



“Ten Anker”

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



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

Redactie

Arie Krijgsman
Vijverlaan 101
3319 SN Dordrecht

E-mail
arcon46@kpnmail.nl

Telefoon
Tussen 10.00 en 16.00

078-7507545

b.g.g.h.
06-25160899

NL98 INGB 0002 4713 68

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

Nummer 3 – 7 e jaargang
18 januari 2024



Scheepsbouw

De Jachthonden van de Archipel deel IX (slot)

De Amerikaanse Burgeroorlog voor de kust van Cherbourg

Slag in de Javazee / Onze Marine 1948

Met Hr.Ms. Pieter Floris naar de haringvloot

Knipsels Marine Nieuws februari 1971

De Grens met Suriname deel 1

Even in de Hemel

Zeemonsters

De mannen van de Kais deel 3

Nederland als Maritieme natie deel 2

Een laatste vaarwel aan Morse en Marconi (deel 1)

Verhalen van Jan Vroege (r) Krispijn Dordrecht

Scheepsbouw

TEKST EN FOTO'S A.R. KELDER

Eind vorig jaar werden we opgeschrikt door de toch wel verpletterende mededeling dat IHC-Caland had besloten de vermaarde werf van Van der Giessen-De Noord in Krimpen aan den IJssel te sluiten. Vanaf april 2004 is de poort van een werf die na de oorlog generaties prachtige koopvaardij schepen voor alle grote Nederlandse rederijen heeft gebouwd, voorgoed dicht. Het lijkt geen twijfel dat Tweede Kamerlid en Wimpelmedewerker Roland Kortenhorst ons de achterliggende oorzaken van dit zoveelste debacle haarfijn kan verklaren, maar feit is wél dat na Werkspoor, Fokker, Stork Motorenbouw, het omvallen van Van der Giessen-De Noord de zoveelste amputatie betekent van ons industriële potentieel, tot daar niets meer van over is.



Rijdend langs de kust van Terengganu troffen wij onder een staketsel met zeildoek een „scheepswerf” aan.

En wat komt ervoor in de plaats? Over vijftig jaar zijn we, vrezen wij, allemaal gedegradeerd tot hulpverleners en pizzabakkers. Zonder daarover sentimenteel te willen doen moesten wij denken aan het teloorgaan van het vak van de scheepsbouwer in ons land. Het bouwen van een zeeschip van de kielplaat tot aan de stengen op de masten moet zonder twijfel aan hoog en laag grote voldoening hebben geschonken, met als apotheose de feestelijke tewaterlating onder de vrolijke tonen van het eigen werforkest.

Eenmanswerf in Kampong Fikri, Maleisië

En hoe is dat begonnen, lang geleden? De scheepsbouwer trok het woud in en selecteerde de eikenbomen waaruit hij op zijn werf de spanten en knieën kon zagen. Het grote Spanje is door deze ongebreidelde dorst naar hout praktisch ontbost en tot op de dag van vandaag kunnen we de erosie in dat land waarnemen die door de houthonger voor de armada's ontstond.

In Maleisië, waar wij niet zo lang geleden waren, zitten ze niet met dat soort problemen. Er is een rivierarm vlak bij zee, er zijn honderden vissers die op zee hun brood verdienen en dus zijn er scheepsbouwers. Vraag niet naar de schaal waarop dat geschiedt.

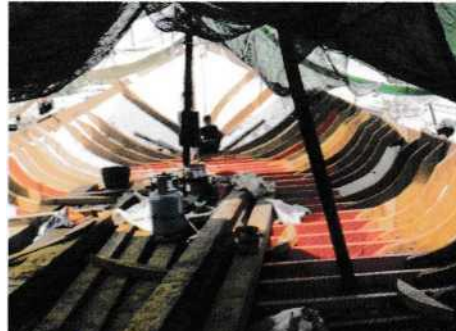
Net als in ons land in de 16e en 17e eeuw vraagt de scheepstimmerman aan zijn opdrachtgever: „hoe lang moet-ie worden en hoe breed?”. De vorm van het schip, het lijnenplan, de opbouw, zitten, net als vroeger bij zijn verre vakgenoot op de VOC-werf aan het Oosterdok. allemaal in het hoofd van de scheepsbouwer hier, in Kampong Fikri aan de Zuid-Chinese Zee. Hij weet nauwelijks dat de Japanners nog vóór de verrassingsaanval op Pearl Harbor op zijn strand, een paar kilometer verderop, al op 7 december 1941 landden. Hij weet evenmin - en het kan hem ook geen zier schelen - dat drie dagen later, op 10 december op 50 mijl uit zijn kust, HMS “Repulse” en HMS “Prince of Wales” roemloos ten onder gingen, hetgeen zonder twijfel de gongslag was die het eindspel aankondigde in het drama van de uitstoting van Europese koloniale machthebbers in geheel Azië. Machtige oorlogsschepen die een 2000 maal grotere waterverplaatsing hadden dan het schip dat hij aan het bouwen is.

Alles met de hand

Hij zaagt en buigt het hout tot er weer een schip is gebeeldhouwd. Alleen, soms met een knechtje. En alles nog met de hand. Het buigen van de huidplanken wordt gedaan met als enig gereedschap een derdehandje dat de planken krom trekt langs een paal in de grond. Het op spanning houden gebeurt door een zware steen aan het lopende part van het



Het voorschip in wording.



De inhouten worden geplaatst en met bouten vastgezet.



Eén voor één worden de spanten „op het oog“ passend gemaakt.

derdehandje te binden, waarna het lopende eind over een blok (katrol) wordt geleid, zoals het gewicht van een Friese klok. Ondertussen wordt onder de plank een vuurtje gestookt. Alles gaat „op het oog“.

Het breeuwerk bestond uit, zo leek het, boombast dat in gesmolten hars werd gedoopt en vervolgens met een breeuwijzer in de naden werd geslagen. De vormen zijn altijd gelijk, maar niet één schip is identiek. Pas als de motor wordt ingebouwd komt er meer volk aan boord. Maar dan heeft het schip zijn maidentrip al gemaakt: naar de machinewerkplaats. Daarna kan er worden gevestigd op wat de Zuid-Chinese Zee voor heerlijkheid biedt: ikan tenggiri, ikan merah en ikan tonggol, om er een paar te noemen.



De vorm van het achterschip wordt al duidelijk zichtbaar.

's Nachts moppert de stuurman van de wacht op de koopvaarder op weg van Singapore naar Bangkok, dat al die vissers voortdurend in de weg zitten op zijn koerslijn. Met hun felle lichten vlak boven het water om vis te lokken en hun uitstaande lijnen zijn ze absoluut niet van plan om uit te wijken. In de weg zitten? Wie zit wie eigenlijk in de weg?



Wij kennen de scheepjes als dobberende lastpakken 's nachts op grotevaart routes. Hier kunnen we ze nu eens en detail bekijken. Er werken vier, vijf man op zo'n prauw. Foto Riet van de Reest.



EEN ZEESTRAAT, 50 METER BREED! Een pakje High Way in anderhalf uur.

In de ongeveer 14 dagen, dat ik mij aan boord bevond van Hr Ms. RP 133, voeren we door brede baaien, brede zeestraten en door bruine wateren van vele rivier-delta's. Maar eenmaal voeren we door een allernauwst straatje. Een echte zeestraat, daarom behorende tot ons patrouillegebied. Maar zo smal dat men zich in het Noord-Hollands Kanaal zou kunnen wanen, als zich niet aan weerszijden het oerwoud bevond. Over deze vaart zou ik U veel meer kunnen schrijven dan de paar regels in dit artikel. Laat ik U eerlijk zeggen dat ik dat straatje benauwend smal vond en dat ik rustiger tijden gekend heb dan de minuten die we door het oerwoud voeren. Smal en nauw en héét! Met zwermen horzels, die een pleziertochtje met de 133 wilden maken, met onmogelijk grote libellen over het dek sidderend en met wegvluchtende apen van de modderige oevers. Anderhalf uur volledige waakzaamheid. Het is niet helemaal veilig, weet U. Er gaan geruchten dat zekere lieden er alles voor voelen de hier patrouillerende RP-boten eens behoorlijk onder vuur te nemen. Dat wordt gefluisterd door Chinezen en de mensen die wat arang (houtskool) leveren aan deze scheepjes.

Per „Morotai" terug naar Priok

Dat straatje zal ik niet zo spoedig vergeten. Ik heb daar zeker een vol doosje High Way leeggerookt en niet omdat High Way zulk een beste sigaret is ... Ik heb gekeken naar de jongens aan dek, die óók rookten, maar tegelijk opvallend dicht bij de Lewis-mitrailleurs stonden, opvallend dicht bij het kanon vooruit, opvallend dicht bij de geladen Lanchesters....

Ik heb de Luitenant ter Zee der derde klasse Dankelman, de commandant, gevraagd of hij iets verwachtte. Hij heeft zijn schouders opgehaald en gezegd: „Verwachten kun je alles, maar er zal wel niks gebeuren". Er is ook niets gebeurd, maar ik heb daar aan de lijve de benauwenis gevoeld van het varen in — laat ons zeggen — niet geheel veilig gebied.

De stilte daar is geen weldadige stilte. Daar zit dreiging in die stilte. De RP 133 schroeft zich vooruit in het troebele water en 9 paar scherpe ogen pogen de wildernis aan beide zijden te doorboren. Ik realiseer me dat snipers (sluipschutters) hier ongelooflijk mooie kansen hebben.

