de slotfase zouden de Japanners nog een kruiser verliezen. Twee kruisers kwamen namelijk in aanvaring, waarbij ze zware schade opliepen. Op 6 juni werden ze door Amerikaanse vliegtuigen aangevallen. Eén werd tot zinken gebracht, de andere wist ten slotte zwaar beschadigd naar huis te komen.
De twee overgebleven Amerikaanse vliegkampschepen gingen aanvankelijk om de Noord, in de veronderstelling, dat daar nog werk aan de winkel zou zijn, maar ook de noordelijke Japanse vloot was teruggetrokken.

Zo eindigde de slag bij Midway, waarin aan beide zijden met heldenmoed werd gestreden. De Japanners verloren vier vliegkampschepen, de Amerikanen één. Het was een grote Amerikaanse overwinning en het betekende een keerpunt in de oorlog in de Stille Oceaan. De steeds toenemende kracht van de geallieerden maakte het voortaan mogelijk om het initiatief, dat de Japanners al die verschrikkelijke maanden hadden bezeten, nu zelf in handen te nemen. De illusie van de Japanse onoverwinnelijkheid was bij vriend en vijand gebroken.

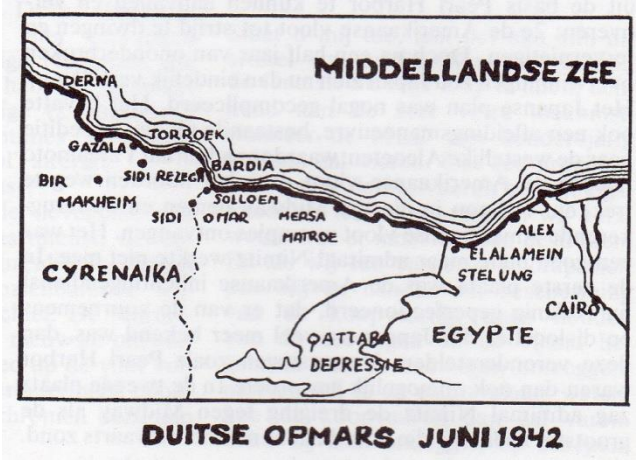
De wereld dankt dit behalve aan het admiraalschap van de schouten bij nacht Fletcher en Spruance aan de stoutmoedigheid en opofferingsgezindheid van enkele honderden marine vliegers, van wie zeer velen op deze „glorious 4th of June"een zeemansgraf hebben gevonden.

Nieuw-Guinea
Generaal MacArthur zond Amerikaanse en Australische troepen naar Milne Bay, aan de uiterste zuidoostpunt van Nieuw-Guinea, waar hij Japanse actie verwachtte. De transportdiensten werden in dit gebied voornamelijk verricht door schepen van de K.P.M.

De strijd in Rusland
De Duitsers ontketenden drie offensieven op het Russische front. In de eerste plaats een tegen Sebastopol, waar de Russen zich in de reeds acht maanden ingesloten vesting hardnekkig verdedigden. Niettemin waren zij op den duur tegen de zware Duitse aanvallen niet opgewassen. Straat voor straat, huis voor huis werd Sebastopol veroverd. Op l juli hadden de Duitsers de stad in handen. Het tweede offensief vond plaats in de Charkov-sector en het derde nabij Koersk. Er werd zwaar gevochten en de Russen moesten hier en daar wijken. Het doel van het zuidelijke Duitse offensief was in de Kaukasus door te dringen.

De strijd in de woestijn
Het front in Noord-Afrika, dat in beweging was gekomen, bleef het toneel van grote activiteit. De Duitsers bleven hun opmars voortzetten en spoedig overschreden zij de Egyptische grens. Bir Hakeim viel op 11 juni, Gazala op 15 juni, Sidi Rezegh op 17 juni, Tobroek op 21 juni en Sidi Omar en Solloem op 24 juni. Op 27 juni stonden de Duitsers oost van Mersa Matroeh, welke plaats op 29 juni viel.
Deze bliksemopmars van Rommel, die tot veldmaarschalk werd bevorderd, was een zware klap. In het bijzonder de val van Tobroek kwam hard aan. Onbegrijpelijkerwijze was niet gezorgd voor vernieling van alles, wat voor de vijand van waarde kon zijn. Behalve 33.000 man aan krijgsgevangenen vielen de vijand voorraden van deze bezetting voor een periode van drie maanden in handen.
Daarbij was onder meer 10.000 ton benzine. Deze catastrofe had echter één gunstig gevolg en wel, dat besloten werd dat Rommel naar het oosten zou doorstoten en dat met het oog daarop voorlopig van een aanval op Malta werd afgezien.

Het achtste leger was zwaar gehavend en werd tenslotte
gereorganiseerd en in stelling gebracht bij El Alamein, op
slechts 65 kilometer van Alexandrië.
Het scheelde maar een haar of de Nijldelta was verloren
gegaan.



DUITSE OPMARS JUNI 1942

De Middellandse Zee
In deze maand vond weer een
grootscheepse poging plaats om Malta van het nodige te voorzien. Op 11 juni voeren zes schepen uit het westen de Middellandse Zee binnen, begeleid door de kruiser „Cairo" en negen

jagers. Het konvooi werd gesteund door een smaldeel, bestaande uit het slagschip „Malaya", de vliegkampschepen „Eagle" en „Argus", twee kruisers en acht jagers. Op de 14e begonnen de zware luchtaanvallen ter hoogte van Sardinië. Een koopvaarder ging verloren, de kruiser „Liverpool" werd beschadigd en buiten gevecht gesteld. Vervolgens werd het konvooi bij Pantellaria aangevallen door twee Italiaanse kruisers, een aantal jagers en vele vliegtuigen. Het dekkingseskader was reeds teruggekeerd. Bij de ontstane gevechten leden beide partijen verliezen, een Britse jager ging verloren, een tweede werd zwaar beschadigd. Vervolgens gingen bij luchtaanvallen nog drie koopvaarders verloren. Slechts twee transportschepen bereikten het zwaar geteisterde Malta. Bij de verloren gegane schepen was het m.s. „Tanimbar" van de Mij. Nederland; er waren veel mensenlevens te betreuren.

Overzicht van de grote Malta konvooien in het eerste halfjaar 1942.

schepen	*maartkonvooi (Oost)*			*junikonvooi (West)*			*junikonvooi (Oost)*		
	aantal	tot zinken gebracht	beschadigd	aantal	tot zinken gebracht	beschadigd	aantal	tot zinken gebracht	beschadigd
slagschepen	–	–	–	1	–	–	–	–	–
vliegkampschepen	–	–	–	2	–	–	–	–	–
kruisers	4	–	3	3	–	1	7	1	2
luchtafweerschepen	1	–	–	1	–	1	1	–	–
jagers	18	3	2	18	2	3	26	3	–
korvetten	–	–	–	4	–	1	6	–	1
onderzeeboten	5	1	–	4	–	–	9	–	–
voorraadschepen	4	1	–	6	4	–	11	2	2
Op hun bestemming aangekomen voorraadschepen	3 welke alle na aankomst tot zinken werden gebracht			2			geen		

Uit het oosten kwam ook een konvooi, bestaande uit elf schepen. Bij Kreta kwamen de luchtaanvallen los. Ook dit konvooi kreeg met een aanval van oppervlakteschepen te kampen, waarbij twee slagschepen. Twee Italiaanse kruisers werden tot zinken gebracht en een slagschip werd beschadigd, maar ook de Britse verliezen waren zwaar: een kruiser, drie jagers, twee koopvaarders en vele vliegtuigen. Het konvooi moest echter terug. Bij dit konvooi bevonden zich de Nederlandse schepen „Aagtekerk" en „Rembrandt". Het eerste is tot zinken gebracht, het tweede was bij de schepen, die terugkeerden. Zo kwamen er van 17 bevoorradingsschepen, ondanks deze krachtige pogingen, slechts twee op Malta terecht. De belegering van Malta duurde voort.

Churchill's tweede bezoek aan Washington

Er waren twee voorname onderwerpen waarover de eerste minister met de president overleg moest plegen. In de eerste plaats de algemene strategie en in de tweede plaats het project, waaruit later de atoombom zou voortvloeien. De reis ging weer per vliegboot. In Washington hoorde Churchill het slechte nieuws van Tobroek. Direct zegde Roosevelt een groot aantal tanks en kanonnen toe om de geleden verliezen goed te maken.
Gedurende dit bezoek werd generaal Eisenhower aan Churchill voorgesteld. Ook woonde de eerste minister grote legeroefeningen bij, waaronder een landing van parachutisten.
Bij de besprekingen werden de plannen voor de landingen in Noord-Afrika en later in Frankrijk besproken. Na zijn veilige thuisvlucht stond Churchill aan scherpe kritiek bloot in verband met

de zware tegenslagen. Een motie van wantrouwen werd in het Lagerhuis evenwel met grote meerderheid van stemmen verworpen (2 juli).

Diversen
Duitse onderzeeboten waren nog steeds zeer actief op het westelijk halfrond, hoewel de tegenmaatregelen geleidelijk aan op gang kwamen en effect begonnen te sorteren. Niettemin bereikten de scheepvaartverliezen in de Atlantische Oceaan tengevolge van de onderzeebootaanvallen een hoogtepunt (627.000 b.r.t.). In de maand juni werden op enkele punten aan de Amerikaanse kust mijnen gelegd, terwijl zelfs enkele Duitse agenten aan wal werden gezet, die echter spoedig werden gevat. Japanse onderzeeboten voerden enkele - overigens onbetekenende - beschietingen uit op de Amerikaanse en Canadese Westkust, alsmede op Sydney en Newcastle in Australië.
Generaal-majoor Eisenhower werd bevelhebber van het ingestelde Amerikaans-Europese commando. De R.A.F, voerde op l juni weer een grote aanval op het Roergebied uit, hoofddoel Essen, met 1036 bommenwerpers, waarvan er 35 verloren gingen. De R.A.F, was de gehele maand zeer actief. Op 25 juni kreeg Bremen een massa-aanval te verduren. Aan die aanval deed ook de M.L.D. mee (320 squadron), waarbij een der Hudsons verloren ging.

De Japanners bezetten de Nicobaren op 13 juni. Op 4 juni stierf Heydrich, de „Rijksprotector" van Bohemen en Moravië en een der ergste Nazi's, ten gevolge van een eind mei op hem gepleegde bomaanslag. De Duitsers namen verschrikkelijk wraak, onder meer door het uitmoorden en verwoesten van het dorp Lidice. Op 2 juni werd in Londen het tehuis voor Engelandvaarders „Oranjehaven" geopend.
Op 6 juni werd Raden Adipati Ario Soejono benoemd tot minister zonder portefeuille in de Nederlandse regering te Londen. De bezetter bepaalde in Nederland dat Joden na acht uur 's avonds niet meer op straat mochten. H.M. de Koningin kwam op 18 juni in Ottawa aan.

Op 26 juni was Hr. Ms. , Jacob van Heemskerck" weer gereed voor de dienst.
Er waren nogal veel Duitsgezinde elementen in Zuid-Afrika en deze hadden onder meer ook contact gezocht met de Nederlandse schepelingen, die zij aanlokkelijke aanbiedingen deden om hen te verleiden te deserteren. Kaapstad bood nog andere soorten verleidingen ook, en daardoor kwam het dan, dat er enkele deserteurs waren toen het schip op 27 juni vertrok. Na een konvooireisje naar Durban keerde het schip in Kaapstad terug, waarna enige ontgoochelde deserteurs eieren voor hun geld bleken te hebben gekozen. Vervolgens ging het weer naar Kilindini, waar een deel van de Britse Eastern Fleet was gebaseerd.
Op 6 juni werd Hr. Ms. „M.T.B. 240" in dienst gesteld, de laatste van vier motortorpedoboten, die door de Nederlandse regering waren aangekocht. De schepen opereerden in Het Kanaal met de Britse „Coastal Forces". In deze maand namen zij deel aan enkele gevechtsacties, evenals Hr. Ms. „M.G.B. 46", die daarbij werd beschadigd en een dode en enige gewonden opliep.

Bron alsmede de tijdlijn niet bekend.

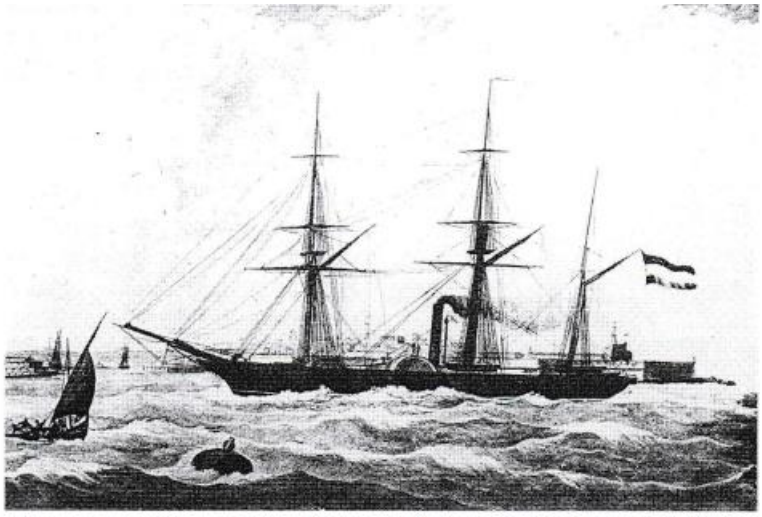
400 Jaar betrekkingen tussen Nederland en Japan, 1600-2000.

De heropening van Japan, 1853-1867

DOOR C. DE JONG

De grotere welwillendheid van vooraanstaande Japanners ten opzichte van de Nederlanders op Deshima sinds het laatste kwart van de 18de eeuw en hun introductie van Rangaku (Hollandkunde) betekent niet dat de houding van de Japanners tegenover vreemdelingen beter werd. De afsluiting bleef strak gehandhaafd en die houding werd nog onvriendelijker toen in het tweede kwart van de 19de eeuw westerse regeringen druk op het shogunaat gingen uitoefenen om Japan te heropenen. Het westen wilde zijn handel en scheepvaart uitbreiden en zocht grondstoffen en afzetmarkten voor zijn opkomende fabrieksindustrie. Het duldde de afsluiting van China en Japan niet langer.

