“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 39 – 7e jaargang – 26 september 2024

Inhoud
Deze week voor u….

VOC en Chief Shaji
Man overboord deel 1
Marinestad gaat prat op maritieme historie.
Wie was Raymond P.P. Westerling alias de Turk
Zee-cowboys tussen Dover en Calais
Zweden is neutraal, maar niet minder paraat
Mijn leven bij de KM – S. Kamer deel 6 (slot)
Brieven uit Nieuw Guinea
Militair vertoon bij uitreiking van geloofsbrieven

VOC en Chief Shaji

TEKST EN FOTO'S: LEO BERSEE

Op 10 juli 2002 was het feest in Amsterdam. De 22 Indiase zeelieden van de ‘Sandrien’ sleurden hun koffers de gangway af. Het was zover. Aan een hartverscheurend scheepsdrama kwam een eind. Televisieteams en journalisten waren eveneens ter plekke. Een groot deel van het Nederlandse publiek had middels de media de menselijke tragiek meebeleefd. Dit was het sluitstuk. De hoofdwerktuigkundige, die al acht maanden lang de leiding had, schudde me de hand. ‘Je hebt mijn adres,’ zei hij. ‘Mocht je ooit nog eens naar India komen; zoek me op. Je bent van harte welkom!’
Op 9 februari 2007 landt mijn vliegtuig in Goa. Na een paar dagen bijkleuren op de maagdelijke stranden aldaar besluit ik mijn reis naar het zuiden aan te vangen. Op naar Cochin, maar wel met een belangrijke tussenstop. Na een lange treinreis stap ik om negen uur ‘s morgens uit in Calicut. Ik neem mijn intrek in een goedkoop hotelletje en verken de oude, historische handelsstad. De volgende ochtend regel ik een riksha en begeef me op weg naar Kappad Beach.

Na het verlaten van de stad volgt een prachtige rit langs kleine dorpjes. Dan verschijnt achter de palmbomen het zilveren water van de Arabische Zee. Plotseling houdt de driver halt. We zijn er. Met bewondering kijk ik naar de tekst op de stenen pilaar. ‘Vasco da Gama landed here, Kappkadavu, in the year 1498’.
Direct maken mijn gedachten ’n sprongetje in de tijd.

Schip passeert Fort

Hebben we in Nederland een Prins Hendrik; in Portugal hebben ze er ook een. Een die niet alleen nationaal bekend is, maar internationaal grote faam verwierf. Hij was het die in het begin van de vijftiende eeuw zijn scheepskapiteins erop uit stuurde om een zeeweg naar Azië te vinden. Ruim tachtig jaar later was het raak. Op 20 mei 1498 liet Vasco da Gama te Calicut het anker vallen. Een historische gebeurtenis, die voor altijd de geschiedenisboeken zou ingaan. Hoe veelbelovend het eerste contact met de lokale vorst ook leek, het zou anders lopen. De aldaar wonende islamitische handelaren waren allerminst gecharmeerd van dit onverwachte bezoek. Hun handelsmonopolie stond op het spel.

Ze slaagden erin de vorst te overtuigen dat het aangaan van handelsbetrekkingen met de nieuwkomers onverstandig is. Het is drie maanden later als de Portugese schepen met niet al te veel lading vertrekken. Aan het onthaal, een jaar later in Lissabon, doet dat niets af. De zeeweg naar Azië is gevonden. De droom, ooit gekoesterd door Prins Hendrik, was werkelijkheid geworden. Portugals Gouden Eeuw staat op aanbreken.

Dutch cemmatary

Vanaf Calicut duurt de treinreis naar Cochin niet echt lang meer. Na vijf uur gooi ik de rugzak weer om en begeef me op weg naar mijn bestemming. Fort Cochin kan met recht de 'parel van Kerala' worden genoemd. De idyllische sfeer, de fortmuren, de haven, de vissers, de zee; wat meer valt er te wensen voor een 'ontdekker' als ik. Voor historisch ingestelden is Cochin een plek waar je dagenlang kunt vertoeven. Direct vallen de Nederlandse gebouwen op: Hollandse daken, Hollandse gevels, een Dutch Palace én wis en waarachtig een Dutch cemmatary!

In mijn boekje lees ik hoe 't allemaal gegaan was. Na het bezoek aan Calicut waren de Portugezen te 1502 in Cochin aangekomen. Met de vorst aldaar bleek beter zaken te doen. Volgestampt met kostbare specerijen zetten de schepen koers naar Lissabon. Achtergebleven soldaten en handelslieden begonnen ijverig met de bouw van een kerk, een fort en andere gebouwen. Het is precies een eeuw later als in de lage landen de VOC wordt opgericht. De Republiek, aartsvijand van Spanje en het ingelijfde Portugal, staat op het punt van zich te doen spreken. Na vaste voet in de Indische archipel te hebben verkregen onder leiding van Coen, is het niet veel later de beurt aan VOC dienaar Van Goens.

Graf op Hollands kerkhof

Na de inname van Colombo in 1656, haven van het kaneelrijke Ceylon, valt z'n oog op de Malabarkust. Niet alleen zetelt daar de vijand; Cochin is het centrum van de kostbare pepercultuur. Van Goens aarzelt niet en slaat toe. In 1663 brengt hij de Portugezen de genadeslag toe. Vanaf dan is ook het machtige Fort Cochin in handen van de geduchte VOC. Slenterend door de nauwe stegen verbaas ik me over de restanten van dat weerbarstig verleden. Ik sta stil bij de poort van een oude VOC-poort uit 1740. Ik probeer me een voorstelling te maken van de Nederlandse soldaten die hier ooit marcheerden. Iets verderop, op het in 1724 gestichte Hollandse kerkhof blijf ik staan bij een oude grafsteen. 'Hier Rust. Ter zalige opstandinge het lijk van wylen den E: Heer Johannes van Blankenberg in Leeven Kapitain ter zeen Equipagemester geboren te

Nieuwvliet in Staats Vlaanderen den 18 mai; 1749 obiit Den 2 april A 1794'. Juist ja, een gezagvoerder dus, gestorven op 44-jarige leeftijd. In de Vasco da Gamakerk, gebouwd door de Portugezen in 1503, staat op een in de muur gemetselde grafsteen een soortgelijke tekst. 'Hier rust Jufrouw Lea van de Kouter, vrouw van de Gouverneur Isaac van Dielen overleden 29 dec 1688, 32 jaar. En haar dochter 3 jaar, 5 maanden en 17 dagen'. Ik ga in de houten kerkbank zitten en staar naar het altaar van de eerste door de Europeanen gebouwde kerk in Azië. Zo ging dat dus in de gloriedagen van onze Gouden Eeuw. Maritiem en economisch succes aan de ene kant; onvoorstelbare persoonlijke ontberingen aan de andere kant. Varen, den vreemde... och ja, goed geklonken heeft het altijd. Let wel, geklonken.
Chief

De volgende dag besluit ik de stap te zetten. De ferry van Fort Cochin naar Vypeeneiland heeft nog geen vijf minuten nodig. Ik geniet van het uitzicht. Op nog geen twintig meter afstand duiken dolfijnen op uit het water. Na een bezoek aan het lange zandstrand van Cherai stap ik in een riksha en geef de chauffeur het adres. Tachtig roepies spreken we af en geen cent meer. Het is reeds donker als we in het plaatsje Narakkal aankomen. Twintig minuten zoeken we tevergeefs, maar dan toch. Een oude dorpsbewoner herkent, op een door mij meegenomen krantenfoto, het gezicht van de man die ik zoek. We rijden door en slaan kort daarop 'n nauw straatje in. Op het eindpunt ervan houden we stil. Iemand loopt naar buiten. Dan zie ik het: 'Chief!' Hoogstverbaasd neemt hij de onverwachte bezoeker op. Dan vallen we elkaar in de armen. 'I can't believe it!' roept de voormalige hoofdmachinist van de 'Sandrien'. 'How did you get here, how did you find me?' De resterende vijf dagen die ik in Fort Cochin verblijf, breng ik grotendeels door bij mijn oude maat. Met zijn brommer laat hij me het halve eiland zien. We bezoeken tempels, dorpjes en gaan op bezoek bij vrienden. Thuis verwent zijn lieve vrouw me met de heerlijkste gerechten. Lange gesprekken zijn het resultaat. Vier en een halfjaar geleden keerde zeeman Shaji uit Amsterdam terug. Mentaal uitgeput wist hij één ding zeker. Naar zee... nooit meer! Niet eerder was hij in zijn zeemansloopbaan zo misleid en uitgebuit. Toen de eigenaar van de 'Sandrien' doorkreeg dat het schip inderdaad geen zee meer zou kiezen, viel alle contact weg. Salarissen werden niet uitbetaald en zelfs de Nederlandse scheepsagent kon fluiten naar zijn geld. Voor de bemanning volgde de bedelstaf. Men was aangewezen op de goodwill van de Nederlandse autoriteiten en andere instanties. Ondanks alle ellende hadden ze geluk. De havenautoriteiten betaalden de diesel, supermarkten leverden voedsel, het zeemanshuis gratis drinken en opvang, journalisten berichtten over het schandaal en de ITF stortte zich op de zaak. Met resultaat. In de zomer van

2002 kondigt de vakbond voor zeelieden aan vliegtickets en de achterstallige salarissen te betalen.
De crew kon naar huis. Een wonder, zeker voor hen die al langer dan twee jaar aan boord zaten! Inmiddels heeft hoofdmachinist Shaji een andere baan. Zijn technische knowhow spaargeld stelden hem in staat een kabelbedrijf over te nemen. Een gok die goed uitpakte.We lachen naar elkaar en heffen het glas. Een mooier en beter weerzien is niet mogelijk.
'When you are back in Amsterdam teil the others they are welcome too. 'What the people of the Seamen's Centre, Father Piet en Father Leon did for us was fantastic!' Op dinsdag 27 februari ontmoeten we elkaar voor de laatste keer. Na 'n zoveelste kop chai maken we een laatste brommerritje door het sfeervolle Fort Cochin. Bij een tweede, gerestaureerde VOC-poort vraag ik de chief te stoppen. Ik wijs hem op het er boven aangebrachte jaartal:15O6. 'That is not correct,' leg ik uit. Tn that year the Dutch East Indies Company not even existed.'
Als we de manager van het erachter liggende hotel vragen hoe dat kan, blijkt hoe de vork in de steel zit. De eigenaar, een Fransman, wil blijkbaar nog wat meer toeristen trekken. Om die reden heeft hij van het oorspronkelijke jaartal twee eeuwen afgehaald! Och ja, why not... Bij de ferry naar Vypeeneiland nemen de chief en ik afscheid van elkaar. Terugslenterend besef ik dat mijn trip ten einde loopt. Diezelfde avond al met de trein terug naar Goa en een dag later het vliegtuig in. Zaterdag moet ik aan het werk. Heimelijk vraag ik me af of ze er zullen zijn. Zeelui uit India, Cochin wellicht. Ik heb ze heel wat te vertellen!

Bron: de blauwe wimpel - 6/2007

MAN OVER BOORD DEEL 1

Te dikwijls nog komt het voor, dat er mensen door onvoorzichtig-heid, door onverwachte bewegingen van het schip bij slecht weer of ten gevolge van zeeziekte overboord slaan en door een te langzame of onjuiste reactie van de zijde van het schip hun leven verliezen. In dit hoofdstuk zal worden uiteengezet, welke maatregelen moeten worden genomen om overboord slaan zo veel mogelijk te voorkomen, welke voorzorgsmaatregelen moeten worden getroffen om zo snel mogelijk te kunnen reageren, wanneer zulks toch mocht gebeuren, en op welke wijze men de drenkeling moet oppikken.

MAATREGELEN TER VOORKOMING VAN „MAN OVER BOORD"

In de eerste plaats moet alles aan dek *bij de aanvang van een meereis* goed zeevast worden gesjord. Zulks niet alleen omdat een *levendig* geworden voorwerp een direct gevaar betekent, dat iemand erdoor wordt getroffen en overboord raakt, maar vooral om te voorkomen, dat op gevaarlijke plaatsen onder ongunstige omstandigheden werkzaamheden moeten worden

verricht. In het bijzonder moet daarbij aandacht worden besteed aan het voorkomen van een *werkend* anker.

Voorts moet men bij de nadering van slecht weer met kans op zwaar slingerend schip over alle open dekken op borsthoogte loopstagen optuigen en op de meest gevaarlijke moeten om die stagen lijfseizings worden genomen. Voor passage moet dan een lijfseizing worden omgenomen, waarbij nochtans voldoende bewegingsvrijheid behouden blijft. *Vloedplanken* worden aangebracht en zo nodig worden *stormnetten* gespannen om de kracht van het water te breken. Aan alle opvarenden wordt duidelijk medegedeeld, over welke dekken passage verboden is. Alle verkeer over een dek, dat door stortzeeën wordt overspoeld, wordt geheel gestopt. Men moet ervoor zorgen, dat de orders, daartoe uitgevaardigd, tot iedereen doordringen en dat aan de nakoming ervan stipt de hand wordt gehouden. Het mag niet voorkomen, dat een of andere paai bij stormweer rustig naar de reling stapt om een emmer of vuilnisvat te ledigen, met als gevolg dat beide buitenboord gaan. Is het onder die omstandigheden noodzakelijk, dat iemand zich aan dek begeeft, dan wordt daartoe eerst toestemming gevraagd aan de officier van de wacht. Zo nodig stuurt deze dan gedurende de werkzaamheden met verminderde vaart in de zee op. Bij die werkzaamheden dragen de betrokkenen een zwemvest en hebben zij een *lijf seizing* om, die met een karabijnhaak aan het loopstag ter plaatse is bevestigd.

MAATREGELEN OM BIJ „MAN OVER BOORD" ONMIDDELLIJK TE KUNNEN REAGEREN

Op de brugvleugels, bij de wachthut aan dek, bij het hek en op andere plaatsen, waar ze direct grijpbaar zijn, worden reddingboeien, voorzien van lichtboeitjes, gehangen. Van de lichte vaartuigen, die zijn ingescheept, wijst men een sloep aan om als reddingboot te dienen. Deze wordt daarvoor klaar gemaakt en zo mogelijk buitenboord in de takels gereed gehouden. Uit elke wacht wijst men bij het opkomen daarvan een bemanning voor de reddingboot aan. De ondergeschikte onderofficier van de wacht treedt op als sloepscommandant.
Voorts recruteert men uit de bemanning enige geoefende zwemmers voor de *reddingrol.* Zij hebben tot taak de langszij gebrachte drenkeling bij het aan boord komen te helpen.
Zo nodig - zulks ter beoordeling van de commandant — wordt uit het wachtsvolk een *uitkijk-boei* aangewezen, die op het achterschip wordt geposteerd. Hij moet kunnen beschikken over een directe telefonische verbinding met de brug of over een schel om de brug onmiddellijk te kunnen waarschuwen.

Uiteraard moet iedere zeeman goed kunnen zwemmen. Alle gelegenheden moet hij aangrijpen om zijn uithoudingsvermogen op te voeren. Zijn leven kan ervan afhangen.

EERSTE REACTIES OP „MAN OVER BOORD"

DE MELDING

Onmiddellijk nadat er wordt gepraaid „man over boord aan stuur/bakboord" moet die melding over de op „allen" geschakelde scheepsomroep worden doorgegeven. Daarmee bereikt men, dat:

a. de commandant onmiddellijk wordt gewaarschuwd;

b. de officier van de wacht meteen het achterschip kan afdraaien;

c. er dadelijk enkele reddingboeien overboord kunnen worden geworpen;

d. er van de brug af meteen wordt uitgekeken;

e. de eerste officier, de chef der equipage en de ziekenboeg worden gewaarschuwd;

f. de machinekamer zich „klaar voor manoeuvreren” kan maken;

g. de commandocentrale meteen de plot kan bijzetten;

h. de onderofficier van de wacht onmiddellijk de reddingboot kan bemannen en de manschappen voor het bedienen van de davits kan laten aantreden;

j. de manschappen voor de reddingrol zich meteen kunnen melden in de wachthut;,

k. de seinbrug de nodige maatregelen kan nemen.

HET ACHTERSCHIP AFDRAAIEN

Zodra de officier van de wacht de melding „man over boord aan stuur/bakboord” ontvangt, moet hij met behulp van roer en schroeven het achterschip en daarmede de malende schroeven wegdraaien van de drenkeling. Zou deze namelijk een klap van een schroef krijgen, dan is hij vrijwel zeker verloren. Om die reden moet men aan de melding „man over boord” toevoegen „aan stuurboord” dan wel „aan bakboord”.

Nu moet men het rendement van deze manoeuvre niet overschatten. In de eerste plaats is het gevaar, dat de drenkeling in de schroef terecht komt, beperkt. Gewoonlijk zal iemand, die in de midscheeps onder water verdwijnt, voor het achterschip weer boven komen en door de zijwaartse druk aldaar van het schip worden weggezet. De aanzuigstroom van de schroef ligt meestal te diep om in dat geval gevaar op te leveren. Alleen als de man vlak voor de schroef te water raakt, is - vooral bij een dubbelschroefsschip - de kans groot, dat hij in de aanzuigstroom terecht komt.

In de tweede plaats zal het af draaien van het achterschip veelal niet tijdig genoeg effect sorteren. Bij een vaart van vijftien mijl bevindt een drenkeling, die in de midscheeps - bij een jager ongeveer 60 meter van het hek af - overboord valt, zich reeds na acht seconden achter het schip. Stellen we het tijdsverloop tussen de roerorder en het effect daarvan op vijf seconden en tellen we daarbij op de tijd, nodig om de brug te waarschuwen, dan blijkt wel, dat de manoeuvre alleen tot zijn recht kan komen, indien het schip weinig vaart heeft.

Desniettegenstaande moet het een vaste gewoonte zijn om als eerste reactie op „man over boord” het achterschip van de drenkeling weg te draaien.
De schroef stoppen vergt nog meer tijd dan een roermanoeuvre, zodat daarvan al bijzonder weinig heil kan worden verwacht. Een order, die daartoe strekt, wordt dan ook meestal nagelaten.