De laatste dag van mijn verblijf aan boord is vol heimelijke spijt van het komende afscheid. We zijn, de commandant, zijn jongens en ik, vrienden geworden in die twee weken en waar wordt vriendschap beter beproefd dan in het gemeenschappelijk ondergaan van ontbering?

De laatste nacht varen we terug. Van het bruine kaliwater naar het blauwe, maandoorglansde water van de Riouw-Archipel. In de duisternis verrijst Singapore als een berg van licht. De Bolle is bezig zijn arangvuurtje aan te blazen, want er is al om koffie geschreeuwd. Wee de Bolle als er geen koffie zal zijn! Hij kijkt mij aan en zegt: „Dat was een kort rukkje, meneer, we zoue verwend rake!"

Een kort rukkje maar de RP 133 zal 3 dagen binnen blijven en daarna komt de nieuwe ruk. Weer van 2 of 3 weken. En zo zal het doorgaan, maand na maand. Een paar dagen op de wal, een paar weken op controle.

Vroeg in de morgen lopen we Tandjong Oeban binnen en ik word hartelijk en gastvrij ontvangen door de Oudst Aanwezend Zee-officier, de Luitenant ter Zee der eerste klasse KMR H. J. van der Weyde. Hij neemt me mee en in het uur, dat dan volgt, voltrekt zich een zee van luxe over me; ik scheer me, ik kan me mandiën in koel water, ik voel schoon wit goed om mijn body en als ik zit, achter een kouwe pijp waarin een formidabel stuk ijs drijft, met een fan loeiend boven mijn hoofd, weet ik, dat ik weer „mens" ben en een paar weken ontbering achter me heb.

En als ik zoiets zeg, in een plotseling opkomende bui van tevredenheid, merkt Dankelman nogal ironisch op: „Ja, jij wel !"

Ik wel.... en wat betekenen nauwelijks 2 weken varen in dit gebied! De jongens zitten hier een jaar en langer en ze hebben dezelfde behoefte aan een koud biertje, schoon goed en een loeiende fan als ieder ander levend wezen. Maar zij zijn 3 dagen binnen.

Hun werk is uitermate belangrijk; controle over de wateren van Nederlands-Indië. Waren zij er niet, er werden voor miljoenen en miljoenen aan goud, rubber, copra en rijst weggesmokkeld. Direct ten nadele van Nederland en van de bevolking van deze eilanden, direct ten voordele van Singapore's linke jongens, die de kans van hun leven krijgen door te vissen in dit „troebele" water.

Ik besluit met de hartelijke wens, dat Nederland begrip zal krijgen voor dit werk, verricht door jonge kerels op eenzame buitenposten. Dat men in het Moederland tenminste enige aandacht zal besteden aan die onbekende varende stukjes Holland, bovenop de evenaar.

De andere dag vaar ik terug naar Batavia. Aan boord van Hr. Ms. korvet „Morotai" is een hut, er is een kooi, er is een helderwit gesteven laken. Er is koud water, de hofmeester brengt ongevraagd koffie en thee en de wachten worden regelmatig gelopen. Dit schip is de

beschaving. Ik slaap en ter hoogte van mijn hoofd bevindt zich een geopende patrijspoot. Ik kan de zee en duizend eilanden voorbij zien trekken en met de volle maan meedrijvend, als een gouden toverbal voel ik de moeheid van 14 dagen RP-boot-spanning wegzakken.

Het is een onbeschrijfelijke zaligheid zo te varen! Maar het is moeilijk de herinnering weg te bannen aan de jongens op de R.P.-boten in de Indische archipel. De herinnering aan hen, die onder de moeilijkste omstandigheden werken, sloven, zwoegen en ploeteren. En dóórpersen!

De herinnering blijft als een brok harde realiteit staan tussen de comfortabele en gevaarlose vaart naar Tandjong Priok, bij Batavia. (Slot)



De taak van de Kon. Marine is veelomvattend. Hier geeft Ltz. Dankelman, commandant van de R.P. 133, medische verzorging aan enige kleine Indonesiërtjes.
Bron foto: NIMH.

De Amerikaanse Burgeroorlog voor de kust van Cherbourg

Slag bij Cherbourg (1864) en de ondergang van de CSS Alabama

Auteur: **Marc Busio**



Het tot zinken brengen van de CSS Alabama door de USS Kearsarge voor de haven van Cherbourg op 19 juni 1864.

De zeeblokkade waarmee Rusland momenteel het scheepvaartverkeer van- en naar de havens van Oekraïne lam legt heeft tot gevolg dat er een groot tekort aan graan dreigt en daarmee hongersnood in kwetsbare landen. Het is niet voor het eerst in de geschiedenis dat dit wapen tot verstrekende gevolgen leidt voor landen die niet betrokken zijn bij het conflict. Zo blokkeerden tijdens de Amerikaanse Burgeroorlog (1861-1865) oorlogsschepen van de (noordelijke) Unionisten de havens van de (zuidelijke) Geconfedereerden. Hierdoor stakte onder andere de aanvoer van ruwe katoen naar Europa, waardoor een groot deel van de textielindustrie stil kwam te liggen en haar arbeiders werkeloos werden.

Dat de Zuidelijke Staten streden voor behoud van de slavernij was geen beletsel voor allerlei initiatieven in Europese landen om hen te steunen, ondanks de formeel afzijdige opstelling van hun regeringen. Zo bouwde een scheepswerf in Liverpool een kaperschip voor hen om overal ter wereld handelsschepen van de Noordelijken tot zinken te brengen. Deze CSS Alabama was daarin twee jaar lang zo succesvol dat uiteindelijk tientallen oorlogsschepen van de Unionisten jacht op haar gingen maken. Deze achtervolging eindigde in een zeeslag voor de haven van Cherbourg. Het was daarmee het enige wapenfeit uit deze oorlog dat in Europa werd uitgevochten.

Cherbourg

Met haar havendam van vier kilometer lengte, die tussen 1783 en 1853 werd aangelegd, heeft Cherbourg nog altijd het grootste kunstmatig aangelegde havenbassin van Europa. Op 11 juni 1864 voer de CSS Alabama hier binnen en trok meteen veel belangstelling, omdat de kranten al maanden berichtten over het spoor van verderf dat het gevreesde schip in de Chinese Zee, Indische Oceaan en Atlantische Oceaan achter zich had gelaten.

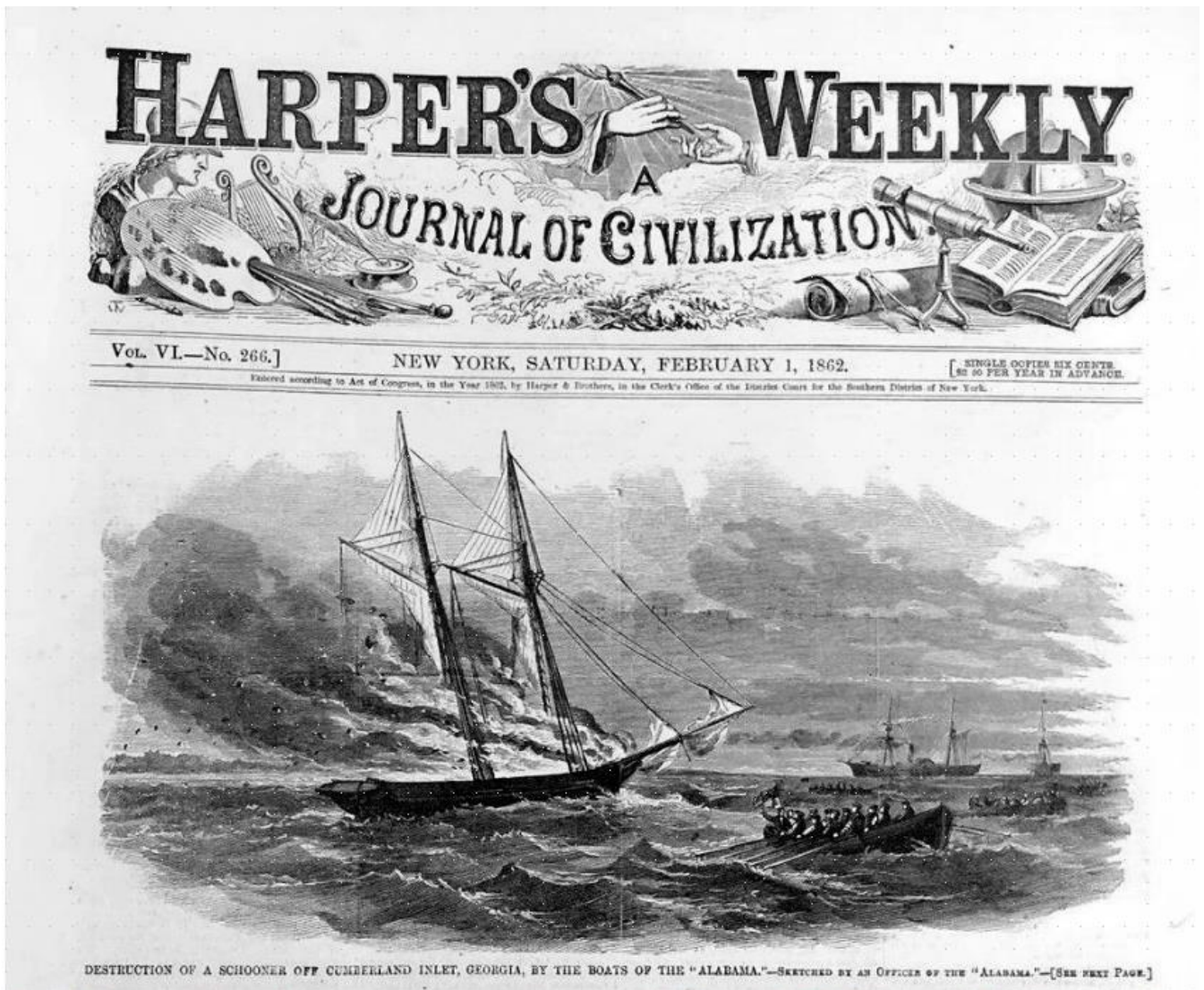


Kaart van de haven van Cherbourg uit 1872, met daarop de havendam die voorzien was van drie forten