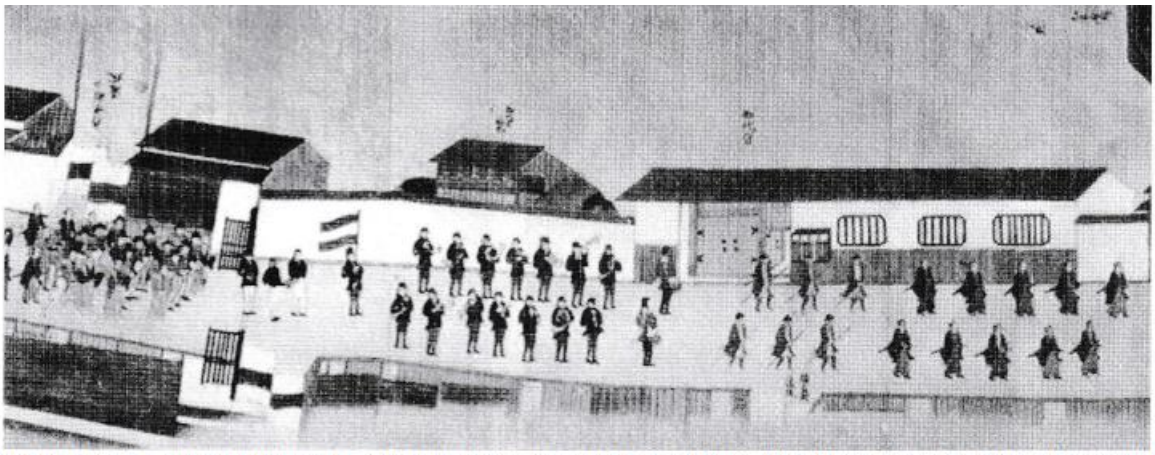
De houding van de Japanners ten aanzien van het westen was tweeslachtig. Enerzijds wilden zij graag wetenschap en techniek van het westen overnemen om tegenover dat westen sterk te staan. Daarom moedigden zij contact met de Nederlanders op Deshima aan. Anderzijds vreesden zij overheersing door westerse mogendheden bij opheffing van het isolement van Japan. Na het herstel van Nederlands onafhankelijkheid in 1813 bleef op Deshima geruime tijd alles bij het oude en had de handel weinig meer te betekenen.



Het raderstoom- en zeilschip Zr.Ms. „Soembing", 780 brt. Machine 150 pk, lengte 45 m, 6 kanons. In 1855 door de Nederlandse aan de Japanse regering geschonken.

In de Opiumoorlog (1840-'42) versloeg Groot-Brittannië het keizerrijk China, dat zich evenals Japan van de buitenwereld had afgesloten. De Britse regering dwong China zich open te stellen en Britse kooplui vérgaande voorrechten toe te staan. Andere westerse mogendheden dwongen spoedig China soortgelijke concessies af. Toen deed de Nederlandse regering een buitengewone, diplomatieke stap. In 1844 zond Willem II, ondanks de onhoffelijkheid van de shogun in 1840, hem een geheime brief met geschenken in het oorlogsschip “Palembang”. In deze brief waarschuwde hij de shogun tegen de gevaren die het volhouden van de afsluiting van Japan inhield. De Japanse regering antwoordde beleefd, maar beslist afwijzend.
In 1853 verwittigde de regering van de Verenigde Staten de Nederlandse regering dat zij een eskader naar Japan zou zenden om de zeer gewenste openstelling van Japan te bewerkstel-

ligen. De Nederlandse regering stuurde toen mr. J.H. Donker Curtius, lid van het hooggerechtshof in Batavia, als opperhoofd naar Deshima voor het diplomatieke verkeer tussen Japan en het



De brief van koning Willem II, waarin deze de raad geeft de Japanse havens open te stellen, wordt overhandigd aan de keizer van Japan, 1844.

westen. Hij was een uitstekend diplomaat en stond de Japanners jarenlang bij in de diplomatie. Hij adviseerde de Japanse regering om onderhandelingen over de heropening te beginnen, maar het was opnieuw tevergeefs.

In 1853 verschenen een eskader van vijf schepen, onder commodore Matthew Perry en een Russisch eskader in de baai van Edo (nu Tokyo), maar ze vertrokken onverrichter zake. In februari 1854 kwam Perry terug met tien oorlogsschepen en toen zwichtte de Japanse regering. Op 31 maart 1854 sloot zij een verdrag, dat de Noord-Amerikanen vrije handel in Nagasaki en provianderen en herstellen van schepen - maar geen handel - toestond in de kleine haven Sjimoda, dichtbij Edo, en in het verre Hakodate op Hokkaido. Andere mogendheden, waaronder Nederland, kregen spoedig dezelfde voorrechten.

Zr.Ms. „Soembing"

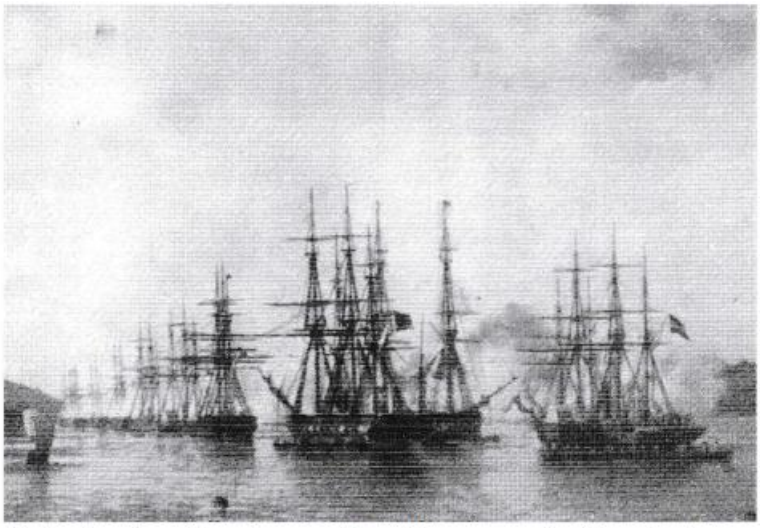
De oorlogsdiplomatie, gunboat diplomacy genoemd, die westerse mogendheden in de 19de eeuw graag toepasten, had in Japan resultaat geleverd. Bij dat beleid paste het zenden van Zr.Ms. „Soembing” naar Nagasaki in augustus 1854 om Curtius martiaal te steunen. Niet met geweld tegen de shogun, want dat was onnodig, maar met dienstbetoon.

De „Soembing” was een raderstoomschip. Commandant was de bekwame kapitein-luitenant ter zee G. Fabius, spoedig bijgenaamd „de diplomaat”. De Japanners dorstten naar kennis van het stoomwezen, schepen en bewapening om zich te versterken tegen westerse agressie. Fabius het tal van vooraanstaande Japanners de „Soembing" bezichtigen en Japanse zeelui instrueren. Hij kreeg bij zijn vertrek twee zwaarden, in Japan een buitengewone onderscheiding.

De Nederlandse regering besloot de „Soembing” aan de Japanse regering te schenken en stuurde dit schip, begeleid door Zr.Ms. „Gedeh” onder Fabius’ bevel in 1855 weer naar Nagasaki, met een detachement marinepersoneel om de „Soembing” over te dragen. Als tegenprestatie sloot het shogunaat met Nederland eenzelfde verdrag als met de VerenigdeStaten in 1854. In de Tweede Kamer werd de schenking van de „Soembing” echter gekritiseerd...

De Japanse regering bestelde in Nederland vijf oorlogsschepen. Het eerste heette „Japan” en kwam op 21 september 1857 aan in Nagasaki; 700 ton, 100 pk, 12 kanons. Aan boord was 38

man om Japanners op te leiden. Onder hen was de zeer bekwame, technische officier H. Hardes. Hij legde aan de baai van Nagasaki een werf aan voor de constructie van schepen en stoommachines, die later door Mitsubishi is overgenomen.



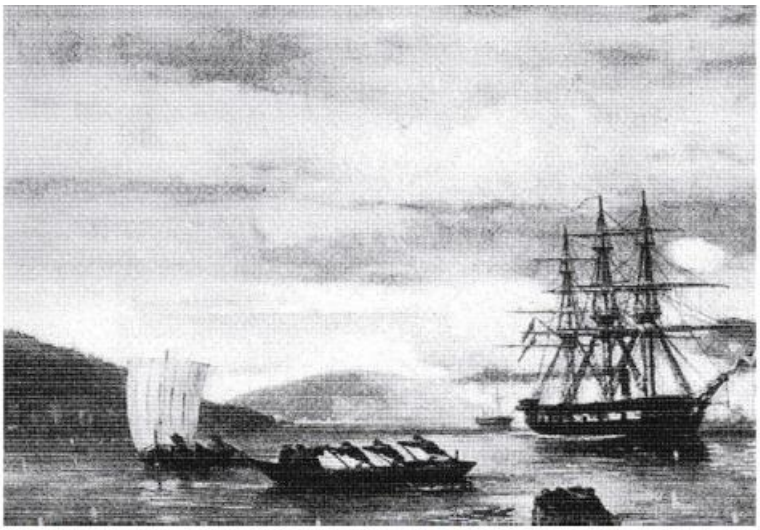
Nederlandse, Engelse en Amerikaanse eskaders in de wateren van Japan.

Met de „Japan" arriveerde ook jhr. J.C. Pompe van Meerdervoort, die veel medische kennis aan Japanners verschafte en het eerste westerse hospitaal in Japan te Nagasaki ontwierp. Overigens bestelde de Japanse regering ook oorlogsschepen in Groot-Brittannië en zond er jonge Japanners naartoe voor opleiding, evenals naar Nederland. Maar de „Soembing" was het eerste schip van de nieuwe Japanse marine. Pas na 1870 kromp de plaats van Nederland in het zeewezen van Japan aanzienlijk in en verving het Engels het Nederlands voor verkeer met het westen.

In augustus 1856 kwam een permanente vertegenwoordiger van de Verenigde Staten, Townsend Harris, in Japan aan. Hij moest voorlopig verblijven in het kleine Sjimoda.

Curtius adviseerde in 1856 het shogunaat een nieuw handelsverdrag met Nederland te sluiten en berichtte in 1857 dat Groot-Brittannië China weer had verslagen in de Arrow War. Verhoogde diplomatieke druk als gevolg daarvan kwam van de Verenigde Staten. In 1857 sloot de shogun met Harris een verdrag, waarin tussen 1858 en '62 zes Japanse havens voor vrije handel en verkeer zouden opengaan, die na 1862 geheel vrij zouden zijn. De regering deed ook belangrijke rechtsconcessies. Ze deed deze toezeggingen spoedig ook aan andere mogendheden.[1]

Inmiddels waren veel Japanners bevreesd dat de westerse mogendheden hun land zouden overheersen zoals ze China deden. Zij werden steeds vijandiger tegen vreemdelingen, vermoordden Harris' Britse tolk Richardson, een Nederlandse kapitein en Russen in Edo en mishandelden anderen. Zij werden steeds opstandiger ten aanzien van de shogun, wie zij toegeeflijkheid en lafhartigheid jegens het westen verweten. Het shogunaat had onder de daimio's, de grote leenmannen, vanouds veel mededingers en tegenstanders. Een van hen was de daimio van het huis Chosjoe, gouverneur van de stad Sjimonozeki aan de zeestraat tussen Honsjoe en Kioesjoe. Hij sloot in



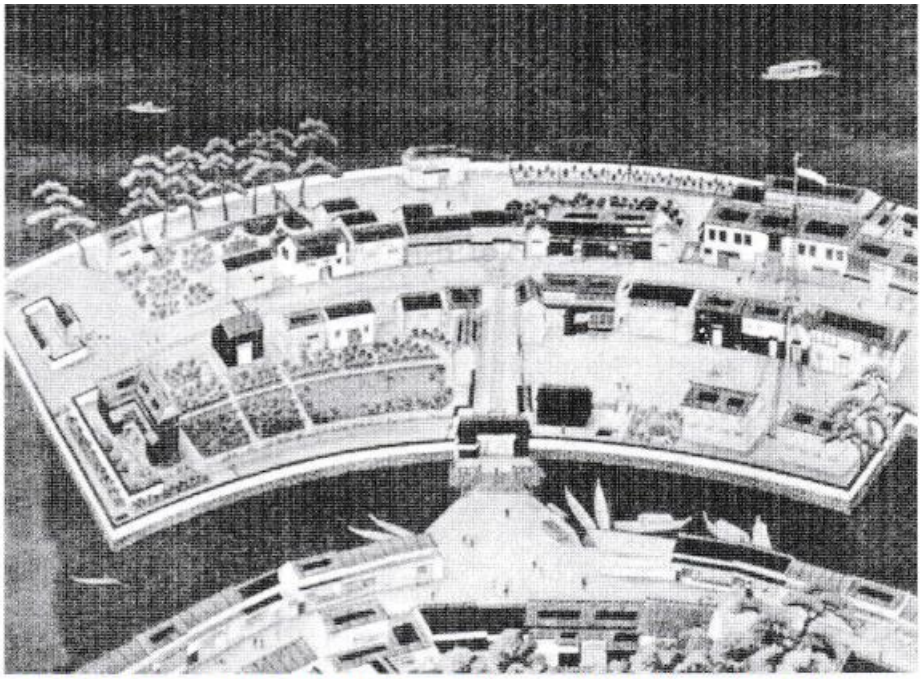
Het Nederlandse marineschip Zr.Ms. „Medusa" in gevecht met twee Japanse oorlogsschepen en de kustartillerie bij het breken van de blokkade van de Straat van Sjimonoseki.

1864 onafhankelijk van de shogun deze strategische zeestraat.

Het Nederlandse fregat „Medusa” werd slachtoffer. Onderweg van Nagasaki naar de baai van Edo werd ze bescho-ten door twee Japanse oorlogsschepen en walartillerie in de Straat van Sjimonoseki. De Japanners hadden geleerd om raak te schieten en de „Medusa” kreeg 17 treffers. Er waren vier doden. De „Medusa” kwam behouden in Yokohama aan. Ook een Frans schip werd in de zeestraat beschoten en een Brits eskader bombardeerde als strafmaatregel de havenstad Kagosjima.

Westerse mogendheden besloten toen tot een gezamenlijke strafexpeditie om de blokkade van de Straat van Sjimonoseki te breken, toen protest bij de shogun niet baatte. Nederland zond de „Medusa”, de „Amsterdam”, de „Djambi” en „Het Metalen Kruis”; Groot-Brittannië en Frankrijk stuurden 13 schepen; de Verenigde Staten een gecharterd scheepje.

Op 4 september 1864 begon de slag. De geallieerden brachten de Japanse schepen en forten tot zwijgen. De volgende dag landden mariniers van de „Medusa” en de Britse „Perseus” en vernagelden 14 kanonnen. Een dag later werden de andere forten ingenomen en de kanonnen vernageld of als trofee weggehaald. De daimio van Chosjoe eindigde de blokkade en de shogun beloofde $ 3 miljoen schadevergoeding.
Voor het shogunaat was dat de laatste slag. In 1867 begon een algemene opstand van invloedrijke daimio’s, geleid door Chosjoe. De troepen van de shogun werden verslagen en in 1868 deed de laatste shogun afstand van zijn ambt. De zegevierende daimio’s herstelden de keizer nominaal als hoofd van de staat, verdeelden de belangrijke posten onder elkaar en zetten vaardig, met grote ijver, de modernisering van Japan voort. De omwenteling in 1867-’68 heet de Meiji-restauratie.