HET OVERBOORD WERPEN VAN REDDINGBOEIEN

Als iemand een ander over boord ziet gaan, moet hij behalve praaien „man over boord aan stuur/bakboord” de drenkeling tevens zo snel mogelijk een drijvend voorwerp nagooien, zo mogelijk een reddingboei. Wanneer er een uitkijk-boei is geposteerd, werpt deze op het horen van „man over boord” eveneens een reddingboei overboord, zo mogelijk in de richting van de drenkeling.

Tevens moet de drenkeling worden toegeroepen „zwem”. Herhaaldelijk komt het voor, dat zelfs een goed zwemmer door de val zo ontdaan is, dat hij vergeet te zwemmen en in plaats daarvan veel water binnen krijgt.

De boeien moeten niet op, maar naast de drenkeling worden geworpen. Daar ze sneller verlijeren dan de drenkeling, moeten ze zo veel mogelijk bovenwinds van hem te water komen. Het snelle verlijeren zou kunnen worden tegengegaan, door de boei tevoren te voorzien van een aan een eind bevestigd zandzakje of leeg verfblikje, dat op die wijze als drijfanker fungeert, maar dan moet in het algemeen de boei benedenwinds van de drenkeling te water komen.[1]

HET UITKIJKEN NAAR DE DRENKELING

Het gaat er nu om, de drenkeling in het oog te houden. Een klein voorwerp als het hoofd van een mens is zelfs bij goed weer, wanneer het zeeoppervlak slechts licht golft, moeilijk terug te vinden.

In de eerste plaats moet men daarom behalve een reddingboei een ander goed zichtbaar voorwerp overboord werpen, bijv, een „market dye”. Op sommige schepen, waar de reddingboei wordt geworpen doordat men een handgreep overhaalt, gaat tegelijkertijd een danboei met radarbaken of radarvlag te water. Voorts moet - in elk geval des nachts - aan de reddingboei een reddinglichtboeitje zijn bevestigd.

In de tweede plaats moeten een of meerderen van degenen, die de drenkeling zien, deze met de ogen *vasthouden.* Zij moeten daartoe op dezelfde plaats blijven staan en zi*ch door niets laten afleiden.* Zij doen niets anders dan de officier van de wacht op de hoogte houden van de richting, waarin zij de drenkeling zien. ’s Nachts wordt het zoeklicht bemand en houdt men de drenkeling of - wanneer men deze niet ziet - een reddingboei in de lichtbundel.

HET BIJZETTEN VAN DE PLOT

Zodra de melding „man over boord aan stuur/bakboord” de commandocentrale bereikt, wordt daar met de grootst mogelijke schaal - een kwart mijl op een inch - de tactische plot bijgezet.

[1] *In ontwikkeling zijn éénpersoons zelf-opblaasbare vlotten, die van een drijfanker zijn voorzien en op de duur de reddingboeien zullen vervangen.*

Daartoe schakelt men eerst de plottafel op die schaal over en zet men vervolgens de bijbehorende roos in. Als de generale plot niet in gebruik is, wordt deze gewoonlijk steeds gereed gehouden om bij „man over boord” meteen te kunnen worden bijgezet.

Met behulp van de plottafel is het mogelijk de plaats van drenkeling en radarboei tot op ongeveer vijftig meter nauwkeurig te plotten. Daartoe moet de officier van de wacht de algemene melding zo spoedig mogelijk voor de commandocentrale aanvullen, bijvoorbeeld als volgt. „Man over boord in de midscheeps, vijftien seconden geleden”. Daarmede kan die centrale aan de hand van de vaart, die het schip loopt, de plaats van de drenkeling teruggissen.

Is die plaats eenmaal geplot, dan moet de commandocentrale geregeld de positie van de drenkeling in ware peiling en afstand aan de brug doorgeven, vooral het ogenblik, waarop de afstand tot de drenkeling gelijk is aan de stopweg, die bij de momentele vaart hoort, want slaat het schip eenmaal achteruit en komt het schroefwater onder het schip door, dan loopt de plot niet goed meer. Het zo nauwkeurig mogelijk bij houden van de plot is vooral bij slecht zicht en des nachts van het grootste belang.

SEINEN EN OVERIGE COMMUNICATIE

In verband varende, moet de officier van de wacht ten minste zes korte stoten op de fluit geven, zodat de volgende schepen tijdig kunnen uitscheren om vrij van de drenkeling te blijven. De even nummers wijken daarbij uit naar bakboord en de oneven naar stuurboord. Voorts laat hij de vlag „Oscar" hijsen. Des nachts worden twee pulserende rondomschijnende rode lichten onder elkaar ontstoken, dan wel wordt een witte vuurpijl afgeschoten.

De commandant van het verband wordt van het ongeval in kennis gesteld. Indien een ander schip van het verband zich ten opzichte van de drenkeling in een gunstiger positie bevindt, dan wel veel beter kan manoeuvreren, richt men aan dat schip een verzoek om de drenkeling op te pikken.
Des nachts wordt van het seindek af met de aldaar opgestelde zoeklichten getracht de drenkeling op te sporen.

Rondstomen en/of stoppen

Nadat we er aldus zo goed mogelijk voor hebben gezorgd, dat de drenkeling vrij van de schroef blijft en het hoofd boven water kan houden, en al het mogelijke hebben gedaan om hem snel terug te kunnen vinden, moeten we nu uiteraard pogingen in het werk stellen om hem zo spoedig mogelijk veilig en wel weer aan boord te krijgen.
In de eerste plaats is daarvoor nodig, dat we zo dicht mogelijk bij de drenkeling gestopt komen te liggen. Hoe we dat moeten doen hangt af van de weersomstandigheden, van de vaart, die we ten tijde van het ongeval lopen, en van de eigenschappen van ons schip.

Bij een windkracht minder dan 4 en geringe vaart - „langzaam" of nog minder - kunnen we, wanneer we over een groot achteruitvermogen beschikken - zoals bijvoorbeeld aan boord van een jager - het beste de machines op volle kracht achteruitzetten. Onder die omstandigheden liggen we, niet al te ver van de drenkeling, gestopt. Een dubbelschroefsschip kan wellicht achteruitvarende de drenkeling nog dichter naderen, maar in het algemeen geldt, dat een achteruitvarend schip slecht bestuurbaar is.

Ook wanneer we bij ruw weer in een hoge zee opstomen, is achteruitslaan, om zodoende de vaart uit het schip te halen, waarschijnlijk de beste manoeuvre. We kunnen dan vervolgens het

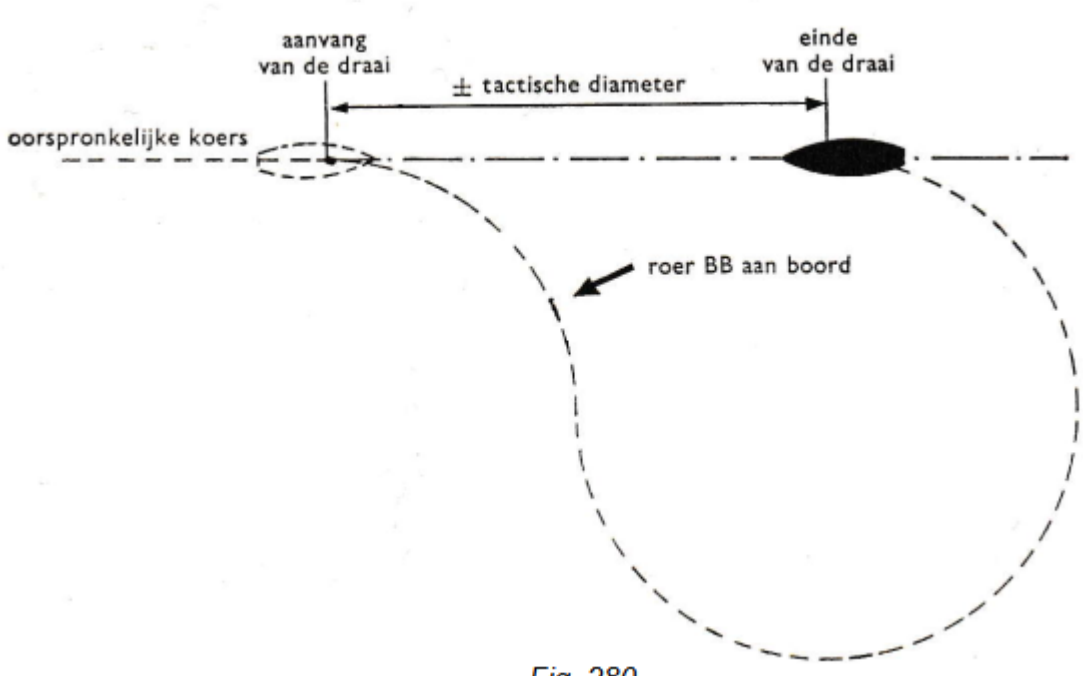


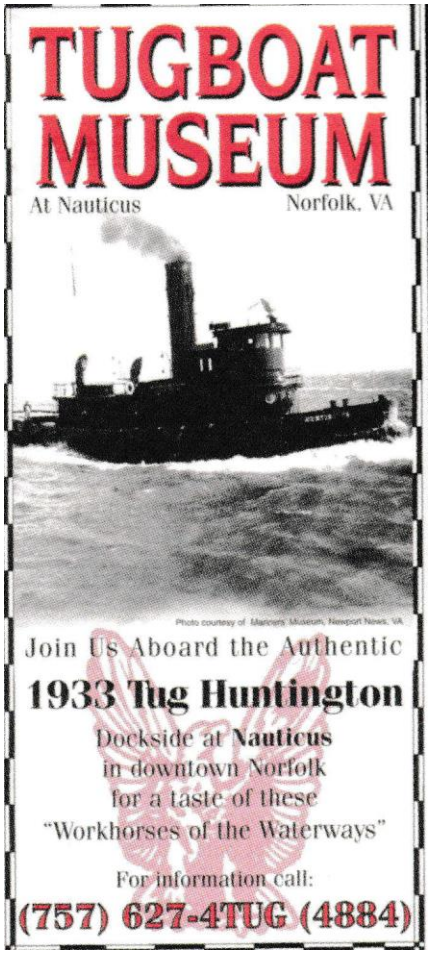
Fig. 280

schip naar de drenkeling laten verlijeren.
In alle andere omstandigheden is het in de regel beter rond te stomen.
Een vuistregel voor deze manoeuvre, die ons terug moet brengen naar de plaats, waar de drenkeling overboord is gegaan, luidt als volgt: z*et na het ongeval aan tot 15 mijl*, *leg het roer stuurboord aan boord, leg zodra het schip 60° van koers is veranderd, het roer bakboord aan boord en verminder, nadat de volle cirkel over bakboord is voltooid, drastisch vaart* (fig. 280).
Op het moment, dat even-bedoelde cirkel is voltooid, zijn we ongeveer op onze oude koerslijn teruggekeerd en bevinden we ons op een afstand van de drenkeling, ongeveer gelijk aan de tactische diameter. We regelen onze koers en vaart zo, dat we aan loef van de drenkeling gestopt komen te liggen.
Draaien door de machines tegen elkaar in te zetten is onjuist, omdat dat ons te ver van de drenkeling af brengt.

==========

Marinestad gaat prat op maritieme historie

Monitor' en ‘Merrimack’ leven voort in Norfolk. / Virginia



TEKST EN FOTO’S: JAN J.B. KUIPERS

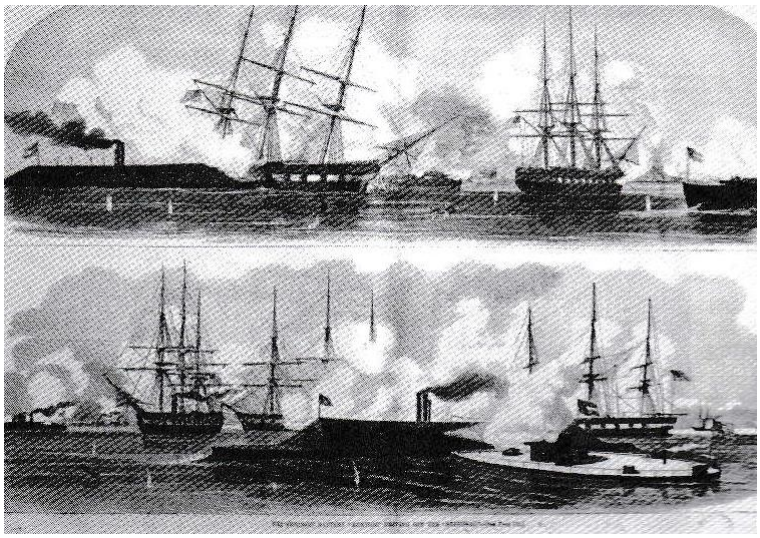
Bij het verlaten van de als museum ingerichte havensleper ‘Huntington’ stuit ik op een oude Amerikaan met een enorme hoed. Hij woont in Californië en is voor zijn plezier in Norfolk, vertelt hij. In Holland is hij vroeger ook geweest, in, hoe noem je ze ook alweer? ‘The polders,’ zeg ik. ‘Yeah, the polders.’ We praten over het enorme slagschip ‘USS Wisconsin’, dat een eindje verderop óók als museum is ingericht. Maar je mag er alleen aan dek. ‘Nogal logisch,’ beweert mijn gespreksgenoot. ‘ Ze moeten dat gevaarte weer in kunnen zetten als ze het nodig vinden. Het stomste wat je kunt doen. Slagschepen zijn onbruikbaar. De Jappen hadden ze in twintig minuten de grond in geboord.’

Met deze microgeschiedenisles moet ik het doen. Het is niet erg: de stad Norfolk, centraal gelegen aan de Amerikaanse Atlantische kust, is trots op haar maritieme verleden en bewust van de economische waarde daarvan. Daarom schenkt ze haar bezoekers op allerlei manieren een overvloed aan historische informatie. Het maritiem- historische gebeuren speelt zich vooral af aan de boorden van de Elizabeth River, waaraan het historische deel van Norfolk ligt.

'Monitor’ en ‘Merrimack’

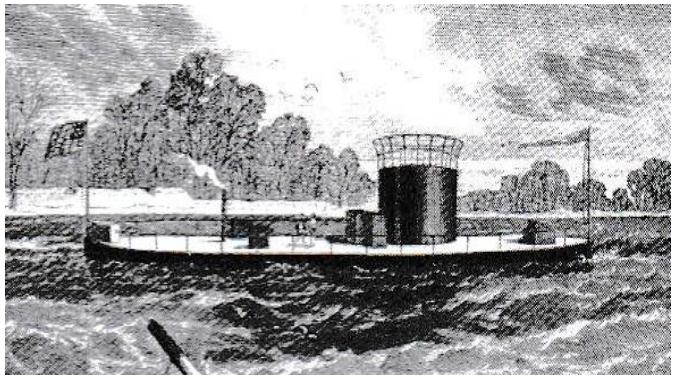
De stad speelde een belangrijke rol in de Amerikaanse Burgeroorlog (1861-1865). Norfolk ligt in Virginia en behoorde de eerste jaren tot de geconfedereerde staten (het ‘Zuiden’), die uiteindelijk de oorlog zouden verliezen. Maar daar zag het in het begin helemaal niet naar uit. In de vroege campagnes behaalde het ‘Zuiden’ grote successen. De beroemdste slagen werden

op het land uitgevochten, maar sommige van de bekendste wapenfeiten vonden plaats op zee. In Europa is vooral de ondergang van de geconfedereerde ‘Alabama’ bekend, die in 1864 buiten Cherbourg (Frankrijk) tot zinken werd gebracht. Maar één van de vreemdste én belangrijkste zeegevechten uit de hele oorlog vond plaats op 9 maart 1862 in Norfolk Harbor, tussen de ‘Monitor’ (noordelijken) en de ‘Merrimack’ (zuidelijken). Beide waren ‘ironclads’: houten schepen, bekleed met ijzer.
Het ijzeren pantser diende als bescherming bij het rammen van vijandelijke houten schepen.



Twee scènes uit de strijd tussen de ‘Merrimack’ en de ‘Monitor’, praktisch onder de rook van Norfolk (Harper’s weekly 1862)

De ‘Merrimack’ (sinds kort ‘CSS Virginia’ genoemd) had tot taak de noordelijke blokkade in Chesapeake Bay te doorbreken. Tijdens de aanval zag zij kans twee vijandelijke schepen tot zinken te brengen en tal van andere onder vuur te nemen. De volgende dag verscheen echter de noordelijke ijzeren troef: de ‘Monitor’, ontwikkeld door de beroemde Zweeds-Amerikaanse ingenieur Jens Ericsson, uitvinder van de scheepsschroef. De ‘Monitor’ was zo mogelijk een nog zonderlinger schip dan de sinister ogende 'Merrimack'. Aan dek bevonden zich slechts een stuurhuis, een schoorsteen en een door stoom aangedreven, draaibare geschutstoren met twee zware kanonnen. Beide schepen gingen een verwoed en urenlang durend gevecht aan. Dit eindigde onbeslist, nadat het tij de ‘Merrimack’ had genoopt zich terug te trekken. Maar deze slag maakte duidelijk, dat de tijd van de houten, zeilende oorlogsschepen voorbij was. De ‘Merrimack’ en de ‘Monitor’ waren beide na de legendarische slag geen lang leven meer beschoren. Mei 1862 werd de ‘Merrimack’ door de confederatie vernield, zodat de vijand haar niet in handen zou krijgen. De ‘Monitor’ ging op oudejaarsdag 1862 tijdens een storm naar de kelder bij Kaap Hatteras. Gedurende de Eerste Wereldoorlog werd het wrak bestookt met dieptebommen door de eigen US Navy, omdat men het aanzag voor een onderzeeër!