Het schip stond onder bevel van kapitein Raphael Semmes (1809-1877), een man die niet alleen een briljant marineofficier was, maar ook een raciaal superioriteitsgevoel had dat representatief was voor de Zuidelijke Staten. Waar hij ook ter wereld in een haven aanlegde, hij beoordeelde er de kwaliteit van de mensen altijd aan de hand van hun huidskleur: hoe blanker, hoe waardevoller. Semmes had in twee jaar tijd meer dan zestig schepen van de Noordelijken tot zinken gebracht en had daarbij voortdurend aan hun oorlogsschepen weten te ontkomen, de laatste maal in de Straat van Gibraltar. Daar was het de USS Kearsarge van kapitein John Ancrum Winslow (1811-1873) die gepoogd had om haar uit te schakelen. Winslow was weliswaar niet zo'n houwdegen als Semmes, hij vatte zijn opdracht om de zeeën weer veilig te maken voor de handel zeer hoog op en zette de achtervolging in.

Nadat het anker was uitgeworpen liet Semmes zich met een sloep naar de kade roeien, om zich daar met een zeer concreet verzoek tot de havenmeester te richten. Na twee jaar op zee verkeerde de CSS Alabama in slechte staat en moest in Cherbourg eerst gerepareerd worden alvorens weer uit te kunnen varen. De havenmeester realiseerde zich onmiddellijk dat een dergelijke beslissing zware internationale consequenties zou kunnen hebben en het daarom aan de Franse keizer was om die te nemen. Semmes kreeg dan ook te horen dat hij het antwoord van Napoleon III (1808-1873) moest afwachten, maar tot die tijd veilig was achter de met forten versterkte havendam van Cherbourg. Geduld lag echter niet in zijn aard en toen de volgende dag de USS Kearsarge aan de horizon verscheen, realiseerde Semmes zich dat de CSS Alabama in de val zat.

Het aangaan van de strijd zag hij als enige optie, maar hij besloot wel om die op zondagochtend te laten plaatsvinden, zodat de bewoners van Cherbourg in de gelegenheid waren om getuige te zijn van het schouwspel. Bovendien viel de aankomst van de CSS Alabama samen met de opening van het nieuwe casino en treinstation van Cherbourg. Gedurende dat weekeinde kwamen daarom veel toeristen naar stad, die geen spijt zouden krijgen van hun bezoek. De plaatselijke vissers begrepen wat er te gebeuren stond en spoedden zich naar het station, waar ze de gearriveerde reizigers aanboden om hen naar de havendam te varen. Daar zouden ze het beste uitzicht hebben op de zeeslag.

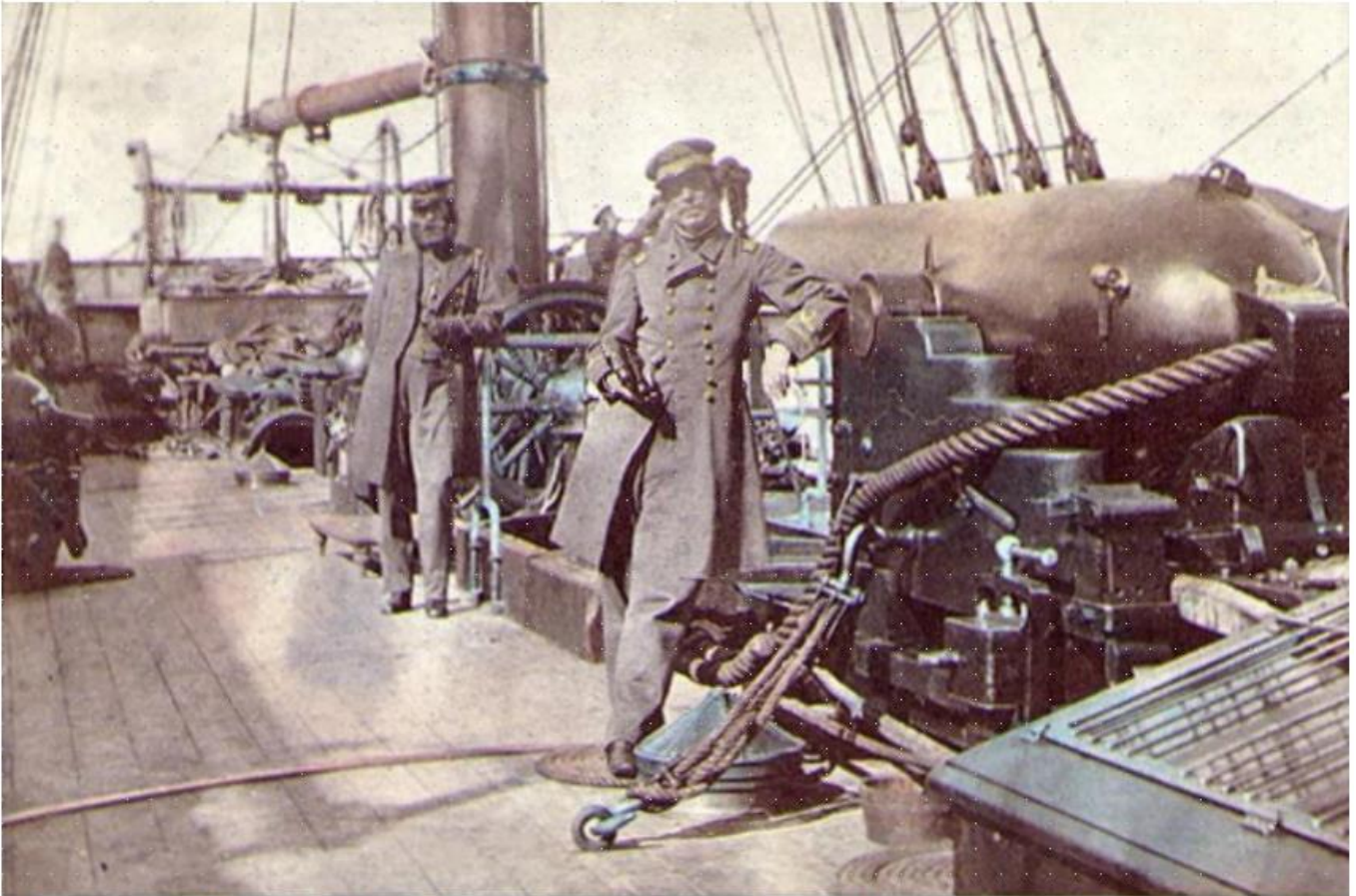


Krantenkop met berichtgeving over een schoener die door de CSS Alabama tot zinken werd gebracht.

Twee jaar eerder had kapitein Semmes onder min of meer vergelijkbare omstandigheden zijn schip verspeeld aan de vijand en was daarom vastbesloten niet nogmaals zo'n vernedering te ondergaan. Na enkele dagen van voorbereiding was hij dan ook gereed voor het aanstaande duel. Die zondagochtend 19 juni hadden duizenden nieuwsgierigen zich verzameld op de havendam, kades en heuvels rond Cherbourg. Om zes uur maakte de CSS Alabama haar kanonnen schiet-klaar en nam Semmes zijn tactische beslissingen voor benadering van de vijand, daarbij de sterke getijdestromingen en windkracht in acht nemend.



Kapitein Raphael Semmes



De machtige 100-ponder stond centraal gepositioneerd op het bovendek van de CSS Alabama, om van daaruit in alle richtingen te kunnen schieten.

Via de westelijke haventoeegang voer de CSS Alabama vervolgens op hoge snelheid richting de USS Kearsarge en vuurde haar gevreesde 100-ponder af. Dit type kanon stond bekend om zijn grote nauwkeurigheid en vuurde bovendien granaten af met een tijdsvertraging. Daardoor kwam de explosieve lading pas tot ontploffing nadat de vijandelijke scheepswand doorboord was, met veel inwendige schade tot gevolg. De verwachting was dan ook hoog toen het eerste schot een voltreffer bleek te zijn op de achtersteven van de USS Kearsarge. Uitschakeling van de stuurinrichting aldaar zou in feite een directe overwinning betekenen.

Groot was echter de onthutsing toen het projectiel niet tot ontploffing kwam en de USS Kearsarge daarentegen op haar beurt in volle vaart op de CSS Alabama afkwam. Nog vóór de kanonnières in staat waren om de 100-ponder te herladen, draaide de USS Kearsarge en vuurde vanuit haar 'brede zijde' een salvo uit al haar kanonnen af. Die waren dan wel lichter van kaliber, toch richtten ze een ravage aan. Semmes kon hier weinig tegenin brengen en de kogelregen die hier op volgde bracht de CSS Alabama binnen één uur tijd tot zinken.