Het eilandje Deshima, waar de Nederlandse vlag ruim twee eeuwen bleef waaien.

Inmiddels was in 1858 de staatshandelspost op Deshima opgeheven en was zijn unieke plaats beëindigd. Hij was vervangen door een factorij van de Nederlandsche Handel-Maatschappij. De betekenis van Nederland voor Japan tijdens de afsluiting van Japan van 1637-1858 werd en wordt verschillend beoordeeld. Via de Nederlandse handelspost op Deshima, als enige schakel tussen Japan en het westen, bereikte 221 jaar een aanhoudende stroom van kennis en kunde in boeken, instrumenten en dergelijke Japan en werd daar gretig aanvaard. Maar weinige niet-Japanse en niet-Nederlandse commentators vinden dat van wezenlijk belang voor Japan. De meesten relativeren de Nederlandse bijdrage. Sommigen bagatelliseren die zelfs. Enigen bespotten de Nederlanders op Deshima, die leefden in een halve gevangenis, diep bogen voor

Japanse grillen[2] en slechts belang stelden in geld, sterke drank en seks en niet in Japan zelf. Ook Nederlanders doen mee aan deze denigratie, onder hen Leopold de Buch in de Nieuwe Rotterdamsche Courant van 21 augustus 1971. Zij zien over het hoofd dat weetgierigheid van Nederlanders betreffende Japan werd gestraft en dat er een ruim aantal intelligente Nederlanders en andere Europeanen, op Deshima gestationeerd, uitvoerig over Japan heeft gepubliceerd. Er zijn ook commentators, die het hoge tempo waarin Japan zich na 1868 heeft gemoderniseerd, in aanzienlijke mate toeschrijven aan de kennis en kunde, die dit volk van de Nederlanders tijdens de afsluiting heeft ontvangen. De Japanners zijn ook van deze mening. Vandaar hun grote belangstelling voor de beschaving van het kleine volk aan de Noordzee. Hollandkunde (rangaku) en de Nederlandse taal worden bestudeerd in twee universiteiten te Tokyo en in een instituut voor Hollandkunde.

In Nagasaki zijn twee grote openluchtmusea met replica's op ware grootte van een VOC-schip en Nederlandse gebouwen, zoals Huis ten Bosch, een windmolen en trapgevels. Deze musea trekken jaarlijks duizenden bezoekers. Geen andere westerse natie krijgt in Japan zoveel cultureel-museale belangstelling.

Verwijzingen

1. Het optreden van de grote westerse mogendheden was meermalen aanmatigend, ook tegen het kleine Nederland. de Verenigde Staten, hoewel nieuwkomer op het wereldtoneel, inbegrepen. Koningin Sophie schreef op 21 februari 1856 in een van haar brieven: “Wij hebben een verdrag met Japan gesloten, dat gunstig is voor Nederland. Terwijl onze (marine?)schepen daar (in de baai van Edo, nu Tokyo) voor anker lagen, gedroegen de Amerikanen zich onverdraaglijk aanmatigend." Uit Hella Haasse en prof. S.W. Kackman, red. „Een vreemdelinge in Den Haag. Uit de brieven van Koningin Sophie der Nederlanden aan Lady Mulet". Uitgever Sijthoff. Amsterdam, 1988. Dat voordelige verdrag was Japans tegenprestatie voor de schenking van de „Soembing” in 1855.
2. O.a. de Zuid-Afrikaanse auteur Laurens van der Post in zijn autobiografische, Anti-Nederlandse, laatste boek “The Admiral’s Baby” (1994).

Bron:
De Blauwe Wimpel

DE TWEESTRIJD VAN EEN JONGE MATROOS IN DE VESTING ZEELAND

OVERGAVE OF DOORVECHTEN?

Dit verhaal gaat over de ineenstorting van de militaire organisatie in de vesting Zeeland gedurende de meidagen van 1940. De man die het kan navertellen was toen een simpele matroos in opleiding: Jan Biesemaat. Hij denkt nog steeds aan die tijd terug met een gevoel van ‘J’accuse ...’ ‘Ik beschuldig', de legendarische, vlammende woorden van de Franse schrijver Emile Zola.

Biesemaat was in de oorlog opvarende van de 0-21, de Nederlandse onderzeeboot die in de Middellandse Zee een gevecht met een Duitse U-boot won.
Maar in mei 1940 is Jan Biesemaat nog maar enkele maanden in opleiding bij de marine in Vlissingen als de Tweede Wereldoorlog ook voor hem en Nederland begint.

Hij is er nu van overtuigd dat de Nederlandse bevelhebbers in de vesting Zeeland niet bereid waren tot het uiterste toe weerstand te bieden. De ‘jonge honden’ van de marine-opleiding zagen met verbijstering hoe in een oogwenk een autoritair gezagssysteem in elkaar stortte. Een oude en vermolmde maatschappij ging in vuur en vlam ten onder en liet haar ‘kleine helden’ in de steek.

Jan Biesemaat, thuis gefotografeerd, een dag voor het uitbreken van de oorlog.

Foto’s : Collectie Biesemaat

Onder: Jan Biesemaat anno 1998.

Jan Biesemaat: ‘Op 10 mei 1940 moest ik de dagwacht lopen van vier uur tot acht uur ‘s morgens bij ons wachtschip Hr.Ms. *Noord Brabant.* Na een poosje hoorde ik een enorm vliegtuiglawaai. Verbaasd zocht ik contact met de schildwacht in de aangrenzende zóne. Niets wees op oorlog. Er was geen alarm, ‘t was schitterend weer en alles ging zoals het altijd gegaan was: supermodel. Die andere schildwacht had tientallen vliegtuigen waargenomen die vergeefs probeerden te landen op het met wagens en karren gebarricadeerde vliegveld Souburg. Nadat de machines waren verdwenen werd alles weer heel rustig, en vervolgden wij onze wacht. Plichtsgetrouw voerden we nauwkeurig het ritueel uit van “over geweer”, zo was het ons immers geleerd! Tegen vijf uur kwamen er weer vliegtuigen over en die lieten aan parachutes iets neer boven de Schelde. Mijnen, bleek later. Verder bleef het rustig. Het werd acht uur ‘s morgens en we zouden afgelost moeten worden, maar dat gebeurde niet. Hoe was het mogelijk! Het perfecte dienstraderwerk leek al niet meer te functioneren! We paaiden een militair werkman die zijn dag begon en vroegen hem om contact te zoeken met het wachtschip en ze daar te melden dat we afgelost moesten worden. Uiteindelijk verscheen er een marinier met twee andere jongens. Gewoon geweer aan de schouder. Toen hoorden we dat het oorlog was. Op het wachtschip Hr. Ms. *Noord Brabant* functioneerde niets meer.
Alles en iedereen liep door elkaar en er was nauwelijks kader meer. De marinier stuurde ons op eigen gezag naar beneden om te eten en te slapen.
Normaal volgde je ook als je wacht had gelopen gewoon de lessen die altijd stipt om acht uur begonnen. Maar op deze dag wist niemand wat te doen. We sliepen een gat in de dag want niemand keek naar ons om. Toen we uitgeslapen waren voegden we ons bij de jongens van bak 11 en 12, die in het gras lagen op een grasveld voor de Brabant. We konden niet begrijpen dat we in de steek waren gelaten door het kader. We waren een streng regime gewend. Nu we moesten doen waarvoor ze ons hadden opgeleid, waren degenen die ons al die maanden hadden geïndoctrineerd, in geen velden of wegen te bekennen. Er waren slechts drie korporaals van de mariniers: Dauerlijn, Doezie en Maan. Zij hielden ons op eigen initiatief bij elkaar. Zelf deden we daar trouwens ook alles aan. Maar bijvoorbeeld onze chef van de opleiding was nergens meer te zien. Van de officieren waren alleen meneer Capel en luitenant-

ter-zee Van Straalen aanwezig, welke laatste het contact onderhield met het hoofdkwartier van schout-bij-nacht Van der Stad in Middelburg. In de loop van de dag verscheen adjudant van de mariniers Vlaswinkel. Een bewonderenswaardige man. Ondanks zijn pensionering was hij toch weer opgeroepen! Uiteindelijk bewaakten we de haventerreinen, het spoorwegemplacement en onze eigen terreinen en gebouwen. Dat deden we maar zo'n beetje op eigen initiatief, want er was onvoldoende kader voor het leiden van die klusjes.'

Biesemaat aan boord van de 'Brabant' samen met Evert de Jong, die eveneens naar Engeland wist te ontkomen.

De Fransen komen en gaan

Op zaterdagavond de 11e mei lopen twee Franse torpedobootjagers en een troepenschip de haven van Vlissingen binnen. Op pinkstermorgen, de 12e mei, wordt de havenbuurt van Vlissingen door de Luftwaffe gebombardeerd. Vier schepen zinken, waaronder de kanon-neerboot *Bulgia.*

Jan Biesemaat: 'Er brak grote paniek uit in de havenbuurt. Totale ontreddering. Vrouwen en kinderen gilden het uit en velen vertrokken richting Middelburg. Het fluiten van de bommen, de rookkolommen, de daverende explosies, het droeg allemaal bij tot de algehele chaos. In de middag moesten we onder leiding van de mariniers Dauerlijn en Maan de oude Vlissingse weg beveiligen waar de Fransen langs trokken richting Souburg. Tussen de Fransen in zaten veel burgers. Iedereen leek Vlissingen te verlaten. We moesten ook assisteren bij het lossen van de Franse schepen. In Vlissingen zelf waren nauwelijks nog havenarbeiders te vinden die dit werk hadden kunnen doen. Zo gingen de pinksterdagen voorbij! Ook op de dertiende mei waren er steeds luchtaanvallen op het havengebied. We sliepen tussen de bedrijven door onder het pantserdek op de *Brabant.* We gingen aan de chaos wennen en hielden zelf de groep van zo'n 120 man bij elkaar. Behalve de genoemde korporaals en drie officieren verder geen enkel kader! Geruchten bereikten ons op 14 mei: de vesting Holland had gecapituleerd maar de vesting Zeeland vecht door.'
Op advies van de burgemeester van Vlissingen verlaten bijna alle burgers de stad. Op 15 mei breken de Duitsers door de inundatie van Zuid-Beveland en op 16 mei trekken de Fransen terug van de stellingen aan het kanaal Wemeldinge/Honsweert.

Jan Biesemaat: 'Nu was er steeds luchtalarm en voor ons was er niets meer te doen. Die nacht sliepen we buiten. Donderdag de 17e mei brak aan. De volgende morgen begon met geschutvuur van Engelse en Franse torpedobootjagers, die op de Schelde kruisten. De schepen bestookten de Sloedam. Er kwam een bericht dat de Duitsers teruggeslagen waren. We geloofden er niks van omdat we steeds meer Fransen zagen terugtrekken. Tegen de middag verschenen de Duitse vliegtuigen weer en bombardeerden ze het havengebied. Het bombardement ging voorbij en het werd weer rustiger. Vlissingen werd nu met rust gelaten. Nu namen ze Middelburg onder handen. We zagen rookwolken opstijgen en hoorden in de verte doffe inslagen.

Het verwoeste Vlissingen 1940. Op de achtergrond Hr. Ms. Noord Brabant. Foto: NIMH

Zowaar kwamen enkele Nederlandse officieren, onder wie de commandant van de *Brabant* het terrein oprijden. Hij las een proclamatie voor. Waar was hij al die tijd geweest? Hij bedankte iedereen. Na Holland had nu ook de vesting Zeeland gecapituleerd. De Fransen hadden nu het bevel en voerden achterhoedegevechten uit. Wij konden onze eigen keuze maken.

Aan boord van de 0-21 ergens op de Atlantische Oceaan, Jan Biesemaat links op de foto.

Doorvechten en trachten Engeland te bereiken of capituleren. In het laatste geval werd je krijgsgevangene gemaakt. Ook mocht je een burgerpak aantrekken. Die lagen nog op de *Brabant* van een pas opgekomen lichting. Dan was je zogenaamd ontslagen uit militaire dienst. Het kwam er dus op neer dat je zelf mocht uitmaken wat je ging doen! Ongeveer de helft van de opleiding, zo'n zestig man, wilde proberen om Engeland te bereiken. Ik had zelf al besloten naar Engeland te gaan en door te vechten, hoe dan ook. We pakten wat kleding en voedsel, gordden de patroontassen om en hingen het geweer aan de schouder. Zo wandelden we, zonder vast omlijnd plan, in groepjes de poort uit.

De gepensioneerde adjudant Vlaswinkel en de drie korporaals van de mariniers Doezie, Dauerlijn en Maan gingen ook mee. Meneer Capel, als enige officier, vertrok ook richting Engeland. We slenterden over het stationsplein waar het vol stond met wagens, bespannen paarden en karren, kanonnen en een paar tanks waar Franse soldaten dronken tegenaan hingen. Het was daar een enorme bende! Ze zopen wijn uit vaten die ze uit de kelder hadden gerold van Hotel Zeeland, waarvan de voorgevel was weggeslagen. We wurmden ons door de chaos en liepen na een paar honderd meter doodgemoedereerd de veerboot op, waar we lekker in het zonnetje aan dek gingen zitten. Toen de trossen werden losgegooid zat de boot afgestampt vol. Er verschenen Heinkels in de lucht. Ze draaiden rondjes boven het stationsplein en de haven maar ze deden verder niets. De aanwezigheid van de Duitse vliegtuigen liet ons volkomen koud. Terwijl de contouren van Vlissingen vervaagden, was in de verte geschutvuur te horen. We kwamen in Breskens aan en verlieten de veerboot. Vanuit Breskens vuurden de Fransen op de Duitsers die Vlissingen binnentrokken. We hadden de laatste veerboot genomen die nog kon vertrekken! Met een groep jongens onder leiding van korporaal van de mariniers Maan vertrok ik naar het hoofdkwartier van schout-bij-nacht Van der Stad. Er kwam echter geen zinnige mededeling uit zijn mond.
Hij verzocht ons alleen maar weg te gaan omdat een groep gewapende matrozen wel eens luchtaanvallen kon uitlokken! Zonder dat iemand echt het bevel voerde, trok ik samen met zo'n veertig mannen verder naar het zuiden. De groep verspreidde zich weer doordat we op de weg naar Sluis beschoten werden door Duitse vliegtuigen. Om bescherming te vinden doken we overal in: greppels, droge sloten, duikers en zo. De weg was eindeloos. We reden met boerenwagens mee, we probeerden van elk vervoer gebruik te maken want elke kilometer was er één. Het schemerde al toen we Sluis bereikten. Op het dorpsplein kregen we van burgers koffie en boterhammen aangeboden. Als het geen oorlog was geweest had het op een tafereel uit een opera geleken.'