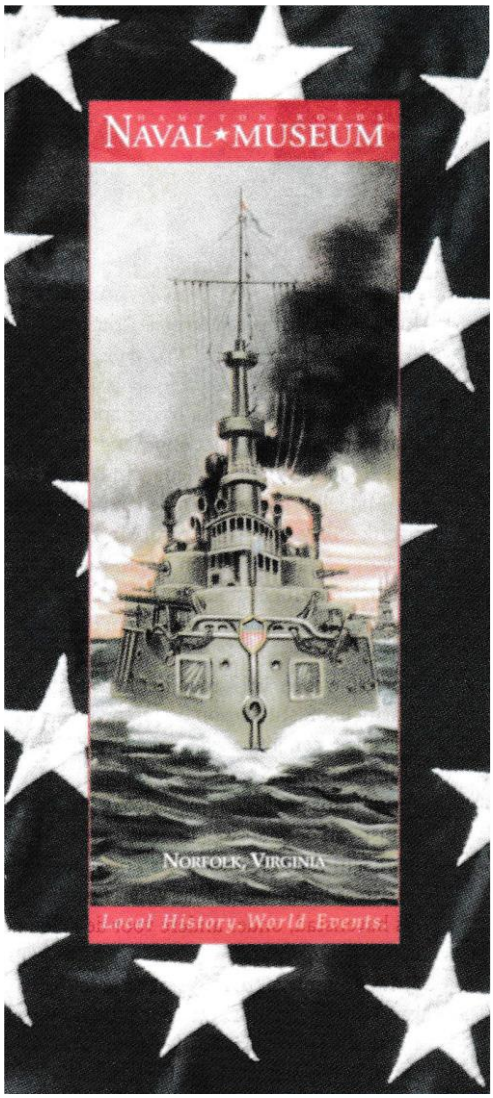
De ‘Monitor’ een schip met een voor de tijdgenoten verbijsterende vorm (Harper’s weekly 1862)

Na identificatie in 1973 werd het wrak het eerste ‘National Marine Sanctuary’. Sinds de jaren negentig zijn diverse delen van het schip door onderwaterarcheologen geborgen, zoals de geschutstoren (2002). Ze zijn ter conservering ondergebracht in The Mariner’s Museum in Newport News, nabij Norfolk, waar in 2007 het ‘USS Monitor Center’ zijn deuren zal openen.

Cannonball Trail

Informatiebord langs de Cannonball Trail over het historische treffen tussen de 'Monitor' en de 'Merrimack'.

De historie van de 'Monitor' en de 'Merrimack' komt uiteraard aan de orde langs de Cannonball Trail. Dit is een 'heritage trail' (erfgoedroute) door vierhonderd jaar historie van Norfolk, te vergelijken met de 'Freedom Trail' in Boston, de eveneens aan de oostkust gelegen geboorteplaats van de Amerikaanse Revolutie. Informatieborden, 'Windows on history' (een soort openbare vitrines) en plaquettes onderbreken de met afwijkend plaveisel en 'medaillons' aangegeven route, die maximaal twee uur wandelen kost.



Behalve voor de grote geschiedenis is er aandacht voor boeiende curiosa. Zo zie je in één van de 'Windows on history' hoe in 1821 een door paarden voortbewogen raderboot dienst deed als ferry tussen Norfolk en Portsmouth.

Voor de maritiem geïnteresseerde is de tweede helft van de Cannonball Trail het meest interessant. Deze voert onder meer langs de Elizabeth River. Langs dit deel, in het Town Point Park, vind je ook een gedenkteken voor de strijdkrachten, het Armed Forces Memorial. Het is ontroerend vormgegeven, met 'aangewaaide' bronzen brieven van gesneuvelden uit allerlei conflicten sinds de achttiende eeuw. Opvallend is, dat ook brieven met flinke kritiek op de oorlog en het leger zijn weergegeven, zoals van een soldaat uit Vietnam uit 1971. De literaire kwaliteit van al die brieffragmenten doet een vakkundige selectie vermoeden. De bronzen brieven liggen in allerlei standen op een pleintje, met uitzicht op de Elizabeth River.

Marinegeschiedenis

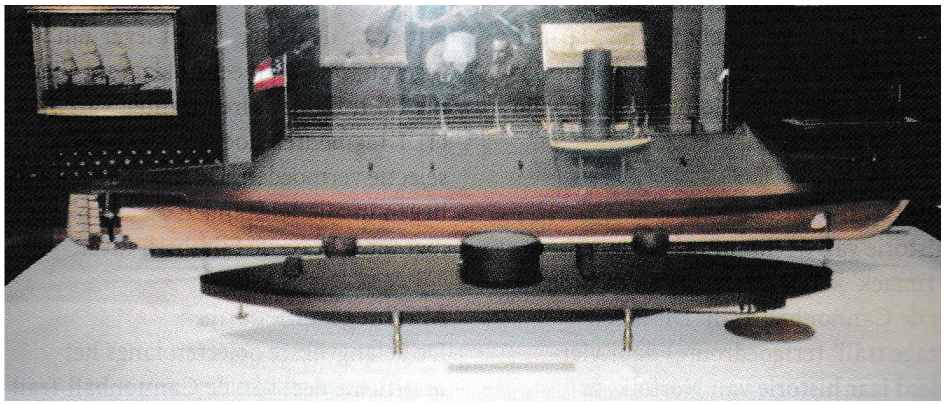
De belangrijkste objecten langs het maritieme deel van de Cannonball Trail horen bij het complex achter de Nauticus Pier, waar de cruiseschepen aanleggen.
Hier bevindt zich de museumsleper 'Huntington' uit 1933, het Nauticus National Maritime Center met het Hampton Roads Naval Museum en het slagschip 'Wisconsin'.

Het is niet vreemd dat de marinegeschiedenis zo'n grote rol speelt in de maritiem- historische attracties van de stad. In 1917 begon men met de aanleg van de marinebasis in het noordwesten van het huidige Norfolk. Deze zou uitgroeien tot de grootste van de Verenigde Staten. Nederlandse marinemensen zijn niet onbekend met deze plek. Oud-marineman Henk van Leeuwen uit Middelburg vertelt: 'In de jaren zeventig was ik enkele keren in Norfolk in NAVO- verband. Met een bus kon je dan gaan passagieren in het stadscentrum. Het duurde ongeveer een kwartier voor je van die basis af was.
Norfolk was in 1917, toen het hedendaagse marinehoofdstuk begon, naar Europese begrippen een jonge stad. Zij was planmatig 'uitgelegd' in 1682, op de plaats waar vroeger de Indiaanse nederzetting Skicoak lag.
De komst van de spoorweg in 1858 betekende het begin van een functie als knooppunt, die ook sterk bevorderend was voor Norfolks rol als havenstad, onder andere voor de kolen-export. Sinds de jaren zeventig wordt de geschiedenis van Norfolk gekenmerkt door uitbreiding en rigoureuze stedelijke vernieuwing. Trots wordt gesproken van 'The New Norfolk'.

Het Nauticus National Maritime Center valt weg tussen het cruiseschip 'Carnival Victory' en de 'Wisconsin'.

Het 'National Maritime Center' is een instelling voor wetenschappelijke educatie waar de bezoeker op allerlei multimediale en interactieve manieren kennismaakt (meer dan 150 thema's!) met het leven op, in en aan de zee. Het brede programma loopt van het aanraken van een haai in een open bassin tot een kennismaking met het Aegisdefensiesysteem. Het gebouw herbergt ook het Hampton Roads Naval Museum, één van de negen marinemusea in de Verenigde Staten. Ook hier weer modellen van de onvermijdelijke 'Monitor' en 'Merrimack'. Bij dit museum hoort het reusachtige slagschip USS 'Wisconsin'. Tussen een groot cruiseschip aan de ene en het slagschip aan de andere kant valt het toch bepaald niet kleine Nauticusgebouw een beetje weg. Vanuit Nauticus kun je via een loopbrug een (gratis) 'decktour' maken op de 'Wisconsin', één van de grootste en laatste slagschepen die in de VS zijn gebouwd. Ze maakte deel uit van de lowa-klasse slagschepen die vier eenheden telde: de 'Wisconsin', de 'lowa', de 'New Jersey' en de 'Missouri'. De standaardwaterverplaatsing van deze schepen is 45.000 ton; met een vermogen van zo'n 200.000 pk haalden ze een maximumsnelheid van 33 knopen. De 'Wisconsin' en zijn soortgenoten behoren tot de grootste slagschepen ooit gebouwd. Alleen Japan stelde tijdens de Tweede Wereldoorlog nog een tweetal grotere slagschepen in dienst.

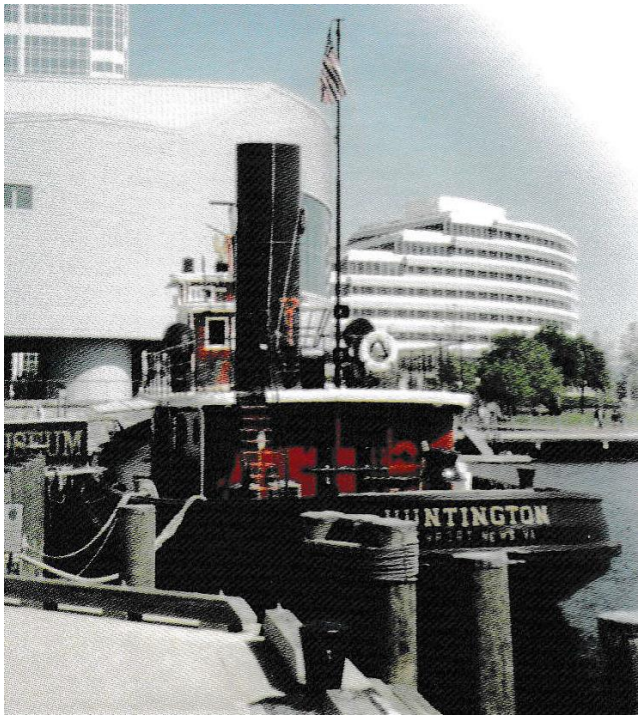
De bewapening van de Iowa-klasse bestond aanvankelijk (is later gewijzigd door o.a. toevoeging van kruisraketten) uit 9 kanonnen van 40,6 cm, opgesteld in drielingtorens; 20 kanonnen van 12,7 cm; 80 mitrailleurs van 40 mm en 50 mitrailleurs van 20 mm. De schepen bevatten accommodatie voor ca. 2.700 man. Sinds 1958 zijn de slagschepen buiten dienst en worden ze in reserve gehouden. Na dienst gedaan te hebben in de Tweede Wereldoorlog en de Koreaanse oorlog, werd de 'Wisconsin' weer van stal gehaald voor de nog vers in het geheugen liggende operatie Desert Storm (Golfoorlog). In het Nauticuscentrum en het marinemuseum worden allerlei aspecten van het schip en het leven aan boord belicht.



Schaalmodel van de 'Monitor' met daarachter de 'Merrimack' / 'Verginia'.

'Scheepsrestauratie is kunst'

Terug naar de 'Huntington'. Deze voormalige havensleepboot ligt afgemeerd aan de zuidkant van Nauticus. Veel bezoekers trekt de 'Huntington' vandaag niet. Zou men het schip te klein vinden, in vergelijking met de verderop liggende kolossen? De suppoost, een blonde knaap van ongeveer twintig, vindt het niet erg. 'Ik vaar ook als bemanningslid op de 'American Rover', zegt hij. 'Druk genoeg, daar aan boord.' De 'American Rover' is een driemastschoener die dagelijks tochten maakt van enkele uren door de Elizabeth River en de haven van Norfolk. Het schip is gebouwd naar voorbeeld van de fameuze Cheasapeake Bay-schoeners uit de negentiende eeuw.



De 'Huntington' vlakbij het Nauticus National Maritime Center.

De 'Huntington' (1.200 PK) mag je van kop tot kont doorkruisen en bekijken. Het in 1933 gebouwde schip ging in 1951 over van stoom op diesel. Pas in 1994 ging zij met pensioen. De 'Huntington' heeft in haar tijd waarschijnlijk meer marineschepen versleept dan welke andere sleepboot ook, aldus The Virginian-Pilot in 1996. Het opknappen en transformeren tot museum- schip was in handen van Bill James, die eerst klassieke schilderkunst studeerde in Milaan, vóór hij zich ging bezighouden met scheepsrestauratie. Een vreemde overschakeling? Nee vind James. 'voor mij komen in dit vak heleboel dingen samen,' zegt hij in The Verginian-Pilot als je iets als dit weer in elkaar zet, dan is dat kunst

‘The Mermaid Lady’

Al die fel beschilderde, wijzende zeemeerminnen die je overal in Norfolk tegenkomt, is dat ook kunst? Niet in de eerste plaats. Want dit is Amerika: ze horen bij een ‘marketing- project’ van de stad, die ook op deze manier haar veelzijdige maritieme karakter wilde benadrukken.

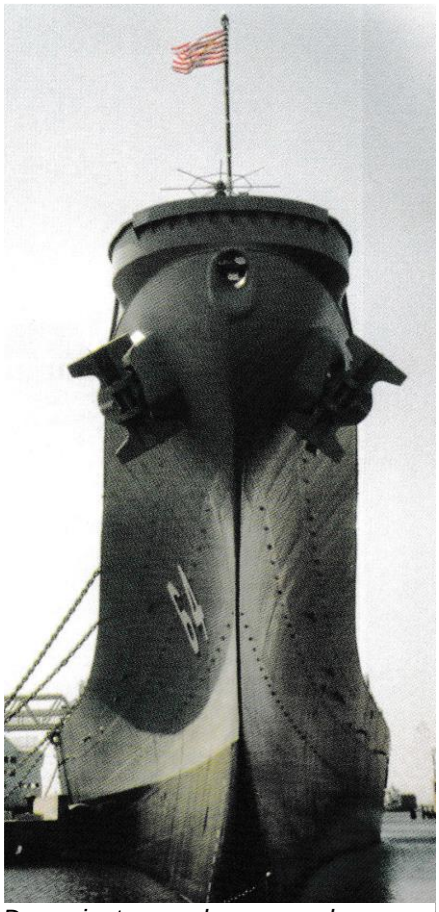
De meerminnen zijn geïntroduceerd in 1999. Het uitverkoren ontwerp voor dit project ‘Mermaids on Parade’ (meerminnen in optocht) werd geleverd door Coastal Art, een kleine studio in Virginia Beach. Aanvankelijk dreigde het project een grote flop te worden. Kunstenaars die de 130 bestelde meerminnen vrolijk moesten beschilderen klaagden over te veel werk voor te weinig honorarium, omdat de productiekosten van de visdames veel te hoog waren opgelopen.

‘We zaten aanvankelijk op 50.000 dollar verlies,’ zei ontwerpster Chris Alexander in 2003 in het regionale zakenblad Inside Business. Het stadsbestuur zat lelijk met de peperdure meerminnen in zijn maag en wilde er liever niks meer over horen.

Particulieren bleven echter modellen van de Norfolk-zeemeermin aanschaffen. Zo werd de meermin als embleem van Norfolk alsnog een groot succes.

Coastal Art maakt nu ongeveer 10.000 zeemeerminnen per jaar: modellen van 12,5 cm tot en met de ware grootte van meer dan 3 meter.

En Chris Alexander? Die noemen ze intussen ‘The Mermaid Lady’. Een commercieel zeesprookje in de schaduw van de grimmige kanonnen van de ‘Wisconsin’. Ook dat is Norfolk.



De majestueuze boeg van de ‘Wisconsin’ (foto: H.M.D. Kuipers-Dekker.

Bron: De Blauwe Wimpel 10 – 2005

Wie was Raymond P.P. Westerling alias de Turk

Raymond Pierre Paul Westerling, die op 26 november 1987 op 68 jarige leeftijd in Purmerend overleed, is ongetwijfeld de meest besproken, meest omstreden, maar ook meest geliefde Nederlandse troepencommandant van de afgelopen halve eeuw geweest.

Over hem deden de ongelooflijkste verhalen de ronde. Het waren meestal indianenverhalen. De linkse journalistiek gebruikte hem als kop van jut en schilderde hem bij voorkeur af als oorlogsmisdadiger. Maar de meeste mannen die mét hem onder vuur hadden gelegen, de meeste gevangenen uit de Japanse kampen die tijdens de zogenaamde Bersiap-periode door hem waren bevrijd, stonden vierkant achter 'de Turk'. Sommigen dweepten met hem. Zijn bijnaam dankte hij aan het feit dat hij in Turkije was geboren, als zoon van een Nederlandse vader en een Griekse moeder. De Westerlingen woonden al vele generaties in de buurt van Istanboel en waren trots op hun Nederlanderschap.
Raymond was een eenling. Als jongetje trok hij het liefst alleen de natuur in. Hij verdedigde op straat (met een mes) zijn zuster als zij, terugkerend van de katholieke school, werd lastig gevallen door islamitische jongens. Raymond hield van de bergen, sliep vaak buiten en kende alle herders uit de landstreek. Hij sprak hun taal.