Vóór hij van boord ging gooide Semmes zijn ceremoniële zwaard in het water. Daarmee bespaarde hij zich de vernedering om deze te



Onder de vele belangstellenden van de zeeslag bevond zich ook de beroemde schilder Édouard Manet (1832-1883), die het spektakel op doek vastlegde.

moeten overhandigen aan Winslow, zoals de krijgsetiquette destijds voorschreef bij nederlagen. Twintig van zijn bemanningsleden hadden de dood gevonden, de rest werd opgepikt door een aantal Britse en Franse schepen. Via Engeland wist Raphael Semmes terug te keren naar de Confederatie, waar hij kort voor het einde van de Amerikaanse Burgeroorlog nog tot admiraal werd bevorderd. Toch was hij niet geslaagd in zijn strategische opzet. Het was namelijk de bedoeling geweest dat de Unionisten zoveel oorlogsschepen hadden moeten inzetten om de Geconfedereerde kaapvaart te bestrijden, dat ze havenblokkades moesten staken. Dat is echter nooit het geval geweest.



De USS Kearsarge en CSS Alabama tijdens de Slag bij Cherbourg, 1864

In 1984 werd de locatie van het wrak van de CSS Alabama gelokaliseerd door de Franse marine. Hoewel het zich in de Franse territoriale wateren bevindt, zorgde de aanname van de *CSS Alabama Preservation Act* er in 1989 voor dat het voor altijd Amerikaans eigendom zal zijn.

Bron: 23/2022



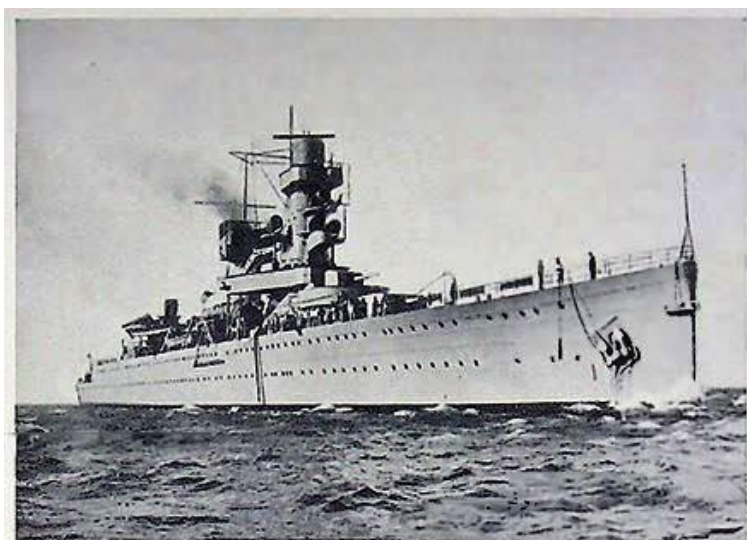
=====

DE SLAG IN DE JAVAZEE

Er was bij de marine sedert tientallen jaren een geest tot uiting gekomen, die door buitenstaanders dikwijls verkeerd beoordeeld werd, een geest, die meermalen met meer of

minder bitterheid tot uiting kwam in de opmerking: „Wat kunnen wij, marinemannen, anders doen in tijd van actie, dan met ons gering en gebrekkig materiaal, stervend strijdend ten onder gaan." Was dit, zooals men wel eens beweerde, *défaitisme*? Neen! Want daaruit sprak het voornemen om zich nimmer gewonnen te geven. De slag in de Javazee op 27 Febr. 1942 bewees, dat de geestesgesteldheid van den Nederlandschen marineman nog altijd dezelfde en nog altijd een goede was: niet versagen; aanvallen! al weten we, dat de uitslag niet anders zijn kan dan stervend strijdend ten onder gaan!

Wat er van dien strijd bekend is en wat daarvan in de in Nederland verschijnende pers is gepubliceerd, bewijst, dat de mannen van de „De Ruyter", de „Java", de „Kortenaer" en de „Witte de With" niet versaagden en manmoedig naar den ouden, roemrijken aard van den Nederlandschen zeeman, den strijd tegen een overmachtigen vijand hebben aangeboden.

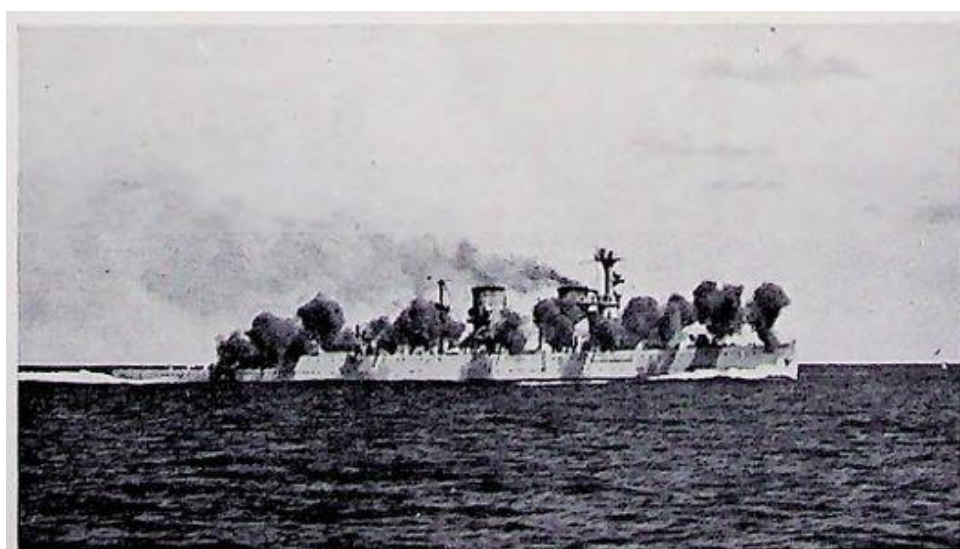


De slag in de Javazee

Het aantal, maar meer nog de harmonische samenstelling en grootere vuurkracht van de Japansche strijdkrachten in de Javazee weerhield den Nederlandschen bevelhebber van de geallieerde vloot, den schout-bij-nacht K. W. F. M. Doorman, niet, den strijd aan te binden en aanvankelijk zelfs een overwicht op den tegenstander te vormen. In den middag van 27 Febr. om kwart over vier raakten beide partijen slaags. De Japansche strijdkrachten bestonden uit 8 kruisers, die voor een deel elk over 10 kanons van 20 cm en 8 kanons van 12 cm beschikten en twee

catapults en vier vliegtuigen aan boord hadden. Bovendien waren er 13 torpedobootjagers en een ongenoemd aantal onderzeeboten aan Japansche zijde.

De onder Nederlandsch bevel staande geallieerde vloot bestond uit 5 kruisers en 5 torpedojagers, waarvan slechts 2 kruisers resp. 9 en 6 kanons van 20 cm hadden. Van de beide Nederlandsche kruisers „De Ruyter" en de „Java", zijn nadere bijzonderheden op blad a 1 en a 2 te vinden. Wijn de geallieerde vloot in den aanval was, moesten de



Hr. Ms. „Java" cen volsalvo gevend.

Amerikaansche torpedojagers uitgeschakeld worden, omdat deze te weinig snelheid hadden; uiteraard waren in dezen aanval ook geen onderzeeboten, die in het algemeen slechts 9 mijl

onder water maken. Van de 5 geallieerde jagers waren er 2 Nederlandsche, n.1. de „Kortenaer” en „Witte de With”. De „Kortenaer” (waarvan bijzonderheden op blad c 1 en c 4) werd om kwart over vijf getroffen en zonk. Van de pl.m. 150 koppen werden er later 116 gered. De „Witte de With” moest een half uur later, hoewel onbeschadigd, een getroffen geallieerde kruiser begeleiden en zich uit den strijd terugtrekken; tezelfder tijd werd een geallieerde jager getroffen. Om half twaalf werden kort na elkaar de „De Ruyter” en de „Java” tot zinken gebracht, vermoedelijk door onderzeebooten; 137 man konden gered worden; de overigen, pl.m. 800 man, vonden strijdende hun zeemansgraf in de Java Zee ten Noorden van Rembang.



le Jaargang Nr. 3-1 October 1947

=====
 Met Hr. Ms. Pieter Floresz naar
 de haringvloot
 Deel 1

Aan de Scheveningse haven heerst een feeststemming. In de vroege uren van de mooie Meidag zijn duizenden nieuwsgierigen uitgetrokken om een plaatsje te veroveren aan de haveningang, op de pieren en langs de kaden. Er is dan ook wat belangwekkends te zien. De haringvloot vaart uit. De vorige dag zijn reeds de vlaggen omhoog gegaan en op alle schepen waaien tal van doeken van de meest uiteenlopende vorm en kleur. De natievlaggen bovenal. Het is nog een druk gedoe aan de kaden om de laatste voorzieningen te treffen, gesjouw, geloop en geroep. Maar dan maken de eerste haringloggers zich los van de wal en stomen langzaam naar de buitenhaven. Daar wordt de machine op volle kracht gezet en luid loeiend met de luchtfluit vaart schip na schip tussen de pieren naar zee.