Twintig dienstfietsen

De maan belichtte het verduisterde Sluis en op het langwerpige plein, omzoomd met lindebomen arriveerden nog steeds groepen jonge matrozen. Ondertussen was ook luitenant-ter- zee 2e klas Capel aangekomen. Hij organiseerde samen met de gepensioneerde adjudant Vlaswinkel slaapplaatsen in een klooster.

Jan Biesemaat: 'Die nacht sliepen we in het stro. Vrijdag de 18e mei brak aan, we vertrokken vroeg, op weg naar de grens. Vlak bij de grens werden we aangehouden door de militaire politie. De agent had voor ons een geschenk uit de hemel. Hij gaf ons twintig dienstfietsen! Dolgelukkig peddelden we naar Brugge (België). Onze verschillende groepjes hadden afgesproken dat we elkaar daar weer zouden ontmoeten. Tegen de middag bereikten we een kazerne waar we terecht konden. Daar ontmoetten we groepjes die samen met meneer Capel en de korporaals Dauerlijn en Doezie waren meegelift op een vrachtauto. In de kazerne klom meneer Capel op een stoel en schreeuwde om stilte. Hij begon uit te leggen dat we een plan moesten maken om Engeland te bereiken. Hij stelde voor om naar Oostende te gaan, vandaar konden we dan misschien oversteken. We zouden elkaar in Oostende weer ontmoeten in de Generaal Mallieux-kazerne. Ons groepje van zo'n twintig fietsers toog dus weer op pad richting Oostende. Toen we het kanaal Brugge-Oostende bereikten, lieten we de fietsen achter omdat er geen pad meer was. Even verderop lag bij een sluis een binnenvaartschip. We vroegen de schipper of we

konden meevaren naar Oostende. Dat was geen probleem en even later lagen we met ons groepje aan dek van de zon te genieten! Tegen zessen waren we in Oostende waar we de afgesproken kazerne opzochten. Later op de avond arriveerden nog wat groepjes jongens. Het bleek dat oversteken vanaf Oostende niet mogelijk was omdat de haven versperd was met mijnen. Een Deens schip was al op een mijn gelopen en gezonken.

We besloten dan maar de volgende morgen naar Duinkerken te vertrekken.
‘s Ochtends scharrelden we in de stad wat eten op. Toen we terugkwamen, stond er een truck met oplegger gereed. Wie dat geregeld had weet ik niet maar we waren er dolgelukkig mee. Het bijna permanente luchtalarm negeerden we nu, want anders kwam je niet vooruit in de chaos van vluchtelingen en verstopte wegen. Met zo’n veertig jongens in de truck gepropt gingen we op weg, de anderen gingen per fiets of te voet naar Duinkerken. Laat in de middag kwamen we in De Panne aan en we ontmoetten daar weer veel jongens van ons blikje. Het maakte ons enthousiast dat zij er al waren. Soms ging het vanwege de chaos op de wegen te voet sneller dan met de truck. Na een korte stop gingen we de grens over en bereikten we Duinkerken waar we naar de Jean Bart-kazerne gedirigeerd werden. Daar zaten al duizenden Nederlandse militairen die uit Brabant waren teruggetrokken. Er was permanent luchtalarm en de hemel leek in brand te staan. Te midden van het tumult arriveerde meneer Capel vergezeld door luitenant-ter-zee 1e klas Van Straalen. Zij brachten de opdracht dat al het marinepersoneel bij elkaar moest blijven, dan zouden we de volgende dag met gevorderde trucks geëvacueerd worden naar Boulogne. Dit was een bevel van schout-bij-nacht Van der Stad, die de opdracht via de ambassade in Parijs had ontvangen van koningin Wilhelmina. Gekscherend werd zij later wel eens de enige man in de Nederlandse regering in Londen genoemd, volgens mij klopte dat wel! Dit was na lange tijd het eerste duidelijke bevel wat we ontvingen. Vanaf toen liep alles op rolletjes en was er weer organisatie bij de Koninklijke Marine. En hoe! Het havengebied van Duinkerken werd de hele nacht gebombardeerd.

Het Vlissingse marine- etablissement en de Zeevaartschool in puin (1944).

Wij sliepen die nacht - we waren doodop - buiten. We werden vroeg gewekt en naar de trucks gebracht, die zelfs banken hadden om op te zitten. Alles verliep nu ordelijk. Men bracht ons naar Boulogne, waar de *Batavier,* een veerboot die normaal gesproken van Rotterdam naar Harwich voer, met fier wapperende Nederlandse vlag voor anker lag. Alles was geregeld en we voeren na zonsondergang naar Engeland. Het was ons gelukt te ontsnappen. Er begon een ander hoofdstuk!’

TON BIESEMAAT

HET HARDE OORDEEL VAN EEN OOGGETUIGE

'Direct na het uitbreken van de oorlog was er de chaos. Het kader verdween op de een of andere manier. Na een zo grondige en fanatieke hersenspoeling tijdens de opleiding en met een zeer strenge discipline, vielen wij in het diepe.

We konden het eenvoudig niet begrijpen dat we in de steek waren gelaten. Maar we bleven vastbesloten om door te vechten.

Biesemaat vaart 58 jaar na de tiende mei 1940 langs de Noorse kust, waar hij gedurende de Tweede Wereldoorlog aan boord van de O 21 vele patrouilles heeft gevaren. Foto: Collectie Biesemaat

Al het kader, met uitzondering van de genoemde korporaals van de mariniers, de adjudant en twee officieren, was en bleef weg in de desorganisatie vanaf 10 mei 1940. Op de laatste dag in Vlissingen werd dat gedrag gesanctioneerd in een proclamatie. Ter verdediging van het kader geldt dat het bestond uit oudere mensen, getraind in les geven, en dat de leden gezinnen hadden aan de wal. De chef van de opleiding had Duitse sympathieën. Wij hebben hem niet meer gezien in Vlissingen. Dat gold ook voor de bootsman die de leiding over ons kader had.

Onze oorlogsdagen in Vlissingen leken soms op een klucht.

Vanaf Duinkerken was de marine-organisatie weer perfect en in Engeland werd de opleiding afgemaakt. In augustus 1940 gingen we naar de vloot in Engeland. Ongeveer twintig jongens kwamen terecht bij de onderzeedienst, vrijwilligers onder hen werden direct op een onderzeeboot geplaatst. Die schreeuwden om personeel. Enkele van deze jongens sneuvelden al in 1940. Ongeveer zestig jongens bereikten Engeland. Enige tientallen van hen zouden gedurende de Tweede Wereldoorlog op zee sneuvelen. Een schril contrast met het gedrag van de meeste kaderleden in Vlissingen!'

Bron: April 1998
DE OPMAAT

JAN BIESEMAAT

==========

Jacob de Mos kaapte Duitse spionagelogger en voer hem naar koningin Wilhelmina

'Onze Lieve Heer stond naast ons aan het roer' deel 2 (slot)

Zijn ze goed of... Zijn ze fout?

In IJmuiden deden zich opnieuw onaangename verrassingen voor. Grootveld had uit voorzorg twee andere mensen aangenomen. Bakkenes, een reus van een vent met enorme spierballen, en Jantje Roest een jongen van vijftien jaar.
Jacob dacht na. Wat moest hij doen? Waren ze goed, waren ze fout? Moest hij protesteren of zich inhouden en zwijgen? Hij koos voor het laatste. Hij nam het risico. Als ze de overval pleegden, moesten die twee nieuwe er ook maar aan.
'Er was nog iets. Cor den Heijer, die jonge knul, op wie we op het station hadden gewacht, was vrijdag al naar IJmuiden vertrokken. Hij had angst dat zijn kerkelijke ouders hem zouden tegenhouden als ze er achter kwamen. Als militair van de Prinses Irene Brigade sneuvelde hij veel later, op 13 oktober 1944, in Dongen.'
De bemanning ging aan boord. Een uur lang gebeurde er niets. Toen kwam plotseling het bericht: aanmonsteren in het politiebureau. Twee Duitse soldaten liepen mee. In het bureau zagen ze voor het eerst Dijkstra, de marconist. Ook al zo'n sterke kerel. Hij kwam met een burger het kantoor van de *Wehrmacht* uit. Op dat moment begon Bakkenes, die andere reus, van leer te trekken. Hoe zat het met zijn garantieloon? Als hij dat niet kreeg, dan nam-ie dat niet. Hij verkeerde kennelijk in de waan van een vistrip. Dat was een goed teken. Jacob de Mos kalmeerde hem, lijmde hem met een belofte.
'We gingen terug aan boord. De sfeer was om te snijden. Opnieuw wachten. Een half uur, drie kwartier. Toen seinde de *Wehrmacht* dat we over moesten steken naar hun kantoor aan de andere kant van de haven. Op dat moment kwamen Jan Klein en Willem Bron naar me toe. Wat was er gebeurd? Die kleine Roest, door Grootveld aangenomen, had op de motorkap met grote witte krijtletters geschreven: *'Leve de koningin'.* Ik rende naar boven waar de matrozen al bezig waren het krijt met hun zitvlak weg te wrijven. Intussen meerden we af op dezelfde plaats waar drie weken geleden door verraad verstekelingen van de *Scheveningen 161* waren gehaald. Gebeurde met ons hetzelfde? Het hele schip werd onderzocht. Ik had de jongens gezegd gewoon normaal bezig te blijven. De spanning was nog niet voorbij. Nico van der Zwan en Mink Verbaan werden van boord gehaald. Ik dacht: wat nou weer? Werden ze verhoord? Zouden ze door de mand vallen? Het was inmiddels half drie. Na een tijdje kwamen ze terug, sjouwend met dozen. Die moesten allemaal naar het achterverblijf. Daar sliep Dijkstra, de marconist. In die dozen zaten een revolver, munitie, speciale voeding en lekkernijen die wij niet kregen. Grootveld en Dijkstra kwamen nu aan boord. De soldaten moesten terug naar de wal. We mochten vertrekken. Wat een opluchting! Ik gaf Jacob de Rode het sein de motor te starten. Voor en achter trossen los. We voeren het haveneiland voorbij, naar de monding van de pier. Aan weerszijden stond afweergeschut. Toen schrok ik opnieuw. Aan het einde van de binnenhaven lagen vijftien *Schnellboote.* Ik dacht: allemachtig, dat wordt uitkijken. Want mijn plan was om van IJmuiden, als het donker was, richting Yarmouth te varen, want dat is maar negentig zeemijltjes. Na een goede nacht en een ochtend zouden we tegen de Engelse kust zitten. Maar die *Schnellboote* liepen wel dertig mijl per uur. En wij maar vijf. Als de Duitsers de lucht kregen van ons plan, waren ze zo bij ons. Ik moest iets anders bedenken.'

De overval

De *Katwijk 110* sjokte door de Noordzee. De Nederlandse kust versmalde tot een streep. Als zeeman had Jacob die kust wel meer achter zich zien verdwijnen. Deze keer was het anders. Hij besefte dat hij een hoop rotzooi achter zich liet. Wat moest er terecht komen van de familie? Zou Maarten het klaren als de Duitsers kwamen informeren?

Hij overdacht nog eens alle aspecten van zijn vermetel plan. Elk detail had hij zorgvuldig overwogen. Alleen Grootveld en Dijkstra kenden de koers. Jacob had Harteveld op de brug gezet. De koers werd noord/noord/west. Niets wees op een overval. Met Grootveld en Dijkstra sliep hij beneden in het achterverblijf. Daar ging hij wat snuffelen. Wat hij vond was belangrijk. In de kooi van Dijkstra lag de kaart met de tijden waarop hij zich via de radio moest melden. Om 8.00 uur, om 14.00 uur en om 20.00 uur. Op die tijden ging hij dus zenden. Bewegingen doorgeven van vijandelijke schepen. De overkomst melden van vliegtuigen en de plaatsen traceren van drijvende mijnen. Even later. Nieuwe schrik. Dijkstra kwam boven met een log. Hij bevestigde de klok op de verschansing en haakte de log aan. Zo kon hij de afstanden registreren en doorgeven aan IJmuiden.
Jacob de Mos ging naar de brug, waar Harteveld nog steeds aan het roer stond. Ze moesten dat rotding zien kwijt te raken.
'Ik zei: "Harteveld, zo dadelijk moet je een linke manoeuvre uithalen." Rekening houdend met de vloedstroom gaf ik opdracht het schip zo te sturen, dat de log achter de ankerketting van de laatste boei zou blijven haken. Dat lukte. De boel brak af, de klok stond stil. Toen we ongeveer drie uur onderweg waren, kwam Dijkstra opnieuw boven om de klok te controleren. Hij haalde alleen het touwtje binnen. Dat ene stille moment, ik zal het nooit vergeten. Toen schreeuwde hij: "Sabotage! Sabotage!" Ik ging naar hem toe en zei: "Had je me niet kunnen vertellen dat je die log ging aanbrengen? Ik ben de stuurman hier aan boord hoor. Dat ding kan er wel afgeslagen zijn bij de laatste boei."
Intussen hadden we al besloten de overval één dag uit te stellen. Niet zaterdagavond, maar zondagavond om 20.00 uur als Dijkstra zijn derde uitzending begon. Dan hadden we een voorsprong tot maandagmorgen 8.00 uur. Als de Duitsers dan niets meer hoorden, konden ze denken dat de apparatuur stuk was. Gingen ze ons dan nog achterna, dan zaten we al onder de Engelse kust. De operatie mocht niet langer duren dan een kwartier.'
Jacob de Mos bleef niets bespaard. 'Wat denk je dat er gebeurde? Die kleine Jan Roest komt naar me toe. Hij zegt: "Stuurman, ik weet dat jullie naar Engeland gaan. Mag ik meehelpen?" Ik schrok me rot. Ik zeg: "Jongen, je weet meer dan ik." Maar hij hield aan. Hij had het gehoord van de anderen. Wat moest ik doen? Hem over de haren strijken en hem manen tot voorzichtigheid? Of me van de domme houden? Zo'n knulletje kon ons nog wel eens een hoop narigheid bezorgen als-ie niet mee mocht. Moeilijk hoor. Ik had geen beleidscentrum waar ik op terug kon vallen, ik moest direct beslissen. Ik zei: "Jantje luister goed, je mag met ons mee. Houd je oortjes goed open en als je iets ziet, dan meld je het mij? Afgesproken?" Achteraf was dat knulletje goed, hij was goed. Hij wilde inderdaad mee naar Engeland. Intussen mocht je je afvragen hoe stom die Duitsers waren. Zo maar een schip laten verdwijnen, niet wetende wat ermee gebeurde? Ik besefte dat het toch het weekeinde was geweest. Gewoon geen bewaking. De dag van vertrek was goed gekozen.
De zaterdag verliep rustig. Ik had de wacht verdeeld. Om negen uur werd het donker. Ik was daar wel blij mee. We waren al een aardig eind in zee. Alleen het geluid van het motortje. Geen licht. Heerlijk met het geklots van de boeggolf. Grootveld en Dijkstra gingen te kooi. De meesten kwamen naar de brug. Daar konden we wat vrijer praten.'