Woedend geworden over de overweldiging van zijn vaderland en zéér tegen de zin van zijn moeder, meldde de jonge Westerling zich tijdens de Tweede Wereldoorlog als vrijwilliger aan bij de geallieerden. Hij sprak geen woord Nederlands. Men zond hem naar Engeland, waar zijn commando-talenten onmiddellijk opvielen. Hij volgde een parachutistenopleiding en kwam te werken voor het Bureau Bijzondere Opdrachten.
Op 8 september 1944, negen dagen voor de slag om Arnhem, kwam hij in België aan. Zijn speciale opdracht luidde: Breng in Zuid-Limburg zoveel mogelijk verzetsmensen bijeen en geef hun een commando-opleiding.
Met assistentie van sergeant Dicky Bendien begon hij met de rekrutering. De tweede helft van oktober 1944 meldden beiden zich in 'Chateau Wittoux' bij Brussel, het hoofdkwartier van prins Bernhard. Westerling ontmoette hier (zo onthulde hij pas in 1986) geheim agent Chris Lindemans alias 'King Kong', de dubbelspion die later de geschiedenis zou ingaan als de 'verrader van Arnhem'.
Toen Westerling en Bendien, onder leiding van Lindemans, door de linies naar Tilburg wilden gaan, werden ze beschoten tijdens een sanitaire stop. Westerling vertrouwde King Kong van meet af aan niet.
In januari raakte Westerling als gevolg van een granaatinslag ernstig gewond. Na zijn genezing trad hij in dienst bij het KNIL. Over Westerlings optreden in voormalig Nederlands-Indië heeft de jounalist Peter Schumacher in *NRC Handelsblad* enkele objectieve stukken geschreven. Daaruit citeer ik het volgende:

-'Op *het toenmalige Ceylon kreeg Westerling een guerilla-training. Enkele weken na de Japanse capitulatie, begin september 1945, werd hij met enige Nederlandse en Britse parachutisten neergelaten boven Sumatra. "De Turk " ging onmiddellijk tot actie over. Met een kleine groep vertrouwelingen, onder wie Ambonezen, ging hij zijn eigen strijd aan met de Indonesische vrijheidsstrijders, die in zijn ogen de bevolking terroriseerden. Hij kwam meteen in conflict met de Britten die opdracht hadden zich niet met de vrijheidsstrijd te bemoeien en alleen de interneringskampen (vol Nederlanders) te beschermen. Westerling vond die bescherming verregaand onvoldoende en trok met zijn mannen naar het hoofdkamp in Medan om het te ontzetten. De Britten beklaagden zich over Westerlings eigengereide optreden en slaagden erin hem overgeplaatst te krijgen naar Java. Zijn nieuwe opdracht was het uitbouwen van een eenheid speciale troepen (opgezet door kapitein Scheepens-P.G.), die kon worden ingezet als het reguliere Nederlandse gezag de situatie niet meer aankon. Dat was eind 1946 het geval in*

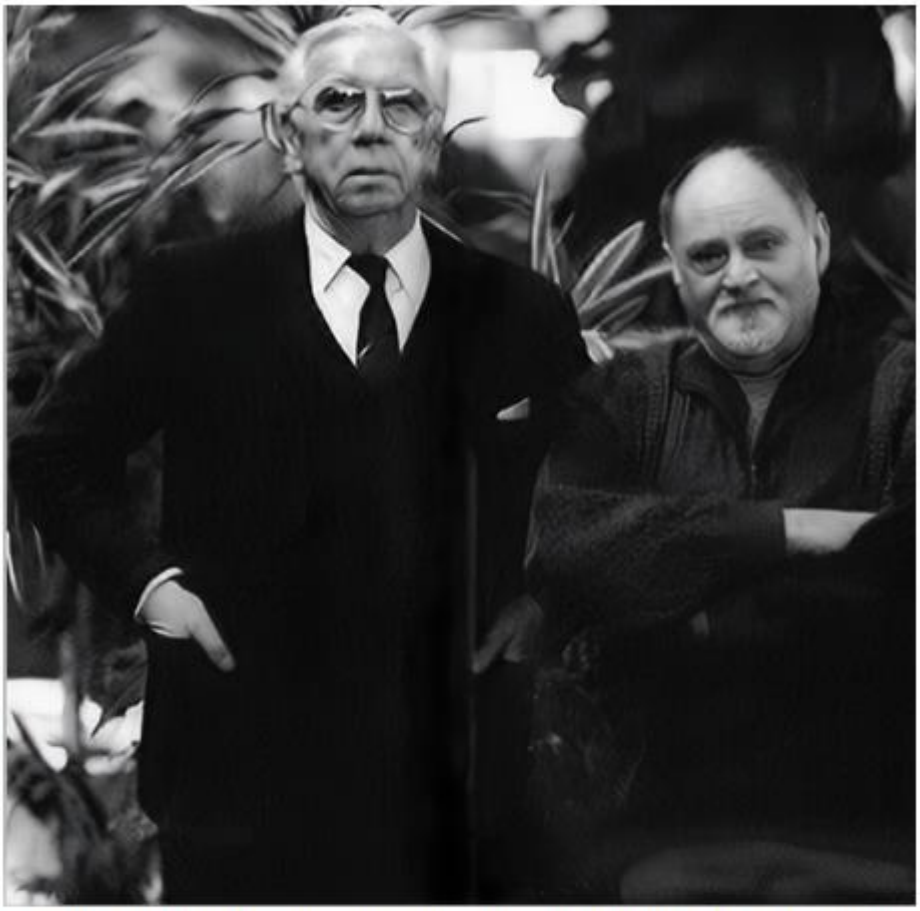
Zuid-Celebes (nu Sulawesi). Hoewel de opleiding van de eerste lichting Depot Speciale Troepen (DST), 123 vrijwilligers, nog niet was voltooid, kreeg hij van legercommandant Spoor opdracht de uit de hand gelopen situatie in Zuid-Celebes zo snel mogelijk weer onder controle te brengen. Hij meende alleen op korte termijn successen te kunnen boeken als hij het standrecht zou invoeren. De plaatselijk commandant ging daarmee accoord. En toen begon de bloedige pacificatie van Zuid-Celebes. De slachtoffers waren volgens Westerling alleen "bewezen" misdadigers die de bevolking terroriseerden. Westerling heeft altijd beweerd dat zijn methode veel minder slachtoffers heeft geëist dan wanneer hij op traditionele manier zou hebben geopereerd', aldus Peter Schumacher.

Generaal-majoor b.d. E.R. d'Engelbronner plaatste onmiddellijk kanttekeningen bij Schumachers artikel. *'Volgens opgave van de territoriale commandant hadden in totaal 800 "terroristen " de dood gevonden. '*
Jarenlang kon men in Nederlandse kranten echter de bewering lezen dat Westerling en zijn mannen 40.000 onschuldige slachtoffers zouden hebben gemaakt. De historische waarheid kwam pas in 1986 aan het licht. Toen publiceerde Herman Vuijsje een interview met prof, mr. Natzir Said, ex-kolonel in het Indonesische leger.
Natzir zei:

'Standrechtelijke executies werden niet alleen door Westerling uitgevoerd, maar ook aan onze zijde. Heel wat spionnen van de Nederlanders zijn door ons doodgeschoten, na een onderzoek ter plaatse. We omsingelden dan zo'n dessa, en als die mensen zeiden: "Hij is mata-mata, spion van het KNIL", naar de boom!'

Volgens Natzir bereikte Westerling voor grote delen van Celebes zijn doel. Zijn tactiek was er precies op gericht, de bevolking zo bang te maken dat ze zich zou afwenden van de guerilla. In zijn boek beschrijft Natzir hoe DST-militairen op straat twee mannen doodschoten: *'Eén die in een warung koffie zit te drinken en één in een nasikraampje. Het volk ziet dat ze op een afstand van twintig meter hun slachtoffer tussen al die mensen kunnen raken, precies en alleen in hun hoofd'.*
Volgens Natzir werkte Westerling met een speciale opdracht en had hij zeer in het geheim 'carte blanche' gekregen van de Nederlands-Indische generale staf.
Over de vermeende 40.000 slachtoffers zei Natzir:

'Die moet u eigenlijk niet zo kwantitatief zien. Er zijn er wel veel dood maar niet zoveel. Westerling zelf heeft mij verteld dat het er vijf- à zeshonderd zijn. Zelf heb ik inmiddels ruim vierduizend namen met gegevens van mensen die zijn doodgeschoten, door het DST, het KNIL en lokale pro-Nederlandse strijdgroepen. Een definitieve schatting is nog onmogelijk: daarvoor is niet genoeg onderzoek gedaan. '
Eind januari 1948 legde Westerling het commando over het DST neer. Volgens hemzelf op eigen verzoek, volgens historici zegde generaal Spoor hem ontslag aan.



Een nog niet eerder gepubliceerde foto,gemaakt aan het eind van de jaren tachtig. Raymond Westerling samen met Henk Lindemans, de door de Duitsers als gijzelaar misbruikte broer van dubbelspion Chris Lindemans alias 'King Kong'. Foto: Guus de Jong

Enkele weken na de soevereiniteitsoverdracht (27 september 1949) pleegde 'de Turk', mede op verzoek van de deelstaat Pasundan, met zijn eigen legertje (Apra) een staatsgreep in Bandung. Door verraad in Jakarta mislukte de operatie. Westerling dook onder. Met een Nederlandse vliegboot wist hij naar Maleisië te ontsnappen, waar hij - na verraad - werd gearresteerd. Na eerst enige tijd in België te hebben gewoond vestigde hij zich ten slotte in Nederland. De houding van de Nederlandse overheid was zeer dubbel. Tegen Westerling werd nooit een vervolging ingesteld, maar men onthield hem wel een paspoort en stemrecht. Dit had onder andere tot gevolg dat hij geen uitreisvisum kreeg om aanwezig te zijn bij het sterfbed van zijn moeder. Dit verklaart de verbittering die 'de Turk' voor de rest van zijn leven koesterde jegens Nederlandse autoriteiten. Hij volgde in Nederland operalessen en wilde heldentenor worden. Hij bracht het tot een concert in het zuiden des lands, maar de carrière was snel voorbij. De vergetelheid grijnsde.
In de wereld van militaire historici bleef hij - als de uitvinder van de contra-guerilla - een beroemdheid. De Fransen (La Deuxième Bureau) raadpleegden hem in verband met de strijd in Indo-China en de Amerikanen deden hetzelfde aan het begin van de oorlog in Vietnam. Westerlings advies: *'Leg geen bommentapijt over het oerwoud, maar werp voedsel en luxe-goederen af. De bevolking zal jullie partij kiezen.*

In de jaren zeventig vestigde Raymond Westerling zich in Amsterdam en begon een Indisch boekenantiquariaat, en toen dat zaakje niet liep, een drukkerij. Ook dat werd niets, evenmin als een lampekappenfabriek en een werkplaats waar tuinstoelen werden gemaakt.
De laatste jaren van zijn leven leed hij onder de druk van zijn schuldenlast en van zijn verleden. Oud-strijders, journalisten en buurtbewoners vormden nog zijn enige contacten.
Wel kreeg hij nog regelmatig hoge Indonesische militairen en militaire historici op bezoek, die zelfs een zekere waardering en respect voor hem koesterden.
Enkele jaren voor zijn dood had de Nederlandse overheid na veel geharrewar geruisloos ingestemd met een minimale oudedagsvoorziening, hetgeen Westerling, samen met de Indië-

geschiedschrijving door dr. L. de Jong, eigenlijk als de grootste belediging uit zijn leven beschouwde. Hij verhuisde nadien met vrouw Ada en dochter Palmyra naar het rustige Purmerend. Van die rust heeft hij niet lang geprofiteerd. De begrafenis van Westerling op dinsdag 1 december 1987 op de Nieuwe Oosterbegraafplaats in Amsterdam liep (volgens *De Telegraaf)* uit op een massaal protest tegen de geschiedschrijving van De Jong. Ruim achthonderd oud-commando's, oud-strijders en vertegenwoordigers van het Molukse verzet brachten 'de Turk' een indrukwekkende laatste hulde.

P.G.

Bron:Februari 1996
DE OPMAAT
Nr. 1

==========

STILLIGGEN, HARD TOESLAAN EN WEGWEZEN!

Zee-cowboys tussen Dover en Kalis deel 1

Wéér zo'n bijna vergeten kleine eenheid in het verhaal van de Grote Oorlog: de dertien Motor Torpedo Boats *en* Motor Gun Boats (MTB's *en* MGB's), *die tijdens de Tweede Wereldoorlog, samen met hun geallieerde strijdmakkers vanuit Dover en Ramsgate op 781 levensgevaarlijke patrouilles Duitse konvooien met hun escortes te lijf gingen. Schrijnend, dat vaderlandse zeevaarders als Tromp, De Ruyter en Piet Hein met forse standbeelden worden geëerd, maar dat de namen van jonge commandanten en bemanningen, die een belangrijk aandeel hadden in al die harde confrontaties op zee, nauwelijks meer worden genoemd. Als Jacob de Mos en enkele anderen tweeëndertig jaar geleden niet het initiatief hadden genomen tot een reünie, dan zouden de MTB's en de MGB's nooit meer een vermelding waard zijn geweest.*

Zeemilicien Jacob de Mos voordat alle avonturen in zijn bewogen leven nog moesten plaatshebben. Foto: collectie de Mos.

Witleren Margriet als relikwie

Wie was Jacob de Mos ook weer? Enkele jaren geleden schreef *De Opmaat* (nr. 2/'97) over zijn spectaculaire oversteek naar Engeland op zaterdag 29 augustus 1942 vanuit IJmuiden, aan boord van het Duitse spionageschip KW 110, waartoe hij een vernuftige overval op volle zee in

detail had uitgekiend. Voor die ongelooflijke prestatie met een paar maten uitgevoerd, ontving de rasechte Scheve-ningse schipper uit handen van koningin Wilhelmina, tijdens een wandeling met haar door een Londens park, een witleren Margriet, kostbaar relikwie, dat Jacob na de oorlog liet opbergen in de kluis van een bank.
De Mos diende al bij de marine in 1939 aan de Parallelweg in Den Helder. Tijdens zijn ontsnapping uit IJmuiden lagen er op de hoek van de haven bij de visloods tien tot vijftien Duitse *Schnellboote.* Pittige, snelle scheepjes, die iets bij hem losmaakten. Mocht de vlucht naar Engeland lukken, dan zou de keuze bij welk onderdeel hij wilde dienen niet moeilijk zijn. Tenminste... als de Koninklijke Marine over dezelfde soort schepen beschikte.

Op woensdag 2 september werden De Mos en zijn mannen in de beruchte *Patriotic School* drie weken lang ondervraagd omtrent hun politieke betrouwbaarheid, waarna het Ministerie van Marine Jacob voorlopig bij de Mijnenveegdienst indeelde, onder zijn eigen stamboeknummer 12630 ZM. Sommige van zijn maten, die nooit bij de marine hadden gezeten, kregen ook een matrozenpakje aangemeten, zonder ook maar enig benul te hebben van de gezagsverhoudingen binnen de zeemacht. Dat leidde onder meer tot een vermakelijke confrontatie, toen kort daarop een schout-bij-nacht passeerde, die van de jonge matrozen wilde weten waarom er voor hem niet gegroet werd,
waarop het Scheveningse maatje Van der Zwan vroeg wat een schout-bij-nacht dan overdag op straat deed.

Het onderdeel waarop Jacob de Mos zijn zinnen had gezet was nog jong. Er moest nog heel wat geoefend worden en dat gold ook voor de bemanningen. Vlak voor de overplaatsing van Jacob naar de basis van het flottielje MTB's in Dartmouth, dat later onder commando van luitenant-ter-zee II Hans Larive naar Dover Command, het hart van de *Costal Forces,* verhuisde, werd hij ontboden op het hoofdkwartier. Hij kreeg te horen dat zijn overplaatsing op eigen verzoek was. Niemand werd verplicht op deze boten te gaan varen. Het waren allen vrijwilligers, zowel beroeps als zeemiliciens.

Jacob heet David de Neef

Er was nog iets. Tot zijn eigen verbazing kreeg Jacob te horen dat het hoofdkwartier voor hem een andere naam had bedacht. Vanaf dat moment heette hij David de Neef. Waarom in hemelsnaam? Wat had die naamsverandering te betekenen? Hij kreeg ook een ander legitimatiebewijs. Jacob vond het flauwekul. Hij zat in het vrije Engeland, de Gestapo was ver weg, de KW 110 lag ergens veilig opgeborgen. Hij begon het pas te begrijpen toen hij met de MTB's vlak onder de Franse kust ging opereren en veel contact maakte met de vijand. Gesteld dat hij in krijgsgevangenschap raakte en dat zijn naam zeker in verband zou worden gebracht met het kapen van het Duitse spionageschip, de gevolgen zouden buitengewoon onaangenaam zijn geweest. Pas begin 1946 kreeg De Mos zijn eigen naam terug. De papieren van David de Neef moest hij weer inleveren.

In de twintig mijl smalle taille van het Engels Kanaal, tussen Dover en Kalis (Calais), heeft de Tweede Wereldoorlog een aantal beslissende episodes gekend. Het begon al in 1940 op de

56 jaar later. Jacob de Mos op de plek waar op 28 februari 1944 zes Franse commando's door de Engelse MTB 617 op het strand van Wassenaarseslag werden gezet, een operatie die uitliep op een tragedie. Foto: collectie de Mos

stranden van het Franse Duinkerken, waar de Duitsers een Brits expeditieleger zodanig in de tang hadden genomen, dat het hals over kop naar Engeland moest worden geëvacueerd. Aan boord van 848 Britse, Nederlandse en andere schepen van uiteenlopende aard en omvang werden 200.000 Britse, 140.000 Franse en ook militairen van andere nationaliteiten, onder wie vele zwaar- en lichtgewonden, richting Dover verscheept. De aarzelende houding van Hitler, die gemakkelijk had kunnen doorstoten en Engeland een fatale klap had kunnen toedienen, heeft waarschijnlijk een vroegtijdig einde van de oorlog voorkomen.
Het stukje zee tussen Dover en Kalis bleef ook daarna een belangrijke rol spelen in het verloop van de Tweede Wereldoorlog. De vijand was zo dichtbij, dat je hem bij helder zicht vanaf de White Cliffs of Dover bij wijze van spreken in de ogen kon zien. Overdag uitvaren bracht dus te veel risico's met zich mee, omdat de kans groot was door het vuur van de overkant te worden vernietigd. De MTB's en de MGB's opereerden 's nachts, dicht onder de Franse kust en liepen bij daglicht de haven van Dover weer binnen. Als de staf het bevel doorgaf een Duits konvooi te onderscheppen, ging meestal een formatie van drie MTB's met een snelheid van 40 mijl per uur op hun prooi af, tot 300 à 400 meter van het vijandelijk schip. Dichterbij had geen zin, want dan gingen de torpedo's eronderdoor.
Vrij kort na het uitbreken van de oorlog begonnen de Duitsers Dover frequent vanuit de lucht te bombarderen. Na de bommenwerpers namen de Duitse lange-afstandkanonnen op de Franse kust hun vernietigende taak over. Wat er aan het einde van de oorlog van de stad overbleef, was een huizenkerkhof.
In totaal waren er 2600 zware granaten op Dover afgeschoten. Militairen en burgers, die onder dit beukend geweld onverschrokken overeind bleven en in voorbeeldige saamhorigheid het leven steeds opnieuw weer oppakten, zagen honderden huizen en gebouwen tot ruïnes verworden, die een spookachtig decor opleverden. Veel burgers waren geëvacueerd, onder wie 4000 kinderen. De basis van de MTB's en MGB's was ernstig gehavend. Rondom de haven ontstond een enorme ravage. Sommige delen van de stad waren niet meer bewoond. Treurige aanblik van lege straten met planken voor de ramen van de huizen.

Spectaculaire opmars tijdens een dagoefening. Foto: collectie de Mos

Bunker 'The Pens'

Veertien inhammen met een plafond van vier meter dik beton telde de bunker *(The Pens),* waarin de kleine gevechtseenheid van de Koninklijke Marine was ondergebracht. De basis telde driehonderd man personeel. Heel wat Nederlandse jongens, ontsnapt aan de Duitse bezetting, hadden nooit enige affiniteit met de zee of het zeemanschap gehad. Maar in Dover, waar de MTB's, en in Ramsgate, waar aanvankelijk de MGB's gestationeerd waren geweest, groeiden ze na een korte training uit tot ervaren zeelui, die jarenlang 's nachts uitvoeren om moeilijke, levensbedreigende klussen op te knappen zonder te weten of zij de ochtend nog wel zouden halen.