Ze zijn alle netjes in de verf, met zorg opgetuigd, het bezaan zeil strak gehesen, de vlaggen vrolijk wapperend in de toppen. Als een troep dartele jongens, losgebroken uit de school, snellen zij de vrijheid tegemoet. Telkenmale als een schip passeert, gaat groot gejuich op uit de dichte rijen van belangstellenden en als de laatste der zestig schepen in de heilige verte van de grote zee verdwijnt, schuifelt men huiswaarts, nog lang napratend over de fraaie parade van onze trotse vissersvloot.

Er is zeker reden om trots te zijn op hetgeen in nauwelijks twee jaren bereikt is. Immers, bij de bevrijding van ons land, lagen nog slechts enkele uitgevaren vissersschepen in de Scheveningse haven en nu ging een flinke vloot van goed uitgeruste schepen naar zee, terwijl geleidelijk nog verscheidene gedurende dit haringseizoen zullen volgen. Weinige buitenstaanders kunnen beseffen welke enorme moeilijkheden de reders, de scheepswerven en de bemanningen hadden te overwinnen om zover te komen. Maar nu gaan ze daar, de grote ruimte van onze nationale zee zoekend, honderden mijlen van huis, op jacht naar kostelijk voedsel voor het altijd nog behoeftige land.

Als ik dit schrijf, ligt deze zo belangrijke dag voor de Nederlandse haringvissers — en die overigens niet minder belangrijk is voor hen die hun terugkomst tegemoet zien — al weer enkele maanden achter ons. Vele miljoenen nieuwe harinkjes zijn inmiddels in even zovele kelen gegleden en de viskarretjes zijn steeds ruim voorzien om aan alle behoeften naar een

hartige beet te kunnen voldoen. Maar daarvoor moet onze Vloot, die dit banket aan land brengt, dan ook steeds in druk bedrijf blijven.



Bijna tweehonderd Hollandse haring-loggers uit al onze belangrijke Noordzeehavens tezamen, zoeken dagelijks op de eindeloos wijde watervlakte naaide begeerde buit. Dit streven van een paar duizend vissers is tevens hun strijd om het bestaan en daar ook de vloten van andere naties voor wie de Noordzee viswater is, ten tonele verschijnen, ontstaat op deze plas een zeker gedrang. Dringen bij de bestaans- strijd leidt in de maatschappij maar al te vaak tot minder eerlijke praktijken en ook bij

de zeevisserij zijn conflicten niet uitgesloten. Vandaar de politie- kruiser.

Met collega's van andere landen zorgt dit schip voor orde en treedt bemiddelend, zo nodig bestraffend op, als een al te groot enthousiasme van een visser tot schade van een ander leidt. Bovendien is dit schip, dat zich steeds bij de haringvloot bevindt, in de gelegenheid een wakend oog te houden op de toestand, waarin de schepen zich op zee bevinden, hun zeevaardigheid te controleren en in het algemeen de uitvoering van de veiligheidsvoorschriften gade te slaan. Want een logger is bescheiden van afmetingen, zelden groter dan tweehonderd bruto registerton, beste zeeschepen, maar er zijn grenzen. De Noordzee kan, vooral in de wintermaanden erg ongemakkelijk zijn en van de vissers wordt dan grote kundigheid geëist, terwijl alle spullen dan in orde moeten zijn.

Anderzijds kan de .politiekruiser van groot nut zijn voor deze ploeteraars van de zee. Zij en hun schip zwerven wekenlang rond, steeds maar zoekend en werkend en alles wat goed moet blijven, heeft nu eenmaal verzorging nodig. De politiekruiser kan hen die geven. Zieken en gewonden worden overgenomen, door de dokter behandeld en, zo nodig, op de kruiser gehouden voor verdere verpleging. Voor deze taak is overigens een nog beter schip steeds bij de haringvloot aanwezig, de overbekende „De Hoop”, hospitaal- kerkschip. Hier kunnen verscheidene zieken aan boord genomen worden voor geregelde doktersbehandeling en verpleging, maar als de schepen in groepen óver bijna de gehele Noordzee verspreid liggen, kan „De Hoop” niet altijd aan elk verzoek om hulp direct voldoen daarom is het goed dat ook de politiekruiser vaart.

In een onverhoopt voedselgebrek op een logger zou voorzien kunnen worden door de kruiser, terwijl de technische hulp, die dit schip met zijn uitgebreide staf van vakkundig personeel geven kan, vaak zeer gewaardeerd wordt. Moeilijkheden met stoomketels, machines, radio apparaten en andere toestellen, zijn meestal gauw door dat personeel verholpen en de schipper van de logger heeft weer een zorg minder. Zo patrouilleert de kruiser weken achtereen tussen de vissende schepen door, als een vermanende en beschermende politieagent, sterk van arm en zacht van gemoed.

Het is de taak van de Koninklijke Marine, een van haar schepen deze dienst te laten uitvoeren en zo ligt midden Juli van dit jaar te Den Helder, Hr. Ms. Pieter Florisz gereed om ter visserij-inspectie uit te varen, onder commando van Luitenant ter Zee der 1e klasse Jhr. P. L. M. van

Geen. Het zal een reis van drie weken worden en ik ben zeer ingenomen met een uitnodiging van de commandant om op deze kruistocht als gast mee te varen.

Dank zij de goede zorgen en het herinneringsvermogen van mijn echtgenote, die in vroegere jaren voor zeereizen al zo vele malen mijn koffers inpakte, ben ik, voldoende uitgerust, de avond voor vertrek present, aan boord. Na een gezellig onderhoud met commandant en officieren is het al ver na middernacht voor de kooi wordt opgezocht, maar de slaap komt pas later.

De volgende morgen is alles in rep en roer voor het vertrek.

We verlaten precies op tijd de marinewerf en na geschut te zijn, stoomt Hr. Ms. Pieter Florisz de buitenhaven van Nieuwediep uit. Door het betonde Molengat, dicht onder de Zuidkust van Texel, wordt koers gezet op het Texel-lichtschip en van hier begint de oversteek naar de Engelse kust. Er waait een stijve Westelijke bries en als we in ruimer water komen wordt de zee erg ongemakkelijk, hetgeen de Pieter Florisz luchtig opneemt en als dansend overwint. Deze luchtigheid wordt mij echter steeds minder aangenaam en tenslotte eist Neptunus offers, die mij in de kooi dwingen. Een paar uur slaap doet- wonderen en als wij tegen de avond het punt passeren, waar midden op de Noordzee, tot voor kort, het bij alle Hollandse zeevissers zo welbekende lichtschip „Silver” lag, kan ik er ook weer plezier in krijgen.

Op de brug vind ik de navigerende officier, die de beschikking heeft over tal van moderne instrumenten en als ik enige tijd rondgesnuffeld heb, bekruipt mij een zekere jaloezie.

Dit moet het gevoel zijn van een piloot, die lui in een gemakkelijke stoel als passagier in een vliegtuig wordt meegevoerd en zijn collega in de cockpit de hemzelf zo bekende handgrepen ziet uitvoeren.

Bij de radiotelegrafist hoor ik een druk gekakel uit de luidspreker komen. Het zijn de schippers van onze haringloggers, die met elkaar de vangsten en hun positie bespreken. Want bijna iedere logger bezit een radio telefonie zender en -ontvanger en op bepaalde uren van de dag worden talrijke gesprekken gevoerd over geluk of pech bij de vangst. Uit deze luidruchtige gesprekken kunnen wij vaststellen waar de schepen vissende zijn en willen we meer weten, dan mengt onze telegrafist zich in het koor. Ik hoor zo'n gesprek eens aan:

„Hallo Cornelia, hallo Cornelia, de Jacob roept U, de Jacob roept U, hoort U mij, antwoord, over!”

„Ha, die Jacob, hallo die Jacob, de Cornelia antwoordt, de Cornelia antwoordt, ik versta goed, best ontvangen, ik luister, over!”

„Hallo die Cornelia, hier de Jacob, goeie middag, Aai, niet best gevangen, jongen, zij zijn er wel, maar ik zie ze niet, 5 kantjes, ik zeg 5 kantjes uit de hele vleet, treurig jongen en al maar stomen. Gisteren wat zuidelijker geweest, op de 57.30 en west, ook niks. Morgen zijn we drie weken uit en nog geen tien last, ik zeg nog geen tien last, je weet het niet meer hè? Chiel had 70 kantjes, ik zeg 70 kantjes, dat was op de 59.20 en een minuutje of 30 Oost. Een stuk of tien stomen daar nou heen, maar ik blijf hier nog een vrachtje proberen.

Is dat goed begrepen, aai, ik luister, over!”

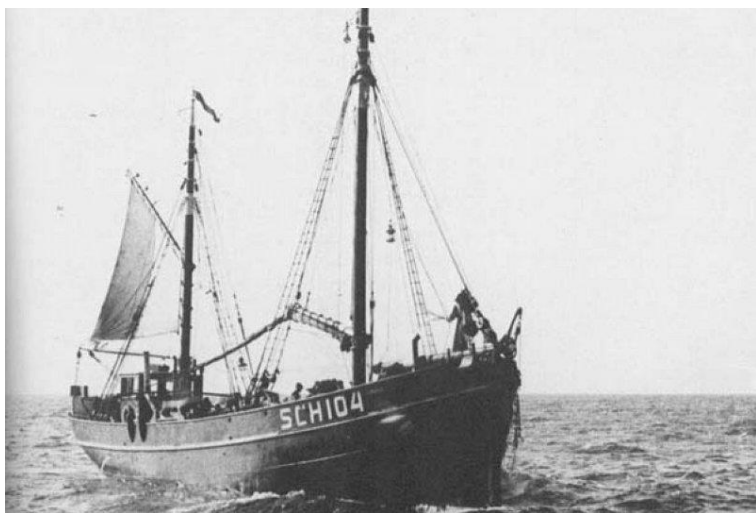
„Ha die Jacob, dat is best ontvangen, Willem, dat is allemaal prachtig ontvangen enz.”