Een periscoop recht vooruit?

De volgende morgen was Jacob de Mos net even beneden, toen Willem Spaans en Jan Klein naar hem toekwamen.

Recht vooruit stak iets uit zee. Jacob verstijfde. Een periscoop? Ook dat nog. Hij rende naar boven en keek in het vage, onduidelijke ochtendlicht. Het was een mijn die met zijn voelhorens op en neer dobberde.
Om 8.00 uur begon Dijkstra zijn eerste uitzending. Het ging nu spannen. Iedereen voelde het. Het contact onderling was geweldig. Verder goed zicht. Windkracht 3 tot 4, snelheid rond de vijf mijl. Er kwamen vliegtuigen over, maar te hoog om te zien wie het waren. Om vijf uur verscheen Grootveld op de brug en zei: 'Over een half uur gooi ik de netten overboord.'
Jacob de Mos zag sterretjes. 'Dat kon er net nog even bij. Want wat betekende dat? Honderd netten over een lengte van drie mijl. Op elk net een drijver en een drijver betekende een grote witte blaas. En op die blaas stond met grote letters *Katwijk 110.* Ook al kapten we de verbinding, dan bleven de netten nog als een gordijn in zee hangen. Zagen eventuele achtervolgers dat er geen schip aan zat, dan wisten ze dat het kappen moedwillig was gebeurd. Ik moest razendsnel denken. Ik wist het. Ik ging naar Grootveld en zei: "Hoe kun je in godsnaam op de dag des Heren netten overboord gooien? Daar rust geen zegen op. Daar komen ongelukken van." Hij keek mij aan en zei: "Je hebt gelijk." Intussen was alles klaargelegd voor de grote operatie. Touw, hamers, dissels.'
Tegen half zeven die avond zei Nico van der Zwan tegen Bakkenes: 'Zullen we nog even gaan

Het Engelandvaarders-boek van Paul van Beckum wordt overhandigd aan prins Bernhard. De man met de baard is Jacob de Mos. Foto: Ben Blumers

slapen voordat we vannacht opkomen?' Jacob de Mos had dat zo uitgekiend. Bakkenes knikte en ging met hem mee naar het voorverblijf. Niets vermoedend viel hij in een diepe slaap. Van der Zwan bleef klaarwakker tot half acht. Hij kwam aan dek en stak zijn duim omhoog. Het afgesproken teken. Jacob de Mos wist genoeg. Vervolgens haalde hij een rol verband uit de verbandkist en holde naar Grootveld op de brug. 'Vlug, kom mee,' riep hij, 'er ligt iemand met een lelijke beenwond.' Grootveld liep achter hem aan het trapje af naar beneden. Op dat moment rende Jacob weer naar boven, waar Mink Verbaan klaar stond om de kap boven het trapje te sluiten. De sleutel stak al in het slot. Toen brak de hel los. Bakkenes, wakker geworden

brulde als een aangeschoten dier en probeerde met immense kracht de kap open te duwen. Verbaan greep een vat zout dat je normaal niet van de grond krijgt en legde dat op de kap. Bakkenes verplaatste zich naar de bovenkant van het roefje, waar de kachelpijp uitstak en drukte met oergeweld zijn hoofd naar buiten. Toen hij niet meer terug kon, dreigde Jantje Roest hem met een hamer te verpletteren. Jacob de Mos kon het nog net voorkomen. Grootveld klapte volledig in elkaar, viel op zijn knieën en gilde: ‘Gooi me niet overboord.’

Dijkstra deelt klappen uit

Terwijl daar drie mensen achter bleven voor de bewaking, werd het nu tijd Dijkstra te overmeesteren. In het achterverblijf was hij met de laatste uitzending van die dag begonnen. Jacob de Mos ging naar beneden en riep naar hem dat ze werden aangevallen door Engelse vliegtuigen. Dijkstra schrok en volgde hem de trap op. Maar voor ik boven was, greep hij mij bij mijn benen en trok mij naar beneden. Ik maakte een smak van twee meter en kwam op mijn rug terecht. Dijkstra, die angst had, viel naast me. Hij wilde voor mij aan dek zijn en probeerde het opnieuw. Maar ik was eerder en sprong aan dek. Halverwege de kap overzag Dijkstra de situatie onmiddellijk. Hij wilde terug, maar ik dook hem achterna en stak mijn armen onder zijn oksels. De maten trokken hem hierna aan zijn haren en schouders aan dek. Eenmaal boven worstelde Dijkstra zich los en deelde verschrikkelijke klappen uit. Iedereen rolde over hem heen en kreeg hem er uiteindelijk onder. Met touwen werd hij vastgesnoerd. Onder bedreiging van zijn eigen revolver werd de koers afgedwongen. De maten wilden hem over de railing gooien, maar ik bedacht bijtijds dat hij in Engeland wel eens van groot nut zou kunnen zijn.’

Om negen uur begon het mistig te worden. Dat was gunstig. Jacob de Mos voelde de vrijheid nabij. ‘Naar mijn gevoel vlogen er engeltjes boven het schip. Onze Lieve Heer stond naast ons aan het roer. Wij hadden alles mee. Tot we plotseling het zware geluid hoorden van motoren. Iedereen was paraat. Wat kon het zijn? Een vliegtuig? Neen. Dat geluid ging voorbij. Drie kwartier lang bleef het bij ons. Toen verdween het. *Schnellboote* waarschijnlijk, die ons toch niet konden vinden.’
De volgende dag trok de mist langzaam op. De *Katwijk 110* koerste dwars door een mijnenveld, zo bleek later, naar Scarborough. Er had al een paar keer een vliegtuig boven de logger gecirkeld. Een mijl of drie voor de kust klonken er plotseling schoten voor de boeg. Dat werd link. De Engelsen vertrouwden het niet. De *Katwijk 110* voer de ingang van de haven binnen. Door de sterke stroom maakte het schip zo’n zwieper dat het leek alsof het op zijn schreden wilde terugkeren. Opnieuw werd er geschoten. Twee witte lakens, meegenomen van huis en de Nederlandse vlag waren duidelijke signalen van: Goed volk. De unieke stunt sloeg de Engelsen met verbijstering. En Jacob de Mos? In de enorme feestroes, nadat hij de bolders op de kade had gekust, klapte hij in elkaar. Het was 31 augustus, de verjaardag van koningin Wilhelmina. Jacob wilde geen vakantie. Hij werd ingedeeld bij de marine. Vanuit de basis Dover voer hij tot het einde van de oorlog als schipper op een motortorpedoboot en had bijna dagelijks contact met de vijand. Een zenuwslopende, gevaarlijke job, die hem het Bronzen Kruis opleverde. Voor de kaping van de *Katwijk 110* kreeg hij het Kruis van Verdienste en niet de Militaire Willems Orde, die hem meer dan wie ook toekwam. Veertig jaar later werd hij onderscheiden met het Verzetskruis. Gruwelijke bagatellisering van een koene daad.
Eerder ontving koningin Wilhelmina hem en zijn bemanning op het landgoed Stubbingshouse. Toen gebeurde het dat de koningin alleen met hem een wandeling wilde maken door het park.

Op haar mantel droeg zij de witleren Margriet, symbool van de vrijheid die zij bij de opening van haar ‘Oranjehaven’, het tehuis voor de Engelandvaarders, ten geschenke had gekregen. Bij een bepaalde boom hield ze stil, maakte de Margriet los en speldde hem op het uniform van Jacob de Mos. Ze zei: ‘Die moet je altijd goed bewaren.’ Jacob de Mos kan opnieuw de krop in zijn keel niet wegslikken als hij terugdenkt aan dat moment.

PAUL VAN BECKUM

Koningin Wilhelmina opende haar ‘Oranjehaven’op 2 juni 1942. Voor de ingemetselde steen Jacob de Mos, mede-Engelandvaarder Frans J. Jacobs. Tussen hen in de huidige bewoonster van het huis. Foto: coll. De Mos

Bron:Februari 1997
DE OPMAAT

The End

==========

Mijn jaren bij de KM deel 5 (vervolg)

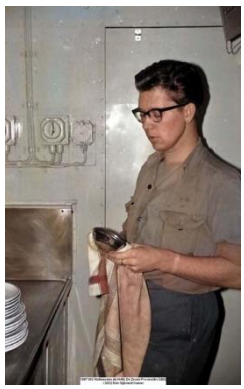
Hr. Ms. De Zeven Provinciën (C802)

Geweldig eindelijk weer varen op een groot schip met verdere reizen dan de kustgebieden rond Nederland. Merkwaardig genoeg heb ik altijd het gevoel gehad dat deze plaatsing, met het eind van mijn zesjarig dienstverband in het verschiet, een soort van poging was om mij langer bij de baas te doen blijven. Het is nooit en door niemand uitgesproken, maar toch ….
Ik meldde me op 7 december dus aan boord van de kruiser waar ik geplaatst werd als Hofmeester officieren in de longroom en daar o.a. belast was met onderhoud van enkele officiershutten achteruit.

1967

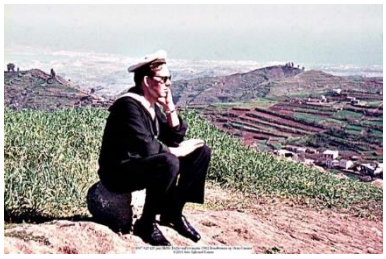
Na het winterverlof stond een oefen-/opwerkreis op de oostelijke Atlantische Oceaan op het programma. Begin januari werd vertrokken uit Den Helder, maar al snel moesten we eerst naar een (nieuwe) werf in het Stroegebied bij Vlissingen omdat er problemen waren met een van de schroeven (hè, waar had ik dat meer gehoord !!!). Het klusje was dit keer gauw gefikst en zo vertrokken we zuidwaarts en werd eind januari als eerste Las Palmas aangedaan.

Prachtig weer was het op de Canarische eilanden en met enkele al opgedane maten werd een Volkswagen Kever Cabrio gehuurd. Met z’n vijven (namen weet ik helaas niet meer) maakten we een prachtige dagtocht richting de Pico de las Nieves, een uitgedoofde vulkaan midden op het eiland. Behalve in Las Palmas was er in die tijd nog nauwelijks



toerisme en buiten de stad Las Palmas geraakte je dan ook

letterlijk vele tientallen jaren terug in de tijd en ging de reis je door zeer afgelegen plaatsjes. Ergens boven hebben we (erg Spaans) geluncht en daarna daalden we weer langs enorme bananenplantages af richting kust en stad. Bij terugkeer bij het autoverhuurbedrijf werd ons verteld dat er nog een bedrag (ongeveer 25 gulden als ik me goed herinner) afgerekend moest omdat we onderweg bekeurd zouden zijn. Een heel erg vaag verhaal maar er zat niets anders op dan maar te betalen.



’s Avonds kon je in Las Palmas prima vertoeven in het oude havenkwartier dat vlak bij de pier was waar we afgemeerd lagen. En daar werd gretig gebruik van gemaakt en vooral ook diverse kroegjes bezocht.

Na ons vertrek voeren we Noordwaarts de oceaan op en op de achtermiddag werd er door de scheepsomroep rond gepraaid dat "we" een bijzondere sleep zouden passeren. Dat was de, ten gevolge van een ongeluk, omgeslagen ertstanker Jacob Verolme, die door de sleepboot Zwarte Zee en een Duitse sleepboot naar Las Palmas werd gesleept.

We deden Gibraltar aan en daar was gelegenheid om de apenrots te bezoeken. Terug aan boord meerden we daarna aan in El Ferrol del Caudillo in Noordwest Spanje. Wat ik me daarvan herinner is dat het daar steeds enorm regende, dat we ergens getrakteerd werden op een middag met Spaanse muziek met Flamingodans en ’s avonds een wat louche kroegentocht hielden.

Na vertrek oefenden we een paar dagen in de golf van Biskaje bij een betrekkelijk kalme zee maar waar wel een enorme deining stond. Een van de jagers (als ik het goed heb was dat Hr.Ms. Zeeland) leek regelmatig nagenoeg geheel achter enorme watermassa’s ten onder te gaan.

Als laatste havenplaats van deze reis werd nog Plymouth aangedaan. Op de marinebasis daar was een geweldige feestavond georganiseerd met veel exotische (Hawaï e.d.) muziek en met aanwezigheid van een groot aantal dames van de Engelse Navy die echter al om exact 10:30 uur orders kregen om in de al gereedstaande bussen te stappen om teruggebracht te worden naar waar zij vandaan kwamen. Op de terugreis naar Den Helder hadden veel om na te praten.

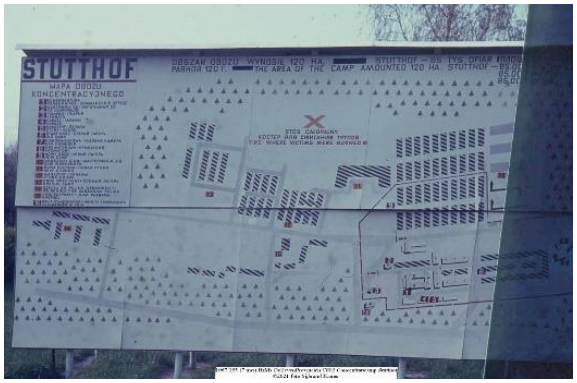
In april kozen we weer zee; dit keer ging het richting de Schotse wateren. De eerste haven die we aandeden was het zeer kleine en somber ogende gehucht Invergordon (eigenlijk een lange doorgaande straat met wat huizen, een kerk en een bruine kroeg) waar een blind paard nog geen schade zou kunnen aanrichten.

Liftend met nog enkele maten geraakte ik op het eind van een dag in Inverness maar ook daar was niets te beleven. Laat in de avond dwaalden we nog door de uitgestorven straten van Inverness op zoek naar een vervoersmogelijkheid terug naar Invergordon.

Rond het middernachtelijk uur zagen we in een huis nog licht branden en zo geraakten we uiteindelijk bij een soort pastoor of priester in huis die er na veel aandringen onzerzijds uiteindelijk voor zorgde dat we terug konden naar De Zeven.

Zo werd het donderdag namiddag 27 april. We voeren op de Noordzee ter hoogte van de monding van de Firth of Forth toen het bericht binnenkwam dat er een kroonprins geboren was. Besloten werd om de First of Forth verder landinwaarts op de varen en daar voor anker te gaan. De rest van de dag/avond had nagenoeg iedereen verder vrijaf en werden de consumpties vrij verstrekt.
De volgende morgen voeren we verder de First of Forth op om het weekend aan de steiger van Rosyth Dockyard te verblijven en kon er in Edinburgh gepassagierd worden.