De boten waren ingedeeld in wachtgroepen, die op zogenaamde *notice* (aanzegging) lagen. Indien bijvoorbeeld groep A op vijftien minuten *notice* lag, moesten die boten zich binnen vijftien minuten buitengaats bevinden, wanneer de staf in Dover de basis alarmeerde. Op twee en vier uur *notice* was er meer ruimte in de tijd beschikbaar en wanneer een bepaalde boot niet aan enige actie kon deelnemen, waren de bemanningen vrij om te passagieren, al moesten zij zich houden aan de richtlijnen van Dover Command. Het leven was volledig toegespitst op de nachtelijke operaties in het Engelse Kanaal. Officieren die de wal op gingen, schreven hun naam op een bord met het adres waar ze te bereiken waren, de manschappen deden hetzelfde in het passagierboek bij de onderofficier van de wacht. In alle pubs en bioscopen werden de oproepen verspreid als bemanningen zich aan boord moesten begeven. Indien het alarm doorkwam van *immediate notice,* klommen de oudste officier en de bemanning aan boord, staken zich in zeekleding en startten de drie motoren van 1250 pk, waarna de commandanten zich naar de operatiekamer begaven voor de laatste orders.

De emoties van het front

Als Jacob over dat moment van vertrekken praat, in zijn oren opnieuw het donderend geweld klinkt van de motoren in *The Pens* en hij het beeld schetst van de verstikkende blauwe benzinedamp, die alles en iedereen aan het gezichtsveld onttrok, grijpt de emotie hem nog steeds bij de keel en voert hem terug naar deze spannende episode die hij nooit meer heeft losgelaten en die hij beschouwt als een van de twee hoogtepunten in zijn frontervaringen. Het

andere was het bezoek aan de basis van prins Bernard, die 's nachts mee wilde toen hij hoorde dat er een Duits konvooi onderweg was. Maar commandant Larive, die hem tijdig zou waarschuwen, durfde het risico niet te nemen. De boodschap bleef achterwege.

Stilliggen... toeslaan... wegwezen!

Dit verhaal verliest aan kracht en kleur als niet duidelijk is wat voor scheepjes die MTB's en MGB's waren, hoe ze eruitzagen, wat ze konden en hoe de bemanningen ermee opereerden. Een korte technische samenvatting.
De acht MTB's, niet langer dan 21 meter en gebouwd van dubbelplanks mahoniehout, waren heel anders dan de Duitse *Schnellboote,* die Jacob de Mos eerder in IJmuiden had gezien. De drie motoren draaiden op 100 octaan benzine. De bewapening bestond uit twee torpedolanceerbuizen, die aan weerszijden van de brug aan dek stonden, vier dieptebommen, een Oerlikon-mitrailleur van 20 mm, een paar kleinere mitrailleurs, twee *rocketflares* om zo nodig de vijand in het volle licht te zetten, een *echo-sounder,* waarmee in het water onder de Franse kust de motortrillingen van vijandelijke schepen konden worden geregistreerd en een nevelapparaat. De boten waren uitgerust met radar, maar de brug was open, onder barre weersomstandigheden geen pretje voor de twaalf mannen aan boord van elke boot.
Het opereren met de MTB's was in zoverre een hachelijke zaak, dat wanneer zij hun torpedo's hadden afgevuurd, zij voor verdere aanvallen praktisch waren uitgeschakeld. Haperde er iets aan de boot of wanneer je zelf was geraakt, dan genoot je altijd nog bescherming van de MGB's die je uit dit soort moeilijke situaties konden redden. Intussen verkeerde de vijand vrijwel in verloren positie als de torpedo's doel troffen. Het devies voor MTB's was: stilliggen, hard toeslaan en wegwezen.

De vijf MGB's, een stukje langer, met veertien bemanningsleden aan boord, waren van hetzelfde materiaal gebouwd, hoewel iets anders van model. Zij hadden geen torpedo's, maar wel een zwaardere bewapening. Oorspronkelijk stond een 40 mm-mitrailleur voorop, en achterop een dubbele 20 mm-Oerlikon. Later werden deze boten uitgerust met twee dieptebommen, een semi-automatisch kanon van ongeveer 50 mm- *six-pounder,* wat lichte mitrailleurs, radar en ook een nevelapparaat. Onder het motto *run and hit* stoven zij in volle snelheid op hun doel af, sloegen hard toe en maakten zich daarna uit de voeten.
De bemanningen, niet ouder dan gemiddeld 20, hooguit 25 jaar, draaiden immens zware diensten. Wie geen ijzersterke constitutie had, kon het vergeten. Door het stampen van de boten, de voortdurende reactiesnelheid die de operaties vergden en de doorlopende spanningen in confrontatie met de vijand, waren de mannen na elke actie gesloopt. Daarnaast gaven zij, allen vrijwilligers, blijk van een grote onverschrokkenheid, waarmee zij fanatiek op de vijand neerstreken. Toen een verslaggever aan flottieljecommandant Larive vroeg of zijn mannen niet bang waren, antwoordde hij: 'Wel bang, maar niet laf.'

Wat Jacob de Mos nog altijd als uniek omschrijft, waren de onderlinge verhoudingen in de gemeenschap van de MTB's en MGB's.
De Mos: 'De zenuwslopende ervaringen aan het front, de nachtelijke acties, die niet steeds vlekkeloos verliepen, het sneuvelen van je beste vrienden en de beschietingen op Dover, deden een geweldige band ontstaan tussen officieren en manschappen. Van rangverschillen was nauwelijks iets te merken. De discipline leed er in elk geval niet onder.'

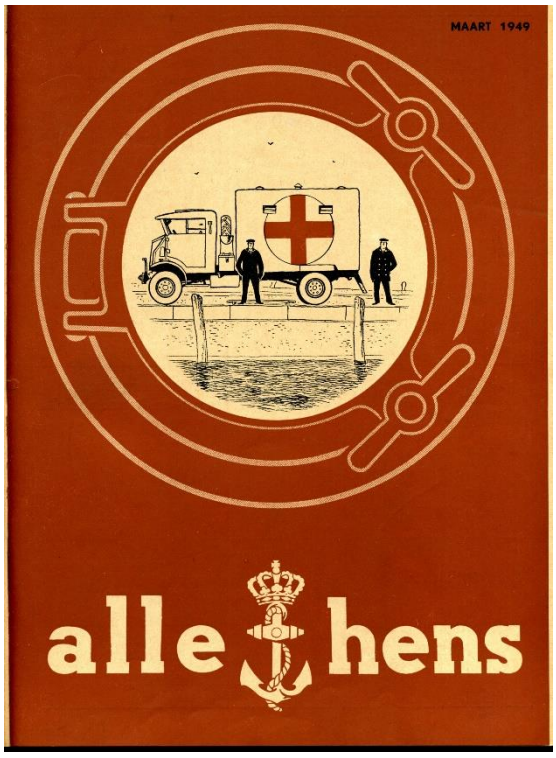
Jacob denkt met weemoed terug aan S.O. *(senior officer)* Ltz. Larive.
'Ik heb zijn naam al een keer genoemd. Zijn ontsnapping in 1941 uit het best bewaakte *Offlag* IV C in Colditz, samen met Steinmetz, spreekt nog altijd tot de verbeelding. Larive was drager van de Militaire Willems Orde, net als zijn collega W.A. de Looze, commandant van de MTB 433. Hij was ook onderscheiden met twee bronzen kruizen, de Oranje-Nassau met de zwaarden en tweemaal met het *Distinguished Service Cross and Bar.* '

Duitse 'Erste Schnellboot-flottilje' in de Vissershaven van IJmuiden. Foto genomen vanaf het torpedowerkschip 'Mercur', 1941. Foto: Gemeentearchief Velsen.

Bron:Juni/juli 2000
DE OPMAAT
Jaargang 6, nr. 5

WORDT VERVOLGD

==========



Maart 1949

ZWEDEN IS NEUTRAAL, **maar niet minder paraat**

Gedurende de laatste weken is er in de dagbladen meer nieuws over Zweden verschenen dan in Nederland gebruikelijk is.
Het ziet er naar uit dat Zweden zijn neutraliteitspolitiek niet vaarwel wil zeggen en ten koste van alles buiten een eventueel nieuw conflict-van-wereldformaat wenst te blijven. De belangstelling voor het Atlantisch Pact is vrijwel nihil en zelfs de medewerking aan het vestigen van een Scandinavisch verdedigingsblok schijnt niet van ganser harte te gaan. Althans minder vlot dan de West-Europese mogendheden dit wel graag zouden zien.

Het Zweedse streven naar het voortduren van zijn neutraliteit, en zijn verlangen om toch vooral niet te worden meegesleept in een oorlog, die — materieel gesproken — geen enkel land winst oplevert, valt met behulp van solidariteitsbegrippen mogelijk te bekritiseren.
Maar deze houding is niet onbegrijpelijk. Hoe blij waren wij niet, toen in de eerste wereldoorlog Mars aan onze deur voorbijging. En was er geen tiende Mei 1940 geweest, dan zouden wij eigener beweging ook niet spontaan onze neutraliteit hebben opgegeven om aan geallieerde zjjde ons aandeel in de eindoverwinning te leveren.

Iets anders is het natuurlijk wanneer men spreekt over de bereidheid om — eenmaal tot meevechten verplicht zijnde — alle krachten te geven om die eindoverwinning te behalen. Denken we in dit verband maar even aan de Nederlandse houding na de verraderlijke Japanse aanval op Pearl Harbour. Nederland en Zweden zijn geen van tweeën op vechten belust. Het verschil tussen beide landen is alleen, dat wij in de tweede wereldoorlog verplicht werden onze bondgenoten te kiezen in plaats van neutraal te blijven, en dat voor Zweden die tijd — nog — niet is aangebroken.

De tijd van de Vikingers is lang voorbij.

Wij kunnen ons moeilijk voorstellen dat Zweden eens een politiek bijzonder machtig land is geweest. Dat was dan ook vóór het jaar 1721. Toen verloor het zijn Baltische bezittingen en tegelijkertijd zijn politieke invloed en macht.

Een nieuw Zweden ontstond hierna; het economische Zweden, dat dank zij zijn sterk ontwikkelde industrialisatie op de wereldmarkt het woord ging meespreken dat het in de politieke conferentiezalen had moeten opgeven.

Het land heeft vanaf 1814 geen oorlog meer gekend en heeft sindsdien zoveel aandacht aan zijn economische ontwikkeling besteed, dat de nationale verdediging min of meer als een kwade onkostenpost werd beschouwd. Waardoor leger en vloot in een staat kwamen te verkeren, die het best kan worden vergeleken met de toestanden van voor de tweede wereldoorlog in ons eigen land.

De wens om niet meer in een oorlog te worden betrokken was wel zo groot, dat de aandacht voor de verdediging van het eigen grondgebied verslapte. Totdat het „Eeuwige Derde Rijk" in 1939 tot de aanval overging en de wereld duidelijk maakte dat een vredelievende houding als van Zweden — en destijds niet minder van Nederland — onverantwoord was.

En al werd bij de laatste oorlog Zweden dan nog met rust gelaten; dit betekent geenszins dat men niet inzag dat er meer aandacht aan de nationale verdediging diende te worden besteed. Zweden werd wederom paraat.

In verband met het bezoek van de Zweedse kruiser „Gotland" te Rotterdam van 12—15 Maart geven wij de hierbij geplaatste beschouwing.

De Zweedse rijksbegrotingen van voor de oorlog vermeldden jaarlijks een bedrag van ongeveer 235.000.000 kronen voor defensie. Hoe bescheiden deze som is, blijkt wel uit de volgende getallen. In 1942 werden de plannen voor een nieuw verdedigingssysteem aangenomen, die het land op 650.000.000 zouden komen te staan. Maar deze raming was nog te zeer aan de lage kant en sinds genoemd jaar heeft de nationale defensie dan ook meer dan een milliard per jaar gekost.

En het tienjarenplan 1948—1958 rekent nog eens op een jaarlijkse uitgave van een dikke 800 millioen kronen per jaar; maar het ziet er nu al naar uit dat men ook aan dit bedrag niet genoeg zal hebben.

Zweden staat op de bres voor de verdediging van zijn onafhankelijkheid. Elk jaar komen ongeveer 40.000 dienstplichtigen van 21 jaar voor twaalf maanden onder de wapenen om het land in staat te stellen paraat te blijven.

Minister van verdediging Allan Vougt en opperbevelhebber Generaal Helge Jung ontvangen voldoende mannen, geld en materiaal om het vaderland doeltreffend tegen eventuele indringers te verdedigen.

De training van de soldaten is in handen van beroepsofficieren, die een opleiding van 3V2 jaar krijgen voor ze de rang van tweede luitenant bereiken. De cadettenschool Kungl.

Sjóleringsskolan Nasby ligt even buiten Stockholm tussen de bossen. De adelborsten, die hier ook hun opleiding genieten, kunnen met kleinere vaartuigen van Nasby uit de haven van Stockholm — en dus de zee — bereiken.
Adelborsten en cadetten hebben niet over een te slappe opleiding te klagen; er wordt terdege rekening gehouden met de moeilijke omstandigheden waarvoor een leger en een vloot in de praktijk kunnen komen te staan. Voor Zweden brengt dit met zich mee dat ski-oefeningen een onderdeel van het leerprogramma uitmaken.
Dit zou in Nederlandse ogen misschien een welkome aanvulling van de militaire training betekenen. Maar minder aangenaam is toch zeker wel een oefening in sneeuw en ijs, waarbij een gevecht in ijswater noodzakelijk wordt geacht en men uitgenodigd wordt een tijdje tussen de ijsschotsen te gaan spartelen. Voor hen, die op het droge als toeschouwer kunnen blijven, heeft het zijn prettige zijde. Maar ook niet langer dan tot het moment, waarop het bevel komt een der strijdenden assistentie te gaan verlenen.
Een zeer belangrijk onderdeel van de Zweedse vloot wordt natuurlijk gevormd door de ijsbrekers. De Zweedse marine heeft er verschillende in dienst en levert hiermede elk jaar een gevecht, dat in ons land onbekend is.
De vloot, bestaande uit 5 slagschepen, 4 lichte kruisers, 26 torpedojagers, 19 motor torpedoboten, 25 onderzee-bo- ten, 10 mijnenleggers, 42 mijnenvegers en 37 andere vaartuigen, vormt één geheel met de kustartillerie. Naast deze eenheid staan dan onder het Algeheel Opperbevel de eenheden Landmacht, Luchtmacht en Burgerverdediging. Deze laatste organisatie, die wel op de Engelse Home Guard gelijkt, wordt gevormd door mannen tussen 16 en 65 jaar, die elk jaar 30 militaire oefenuren krijgen, waarin zij onder leiding van meer dan 600 luchtafweer-eenheden leren hoe op te treden in geval van luchtalarm of van activiteit van parachutisten.
In het laatste oorlogsjaar waren bijna 700.000 mannen bij de Burgerverdediging ingeschakeld; na afloop van de oorlog is dit aantal belangrijk gedaald. Maar indien nodig zullen ook zij hun aandeel leveren bij de verdediging van het Zweedse grondgebied.
Want Zweden mag dan al neutraal willen blijven; paraat blijven doet het beslist ook.
L. v. T.

Mijn jaren bij de KM – S. Kamer (slot) deel 6

Na mijn marinejaren

Na een weekje vrij werd ik al op maandag 4 september 1967 verwacht bij mijn nieuwe burgerwerkgever, notaris L.J. Schouten aan de Westhaven in Gouda. Daar zou ik me gaan omscholen tot notarisklerk. Ik werkte bij de notaris op de afdeling “transporten en hypotheken” tot ik in januari 1970 ging werken op de hypotheekafdeling van de maatschappij RVS (Rotterdamse Verzekering Sociëteiten) in een dependance van het hoofdkantoor aan de Westerstraat, het Calandhuis aan de Willemskade in Rotterdam.
Pracht zicht had ik daarop de haven en binnenkomende passagiersschepen bij de HAL aan de overkant. Zelfs de Hr.Ms. Karel Doorman zag ik daar een keer z’n opwachting maken en midden op de Maas voor anker gaan. Bijna om heimwee van te krijgen.
Tinie, mijn echtgenote heb ik daar bij de RVS ontmoet en inmiddels zijn we ruim 50 jaar verder en hebben we twee kinderen en 5 kleinkinderen.

Bij RVS (later NN/ING) werkte ik al met al ruim 35 jaar in allerlei functies in de hypotheeksector tot mijn (vroeg)pensioen in 2005 aanbrak. Ik begon als administratief medewerker met het maken van royementsakten, bijhouden van de subafdeling boekhouden door inboeken van ontvangen hypotheekgelden, controle en maken van financiële rapportages en jaarverslagen. Na een aantal jaren kreeg ik de leiding over deze afdeling en was daarin ook betrokken bij het opzetten van hypotheekbank Amfas Hypotheken. De administratie daarvan werd aanvankelijk met “de hand” gevoerd en groeide naar zo’n tweeënhalfduizend handboekingen (acceptgirokaarten, automatische incasso’s, .ontvangsten en uitgaven, rapportages en controles etc. etc.). Naarstig werd een automatiseringsproject in het leven geroepen, maar oplevering duurde feitelijk veel te lang en de handadministratie groeide behoorlijk uit zijn jasje. Met grote inzet en enorm veel overwerk kon uiteindelijk het geheel door de computer worden overgenomen.
Eind jaren 80 werd RVS/Amfas overgenomen door Nationale Nederlanden waar ik aanvankelijk ook een leidinggevende functie had op de commerciële hypotheekafdeling die voor RVS werkte. Bij de zoveelste reorganisatie rond verviel begin jaren 90 ook mijn functie maar ik kon “gewoon” in dezelfde sector blijven werken met behoud van alle financiële voordelen en salariëring.
Als hypotheekspecialist werd een van mijn taken het geven van opleiding in het hypotheek vak aan de aankomende en ook al gevestigde verzekeringsadviseur van RVS. Ook het bezoeken van hun werkregio’s om daar het in de praktijk brengen van hypotheekkennis te stimuleren en optimaliseren hoorde daar bij. En gedurende mijn loopbaan kreeg ik regelmatig te maken met allerlei facetten van automatisering van de hypotheekadministratie tot en met acceptatie van aanvragen en maken offertes.