Zo klinkt dagelijks urenlang over de Noordzee de roep van de visserman, 's Morgens vroeg, als de netten zijn in gehaald, krijgt de reder via Scheveningen Radio, de opgaven van zijn schepen binnen.

Op zijn kantoor kan hij per telefoon met zijn schippers in zee spreken en allerlei maatregelen met hen overleggen. Op honderden mijlen van zijn huis zijn de schepen voor hem te bereiken.

Dat is prachtig. Maar het is ook prachtig, dat de schipper met datzelfde toestel onmiddellijk om hulp kan roepen als hij in nood komt te verkeren. Hij kan overtuigd zijn dat op elk moment, bij dag of nacht, zijn noodoproep direct beantwoord zal worden door kuststations. En dat is een grote geruststelling.

Het weer is intussen beter geworden en als ik weer de kooi opzoek, is het om geen andere reden dan om een fatsoenlijke nachtrust te genieten.



De tweede dag brengt prachtig weer en aan boord wordt hard gewerkt om een schoon en ordelijk schip te krijgen. Met ruim 60 man equipage is dit spoedig gebeurd. Voor de eerste maal op een oorlogsschip varende, is er voor mij veel belangwekkends te zien en op het einde van de ronde beland ik bij de kleine scheepsjol, die door de schipper en zijn mannen buitenboord wordt gedraaid en, goed zeevast gesjord. Hij is nu steeds gereed om onmiddellijk gestreken te worden. We zullen er nog veel gebruik

van maken om bij het praaieren van vissersschepen mensen over en weer te brengen.

En dan komt de politiekruiser op het einde van de middag bij de eerste Nederlandse haringloggers. Het is op bijna 57 graden Noorderbreedte en 1 graad Westerlengte. Al spoedig gaan twee vlaggen, boven elkaar, omhoog, het sein dat er iets bijzonders aan de hand is.

Het is op de Sch 104, Adriana. De Pieter Florisz manoeuvreert tot op enkele tientallen meters van de Sch 104 en de commandant roept door een machtige luidspreker de mannen een goeden middag toe. De jol ligt in een minuut te water en snel roeien de matrozen naar de logger. Hier is technische hulp nodig.

De radio-ontvanger is defect en het echolood werkt niet goed meer. Onze telegrafisten hebben een en ander spoedig opgelost. Inmiddels vertelt de schipper mij enige bijzonderheden over de ligging van de vloot en de vangsten.

Als we naar de kruiser terugkeren, waaien er twee vlaggen op de K.W. 73, die een eindje verderop ligt. We gaan er direct op af, en hier moet een zieke behandeld worden.

De patiënt wordt op de kruiser gehaald en de dokter zorgt voor de rest. Een paar mannen van de logger nemen een bad en zwemmen naar ons toe, in volle zee. Geen ongevaarlijk genoeg, want we hebben meermalen haaien in deze wateren gezien, zij het van een minder groot soort. Er is haring aan boord gekomen. De schippers geven een zogenaamd braadje mee voor de bemanning en niet alleen de mensen op de kruiser zijn hiermede in hun schik, maar ook Kobus, de scheepshond, is dol op haring. Het is een jong dier, niet groot, een leuke slungel, verwend door de hele bemanning. Kobus heeft nog een speelmakkertje, in de vorm van een heel jong katje en de vermakelijkste scènes spelen zich al op het achterdek als die twee liggen te rollen.



De afval van de haring, die overboord gaat, trekt grote zwermen meeuwen, die luid kruisend het schip volgen en elkaar de buit betwisten.

We vervolgen onze speurtocht in volkomen bladstil weer en wederom zien we in de verte twee vlaggen op een logger omhoog gaan. Het is de Freija, VL 79, die medische hulp vraagt voor een matroos. De-patiënt "wordt gehaald en blijkt een enorm gezwel in de nek te hebben.

De dokter moet chirurgisch ingrijpen en de ongelukkige blijft bij ons aan boord.

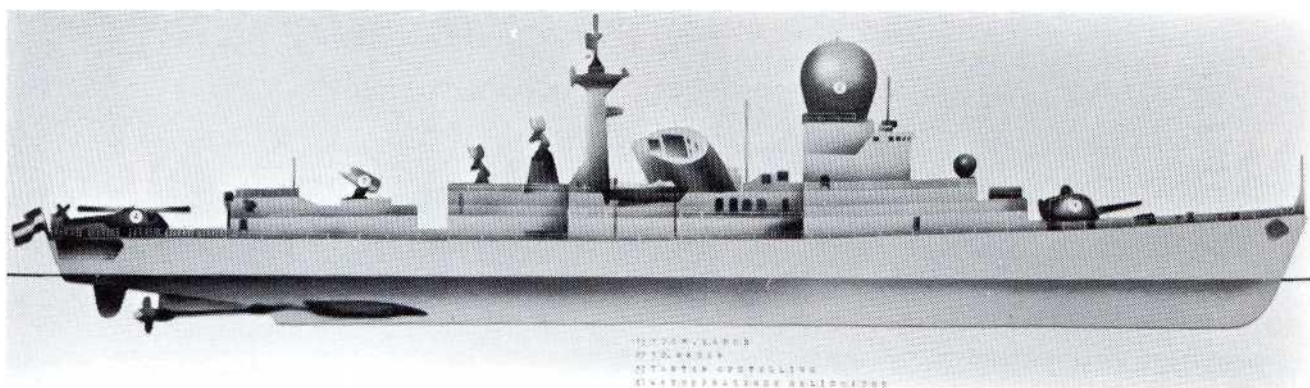
In dé ziekenboeg wordt een kooi voor hem gereed gemaakt en de ziekenverpleger neemt de verdere zorg op zich. Hier zij bij voorbaat vermeld, dat deze man al spoedig opknapte en aan boord de naam kreeg van Negenoo. Nog een tweede patiënt van de Freija wordt geholpen en dan gaat het weer verder tussen de talrijke schepen door. Ze liggen alle aan hun netten en de lange rijen Schotse-blazen, waaraan deze netten drijvende worden gehouden, wiegen zachtjes op het olie- stille water. Kilometers lang strekt de vleet van eik schip zich uit.

Soms is het of we op een keurig afgepaald weggetje wandelen. En de commandant zorgt wel dat de Pieter Florisz niet over de netten heengaat, want dat kan moeilijkheden geven voor beide partijen.

Tegen de avond stomen we in de richting van de Schotse kust, om voor de nacht een ankerplaats te zoeken.

Het is ongeveer 40 mijl varen en omstreeks middernacht worden radarapparaat en echolood-ingeschakeld. We hebben nog niets verkend van de kust, doch op het radarscherm tekent zich duidelijk de kustlijn en het bergland van de Montrose baai af. Er wordt recht naar de ankerplaats gestuurd. Het echolood geeft met regelmatig getik elke seconde de diepte aan. Met deze twee instrumenten is het prachtig navigeren. Over een gebied van 30 mijlen is alles waar te nemen, terwijl zonder het radio-oog, in de stikdonkere nacht niets te zien is.

WORDT
VERVOLGD





Knipsels.....

3-D RADAR OP DE GW-FREGATTEN

Deze 3-D radar, die thans op Erfprins wordt getest en waarop personeel, zowel voor de bediening als voor het onderhoud wordt opgeleid en geoefend, zal straks zijn plaats krijgen aan boord van de twee geleidewapen fregatten, die het vorige jaar zijn aanbesteed en die thans in aanbouw zijn bij de N.V. Koninklijke Maatschappij "De Schelde" te Vlissingen.

Zeer spectaculair bij deze radar zijn onder meer de 9 ton wegende antennes voor zoeken en volgen, die op één as zijn gemonteerd en die door een polyester-koepel met een doorsnee van 9| meter worden omvat.

Hefproef draaien" van de apparatuur geschiedt zeer effectief. Eventuele onvolkomenheden in het programma van de computer worden "rechtgestreken".

Het gaat in deze beproevingsperiode, die in 1970 werd aangevangen, in het bijzonder om de machinale en electronische duur-test, voorts om het doen genezen van de gebruikelijke kinderziekten en - zoals reeds gesteld - om het opleiden van het personeel. Aan de handboeken ter bediening en aan de onderhoudsvorschriften voor het personeel dat straks op de GW-fregatten met deze 3-D radar gaat opereren, wordt thans zeer hard gewerkt.

Bron: Marine Nieuws februari 1971

De Marine op de kantoormachine en terecht

De Marine Voorlichtingsdienst zond ons het eerste nummer van het blad „Marine-nieuws” toe. Een sympatieke uitgave die tot doel heeft snel en uitgebreid het gebeuren bij de Koninklijke Marine bekend te maken. De gehele uitgave is erop gericht, dat dit mogelijk is. Met behulp van kantoordruk bereikt men dat allerlei actuele informatie en daarbij behorende illustraties snel in druk kunnen worden gebracht.