Na het weekend werd ‘s maandags weer zee gekozen en de koers oostwaarts ingezet. Via Skagerak, Kattegat en Sont voeren we de Oostzee op naar een zeker in de tijd van de “koude oorlog” bijzondere bestemming. In het weekend werd voor een vierdaags bezoek afgemeerd in Sopot / Gdynia in Polen dat deel uitmaakte van het toenmalig vijandige communistische Oostblok. We werden daar echter met alle egards en de nodige toeters en bellen ontvangen. Maar de stad Gdynia zag er grauw, grijs en armoedig uit en vrijwel elke dag regende het er stevig.



In het weekend was er op de zondag een excursie georganiseerd waar ik uiteraard weer graag aan deelnam. De tocht voerde eerst naar de stad Malbork met een prachtig kasteel waar we rondgeleid werden; vervolgens ging de trip naar het voormalige concentratiekamp Stutthof wat zeer indrukwekkend was en tenslotte via het Poolse platteland met een pauze aan de oever van een zeer brede, snel stromende rivier (dat moet de Wisla zijn geweest) weer terug naar boord.

Daarna verlieten we Polen en keerden we weer terug richting Den Helder. Op de Noordzee werd eerst nog een paar dagen geoefend met o.a. Hr.Ms. Karel Doorman (R81) en kat en muis “spelletjes” gespeeld met een aantal Russische vissersschepen die overigens met wel opvallend veel antennes waren uitgerust.

Eind mei werd Den Helder weer verlaten voor een officieel weekendbezoek aan Amsterdam. Na dit fijne weekend werd er weer een aantal dagen geoefend op de Noordzee. In het weekend lagen we afgemeerd in Den Helder om dan de week erop weer verder te oefenen op de Noordzee. Langzamerhand werd het ook hoog tijd om een verzoek tot dienstbeëindiging in te dienen en wat sollicitaties te gaan maken.

Half juni gingen we weer buitengaats en werd koers gezet om de Noord om te gaan oefenen in het Noordelijke gedeelte van de Noordzee. Daarbij werd ook een bezoek gebracht aan de Zweedse havenstad Gothenburg. Een nogal saaie stad waar zeer weinig te beleven viel.

Terug op zee oefenden we met andere marine schepen en ook de Hawker Seahawk jachtvliegtuigen (straaljagers/) van de Karel Doornam (R81). Vooral dat laatste was dikwijls erg spectaculair, met name als de straaljagers na afloop van de oefeningen nog even van heel dichtbij en bijna op ooghoogte langs scheerden om afscheid te nemen.

Terug zuidwaarts werd gekoerst naar Rotterdam waar ik na afmeren op vrijdag direct van boord mocht om op sollicitatiebezoek te gaan. Een van mijn sollicitatiebrieven was namelijk (via “thuis”) beantwoord en ik was uitgenodigd om, zodra daar gelegenheid voor was, te komen praten op een notariskantoor in Gouda. Het gesprek resulteerde er in dat ik daar in september kon beginnen als aankomend notarisklerk.

Nadat op maandag en dinsdag vanuit Rotterdam vaartochten gehouden werden met en voor genodigden (hoe, wie, wat, waarom, dat weet ik niet meer) vertrokken we omstreeks middernacht voor een snelle tocht naar Den Helder om op tijd te zijn voor een ouderdag waarvan gepland was om rond het middaguur te vertrekken. Mijn vader, moeder en twee – toen nog heel jonge – broertjes waren uitgenodigd om mee te varen.
Vooral de broertjes beleefden de dag van hun leven.

Hierna brak de periode van de zomerverloven aan en was ik ruim drie weken vrij om aansluitend nog ingedeeld te worden bij de kernbemanning. De voorlaatste week van augustus brak aan en nu naderde in sneltreinvaart het einde van mijn diensttijd.
Na nog een laatste zeer korte trip van twee dagen op de Noordzee, nam ik na het binnenlopen op vrijdag 25 augustus in Den Helder afscheid van mijn maten en De Zeven en sloot ik met letterlijk op de valreep een laatste groet aan de vlag mijn marine tijd af.

Nu eerst een weekje vrij en komende week even naar Rotterdam waar De Zeven op maandag ook zou arriveren en daarna voor nog weer een dagtocht naar zee zou gaan met genodigden. Een mooie gelegenheid om mijn filmopnamen op De Zeven van de voorbije maanden af te ronden met een passende start en mooi einde.
Zowel het vertrek ’s morgens (helaas was het nogal mistig) als de terugkomst ’s avonds en ook de passage bij Hoek van Holland kon ik daar mooi voor te gebruiken.

Voor liefhebbers: filmopnamen van
Op reis met Hr. Ms. De Zeven Provinciën C802 (periode januari 1967 t/m augustus 1967)
zijn te bekijken op **YouTube** via de link
https://youtu.be/hNZixsx3tGU?si=f2TSpn7-5wfIxCIE

Ontslagbrief

KONINKLIJKE MARINE

★

ONTSLAGBRIEF

De MINISTER VAN DEFENSIE verleent bij beschikking van

13 juli 1967, nr. P. 07983/67,

met ingang van 28 augustus 1967

EERVOL ONTSLAG UIT DE ZEEDIENST

~~wegens~~ op verzoek wegens diensteindiging

aan de hofmeester der 1e klasse

Sijbrand KAMER

geboren te Stolwijk (ZH), de 7e juni 1944,

zoon van SijbrandKamer en van Jannie P. BLONK,

laatst gediend hebbende onder marinenummer 90482

a/b van Hr. Mrs. "De Zeven Provinciën" ~~bij~~.

Den Helder, 18 juli 1967.

COMMANDANT ZEEMACHT NEDERLAND

Voor de minister,
DE COMMANDANT DER ZEEMACHT IN NEDERLAND
voor deze
DE STAFOFFICIER PERSONEEL DER ZEEMACHT IN NEDERLAND

P. van Noort
Kapitein ter zee

5000-10-BV 178/66 (617134*)

ZEPROV EXIT

DEEL 3 (SLOT)

INTERVIEWS

De redaktie is een paar dagen op pad geweest, gewapend met pen en papier en heeft met enige opvarenden een kort intervieuwtje gehouden, wel kregen alle geïntervieuwden dezelfde vragen.

De vragen waren:

1. Hoe lang zit U aan boord?
2. Wat voor werk c.q. functie heeft U aan boord?
3. Hoe is het U hier bevallen aan boord?
4. Weet U al wat U gaat doen of wat wilt U gaan doen?
5. Hoe komt het bij U over dat de Zeven niet meer gaat varen en uitdienst wordt gesteld?

In verband met de ruimtebesparing staan alleen de nummers van de vragen voor de betreffende antwoorden.

Matr. Folmer.

1. Ruim 2 ½ jaar.
2. Eerst 1 jaar bij de 57 mm batterij als paai, sindsdien paai bij de G.W*
3. Goed, goeie sfeer en prettige studie mogelijkheden.
4. Ik weet nog niet waar ik naar toe ga, maar ik zou graag aan boord blijven in verband met mijn studie en als dat niet kan wil ik wel naar de Mijnendienst.
5. Dat vindt ik niet zo heel erg want het schip is toch veranderd.

Kpl. Brb. Janssen

1. 10 maanden.
2. (gelach) Knippen en scheren.
3. Prima,
4. Ik zou graag naar de van Ghent-kazerne willen omdat ik daar vlakbij woon.
5. Ik vindt het erg jammer, ten eerste om het varen zelf en ten tweede is het de enigste varende plaatsing in het kappersvak waar wij kunnen werken met deze accomodatie.

Ltz. Logeman.

1. 4 maanden.
2. H.R.C.D. officier.
3. Goed.
4. Ik zou na ruim 4 jaar walplaatsing graag naar een echte varende plaatsing willen.

5. Dat vind ik bijzonder jammer, vooral omdat voor de officieren van mijn ancieniteit er weinig varende plaatsingen overblijven. Echter gezien de eoenomische toestand en iedereen de buikriem moet aanhalen is het begrijpelijk dat dit schip tegen de kant wordt gelegd.

Btsm. Elshout

1. 9 maanden.
2. Chef de Campagne.
3. Uitstekend.
4. Ik weet nog niets maar ik hoop dat ik op een bevoorradingsschip wordt geplaatst.
5. Met wat weemoed, maar dat gevoel heeft volgens mij iedereen als je een schip ziet verdwijnen waar je prettig op gediend hebt, en als bijzonderheid van mijn kant kan ik zeggen dat ik z'n eerste en laatste reis met dit schip heb gemaakt, ik zat als matroos 5 op de zeven gedurende de afbouw en de proefvaart. Mijn politieke mening over de uitdiensstelling van dit schip heeft niets met weemoed te maken, maar meer met ongerustheid. Ik ben namelijk bang dat de geschiedenis zich gaat herhalen. Elk jaar op 4 Mei staan wij de mensen te herdenken die in 1940 de oorlog zij ingestuurd met weinig of geen materiaal, en mocht er onverhoopt iets uitbreken dan deinzen deze zelfde rooie jongens, die het materiaal onder je vandaan halen, er niet voor terug om de opdracht te geven om het karwei even te klaren. Vraag ik mij alleen nog af waar begint en waar eindigd loyaliteit ten opzichte van deze regering?

Mjr. VLKNST. Thiessen.

1. 4 Maanden.
2. Chef vuurleidingkonstabel, die is belast met de bediening en het onderhoud van de vuurleiding- en vuurverdeelapparatuur.
3. Ik ben op een minder gunstig moment aan boord geplaatst, ik heb de reis naar Plymouth nog meegemaakt en daarna zijn we aan de reperatieperiode begonnen. Van oefeningen in vuurleidingverband is dan ook geen sprake meer geweest, er is alleen maar aan onderhoud gedaan.
4. Op dit moment weet ik nog niet waar ik naar toe ga, wel heb ik een voorkeurplaatsing formulier ingediend.
5. Het is een verlies voor de Kon. Marine dat Hr.Ms."De Zeven Provinciën" van de sterkte afgevoerd wordt.

Snrt. Smeets.

1. Ruim 1 jaar.
2. Op zee in het verbindingsburo c.q. brugwerk, d.w.z.met de seinlampen en vlaggen. Aan de wal oefeningen en schoonschippen.
3. Het is mij meer mee- dan tegengevallen.
4. Ik weet nog niet waar ik naar toe ga, maar ik zou graag naar een G.W.-fregat of een fregat van de van Speijk klasse willen.
5. Dat is erg jammer, ik begrijp niet waarom ze hem eruit halen, voor de besparing hoeft het niet.

Kwmr. Smalheer.

1. Ongeveer 1½ jaar.
2. Op het ogenblik zit ik in de tuigploeg, maar ik heb al van alles gedaan zoals provoost benedenschip en vaste O.Off.v/d wacht.
3. Hier aan boord heb ik goed gediend,
4. Ik hoop op de Soemba.
5. Zo plotseling had ik niet verwacht maar het komt nu wel gunstig uit. Ik kan nu de avondschool in Den Helder bezoeken waar ik me voor een cursus heb laten inschrijven.

Ltz.v/d Heide.

1. Ruim 1½ jaar.
2. O.B.O.S.(officier belast met onderhoud schip)
3. Het is me zeer goed bevallen hier aan boord.
4. Ik blijf tot volgend voorjaar aan boord zitten, daarna vermoedelijk een standplaats in ben Helder.
5. Militair gesproken vindt ik het jammer want qua bewapening kan hij nog een tijd mee. Personeelstechnisch komt het de marine niet zo slecht uit, gezien de problemen om het schip volledig te bemannen.

Mach. v. Dam

1. 1½ jaar.
2. In deze periode heb ik bijna alle facetten van het M.K.-bedrijf doorlopen.
3. Prima en het bevalt me nog steeds.
4. Waar ik naar toe ga weet ik nog niet maar ik hoop dat ik hier aan boord mag blijven.
5. Voor mij hadden ze beter de A-jagers uit dienst kunnen stellen want volgens mij is deze boot kwalitatief altijd nog beter dan die ouwe jagers. Daarom vindt ik het ook erg jammer.

KpL. Mach. Vermees.

1. 2½ jaar.
2. Mijn werk is alles wat te maken heeft met motoren, zoals diesels, lucht- compressoren en de motoren van de schouwen.
3. Mijn werk bevalt me uitstekend maar voor de rest bevalt het me niets.
4. Ik weet nog niets maar ik zou graag naar de Mijnendienst Vlissingen willen.
5. Dat is niet erg, hij is hard aan uitdiensstelling toe we werken met ouwe troep,

Kpl. Tlg.Overmeer.

1. 1 jaar en 7 maanden.
2. Ik ben sinds 5 weken facteur, daarvoor werkte ik in de radiohut.
3. Goed, gezellige sfeer en het regelmatige varen.
4. Hermelijn, maar daar had ik niet op gerekend.
5. Ik vind het niet zo erg, nu zat ik op een van de weinige walplaatsingen voor ons vak.

Ltz. Bijker.

1. 10 Maanden.
2. Batterij-officier van de 57MM en 40MM batterij.

3. Het is me goed bevallen.
4. In de toekomst naar Hr.Ms. Groningen.
5. Dat vind ik oprecht jammer.

Marn. Vissers.

1. 2 Jaar.
2. Sinds 1 jaar in de wapenkamer voor onderhoud van de kleine wapens en daarvóór als paai in toren 1 en in de G.W.
3. Waar ik heenga weet ik nog niet, waarschijnlijk naar de van Ghent- kazerne in Rotterdam,dit is ook mijn voorkeur plaatsing.
4. Het is mij uitstekend bevallen.
5. Erg jammer ten eerste omdat we nu naar de wal moeten en ten tweede omdat er nog geen behoorlijke vervanger voor de zeven is.

Sgt.Schr. Kramer

1. Ruim 1 jaar.
2. Zit op buro commandement en op het ogenblik geweldig druk bezig met de conduitte rapporten i.v.m. de uitdiensstelling.
3. Prima.
4. Ja, ik weet al waar ik naar toe ga. Ik ga met uitzending naar de Ned. Antillen en dat gebeurt niet met erg veel plezier.
5. Het is erg jammer, ten eerste om het varen zelf en ten tweede om de varende plaatsingen voor ons vak. Dat worden weer 5 O.Off.schrijvers ter zee minder.

==========

Iedereen is op zoek naar een auto die niet meer rookt, Ik daarentegen naar een die niet meer drinkt.

&&&&&&&&&&

Een keurig geklede vrouw ging naar de verkoopster van de boekenafdeling in een groot warenhuis en zei;"Ik heb gisteren dit woordenboek van u gekocht, maar ik heb besloten het te ruilen. Ik zal al die woorden toch nooit gebruiken".