Sijbrand Kamer, voormalig hofmeester 1e klas der Koninklijke Marine

Meer algemene en historische informatie over de Marine in de jaren 60 en 70 is te vinden op:
www.tenanker.com
www.debakstafel.nl
www.onzemarinevloot.weebly.com
www.hrmsdubois.weebly.com
www.dewitteolifant.weebly.com

Toekenning Nieuw Guinea Herinneringskruis

Bijlage

DE MINISTER VAN DEFENSIE

KENT TOE

AAN S. KAMER

HET NIEUW-GUINEA-

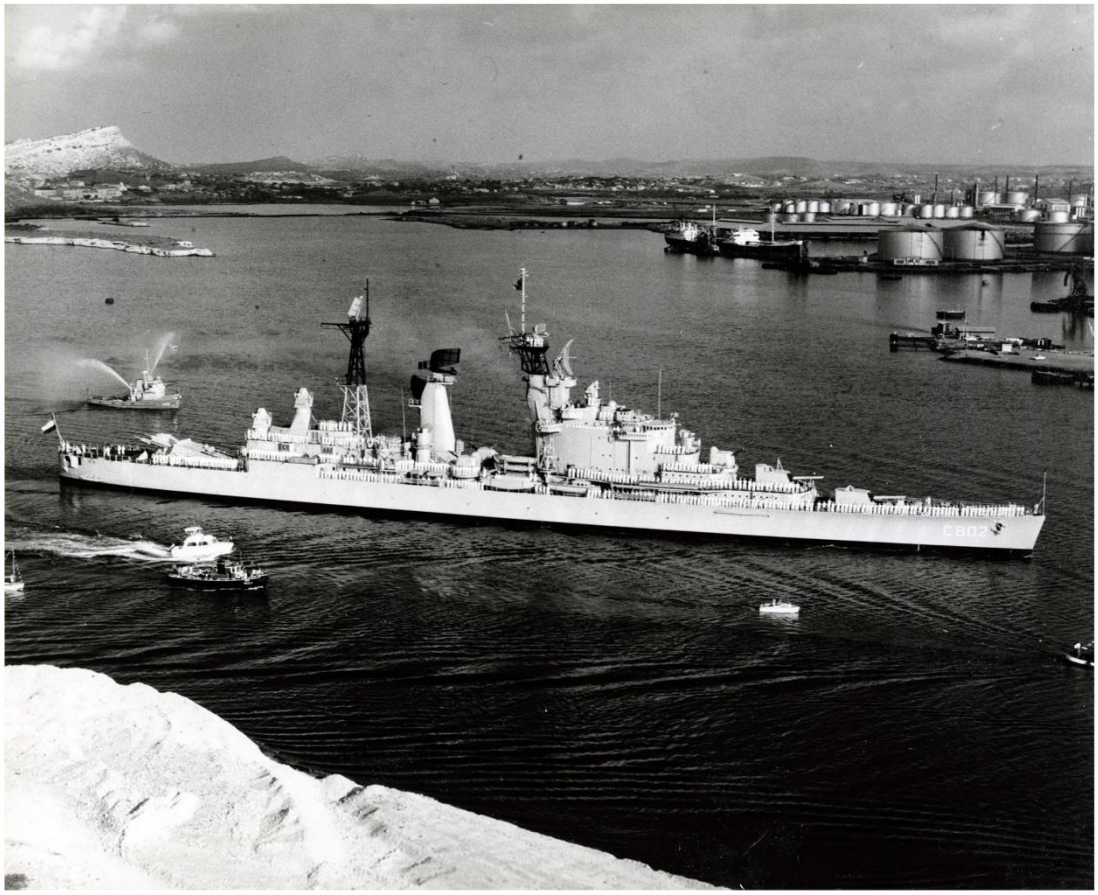
HERINNERINGSKRUIS

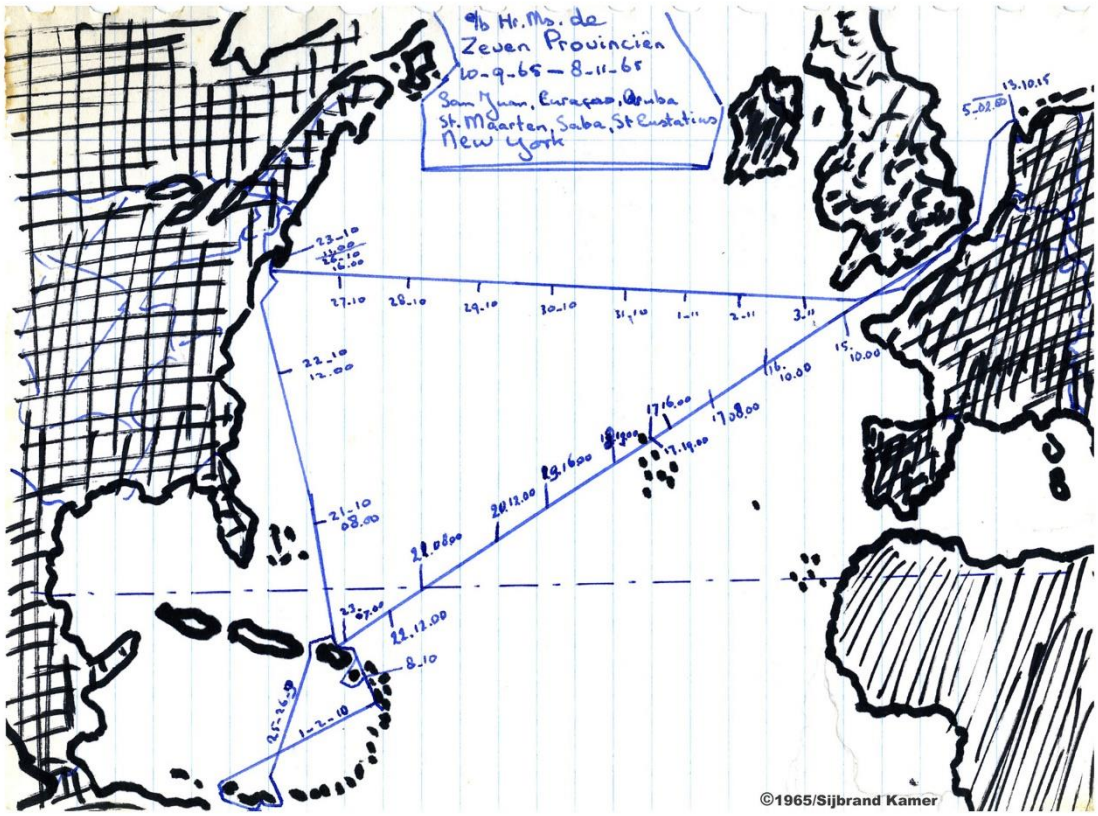
INGESTELD BIJ KONINKLIJK BESLUIT VAN
29 SEPTEMBER 1962, NR. 1

'S-GRAVENHAGE, 1 februari 1995
DE MINISTER VOORNOEMD,

De uitgetypte versie van het in 1967 handgeschreven reisverslag

Met Hr. Ms. De Zeven Provinciën (C802) naar de West 10 sept. 1965 - 8 nov. 1965





Met Hr. Ms. De Zeven Provinciën naar de West (10 sept. 1965 -8 nov. 1965)
Transcriptie en enkele aanvullingen/verbeteringen okt. 2014 van:
origineel handgeschreven reisverslag opgesteld in 1965 door Sijbrand Kamer, Hofmeester 1.
Het originele reisverslag kan via deze link worden gelezen.

De reis naar de Nederlandse Antillen begon onder gewone omstandigheden zoals bijna elke reis van de Nederlandse oorlogsbodem. Toch was deze reis niet zo gewoon. Dat is al te merken als het schip op de rede van Den Helder vaart. Daar ligt een sleepboot, met aan boord de N.T.S. reportagedienst, op ons te wachten. Iedereen staat aangetreden en er wordt druk gefilmd. Als deze film 's avonds op het journaal verschijnt, verneemt heel kijkend Nederland dat Hr. Ms. De Zeven Provinciën (C802) “heden morgen (dat is maandag 13 september 1965)” naar het Caribisch gebied is vertrokken met als eerste bestemming San Juan op Puerto Rico. Daar zal zij de Koningin en Prins aan boord nemen voor een reis langs de Nederlandse Antillen. En het mooie is dat ik met nog een aantal collega Hofmeester speciaal voor deze reis aan boord gedetacheerd ben om dienst te doen voor en bij het Koninklijk gezelschap en haar gevolg. Tot die tijd zullen we vrijgesteld zijn van alle diensten. Uiteraard moeten we wat voorbereidend werk doen maar verder breng ik veel tijd door in de ruimte waar de marinierskapel, die ook aan boord is, dagelijks oefent.

De eerste dagen is het nog rustig in en om het schip. Iedereen moet weer een beetje wennen aan het zeemansleven. Doch al spoedig wordt het buiten een beetje warmer en krijgt men meer lust in werken dan in het kille Holland. Alles wordt opnieuw in de marine kleuren grijs en crème gezet en er wordt geschilderd en gepoetst dat het een lust voor het oog is om ieder zo bezig te zien. De tijd verstrijkt snel en op vrijdag 17 september komen de Azoren in zicht welke tegen het eind van de middags om een uur of vijf gepasseerd worden. Daarna wordt de vaarsnelheid nog een beetje opgevoerd en stevenen we recht op San Juan aan. Spoedig zijn de eerste min of meer tropische verschijnselen al te zien. Prachtig weer, lekker warm, een rustig zeetje met de lange oceaandeining en de vliegende vissen.

's Zondagsavonds krijgen we melding van een ander tropisch verschijnsel, een echte Orkaan "Carol" genaamd, lijkt onze route te gaan kruisen. In de navigatiehut en de machinekamer wordt druk berekend wat de beste ontwijkingsmogelijkheid kan zijn: of een snellere vaart of een afwijkende koers. Men besluit tot het eerste. De zonnebaders, die in verband met het mooie weer in groten getale aanwezig zijn op de bak (voorschip), verdwijnen spoedig want het water slaat nu en dan al over de boeg. Alles gaat echter goed en op dinsdag wordt via de scheepsomroep gemeld dat het gelukt is om voor de orkaan langs te steken. Het is door de meesten niet eens zo zeer opgemerkt dat er een Orkaan in de buurt was, doch nu is de wind wel een beetje meer opgestoken en staat er ook een aardig zeetje wat al spoedig enkele naar middendek doet spoeden om er naar te kijken.

Donderdagmorgen is er in alle vroegte aan de horizon land te zien, eerst ver en heel wazig maar het komt snel naderbij en spoedig is ook al de bebouwing van San Juan te zien. Eenieder is druk in de weet met water en zeep om het zoute gelaat weer te reinigen en zich in het goede pak te steken om maar niets van het binnenlopen van de haven te missen. Spoedig is er aan dek dan ook geen plaatsje meer te vinden om te gaan staan en staat alles vol met mensen met

fotocamera's. We naderen nu de haveningang en saluutschoten daveren over en weer vanaf ons schip en vanaf het Fort El Morro, als een oude waker over de haveningang.
We meren af aan de kade bij de marinebasis. Op de kade is het al gauw een drukte van jewelste.

Aan boord en op de marinebasis zijn officiële ontvangsten. Er wordt in en om het schip nog druk geboend en gesopt om alles in gereedheid te brengen voor a.s. zaterdag. Op vrijdag maakt de commandant nog een inspectierondje over het schip en hier en daar wordt nog wat bijgeschaafd.

Vandaag, zaterdag is de grootte dag. 's Morgens wordt er nog druk voorgeoefend en 's middags is het ernst. Nadat de Koningin en de Prins met het hele gevolg aan boord zijn gekomen, vertrekt het schip direct naar zee, bij de haveningang nog uitgeleide gedaan door de saluutschoten van het fort El Morro. We varen om Puerto Rico heen de Caribische zee op en de nacht in.

Zondagmorgen belooft het een mooie dag te gaan worden en dat wordt het ook. Ik was vanmorgen al vroeg op want vanaf 04.00 uur had ik de "Dagwacht" in de verblijven van het Koninklijk huis en haar gevolg en daarbij had ik o.a. opdracht om Prins Bernhard om 06:00 wakker te maken en hem direct al van een natje en een droogje te voorzien. 's Middags tijdens de lunch heb ik ook weer dienst en mag ik ook Koningin Juliana van eten en drinken voorzien en daarbij een paar vragen van haar over "hoe de reis bevalt" beantwoorden. Vooraf was ons op het hart gedrukt om alleen antwoord te geven op vragen van het gezelschap en vooral niet zelf iets te gaan zeggen of vragen.

's Morgens was er ook een kerkdienst welke door Koningin en Prins werd bijgewoond en na afloop was er op het achterdek een fotocessie om alle fotografen in spé de gelegenheid te geven hun hobby uit te oefenen door wat plaatjes te maken. 's Middags worden Koningin en Prins voorgesteld aan de oudsten van elk dienstvak waarna de dag wordt besloten met een diner in de longroom.

Maandagmorgen 27 september wordt Curaçao binnengelopen waarbij de gehele bemanning in paradeerrol staat opgesteld langs stuurboordzijde. Het schip glijdt langzaam langs de Koningin Emmabrug (in de volksmond: de pontjesbrug) en door de Sint Annabaai. Op de kades lijkt wel de gehele eilandbevolking uitgelopen te zijn om hun Koningin welkom te heten. Velen hebben zelfs een bootje bemachtigd en varen om ons schip heen of varen achter de waterfonteinen spuitende sleepboten aan. Er wordt afgemeerd aan een kade in het Schottegat en ook daar worden Koningin en Prins door een grote menigte verwelkomd.
Het eerste deel van onze taak is volbracht want Koningin en Prins zijn op Curaçao afgeleverd.

's Middags heeft iedereen die geen dienst heeft vrijaf en wordt er druk gebruik gemaakt van de mogelijkheden om iets van het eiland te zien. In Willemstad aangekomen, is het eerste wat opvalt de De Ruyterkade. Daar liggen in allerlei frisse kleuren tientallen kleine zeilscheepjes afgemeerd. De meeste zijn afkomstig uit Venezuela en proberen hier hun waren, meest groente, fruit en vis van de hand te doen. Het is nu echter middag wat betekent dat het bloedheet is en de meeste eilandbewoners aan hun siësta bezig zijn, zodat het hier op de kade

nu vrij rustig is. De opvarenden trachten echter toch ieder die hier langs komt met veel geschreeuw en gebaren hun waren aan te prijzen en een enkeling begint aan het spelletje van loven en bieden, dat hier gebruikelijk is.

Aan het einde van de kade ligt de Sint Annabaai met de bekende pontjesbrug. Tientallen keren gaat deze brug dagelijks open om de vele scheepjes en schepen die hier binnenlopen of weer vertrekken door te laten. Aan de andere kant ligt het stadsdeel Otra Banda, wat letterlijk vertaald betekent: Andere Kant. Het stadsdeel aan deze kant heet de Punda. Daar zijn de meeste winkels gevestigd zoals in de Herenstraat bijvoorbeeld. Alles is extra mooi versierd en er hangen vele vlaggen ter ere van het Koninklijke bezoek. Als de pontjesbrug overgestoken wordt en we spoedig de stad uit zijn, komen we langs mooie stranden en strandbaden zoals hier aan de Piscadera baai. Er is een club gevormd en die heeft hier een leuk terras met kleedhokjes en een beschermd stukje water aangelegd. Een enkele keer wil hier nog wel eens een haai langs komen en dan is het beter voorkomen als genezen. De temperatuur van het water is hier heerlijk, maar spoedig komt er een bui opzetten en spoeden we ons terug naar boord.

De avond valt snel in de tropen en spoedig is het helemaal donker. Overal wordt feestverlichting ontstoken. Zo ook op ons schip dat nu helemaal geïllumineerd is. Van een afstandje is het een prachtig gezicht en de contouren van het schip steken mooi af tegen de donkere hemel.
In de stad is het al even mooi. De pontjesburg, het paleis van de Gouverneur der Nederlandse Antillen, alles is even mooi verlicht.
Al gauw is het weer donderdag en de dag van vertrek is weer aangebroken. We vertrekken om een uur of tien naar Aruba. Ditmaal zonder het Koninklijk gezelschap dat per vliegtuig oversteekt naar Aruba. We worden uitgeleide gedaan voor een paar sleepboten, wat wuivende mensen op de kade en door een paar helikopters van de K.M. die een paar rondjes om het schip vliegen om wat foto’s te maken waarna ze snel weer verdwijnen naar hun basis.

Het eiland is intussen al een aardig eindje weg en we hebben nog een mooi uitzicht over het eiland met op beide punten een platte berg die de tafelbergen worden genoemd. Het heeft zo uit de verte ook wel iets van een tafel. Al gauw is alles achter de horizon verdwenen en zijn we weer in volle zee. Niet voor lang echter want Aruba is vlakbij en al gauw doemt het uit de verte op. Aan bakboord is de wazige kustlijn van Zuid-Amerika (Venezuela) te zien en aan stuurboord komen de Lago olieraffinaderijen steeds dichterbij. Aruba leeft grotendeels van de olie hoewel er de laatste jaren ook wel andere industrieën gevestigd zijn. Vroeger waren hier veel bomen; daar maakten de bewoners verf van en de bomen zijn dan ook bijna allemaal verdwenen. Rond half drie lopen we tussen de riffen door de haven van Oranjestad binnen. Dit is de hoofdstad van het eiland. Het stadje is niet zo groot, er wonen ongeveer 12.000 mensen. Op het hele eiland zijn dat er ongeveer 55.000.

Aan de kade waar we gaan afmeren staat een steelband aangetreden. Dat is een soort drumband van lege olievaten. Alleen de muziek die er uitkomt, klinkt een stuk beter. Aan boord speelt de marinierskapel. Al snel bestaat er een samenwerking tussen deze twee en gezamenlijk helpen ze de afmeermanoeuvre te doen slagen door hun vrolijke muziek.