Daarnaast blijft de Marine „Alle Hens” uitgeven, een maandblad dat achtergrondinformatie geeft en wat representatiever van opzet is.

Hoe dikwijls blijkt in een bedrijf niet dat men juist gebrand is op snelle informatie, die het bedrijf doorzichtig maakt. Vele op status gerichte personeelsbladen schieten dan hopeloos te kort en vervullen hun primaire functie niet. „Marine-nieuws” lijkt een heel doelmatige publicatie, waar de Marine veel plezier aan kan beleven. De thans gekozen frequentie van eens per maand lijkt wat aan de lage kant, maar wellicht kan die in de toekomst nog verhoogd worden. Een voorbeeld dat navolging verdient.

Bron: Marine Nieuws februari 1971

DE GRENS VAN SURINAME

deel 1

door Th. Ernste, luitenant kolonel der mariniers



De schrijver werd in 1922 in Den Haag geboren. Hij werd op 1 januari 1948 benoemd tot 2e Luitenant der mariniers en diende tot September 1950 te Volkel (N.B.), waarna hij per ms Tabinta met het eerste contingent mariniers naar Nederlands Nieuw Guinea vertrok. Na zijn terugkeer diende hij bij het amfibisch oefenkamp op Texel, afwisselend als oudste officier en commandant.

Eind 1953 volgde uitzending naar de Nederlandse Antillen waar hij gedurende ruim 3 jaren diende als personeelsofficier bij de staf van de commandant mariniers N.A. Van 1957 tot 1961 was hij geplaatst bij de Van Braam Houckgeest-kazerne te Doorn en gedurende 2 zomerseizoenen opnieuw als commandant op Texel. Na een tweede periode Nw. Guinea, diende hij aan boord van Hr. Ms. Karel Doorman en bij de marinekazerne Amsterdam. In aansluiting hierop volgde hij de cursus hogere krijgskundige en algemene vorming bij de Marinestafschool, waarna een plaatsing op het Ministerie volgde. Sedert medio 1967 is hij als docent geplaatst bij het Koninklijk Instituut voor de Marine.

Inleiding

Bij een voorgaande gelegenheid ¹⁾ kon ik reeds wijzen op de grensmoeilijkheden van ons overzees gebiedsdeel Suriname met haar naburen Brazilië, Frankrijk en het voormalig Brits Guyana. Thans is kortelings opnieuw de nadruk gelegd op de grensmoeilijkheden door het optreden van de politie uit Guyana enerzijds en de wat dreigende reactie van Premier Pengel anderzijds. Zoals ik reeds eerder mocht stellen had zowel Suriname, als de Nederlandse regering gehoopt deze grenskwestie te kunnen oplossen vóór 26 mei 1966, zijnde de datum van zelfstandig worden van Guyana. Dit is helaas niet gelukt, aangezien de regering Wilson de regeling liever overliet aan Georgetown, zoals nog in april van dat jaar bleek bij een bezoek van minister Luns aan Londen, waarbij een Britse onderminister zijn gesprekspartner was. Sindsdien is de zaak eigenlijk voor de buitenwereld blijven sluimeren, daarmee het bezit van een gebied van ± 10.000 vierkante kilometer in het onzekere latende.

Men zou zich kunnen afvragen waarom toch min of meer plotseling beide landen nu met meer nadruk hun rechten op deze driehoek doen gelden, nadat dit „probleem” tientallen jaren in de ijskast lag. Het antwoord ligt voor de hand: „er is wat te halen”. Onderzoekingen hebben n.l. aangetoond dat in dit gebied zowel bauxiet als ook diamant te vinden is. (De bauxiet weliswaar van residuaire oorsprong en in het algemeen vrij ijzerrijk). Overigens zij duidelijk gesteld dat het de Surinaamse regering is geweest die deze onderzoekingen liet verrichten en ook overigens reeds ruim een jaar in het omstreden gebied beheersdaden stelde werkende vanaf een airstrip aan de Coeroeni. (Van soortgelijk optreden van Guyana is niets bekend). En nu plotseling verzet Guyana zich, nog wel met „wapengekletter”, tegen deze bestuursdaden. Op 12 december j.l. landde een 7 man sterke bewapende patrouille onder leiding van de superintendent Lloyd Barker bij het bivak van een meetploeg van het Bureau Waterkrachtwerken aan de

¹⁾ Marineblad 1966, blz. 897.

Oronoque kreek. (Oronoque is een rechtertak van de New River). Aan de meetploeg werd medegedeeld dat zij zich op Guyanees grondgebied bevond en onmiddellijk moest verdwijnen. Het „waarom” van dit onverwachte optreden zal, dunkt mij, pas in de toekomst blijken. Men kan moeilijk aannemen dat de regering Burnham van Guyana pas nu voor het eerst vernam van de Surinaamse onderzoekingen in het betwiste gebied. In de verhouding tot Guyana treffen we in feite drie grensgeschilpunten aan, waarvan het probleem van de bovenloop van de Corantijn er

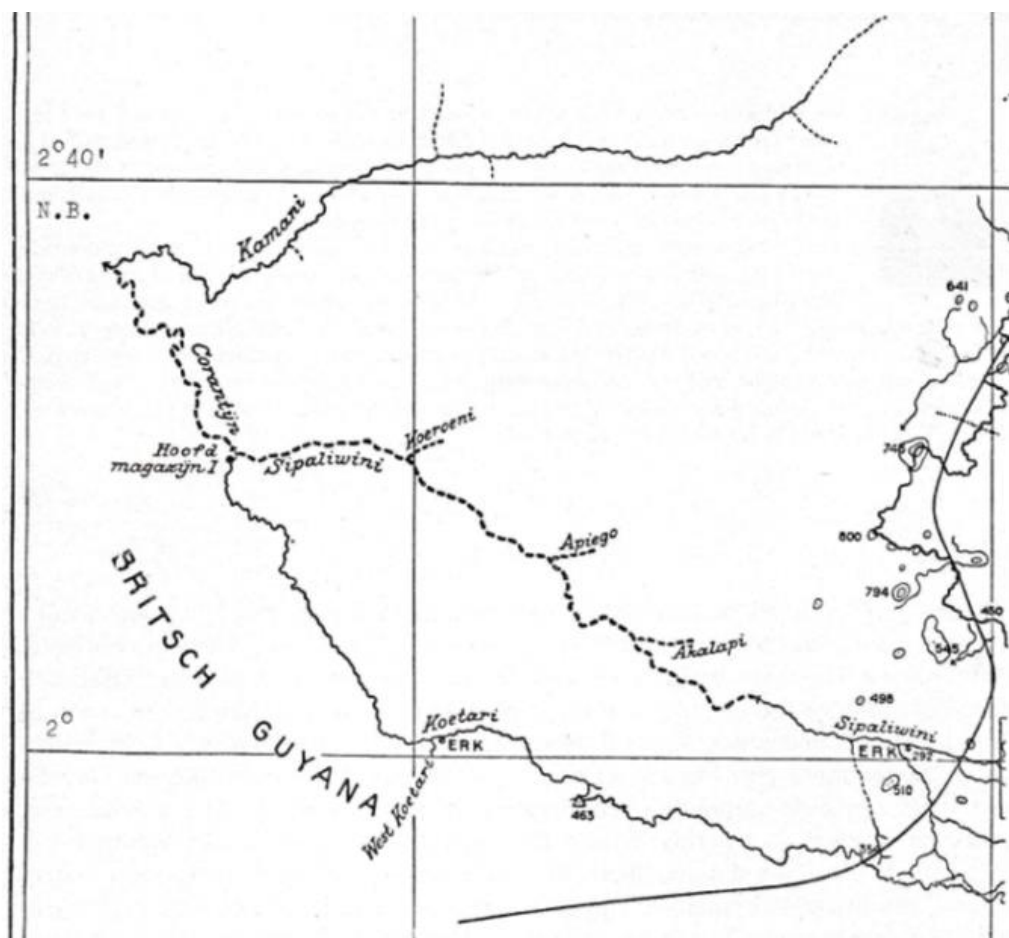
slechts één is. De beide andere zijn de verdeling van het continentale plat enerzijds en de “Springlands affaire” anderzijds. De eerste hiervan kan worden teruggebracht tot de vraag: „waar houdt de zo belangrijke linkeroever van de Corantijn op”. Een vraag waarop door de betrekkelijk wijde trechtervormige monding geen eenvoudig antwoord te geven is. De “Springlands affaire” staat niet in verhouding tot de beide andere problemen. Uiteenzetting daarvan blijft dan ook hier thans achterwege.

Het drielandenpunt

Het is noodzakelijk om, voor een goed begrip van het hiernavolgende, een kort woord te wijden aan de grens tussen Brazilië en Suriname. In 1906 werd n.l. een verdrag tussen beide landen gesloten — waarbij Nederland uiteraard optrad voor Suriname —, waarbij de waterscheiding tussen het stroomgebied van de Amazone en die der Surinaamse rivieren werd aanvaard als grens. Beide landen zouden, „zodra zij dat nuttig oordeelden”, commissarissen benoemen om deze grens nader af te bakenen. Omstreeks 22 jaar later was het dan zover. Brazilië drong aan om hiertoe over te gaan, met welk verzoek de Nederlandse regering wel wilde instemmen mits dan tevens de beide drielandenpunten werden vastgesteld. Hiertoe werden in 1929 ook onderhandelingen geopend met Engeland en Frankrijk om ook te komen tot definitieve vaststelling van de grenzen met Brits- en Frans Guyana. Deze onderhandelingen resulteerden in de vaststelling van de plaatsen der drielandenpunten en de Zuidelijke grens van Suriname,

alsmede twee ontwerpverdragen met Engeland en Frankrijk.