AFSCHEID VAN DE ZEVEN

De gedachten vermenigvuldigen zich in mij, nu de 17e oktober nabij komt, gedachten van weemoed, spijt en ergernis. Op mijn buro staat de fraaie tafelaansteker die elk bemanningslid kado kreeg als herinnering aan zijn plaatsing op Harer Majesteits Kruiser. Ik laat mijn blik gaan over de vele ansichten die ik opgehangen heb. Kleurige herinneringen aan de reizen die ons schip sedert augustus vorig jaar maakte: Helsinki, Kopenhagen, Tunis, Gibraltar, Casablanca, Plymouth, Antwerpen.
Zo heeft ieder zijn herinneringsvoorwerpen. Straks gaan die mee: een luchtfoto van ons schip, varend temidden van het eskader, of in aktie terwijl een terrier gelanceerd wordt. Dit is nu allemaal verleden tijd geworden. De "Zeprov" wordt uit dienst gesteld en het grootste deel van de opvarenden wordt over de marine verspreid. Met ons mee gaan de herinneringen aan goede

en kwade dagen. Maar omdat de menselijke herinnering het goede beter vasthoudt dan het onaangename zullen we straks een positief gekleurd beeld meedragen van ons verblijf aan boord van de laatste Nederlandse kruiser. Zoals we nu met ontzag luisteren naar mensen die op de Doorman voeren, zal men straks onze verhalen aanhoren over de "Zeven".
Intussen wordt het schip leeggehaald: een piano verdwijnt over de valreep en via allerlei seintjes worden TV's en stereo-apparatuur te koop aangeboden aan andere schepen. De scheepstoko houdt uitverkoop. Het geeft je het idee van een sterfhuis waar boeldag wordt gehouden, of wat minder somber gezegd: het is alsof er een verhuizing op til is. Koffers worden gepakt en platen gaan van de muur af. Met een weemoedig gevoel loop je rond. Ook de vlootgeestelijken doen dat (zie ook de bijdrage van VLAM Hillenaar). De kruiser was het enige schip waar pater en dominee samen geplaatst waren, ieder in een eigen royale hut. Daar konden we mensen ontvangen en ons voorbereiden op kerkdiensten en lessen. Een jaar lang woonde en werkte ik te midden van U. Ik zie me in gedachten rondlopen en gastvrijheid genieten bij manschappen en korporaals, onderofficieren en officieren. Ik hoor de scheepsbel luiden op zondagmorgen en zie de kerkgangers plaats nemen in het cafetaria. Zeer oecumenisch vieren we de Maaltijd van de Heer en horen Zijn woord. Na afloop staan de pater en ik aan de uitgang, en ieder schudt ons de hand. Dan lopen we met onze koffers door het schip. Ieder gaat koffiedrinken. Zondag aan boord.

Tenslotte spreek ik de hoop uit dat we elkaar nog vaak zullen ontmoeten, op een ander schip of aan de wal.

Het ga U allen goed.

L.M. Verseput
vlootpredikant

UIT

DIENST

DE VLAG GAAT NEER,
GEEN KRUISER MEER.
VAARWEL O VLAGGESCHIP
IK BIJT VAN SPIJT ME OP MIJN LIP

DAAR LIG JE DAN IN NIEUWENDIEP
OMDAT DE MINISTER JE EEN HALT TOERIEP
MET FIERHEID VOERDE J'ONZE VLAG

OP ZEE EN WAAR JE BINNENLAG

MAAR AAN ALLE DINGEN KOMT EEN END
HOE DE MENS HET OOK AL KEERT OF WENDT
OOK ONS LEVENSSCHIP WORDT EENS UIT DIENST GESTELD
VOOR JE 'T WEET, BEN JE UITGETELD
VAAR, ZOLANG JE KUNT, JE SCHIP MET ERE
BEMIN JE MEDEMENS EN GOD DE HERE

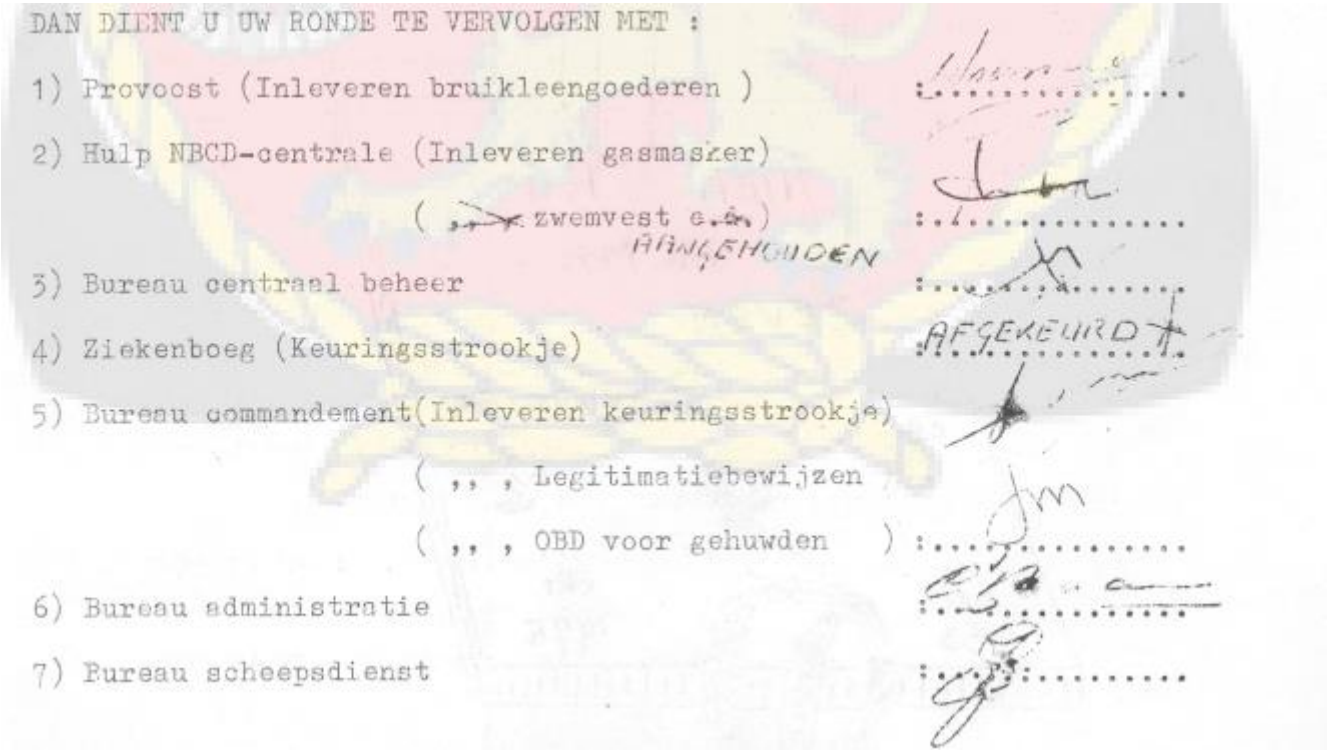
LMV

UITROULEERBRIEFJE VOOR ONTSLAG C.Q. GROOT-VERLOF

Naam	: ZEVEN PROVINCIËN	Wachtdivisie	: E.W.R.
Kwaliteit	: KRUISER	Bak	: N.V.T
Marno.	: C.902	Slaapverblijf	: N.V.T
Datum ontslag /	: 17-10-1975	Kooi/Kastno.	: N.V.T
groot-verlof	:	Divisiechef	: VREDELING
Ingevolge	: TROONREDE	Groepschef	: B.D.Z
		Baksmeester	: C.Z.M.

U DIENT EERST EEN RONDE TE MAKEN LANGS :

Bureau schipper	:	Bureau OS&O	: +
Chef d'equipage	:	Bottelier	:
O.o.van pol.	:	Kast MK	:
Bureau ED	:	Kast ED	:
Bureau MK	:	Opp ED	:
Rollenofficier	:	Divisiechef	: NIET AANWEZIG
Chef hofm.o.off.	:	Groepschef	: NIET AANWEZIG
Kabelgast	:	Baksmeester	: NIET AANWEZIG
Kooi-zakkenboer	:	Leermeester	:
		Facteur	:


DAN DIENT U UW RONDE TE VERVOLGEN MET :

1) Provoost (Inleveren bruikleengoederen) :.....

2) Hulp NBCD-centrale (Inleveren gasmasker)

(,, zwemvest e.a.) :.....

AANGEHOUDEN

3) Bureau centraal beheer :.....

4) Ziekenboeg (Keuringsstrookje) :.....

AFGEKEURD

5) Bureau commandement(Inleveren keuringsstrookje)

(,, , Legitimatiebewijzen

(,, , OBD voor gehuwden) :.....

6) Bureau administratie :.....

7) Bureau scheepsdienst :.....

TOT SLOT

Met de uitdiensstelling van Hr.Ms. "De Zeven Provinciën" wordt er tevens een heel tijdperk afgesloten. Het tijdperk, waarin de Koninklijke Marine met grotere schepen opereerde. Wij denken dan terug aan Hr.Ms. "Karel Doorman" en Hr.Ms. "De Ruyter".
Een dergelijk tijdperk komt niet weer, maar we kunnen met voldoening achterom kijken en ons alle goede dingen herinneren en verzuchten: "Dat was nog eens varen!".
En we mogen ook trots zijn op hetgeen wij in het verleden hebben gepresteerd.
Roem echter verbleekt snel en we kunnen ons niet permiteren om op onze lauweren te gaan rusten.
Wij zullen vóóruit moeten kijken en ons volledig moeten inzetten voor datgene, waarvan wij geloven, dat het noodzakelijk is.
De toekomst geeft ons inzicht op een nieuwe generatie schepen met automatisering en computers. Onze omschakeling hierop zal nieuwe inspanningen vergen, maar zal ons ook grote bevrediging schenken, wanneer we weten, dat ook deze nieuwe schepen volledig,d.w.z. personeel en materieel, voor hun taak berekend zijn.
Juist nu, nu het ons moeilijk wordt gemaakt te geloven in de waarde van de taak van de Koninklijke Marine, en er vele krachten bezig zijn om ons te ontmoedigen, ok, ons te demoraliseren en om ons in slaap te sussen, moeten wij mentaal sterk staan in onze overtuiging.
Deze overtuiging houdt in, dat wij slechts door het bezit van een voldoende gevechtscapaciteit ervan verzekerd kunnen zijn, dat wij onze vrijheid, onze welvaart en onze democratie kunnen handhaven en verdedigen, desnoods met geweld. Nederland kan niet gerust gaan slapen.
De redaktie van INTERCOM heeft zijn laatste woord gezegd en geschreven en rest nog U, opvarenden, en Uw naasten, een goede vaart en een behouden thuiskomst toe te wensen.

L.I. de Vries

The End

Juist mannen, een verhaal alleen voor U, dat ge eens goed moet lezen, want het gaat over een mannelijke aangelegenheid.

Ge hoeft nu „Esquire" of „Men Only" niet meer aan te schaffen, want ons eigen „Alle Hens" brengt U een historie vol Rokende Pistolen, Schichtende Schimmen en Krakende Schoten....

Ons eigen „Alle Hens" neemt U mee naar een plek, waar Keiharde Kerels met Opeengeklemde Kaken, zonder met hun ogen te knipperen, langs de loop van hun geweer loeren en de kolf nog wat vaster in de schouder drukken ... Ons eigen „Alle Hens" voert U door de nevels van een mid-oktoberdag door de vlakten beoosten Rotterdam, waar de Marine haar jaarlijkse schietkampioenschap- pen hield. Hé, nu houdt ge toch niet op met lezen, omdat het opschrift boven dit artikel U heel iets anders deed verwachten en ge U nu een beetje bekocht voelt?

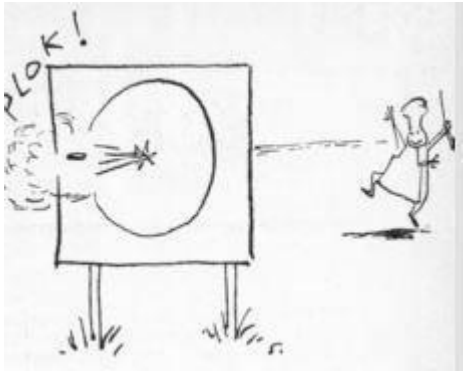
Nu, dat ligt dan aan Uzelf, want die marinier, die daar aan de bakstafel boven „Alle Hens" zit te grinniken, is óók bezig dit artikel te lezen en hij dacht wèl meteen aan wat wij op het oog hebben. Zo ziet ge maar weer, dat mariniers soms zo slim kunnen zijn als een mens. Maar kom, laten we terugkeren naar het schieten, want daar zouden we U het één en ander over vertellen. Op de schietbaan in Kralingen werd uitgemaakt, wie de beste schutters van de Koninklijke Marine zijn! De Vlijmscherpe Schutters, die meteen naar Hollywood kunnen om te spelen in films als „My gun is quick" of „Schoten aan de Rio Grande". Dat zijn de onovertrefbaren, de ongekroonde koningen van de schietschijf, die de roos uit de schijf schieten met hetzelfde gemak, waarmee de toelis met z'n perforatortje twee gaatjes ponst in de doordruk van het - afschrift van een begeleidend schrijven. En al die 21.000 andere marinemannen, laat die maar thuisblijven, nietwaar, want die schieten op z'n best bokbier!

Zo is het toch, waarde lezer, dat schieten van U stelt toch niets voor? Acht schoten, waarvan negen afzwaaiers? Of vergis ik me en zijn er onder die 21.000 nog wèl een paar honderd, die 'm ook wel weten te raken (de roos), die wèl met een voldaan en zelfverzekerd gevoel van de schietbaan komen, omdat er nog al wat negens en tienen bij waren? De vraag stellen is haar beantwoorden: „Ja, ja" want we hebben immers met twee woorden leren spreken?
We gaan het U bewijzen, door U te vertellen wat daar bij die schietkampioenschappen gebeurt. Loopt U maar eens mee, er wordt op 't ogenblik geschoten op alle nummers: 15 en 25 meter pistool of revolver en 100 en 200 meter geweer. We gaan eerst maar even naar de 25 meter pistool-baan. We treffen het, want naar verluidt is daar één van de cracks aan het schieten, die we hierboven beschreven; laten we hem de Meester noemen. We doen dus de deur open van de loods waar de 25 meter baan is, wat met een weinig hoos gepaard gaat. Nu, dat is goed fout: het reeds aanwezige publiek staart ons gramstorig aan en fluistert „ssst..Even denken we dat er een ongeluk is gebeurd, maar het bleek, dat we de schutters in hun concentratie

stoorden. Er zijn vier banen naast elkaar, aan hoge lessenaars zitten de vier baancommandanten devoot te zwijgen.
Achter hen staat het publiek en zwijgt nog stiller. Maar het stilst van allemaal zwijgen de vier figuren, die op stoelen vóór de lessenaars zitten. U begrijpt het al, dat zijn de schutters en zij zitten zich te concentreren. En op baan twee ... ja, werkelijk, daar zit de Meester! We besluiten onmiddellijk om mee te doen met het algemene zwijgen en te wachten op de dingen die gaan komen. En o hemeltje, daar komt het al! De Meester verrijst! De Meester staat niet gewoon op, nee, hij rijst langzaam op van z'n zetel en is machtig geconcentreerd! De Meester neemt z'n pistool ter hand met een liefkozend gebaar. Het zwijgen van iedereen wordt nu zó ijselijk stil, dat ik er bijna van moet huilen! Maar wat is dat? De Meester legt z'n pistool neer en gaat weer zitten! Welke onverlaat heeft hem uit z'n concentratie gebracht? Iedereen kijkt iedereen beschuldigend aan en zwijgt dan weer rustig verder. Even later herhaalt zich het vorenstaande en weer wordt het zo onmenselijk stil als bij een opleiding na de rijsthap. Daar valt het schot! Maar o jé, de Meester maakt een vertwijfeld gebaar van machteloze woede en we vrezen het ergste: een afzwaaier of zo, het huilen staat ons nader dan het lachen.