Vrijdag is er een excursie over het eiland met open legertrucks. Dat is wel lekker want onder een dak wordt het veel te warm. Want warm is het hier best, een temperatuur van zo om en nabij de 35º in de schaduw. Al snel laten we de stad achter ons en staan we gelijk midden tussen de aloëstruiken en cactussen. We rijden in Noordwestelijke richting, grote stofwolken achter ons latend naar de rotsachtige noordpunt van het eiland. Daar beuken golven onophoudelijk tegen de rotsen en deze hebben in de loop der eeuwen allerlei grillige vormen en inhammen gekregen. Er is zelfs een brug ontstaan waar onderdoor de zee, zoals die hier is, zijn ontelbare kleurverschillen blauw laat zien. Van bijna wit tot donker en groenblauw. Als we de blik van de zee afwenden landinwaarts, wat niet meevalt want zo erg groot is het niet en er is bijna overal water te zien, zien we zowaar een echt dor en droog stukje woestijn met aan de horizon wat rotsen en een ruïne van een kasteel. Dat stamt nog uit het verre verleden, uit de tijd van de Spaanse overheersing. Zij bouwden dit om beschermd te zijn tegen de oorspronkelijke bewoners, de Arawak indianen, die nu ook nog in groten getale hier wonen, echter allemaal aangepast aan de moderne tijd.

Het eiland is overdekt met grote stenen en rotsblokken waartussen een welige plantengroei heerst. Ook groeien er dividivi bomen, die de eigenschap hebben dat de takken met bladeren met de wind mee groeien. Daar er op de benedenwindse eilanden vrijwel altijd een Noordoostelijke wind waait, groeien de boomtoppen de andere kant op in Zuidwestelijke richting. Cactussen, die hier ook groeien en bloeien zijn een beetje uit de kluiten geschoten plantjes zoals ze in Holland wel te zien zijn in vele bloempotjes. Deze bereiken daar echter niet de geweldige dikte en vooral hoogte zoals ze hier op Aruba voorkomen. Een cactus van twee meter hoogte is nog maar een kleintje. De grootste exemplaren bereiken een hoogte van zo'n vijf à zes meter.

Doch ook de tijd om weer te vertrekken komt ook hier op Aruba en vrijdagmiddag om vijf uur gaat de stoomfluit van vertrek weer. Afscheid van de benedenwindse eilanden, op naar de bovenwindse.
Zaterdag vertoeven we de gehele dag op zee in Noordoostelijke richting stomend.
Zondagmorgen bij de eerste blik naar buiten is er alweer land in zicht. Nou ja, land, het lijkt meer op een vulkaan die van de zeebodem af hier wortel heeft geschoten. Het is Saba, het kleinste eiland van de Antillen met nog geen negenhonderd inwoners, minders als de bemanning die momenteel hier aan boord verblijft. We varen er voorbij en aan de horizon doemt de volgende plaats van bestemming op: Sint Maarten. Een haven is hier niet, maar men heeft pas een nieuwe steiger in gebruik genomen en daar wordt afgemeerd. Tenminste, dat wordt geprobeerd maar het lukt niet zo best want de steiger steekt nogal een eind in zee en er staat flink wat deining. Herhaaldelijk breken dan ook trossen en er wordt besloten om dan maar op de rede voor anker te gaan. Dat is wel wat lastiger want het vervoer naar en van de wal moet geschieden via de schouwen die al spoedig heen en weer varen.

's Middags is er weer een excursie georganiseerd en ondanks de vrij ouderwetse autobussen en trucks zijn er veel liefhebbers. We verlaten Philipsburg, de hoofdstad van het eiland en de bus begint moeizaam een hoge heuvel te beklimmen. Boven aangekomen hebben we een prachtig uitzicht over het eiland en een mooie lagune; er wordt even gestopt om foto's te nemen. Niet voor lang echter want al gauw spoeden we ons verder. Op het eiland is Engels de hoofdtaal maar we komen plotseling allemaal borden in het Frans tegen. Iemand weet daar

meer van en vertelt dat St. Maarten ook nog voor een gedeelte Frans bezit is, wat velen niet wisten. We rijden gehuld in grote stofwolken nog een poosje over heuvels en door dalen door de binnenlanden waar de mensen ons allemaal vriendelijk lachend nawuiven. En dan zijn we plotseling weer terug in Philipsburg. Veel te vlug naar veler zin. Maar er wordt een verfrissing aangeboden door het stadsbestuur en spoedig is eenieder weer in opperbeste stemming. Dat moet ook wel met zo'n prachtig versierd stadje om je heen. Overal staan grote erebogen opgesteld waarop het Koninklijk paar, dat hier intussen ook per vliegtuig aangekomen is, in vele woorden welkom geheten wordt. 's Avonds is er een groot feest in de stad waar de steelband, die aan boord gevormd is, en de marinierskapel optreden.

Maandag staat de zon weer hoog en droog aan de hemel en is het prachtig weer om naar het strand te gaan. De temperatuur van het water is verrukkelijk, hoe kan het ook anders hier. Er zijn niet veel bezoekers op het strand, de meesten marinemannen vinden het waarschijnlijk te warm. Dat is iets wat ze eenmaal thuisgekomen ook niet gauw zullen zeggen.

Dinsdag in alle vroegte wordt het schip weer in gereedheid gebracht voor vertrek. Vandaag komt de Koningin nog eens aan boord om naar Saba en St. Eustatius te gaan. Eerst wordt koers gezet naar Saba dat vlakbij is. Het is wel een probleem om daar aan land te gaan want het eiland rijst steil uit zee op en er is geen enkele steiger om aan te leggen. Eerst wordt het gezelschap daarom per schouw tot vlak bij de kust gebracht en de laatste paar meter waden ze door het water naar het strand. Van daar voert een weg stijl omhoog zo de krater in naar het enige plaatsje dat het eiland rijk is. The Bottom heet het, een heel toepasselijke naam, daar het op de bodem van de krater is gelegen. Het bezoek duurt niet lang en tegen de middag is iedereen weer aan boord om, terwijl het schip richting St. Eustatius vaart, het middagmaal te gebruiken. Dat is net binnen als het alweer meerrol is, want we liggen al voor St. Eustatius. Ook een vulkanisch eilandje. De Koningin en Prins gaan ook hier aan land voor een kort bezoek aan het eiland met zijn ruim duizend inwoners. De Zeven Provinciën blijft voor de kust voor anker liggen want ook hier is geen haven. Dat is ook niet nodig want de eilandbewoners slepen hun vaartuigjes gewoon op het strand. Het bezoek is snel afgelopen waarna de ankers worden gelicht en De Zeven spoed zich weer naar St. Maarten. Daar stapt het Koninklijk gezelschap van boord om direct per vliegtuig weer naar Nederland te vertrekken.

De Zeven gaat ook weer verder, nog niet naar Holland maar eerst terug naar San Juan, Puerto Rico en daarna naar New York. Op weg naar San Juan ontmoeten we een Amerikaanse jager. Niets bijzonders zult u zeggen. Dat is het echter wel want het schip vaart in NATO opdracht. Weliswaar met de Amerikaanse vlag in top doch aan boord bevindt zich een bemanning die is samengesteld uit verschillende nationaliteiten, o.a. Amerikanen, Engelsen, Fransen, Turken en nog enkele andere waaronder ook Hollanders. Dit zijn proefnemingen in het kader van de NATO om te proberen of het zoiets mogelijk is en of het schip dan zijn gevechtswaarde behoudt.
Er wordt druk over een weer gezwaaid en een enkeling ontdekt zelfs een bekende. De Claude V. Ricketts, zoals de boot heet, vaart enkele keren om ons heen en verdwijnt dan weer in de vallende avondschemer.

Op zaterdagmorgen lopen we San Juan weer aan en koersen zachtjes op de havenmond aan. Toch een prachtig gezicht zoals alles steeds dichterbij komt en spoedig het oude Fort El Morro

weer helemaal in zicht is. Tegenover het fort ligt een oud wrak van een aan de grond gelopen schip dat hier is blijven liggen om ieder schip dat binnenloopt te laten zien hoe het niet moet. Nadat we dit gepasseerd zijn, komen we in de San Juan Bay. We glijden zachtjes verder door de baai met aan bakboord een mooi uitzicht over het oude San Juan. Alles is hier nog in Spaanse stijl, heel anders dan het nieuwe stadsgedeelte dat in wolkenkrabbers stijl gebouwd is. We meren af aan de Tender pier van de Navy-base, tussen het oude en nieuwe gedeelte van de stad in. We zullen hier anderhalve week blijven liggen en in dok gaan want de schroeven moeten nagekeken worden. Bij een controle door duikers is gebleken dat in een van de schroeven scheurtjes zitten en dat van de andere stukjes af zijn. Er kan nog wel mee gevaren worden, maar met de lange oversteek naar Holland in zicht, is dat te riskant. We zouden plotseling een schroefblad kunnen verliezen en midden op de oceaan is dat geen pretje. Het schip wordt dus het dok ingevaren en drooggelegd. Dat is ook alweer een probleem want bij een normale dokbeurt gaat alle munitie van boord. Maar dat kan hier niet want de tijd is kort omdat we ook nog naar New York moeten. En dat is een officieel bezoek waar niet meer van afgeweken kan worden.

Omdat de munitie aan boord blijft, moet de bemanning van boord en moet het schip natgehouden worden. Met de hitte hier zou er best een ontploffing kunnen komen als dat niet gedaan wordt want het schip staat de gehele dag in de zon te bakken. Daarbij kan dan de munitie tot ontploffing komen of het schip kan gaan scheuren. Gedurende de tijd dat we van boord zullen zijn, wordt doorgebracht hier op de basis. Er wordt niets anders gedaan als zwemmen (het zwembad ligt naast de barakken), slapen en eten. Aan dat laatste moeten we wel een beetje wennen want in Nederland zijn we bijvoorbeeld niet gewend om ’s morgens bij het ontbijt al sla met gebakken aardappels te eten of een paar maïskolven af te kluiven als middagmaal. Maar op wat uitzonderingen na, was het eten voortreffelijk en het beste was om na het eten onmiddellijk in bed te rollen want de meesten aten zoveel dat ze bijna niet meer konden lopen. Doch ook hieraan kwam een einde en op de tweede dinsdagavond hier, stapte iedereen weer aan boord terwijl in het dok het waterpeil onder het schip al steeds hoger komt. Als we op woensdagmorgen uit bed stappen zijn we tot veler verbazing midden op zee en niet meer in het dok of de haven. We lopen een flinke snelheid om nog een beetje bijtijds in New York te arriveren. Toch is er ook nog tijd om even een oefening te doen en daarbij een van de raketten te lanceren. Het is een schitterend gezicht als de raket even loskomt van de stellage om vervolgens in een grote ontstekingswolk weg te schieten. Binnen de kortste keren is hij niet meer te zien en blijft het de vraag waar hij gebleven is of tot ontploffing is gebracht.

Oorspronkelijk was het de bedoeling dat de aankomst in New York op vrijdag zou zijn, maar dat kunnen we niet meer inlopen en het zal nu op zaterdagmorgen zijn dat we de Hudson opvaren. Zaterdagmorgen kijkt iedereen vol verwachting naar buiten om een eerste glimp van New York op te vangen. Maar tot ieders grote teleurstelling hangt er een dichte mist. De loods komt aan boord en zachtjes stomen we, onder geloei van de misthoorn, de Hudson rivier op. Langzaam wordt de mist echter minder dik en naar mate we verder landinwaarts varen, lost hij bijna geheel op. We varen nu onder de Verrazano Narrows Bridge door die de verbinding vormt tussen Staten Island en Brooklyn, twee grote stadswijken van New York. Dan varen we de Upperbay in en in de verte doemt Manhattan, omringd door de Hudson en de East River, op. Het is een prachtig gezicht, al die hoge gebouwen en wolkenkrabbers. Manhattan is het centrum van New York en met bruggen en tunnels verbonden met de overige stadsdelen, zoals Brooklyn,

Queens, Long Island, The Bronx en westelijk van de Hudson River de stad Jersey en staat New Jersey.

Nauwelijks liggen we afgemeerd aan de pier van Holland-Amerikalijn of iedereen haast zich van boord om deze machtige stad te gaan verkennen. Dat moet allemaal wel vlug gebeuren want we blijven hier maar vier dagen en dat is zo'n enorme stad veel te kort om alles goed te kunnen bekijken en ervaren. Gelukkig is er een ondergrondse die je overal razendsnel naar toebrengt en niet hoeft te lopen want daar is niet aan te beginnen. Je zou na een hele dag lopen nog vlak bij het uitgangspunt zijn. We stappen dus in de Subway en laten ons naar Lower Manhattan (op het zuidelijkste puntje van Manhattan) rijden om een bezoekje te brengen aan het Vrijheidsbeeld. Dat staat midden in de Upper Bay op Liberty Island en er gaat regelmatig een veerpont heen. Die vertrekt vanuit het historische Battery Park en spoedig laten we Manhattan achter ons liggen. Het is een mooie zonnige dag geworden en de wolkenkrabbers steken mooi af tegen de helderblauwe lucht. Na een kwartiertje varen zijn we vlak bij het Vrijheidsbeeld, een enorm groot vrouwenbeeld met een fakkel in de rechterhand en een blad in de linker met daarop geschreven: "JULY IV MDCCLXXVI" (4 juli 1776). De fakkel moet de weg naar vrede en vrijheid betekenen en het blad is de datum van de Onafhankelijkheidsverklaring. Het beeld was een geschenk van Frankrijk ter ere van het eeuwfeest daarvan en als teken van vriendschap. Het was gebouwd voor de wereldtentoonstelling in 1878 in Parijs en feitelijk bedoeld als vuurtoren bij de noordelijke ingang van het Suezkanaal. Maar Egypte had geen geld en daarna is het op 4 juli 1884 door Frankrijk aan de Verenigde Staten geschonken. Het werd verscheept en in juni 1886 aan de haveningang geplaatst, zodat ieder die hier binnenvaart het symbool van vrede en vrijheid ziet. Het is trouwens niet gemakkelijk om het beeld over het hoofd te zien, want het geheel is bijna 100 meter hoog. Men kan het van binnen bezichtigen en via een wenteltrap tot boven in de krans van het hoofd komen van waaruit er een prachtig uitzicht over de stad is. Op de fakkel is een omloop gemaakt, maar daar kan men niet meer naar toe omdat de constructie van de arm de laatste jaren erg zwak is geworden.

Op maandag is er een excursie die is aangeboden door de KLM directie. Eerst voert de tocht door Wall Street, een heel oude straat. Omstreeks 1650 bouwden de Nederlanders hier hun houten nederzettingen, beschermd tegen aanvallen van de indianen. Wall Street heeft niet veel meer van vroeger want alles is volgebouwd door de banken en handelsgebouwen waar het economische leven van de hele wereld om draait. Aan het einde van Wall Street, bij de kruising met Broadway staat een heel klein kerkje, helemaal weggedrongen tussen de hoge bankgebouwen. De oorspronkelijke Trinity Church werd, ook weer door de Hollanders omstreeks 1698 gebouwd. In 1846 domineerde derde herbouwde kerk met haar 96 meter de stad nog.
We rijden in zuidelijke richting langs de East River verder naar het hoofdkwartier der Verenigde Naties op United Nations Plaza. De vlaggen van alle deelnemende landen staan hier broederlijk naast elkaar. Het gebouw is vrij te betreden en daar wordt druk gebruik van gemaakt. Binnen zijn tentoonstellingen en de vergaderzaal is open en het is mogelijk om via de bezoekerstribune in de zaal kijken waar een vergadering der V.N. gaande is. Daar wordt dan ook druk gebruik van gemaakt door ons en de vele bezoekers die hier rondwandelen.
Hierna stappen we weer in de bussen en rijden langs de First Avenue en slaan dan af 42^{e} Street in. Er zijn hier zoveel straten dat men geen moeite heeft gedaan om ze allemaal een naam te geven. De Streets lopen in de breedte van het eiland (Manhattan) en de Avenues in de

lengte. Men is aan het puntje begonnen te nummeren en zo het hele eiland over en zo zijn er ruim 250 straten. Met de Avenues of lanen is men maar tot nummer 1 gekomen, maar deze zijn dikwijls zeer lang. De belangrijkste, Broadway, heeft een lengte van ruim vijftig kilometer. We gaan nu verder de
42e Street in tot de Fifth Avenue waar we plotseling voor een geweldig hoog bouwwerk staan. Het Empire State Building, het hoogste gebouw ter wereld. Tot aan het topje van de TV zender die er op staat, heeft het gebouw een hoogte van 440 meter. Bovenin is een uitkijkpunt. Snelle liften brengen je in enkele minuten boven en daar heb je een fantastisch uitzicht over deze geweldige stad.

Bij helder weer is het uitzicht ongeveer 80 kilometer. In het oosten is duidelijk de kust te zien en beneden aan de voet van het bouwwerk rijden speelgoed autootjes rond. Iets verder noordelijk is ook het mooie Central Park te zien, ook alweer zoiets groots. Het heeft een oppervlakte van maar liefst 341 hectare en er zijn bossen, vijvers, speelplaatsen, een dierentuin en een schaatsbaan en veel meer ontspanningsmogelijkheden. Ver in het westen ligt de George Washingtonbrug als enige zichtbare verbinding met de stad Jersey en de staat New Jersey. Er zijn echter ook verschillende tunnels die New York (Manhattan) met de rest van Amerika verbinden. Een daarvan is de Holland tunnel. Over New Jersey heen kijkend zien we in de verre verte nog net de heuvels waar ongeveer de staat Pennsylvania begint. Naar beneden kijkend staan al die grote gebouwen waar we eerst zo tegenop keken nu als blokken uit een blokkendoos allemaal op zijn plaats gezet en gerangschikt tot een geweldige stad. We dalen met grote snelheid af tot de begane grond. We maken nog een rit door de Holland tunnel en maken een korte stop bij een restaurant, ergens bij een ingang van het Central Park. Daar krijgen we een verfrissing aangeboden waarna de bus weer verder rijdt en we spoedig weer op de pier van de Holland-Amerikalijn staan en aan boord stappen van ons schip dat ons terug zal brengen naar huis.

Dinsdag 26 oktober om 4 uur is het zover. De stoomfluit laat zijn bromstem nog eens weerkaatsen door de wolkenkrabbers. We varen nog langzaam tot we het Vrijheidsbeeld passeren. Bij het naderen van de brug tussen Brooklyn en Staten Island lijkt het wel alsof we er met de mast tegenaan zullen varen, maar gelukkig is de brug hoog genoeg of ligt het schip diep genoeg, waarschijnlijk van de vele souvenirs, om er onder door te varen. En dan gaat het full speed op Holland aan. Met een zeer flinke storm (windkracht 12 wordt soms gemeld) in de rug en van hoge golven en deining naar beneden en weer omhoog varend worden we snel naar de overkant geblazen. Een noodoproep laat ons even uitwijken en soms zitten we meer onder water als erboven. Het ziet er schitterend uit, de hoge golven zijn met schuim bedekt en de wind trekt dat in grote strepen over het water. Maar alles gaat goed en op vijf november lopen we midden in de nacht Nieuwe Diep binnen. Na nog wat lastige douanemensen ontvangen te hebben, zit de reis er op en voor mij ook een bijzondere plaatsing op dit prachtige schip.

Was getekend: S. Kamer 1965

Te contr. minimale oplage 11.100 ex.
(grootste van alle militaire bladen)

9e Jaargang nr. 19 — 13 Mei 1955
Dit nummer bestaat uit 12 pagina's

Uitgave van de Militaire Belangenvereniging van Beroepsschepelingen bij de Zeemacht (V.B.Z.)

Brieven uit Nieuw-Guinea.

Een stap terug

De K.L.M. heeft ons, (tijdelijke) bewoners van Nieuw-Guinea, zeker geen grote dienst bewezen met de invoering van de op 17 April l.l. ingegane zomerdienstregeling op het traject Amsterdam—Biak. Aangezien de K.L.M. een commerciële instelling is, gelden hier natuurlijk alleen zakelijke overwegingen, maar om het nu eens heerlijk overdreven te zeggen, voor onze postvoorziening van- en naar het moederland is deze nieuwe regeling in vergelijking met de voorgaande „desastreus".

Wat is namelijk het geval?

Kwamen, met de lijn Amsterdam—Sydney mede gerekend, de vliegtuigen eerst netjes over de week verdeeld 3 x per week binnen, nl. op Maandag, Woensdag en Zaterdag, thans is dat teruggebracht tot 2 x per week en helaas op twee achtereenvolgende dagen n.l. op Dinsdag en Woensdag.

Was de eerste regeling te mooi om waar te zijn en misschien in hoofdzaak te danken aan het emigrantenvervoer naar Australië, het nam niet weg dat de K.L.M. hierdoor een grote plaats in de harten van de post-minnende Nieuw-Guinea-gangers had verkregen. Deze genegenheid heeft door de nieuwe regeling nu tijdelijk een geduchte knauw gekregen.

Niettemin, ook dit onverwachte ongerief zullen de marinemannen wel op de hun bekende wijze trachten te verwerken, daarbij hopend, dat als de kalender ook hier het najaar aanwijst, de oude sympathieke dienstregeling weer in ere zal worden hersteld, of anders toch op zijn minst het vliegtuig dat nu op Zaterdag uit Holland vertrekt, naar Woensdag of Donderdag zal worden verschoven. De briefschrijvers en -schrijfsters in Holland mag ik bij dezen misschien wel aanraden te zorgen dat zij vanaf heden hun geestesproducten vrijdags vóór de lichting voor de nacht-posttreinen op de bus hebben.

Een stap vooruit

Was het voorgaande een weinig in mineur, in Nieuw-Guinea heeft zich inmiddels op een ander terrein voor een deel van het marinepersoneel een belangrijke ontwikkeling voorgedaan.

Door het vertrek van de Koninklijke landmacht uit dit gebiedsdeel is op Ifar een kampement vrijgekomen dat thans, zij het voorlopig nog op bescheiden schaal, door de Koninklijke marine als recreatieoord voor de opvarenden van Hr. Ms. schepen en de te Hollandia geplaatste militairen is bestemd. Het kamp ligt in een voor Nieuw-Guinea mooie omgeving en ongeveer 400 meter boven de zeespiegel, zodat men van een koele nachtrust verzekerd kan zijn, terwijl er tevens uitstapjes naar het Sentani-meer en andere aardige plekjes kunnen worden gemaakt.

Vermoedelijk door een tekort aan arbeidskrachten zullen de verlof- en weekend gangers vooralsnog voor de bereiding van hun eigen maaltijden moeten zorgen, maar de slaapgelegenheden zijn, naar ik mocht vernemen, uitermate goed verzorgd en de bedden zijn ruim en fris opgesteld.
Trouwens de gehele accommodatie moet aan alle redelijk te stellen eisen voldoen en de ervaringen, tijdens de Paasdagen door enkele opvarenden van een van Hr. Ms. schepen opgedaan, doen dan ook het beste in dit opzicht verwachten.
Mocht nu in de nabije toekomst kunnen worden voorzien in personeel voor het gereedmaken van de maaltijden en ook enig transport ter beschikking van de verlofgangers werden gesteld, dan geloof ik wel dat wij mogen constateren dat, zij het moeizaam, er weer een stapje in de goede richting van de verzorging van het marinepersoneel hier te lande is gezet.

Helaas is er nu volgens een bestaande obang — dat is een „order van blijvende aard Nieuw-Guinea" geachte lezer(es) — alleen nog maar rekening gehouden kunnen worden met te Hollandia geplaatst personeel of dat van aldaar binnenliggende schepen, maar de massa van Blak twijfelt er niet aan of ook voor hen zullen de poorten van het achterland van dit grote rijk nu spoedig opengaan, al beseffen zij dat hiertoe eerst nog enkele vervoersmoeilijkheden moeten worden overwonnen, maar gedachtig aan het Hollandse gezegde „hoop doet leven" zal men ook dit weten op te brengen.

Krijgt Biak een militair tehuis?
Enkele maanden terug deden hardnekkige geruchten de ronde dat op Biak nog in het jaar 1955 een militair tehuis zou verrijzen, waartoe de vereniging „Oost en West" in Nederland gelden beschikbaar zou hebben gesteld. Er was zelfs sprake van vergevorderde bouwplannen en de hoop leefde op dat men de jonge marinemensen op dit eiland nu spoedig iets meer zou kunnen bieden dan alleen verpozing in de kazerne. ‘
Deze jongelui, er zijn er bij met de aanvallige leeftijd van 18 jaar, zouden hun benen eens onder een tafel kunnen steken welke in een gebouw zou staan dat zij hun „thuis" zouden kunnen noemen en waar een echte vader en moeder alles in het werk zouden stellen om het de jongens zoveel mogelijk naar de zin te maken.
Op het ogenblik hoort men niet veel meer over de plannen, maar zij zullen ongetwijfeld nog wel bestaan, doch wat betekenen plannen als zij na een reeds 5-jarig verblijf van de Koninklijke marine op Biak nog niet gerealiseerd kunnen worden.
Een militair tehuis op Biak is zeker gewenst, zo niet méér noodzakelijk dan die, welke wij in vrijwel elke garnizoensplaats in Nederland aantreffen en het is dan ook te hopen dat wij spoedig een prettig en positief geluid zullen horen over die voorgenomen bouw.

Overdreven drankgebruik?
Enige tijd geleden heerste er bij verscheidene mensen misnoegen over een artikeltje of ingezonden mededeling in een in Holland, vermoedelijk In de Zaanstreek, verschonende courant.
Deze mensen troffen namelijk in hun post een uitknipseltje aan, dat ik hier in extenso zal laten volgen en dat hun door een ongeruste moeder of vrouw, of door mensen die zich aan het ingezondene geërgerd hadden, was toegezonden.

Het uitknipsel, zoals het mij werd overhandigd luidde als volgt:

„Nieuw-Guinea,
In een brief van een jongeman uit Nieuw-Guinea wordt ernstig geklaagd over het drankverbruik bij de marine aldaar, vooral aan het eind van de maand, als het soldij-beuren is.
Ik kan maar niet begrijpen, dat onze regering, indien het haar ernst is met het daar brengen van beschaving, toelaat dat blanke Nederlanders dit slechte voorbeeld geven aan onze bruine broeders en hun misschien ook nog het alcoholgebruik leren.
Als alle geheel-onthoudersverenigingen, de missie, de zending en de ouders van de jongemannen, die een paar jaar in Nieuw-Guinea moeten dienen, zich tot de regering zouden wenden met het verzoek geen alcohol meer in Nieuw-Guinea in te voeren, zouden wij dan geen succes hebben? Voor sympathiebetuigingen houd ik mij aanbevolen.
Dr. P. J. W. van Malssen, Bootenmakersstraat 127, Zaandam"

Met het meeste respect voor Dr. van Malssen is het toch niet moeilijk vast te stellen dat deze heer vermoedelijk een principieel geheelonthouder is, die misschien, geloof hechtend aan de hem toegezonden brief, zich een erge voorstelling over het drankgebruik bij de Koninklijke marine in Nieuw-Guinea heeft gemaakt en zich nu met angst afvraagt wat voor invloed dit op de eenvoudige papoea's moet hebben, die dit zo van nabij zullen gadeslaan.
Vermoedelijk hebben een goede 2000 jaar geleden de Romeinen zich evenveel zorgen gemaakt over onze voorouders, de Batavieren en Friezen, die zich volgens de overlevering over het algemeen nogal rijkelijk tegoed deden aan het edele gerstenat.
En is ondanks dat uit deze primitieve volksstammen niet het Nederlandse volk gegroeid, dat later in navolging van de Romeinen de wereld introk om haar verkregen beschaving over te dragen aan nog bestaande primitieve volkeren. Het hiervoren vermelde is natuurlijk aanvechtbaar, maar is ook meer als aardigheid bedoeld en dr. Van Malssen moet het mij maar niet kwalijk nemen.

De opzet van dit schrijven is echter bedoeld om eventuele verontruste ouders, echtgenoten of verloofden gerust te stellen dat het drankgebruik bij de marine in Nieuw-Guinea dooreen genomen zeker niet hoger is dan het gemiddelde drankgebruik in Nederland, waarbij dan niet uit het oog mag worden verloren dat de mensen hier onder een warm tropenzonnetje dienen en een koud glaasje bier er op zijn tijd best invalt, zeker wanneer de drinkwatervoorziening mijlen ver ten achterstaat bij hetgeen wij hiervan in Holland gewend zijn.
Natuurlijk zullen er op Biak wel enkele elementen voorkomen die zich van tijd tot tijd aan drankmisbruik schuldig maken, maar waar ter wereld treft men dat niet aan.
Dat het drankgebruik echter niet abnormaal is, had de geachte inzender kunnen vernemen als hij niet zonder meer op de jonge briefschrijver was afgegaan, maar eerst inlichtingen bij tot oordelen bevoegde instanties had ingewonnen.
Natuurlijk ligt de verkoop van bier aan het einde van de maand, dus na tractement, hoger dan op andere dagen. Maar dat geldt evenzeer voor de limonade, chocolade, sigaretten, postzegels, schoensmeer, etc. om daarna weer af te nemen en kort voor het uitbetalen van de bezoldiging zelfs een dieptepunt te vertonen. Er wordt door de jongens 's avonds in de cantine ook nog wel eens aan massa-zang gedaan, hetgeen echter geenszins zonder meer aan het drankgebruik moet worden toegeschreven maar meer als een uitlaatklep moet worden gezien

voor de jeugdige energie, welke men moeilijker dan in Holland op ander terrein kan spuien. Heus het drankgebruik op Nieuw-Guinea heeft geen abnormale vormen aangenomen, want dan zouden er door de marineleiding zeker bepaalde maatregelen worden getroffen.
Ook voor het slechte voorbeeld voor onze bruine broeders hoeft dr. Van Malssen in dit opzicht niet bang te zijn, want het marinekamp is na 's avonds 7 uur taboe voor de autochtonen, een etisch woord voor inheemsen.

Natuurlijk is het droogleggen van de marine een andere zaak, maar als dr. Van Malssen zich deze moeilijke opdracht als taak heeft gesteld dan is het toch heus niet nodig om ongerustheid te brengen onder de verwanten van hen, die hier in de nabijheid van de evenaar gedurende een lange reeks van maanden hun moeilijke plicht met opgewektheid vervullen.
Waar dr. Van Malssen om sympathiebetuigingen voor zijn actie vroeg, meenden sommigen hun reactie kenbaar te moeten maken door het toezenden aan zijn adres van een enveloppe inhoudende een Amstel-of Heinekens-flesetiket. Een dergelijke reactie is natuurlijk te veroordelen maar men moet bedenken, dat de marineman over het algemeen impulsief is en het temperament onder de tropenzon altijd nog weer een paar graden hoger is.
Spaarzaamheid en drankgebruik zijn twee begrippen welke naar ik meen moeilijk samengaan, maar mag ik dan besluiten met de geruststellende mededeling dat naar mijn bescheiden mening de Hollandse marineman nergens ter wereld zo spaarzaam is als tijdens zijn verblijf in Nieuw-Guinea, al gebiedt de eerlijkheid ons te zeggen dat de omstandigheden hier ook wel toe medewerken.
So long.

alle hens

april 2008

Militair vertoon bij het uitreiken van geloofsbrieven

Ceremonieel op Paleis Noordeinde

Maar liefst twee keer per maand, traditioneel op woensdag, komen nieuw aangestelde ambassadeurs hun geloofsbrieven aanbieden aan Hare Majesteit de Koningin op het Paleis Noordeinde in Den Haag. Dit gebeurt telkens onder begeleiding van militair ceremonieel, waarvan de invulling verdeeld wordt onder de verschillende krijgsmachtsdelen. Op de tweede woensdag van maart is een detachement van Hr.Ms. van Speijk aangewezen om de ceremonie militair op te luisteren.

Tekst: Maart je van der Maas / Foto's: John Thuring

Het aanbieden van de geloofsbrief aan de koningin is de eerste officiële handeling van een ambassadeur voordat deze zijn of haar functie gaat vervullen. Al in de grijze oudheid bedienden vorsten zich van gezanten. Kon de vorst zelf het land niet verlaten om een probleem of geschil met een andere heerser te bespreken, dan stuurde hij een vriend of bloedverwant als zijn woordvoerder, later werden er waarnemers ingesteld, die langere tijd te gast waren in een ander land en die hun thuislanden moesten informeren over de gebeurtenissen die in den vreemde plaatsvonden.Hieruit groeide de functie van ambassadeur: iemand die voor langere tijd in een ander land verblijft en daar de regering van het thuisland vertegenwoordigt. De

geloofsbrief die de ambassadeur aan Hare Majesteit overhandigt, is gericht van staatshoofd aan staatshoofd en bevat stukken die als bewijs dienen voor de status van de ambassadeur en zijn of haar rechtsgeldige verkiezing. Het document machtigt de ambassadeur om het thuisland te vertegenwoordigen en wordt tijdens de ceremonie als zodanig geaccepteerd door de koningin.

Eerlijk zullen we alles delen

"De kapel die beschikbaar is voor de muzikale begeleiding, bepaalt welk krijgsmachtsdeel aangewezen wordt voor de ceremonie", vertelt stafonderofficier ceremonieel adjudant Robert de Vries. De landmacht heeft twee kapellen, de marine en de luchtmacht hebben er één en de marechaussee heeft er geen. "De landmacht wordt dan ook het vaakst gevraagd voor deze ceremonie, logisch, want het is ook het grootste krijgsmachtsdeel", zegt De Vries. "De marechaussee loopt achter een van de kapellen van de landmacht en is het minst vaak aan de beurt. De marine moet ongeveer vijf keer per jaar een detachement leveren als erewacht voor deze ceremonie."

Even met de tenen wiebelen

De poort van het Paleis Noordeinde gaat open en trots komen de marinierskapel en de twee pelotons van Hr.Ms. Van Speijk aanmarcheren. Net nadat ze zich opgesteld hebben, rijdt de eerste koets voor. De commandant erewacht, luitenant-ter-zee 2OC Ewout Hiddink. zet het geheel in de houding. Zijne Excellentie de heer Rahman, ambassadeur van de volksrepubliek Bangladesh, stapt uit. Het gezegde ‘maart roert zijn staart’ laat zich gelden als het vanuit hel niets begint te regenen. De lakeien van de koningin snellen toe met een paraplu zodat de ambassadeur droog blijft tijdens het inspecteren van de troepen. Na zijn goedkeuring verdwijnt hij met zijn gezelschap naar binnen om zijn geloofsbrief aan te bieden. Hiddink zet de troepen weer op de plaats rust, even met de tenen wiebelen voordat de volgende ambassadeur arriveert in zijn koets. Gewoonlijk komen er per ceremonie twee à drie ambassadeurs zich presenteren aan Hare Majesteit. Het is nu nog wachten op de ambassadeur van de Islamitische Republiek Afghanistan en de ambassadeur van 'Zijne Doorluchtige Hoogheid de Prins van Monaco. Gelukkig schijnt de zon weer.

Vooroefenen met windkracht 10

Het is een behoorlijke belasting voor een operationeel schip om een detachement te leveren voor ceremonies als deze. Naast de dagen die de bemanning op zee doorbrengt, moet er in de havens wel genoeg tijd zijn om verdiende compensatie-uren op te nemen. Daarbij komt nog dat er binnenliggend aan boord van de schepen 24 uur per dag wacht gelopen wordt, waar een groot deel van de bemanning voor wordt ingedeeld. “Het was knap lastig om de mensen bij elkaar te krijgen", vertelt Hiddink. “We hebben de afgelopen twee weken gevaren en hadden het goede voornemen om op zee voor te oefenen. Helaas gooide een storm met windkracht 10 roet in het eten. Binnenliggend is het bijna onmogelijk om iedereen op hetzelfde moment op dezelfde plek te krijgen. We hebben de afgelopen week slechts twee uur kunnen vooroefenen en hebben de pelotons een DVD laten zien waarop de ceremonie helemaal werd getoond.” Dat deze minimale voorbereiding wel afdoende was, bleek uit de wijze waarop de ceremonie naar ieders tevredenheid werd uitgevoerd.

Na twee uur bij het paleis te hebben gestaan, marcheren de pelotons weer terug naar de bussen waarmee ze gekomen zijn. Koud maar voldaan, concludeert de sergeant LDV Ed Kraaijenhof: "Al is het een belasting voor de bemanning, toch is het zeker voor de jongere opvarenden goed om eens in de keuken van het ceremonieel te kijken. Het hoort er wel bij!”

==========

Tot volgende week...