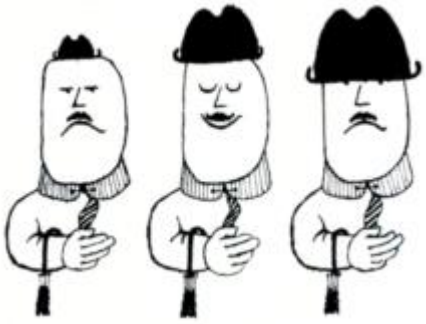
Daar wordt de schijf gewisseld en o, hoe dom waren wij nog, want het was alleen maar een hele slechte roos, links onder namelijk! Ontdaan sluipen we de deur weer uit en gaan eens buurten in de cantine, waar hofmeesters voor alle hens met koffie lopen te leuren. Dat kalmeert de zenuwen, zodat we maar eens bij het geweerschieten gaan kijken. Nu, daar ligt een heel rijtje mariniers en ze knallen er op los zoals U en ik, zonder comedie, en waarlijk, ze schieten toch ook rozen!
Mag ik de rondleiding nu onderbreken en U vertellen, wat m'n conclusies zijn, nadat ik m'n ogen goed de kost had gegeven en zelf ook had geschoten? Allereerst dan dit: inderdaad zijn er een aantal gerenommeerde oude rotten, die er zeker van kunnen zijn in de prijzen te vallen, maar dat wil helemaal niet zeggen, dat ze onbereikbaar zijn voor de jeugdige nieuwkomers. Dat is op deze kampioenschappen wel weer bewezen. Er was een hele groep van schutters, die duidelijk nog gemis aan routine hadden, maar die door gestadig oefenen ook de top kunnen bereiken.
Nu hoor ik de hele Nieuwediepse Marine al roepen: „Maar bij ons is de oefengelegenheid minimaal" en inderdaad zijn de banen er niet zo hoogfijn, maar waar een wil is, is een weg.
En wie weet, of een verhoogd enthousiasme voor deze bij uitstek militaire sport, er niet toe zal bijdragen, dat de geplande schietbanen er spoedig komen. Deelnemen aan de kampioenschappen vraagt een degelijke voorbereiding en dit op zijn beurt eist weer doorzettingsvermogen om óók te gaan schieten, als het weer niet al te best is. Want mannen, we zijn toch geen Mietjes?
Vervolgens nog dit: algemeen vernam men tijdens de kampioenschappen het verlangen, om het scherpschutters- kruisje te vervangen door één of ander insigne, dat blijvend kan worden gedragen, met cijfers voor iedere keer dat men aan de eisen voldoet. Scherpschutter te worden eist toch wel even veel oefening en doorzettingsvermogen als bijvoorbeeld de vierdaagse of het N.O.C. en onze uniformen kunnen best nog een versierinkje verdragen voor we op een kerstboom gaan lijken. Naar verluidt zou de wedstrijdleiding de voor het scherpschutterskruisje te stellen eisen willen herzien; wellicht kan men dan dit tegelijkertijd in overweging nemen en te juister plaatse naar voren brengen. Ook vernam men onder de deelnemers stemmen, die prefereerden dat de kampioenschappen meer het karakter zouden krijgen van de gevechts-schietwedstrijden zoals de Kon. Landmacht die kent en waarbij „op tijd" geschoten wordt.

Dit benadrukt natuurlijk het militaire karakter van de sport; wellicht kan de wedstrijdleiding deze suggestie van vele deelnemers op z'n mérites beoordelen. En nu ga ik dan eindigen met U nog weer even mee te nemen naar de schietbanen in Kralingen, om U te laten zien, hoe genoegelijk het er toe ging. Het is jammer dat de mist zo'n spelbreker werd, want een paar dagen lang was het zicht nauwelijks 100 meter, zodat het schieten in de 200 meter geweer-series stagneerde. Dat was jammer, want verder was de organisatie prima.
Iedere schutter werd opgeroepen voor een bepaalde dag en kon veelal z'n series diezelfde dag nog afwerken. Geen enkele aspirant-deelnemer hoeft zich dus te laten weerhouden door het idee, dat de schipper (of wie dan ook) hem eigenlijk niet kan missen!



Zelfbeheersing, spiercontrole en een vaste hand, dat zijn de bij uitstek mannelijke eigenschappen, die U moet bezitten om een goed schutter te worden. En daarom staat er boven dit artikel, dat het niets voor de Marva's is. Of . . . vergis is mij daar weer in en zien we wellicht volgend jaar het zwakke geslacht ook in het strijdperk treden? Welaan, aan de slag dan Meisjes en Mevrouwen, Meneren, Matrozen en Mariniers, aan de slag! We zien elkaar dan wel, volgend jaar!

ONDER GOEDE HOEDE



We treden niet teveel in details. Hij was onderofficier en hij kreeg een plaatsing op het ministerie in Den Haag. Dit had het hele verhaal kunnen zijn, indien er niet jaren geleden een beschikking was verschenen, waardoor officieren en onderofficieren voor hun werkzaamheden in burger op het ministerie mochten komen. Dit bracht bij zijn plaatsing enige maanden geleden een totale ommekeer in het leven van deze brave man, die nu met zorg de verschillende kledingmagazijnen langs liep om zich te kunnen kleden op een wijze passend bij de standing van het ministerie.
Een hoogtepunt werd bereikt toen onlangs kleurige biljetten aankondigden dat de uitverkooptijd was aangebroken. Werden normaal slechts vrouwen hierdoor uit het evenwicht geslagen, ditmaal was het de ministerieman, die gedurende de middagpauzes zorgvuldig snuffelde naar attributen, die voor geringe prijs zijn burgeruiterlijk zouden kunnen verfraaien. Wie schetst zijn vreugde toen hij in de etalage van een zeer bekend modemagazijn stapels mooie zwarte chique herenhoeden zag, mooier nog dan die, welke het hoofd van Mr. Eden hadden gesierd.
En voor een prijs.... ongelooflijk — ƒ 7,50, in alle maten —. Hier behoefde niet over gedacht te worden. Dit was hèt statussymbool, dat hem ver boven de massa zou verheffen.
Een ogenblikje passen en met welgevallen bekeek hij zijn uiterlijk, waartegen iedere politicus of diplomaat het zou moeten afleggen. Trots verscheen hij om half twee op het ministerie om zijn

collega's de nieuwe aanwinst .te tonen. Met belangstelling werd de hoed betast en bekeken, zorgvuldig geïnformeerd naar de leverancier en ongemerkt werd aandacht geschonken aan maat 52.
Een half uur later was er ƒ 15,— bijeen gelapt en ging een van de medewerkers gehaast naar de hoedenleverancier voor 2 van diezelfde mooie zwarte hoeden, maat 51 en maat 56.

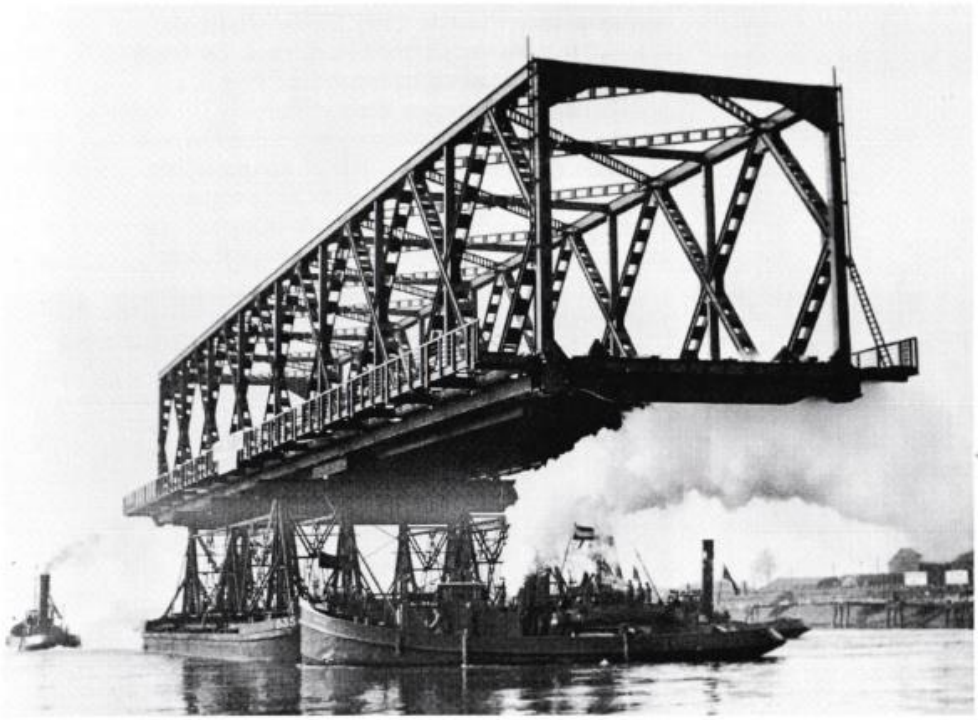
Enige dagen later werd de hoofdbedekking van onze militaire burger voorzichtig omgewisseld voor de hoed maat 56. Vermoeid van het vele werk spoedde hij zich om 5.15 uur naar de kapstok, schoot zijn jas aan, greep zijn hoed, zwaaide joviaal goedenavond en bleef ineens verschrikt en verstard staan, toen hem de hoed over de oren gleed. Ongelovig bekeek hij zijn nieuwe aanwinst, die hem nu zeer teleurstelde. Ja, het was zijn hoed onmiskenbaar. Dat mooie gouden handelsmerk „Borsanowsky". De lettertjes A. B. v. d. C. die het aan iedere onbevoegde duidelijk moesten maken, dat het niet hun hoed was. Er viel niet aan te twijfelen, het was zijn hoed en toch....
Zijn collega's groepten om hem heen, informeerden en adviseerden. Weet je zeker, dat het je hoed wel is? En hoe kan dat nou? Zou het een goedkope soort vilt zijn, die uitzet bij warmte? Uitgesloten constateerde de gedupeerde drager. Dat had ik dan toch wel in de voorgaande dagen kunnen merken. Uiteindelijk besloot hij maar enige repen doorslagpapier in de binnenrand te stoppen, waardoor hij tenminste niet grotendeels meer in zijn hoed verdween en hij deze weer normaal op het hoofd kon dragen al was het niet meer met die vreugdevolle trots van de afgelopen dagen.
De volgende middag verhuisde een van zijn vrienden de repen papier van de te grote, naar de passende hoed. Vreemd verbaasd keek de eigenaar, toen na een volbrachte dagtaak hij bemerkte dat de hoed hoog op het hoofd wiebelde en na verwijdering van de papierstroken weer als gegoten op het geplaagde hoofd stond. Nog benauwender werd de toestand toen de volgende dag de hoed ineens de indruk maakte nogal krap op het hoofd te staan, om 24 uur later weer geruisloos over de oren te zakken. Prompt een etmaal nadien was de hoed weer precies passend of knellend te klein, of prachtig van maat.
Drie weken heeft het geduurd. Drie weken waarin hij op het laatst met klamme handjes zorgelijk en afwezig voor zich uitstaarde. Toen ging hij naar de ziekenboeg.
„Dokter, ik heb iets ontzettends. M'n hoofd zwelt de ene dag onrustbarend, om daarna weer benauwend te krimpen en dat gaat al drie weken lang zo.
O, helpt u mij alstublieft. M'n vrouw, m'n kinderen, ze hebben mij nog zo nodig." Zoals men dit van een marinearts kon verwachten had deze na een kort vragenuurtje gauw de situatie door.
A. B. v. d. C. loopt nu weer stralend rond en twee andere mensen op zijn afdeling dragen nu precies zo'n hoed als hij. Ze hebben er alleen andere lettertjes in laten zetten.
F. S.

Knipsels…..

12 december 1936 Verkeersbrug bij Moerdijk geopend

Toen in 1871 de spoorbrug over het Hollands Diep bij Moerdijk in gebruik was genomen, was er naar veler mening afdoende een einde gekomen aan de tot dan toe uiterst slechte verbindingen tussen Noord- en Zuid- Nederland. Maar al kort na de eeuwwisseling was gebleken dat het verkeer zich anders ontwikkelde dan men had voorzien. De trein kreeg steeds meer concurrentie van de fiets, de motorfiets en vooral de auto. Verkeerstellingen maakten duidelijk dat de rivierovergang tussen Moerdijk en Willemsdorp veruit de meest- gebruikte van het land was en dat de stoom- pont de groeiende verkeersstroom niet veel langer meer zou kunnen verwerken. Begin jaren dertig was daarom besloten tot de bouw van een stalen verkeersbrug naast de bestaande spoorbrug. Ze was ruim duizend meter lang, verbond noord en zuid met tien overspanningen en was de grootste van het land.

De opening ervan door koningin Wilhelmina, op de ochtend van de 12e december 1936. had een bijzonder feestelijk karakter. Weliswaar was de nieuwe brug aanvankelijk gehuld in een dichte, koude mist, met een zicht van nog geen honderd meter, maar ook dit keer liet het fameuze oranjezonnetje de duizenden autoriteiten en belangstellenden niet in de steek.



• *Hierboven: Eén van de delen van de nieuwe Moerdijkbrug wordt naar zijn plaats gevaren (SF).*

Nauwelijks had de vorstin de brug betreden of de nevel brak om plaats te maken voor een bleke winterzon. Koud bleef het wel. Na de opening van de nieuwe wegverbinding maakte Nederland voor het eerst kennis met het fenomeen file.
Ter gelegenheid van de ingebruikstelling van de brug was een meerdaagse nationale sterrit georganiseerd, waarvan de duizenden deelnemers (fietsers, ruiters, motorrijders en meer dan duizend automobilisten) zich ’s ochtends hadden verzameld op de noordelijke oever van het Hollands Diep. Na de opening werden ze toegelaten tot de brug. Het waren er echter zoveel dat hun passage niet alleen uren in beslag nam, maar dat de kop van de stoet al mijlenver Noord-Brabant was binnengereden toen de staart ervan nog bezig was de brug te naderen.

Tot volgende week….