Met de inhoud van deze ontwerpverdragen waren de betrokken regeringen het kort voor de tweede wereldoorlog vrijwel eens, doch een definitieve vorm werd nimmer bereikt. De onderhandelingen met Engeland werden bemoeilijkt door een tweetal problemen t.w. het bepalen van de geldende bovenloop van de Corantijn (de keuze dus tussen New River enerzijds en Coeroeni en Koetari



Deel van de kaart van de Surinaams-Braziliaanse grens. Schaal 1 : 800.000 opgenomen van 1935-1938.

△ Geografische ligging van het Drielandenpunt volgens sterwaarnemingen der Commissie ERK-EindRivier Kamp

anderzijds), alsook het probleem van de linkeroever van de Corantijn als grens, welk laatste overigens voor de Engelse regering minder zwaar woog.

Pas in 1935 werd de Braziliaans-Nederlandse commissie benoemd ¹⁾ ter bepaling van de Zuidgrens en de plaats der drielandenpunten.

De Nederlandse delegatie ²⁾ stond onder leiding van de gepensioneerde vice admiraal C. C. Kayzer. Als uitgangspunt voor deze commissie gold overigens — en het is goed dat te beseffen — de stelling dat de Westelijke grens van Suriname werd gevormd door de Corantijn met als bovenloop de Coeroeni-Koetari, Derhalve werd het Westelijk drielandenpunt bepaald daar waar de Koetari zijn oorsprong heeft.

In het tijdschrift van het Koninklijk aardrijkskundig genootschap (nov. 1939) valt hieromtrent o.m. het volgende te lezen:

. . . „De langste tak der Koetari voerde stroomopwaarts naar een punt der waterscheiding, waar door sterwaarnemingen èn geografische lengte èn breedte van het drielandenpunt; Brits Guyana —Brazilië—Suriname moest worden afgeleid”.

In de Engelse instructie luidde de opdracht voor de commissie:

. . . „with the task of preparing a draft for the delimitation of Surinam and British Guyana in the upper reaches of the Corantijn and for the fixing of the tri-junction point between Surinam, British Guyana and Brazil. In carrying out task the Commission shall be guided by the following instructions:

The commissioners shall proceed to investigate the principal course of the Kutari river so far as the source of the Kutari river.

a. enz.”

1) Het uitstel is overigens niet te wijten aan een soort vertraagde reactie van de Nederlandse regering op het verzoek van Brazilië, maar aan een verzoek tot uitstel van de laatste i.v.m. de hoge kosten die er mee gemoeid waren.

2) Hoewel aanvankelijk het voornemen bestond om ook met Frankrijk tot een gecombineerde commissie te komen is daar vooral door traineren van Franse zijde niets van gekomen. Wel werd in 1937 een officier toegevoegd aan de Braziliaans-Nederlandse commissie.

In de loop van 1938 was de commissie gereed met haar werk waarbij men het Westelijk drielandenpunt vaststelde op 1 “56'53" N.B. en 56“28'24,5" W.L. op een hoogte van 463 meter. In dat zelfde jaar nog deelde de toenmalige minister van kolonieën aan zijn ambtgenoot van Buitenlandse zaken mede, dat de plaats van dit drielandenpunt pas werkelijk zou komen vast te staan na het sluiten van een verdrag met Groot Brittannië en goedkeuring daarvan door de Staten Generaal.

De „linkeroevergrens”

Het probleem van de westelijke grens van Suriname heeft duidelijk twee aspecten. In de eerste plaats het feit dat de gehele Corantijn Nederlands gebied is, een duidelijke afwijking van de volkenrechtelijke principes. In feite dateert deze regeling al van 1799, toen Berbice en Suriname maar pas in het bezit van Engeland waren gekomen. De gouverneurs van beide koloniën, resp.

Frederici en van Batenburg, sloten een overeenkomst, waarbij de grens tussen beide gebieden in Oostelijke richting werd verlegd tot de westelijke oever van de Corantijn. Voordien lag de

grens bij de meer westelijk gelegen „Duivelskreek”. 1) Deze overeenkomst werd in 1800 formeel afgekondigd, waarna eigenlijk geen van beide partijen hier werkelijk nog op terug kwam. Wel deelde het Foreign Office op 18 October 1930 bij nota mede dat het, ondanks de volkenrechtelijk gezien ongebruikelijke situatie, bereid was hierin toe te stemmen. Daarmede — het zij nadrukkelijk gesteld — aanvaardde de Britse regering in feite de zojuist genoemde overeenkomst tussen beide gouverneurs (overigens wel op de voorwaarde dat Suriname zou afzien van de thans omstreden driehoek).

Interessant is het om te weten dat anno 1929 onze minister van Buitenlandse zaken een ander standpunt innam dan zijn ambtgenoot van koloniën, die zuiver op historische gronden wilde vasthouden aan de soevereiniteit over de volle breedte van de Corantijn. De eerste echter was van mening dat een afwijking van een volkenrechtelijk principe slechts dan kon blijven voortbestaan als daarvoor betere argumenten konden worden aangevoerd, dan alleen historische. Hij vroeg zich af of de verantwoordelijkheid voor het volle stroombed niet meer bezwaren zou opleveren dan voordeel; een voordeel overigens dat dan gehaald zou moeten worden uit de waarde van de waterkracht en/of eventuele minerale rijkdommen van de rivierbodem. Wat dit laatste betreft bedenke men, dat er in die tijd sprake van was dat er zich in de bodem van de Corantijn mogelijk petroleum zou kunnen bevinden. Tenslotte — na nog enig overleg met het Foreign Office — heeft de Nederlandse regering zich op het historische standpunt gesteld en huldigt, zoals het zich laat aanzien, ook thans nog dat principe. Vermelding verdient dat de Guyanese kranten — waaronder de Guyana Grafie — de laatste jaren bij herhaling Suriname ervan beschuldigen door de controles de scheepvaart op de Corantijn ernstig te belemmeren. Hierbij was zelfs sprake van een dwars over de rivier gespannen kabel bij Orealla. De klachten werden in Guyana gemeld aan premier Burnham, die tevens de Buitenlandse Zaken behartigt. Suriname zelf heeft dit soort beschuldigingen nadrukkelijk van de hand gewezen, hoewel het wel bevestigde dat het de controle op de rivier had verscherpt. Behalve deze verhoogde activiteit op de rivier zou ook de koninklijke landmacht in dat gebied zijn versterkt door verhoogde activiteit middels z.g. loop- en vaarpatrouilles. Wel wordt van die zijde er ernstig

1) Niet te verwarren met het „Duivelseiland”, een eiland vlak voor de kust van Frans Guyana, het wereldberuchte oord der verschrikking dat door Frankrijk als strafkolonie werd benut en waar Generaal de Gaulle een lanceerbasis laat bouwen (mogelijk reeds gereed) ten behoeve van zijn greep naar de ruimte.

tegen gewaakt de westelijke burenen niet te provoceren. Ik moge in dit verband nog wijzen op de overigens niet bevestigde geruchten, die spraken van infiltraties door Castroïsten via Suriname en het Zuidelijk deel van Guyana naar Venezuela. Mogelijk vindt de genoemde verhoogde activiteit ook hierin (mede?) zijn oorzaak.

Ten nauwste aansluitend bij het probleem van de linkeroevergrens moet het tweede conflictpunt genoemd worden, zijnde het geschilpunt bij de monding van de Corantijn. Het vraagpunt hierbij is waar de zo belangrijke linkeroever ophoudt. Zonder daar thans uitgebreid op in te willen gaan lijkt het interessanter en voldoende voor zich sprekend melding te maken van een Nederlands Aide Memoire van augustus 1931 waarin: . . . „at the mouth of the Corantijn the frontier will be from a point 6' 0'25" lat N and 57°8'10" long" 1) W in a direction pointing to the right N 28° O to the point where this line meets the outer limit of the territorial waters and from there in a easterly direction following the outer limit to the territorial waters; . . .”

1) In de geraadpleegde tekst van deze Aide Mémoire (zie literatuur opgave onder 1) stond ook hier „lat”.

Litteratuur opgave:

- 1) Rapport begrenzingen Suriname 1952 — Ministerie Uniezaken en overzeese Rijksdelen.
- 2) Diverse jaargangen Kon. Ned. Aardrijkskundig Genootschap.
- 3) Wat doen we in Suriname? — Hansen/de Wagt.

Bron:

marineblad

1968

WOORDT
VERVOLGD

Even in de hemel.

1958. Een baggerkraan haalde een Duitse grondmijn boven naast de veerponthaven in Vlissingen en sepondeerde deze mijn op de steiger van de pont. Daarna liep iedereen hard weg. De havenwijk werd afgezet en de ramen in Vlissingen-Oost moesten open. Het geval was 3 meter lang en 60 cm. dik en bevatte 1500 kg springstof. Het was mijn beurt om deze mijn te demonteren. Het was mijn eerste echte mijn. Toen ik eraan begon en schrijlings op de mijn zat, landde er een KM helicopter en kwam de toenmalige chef van het duikbedrijf, Ltz 1 Huijskens, er vrolijk uitstappen en kwam tegenover mij op de mijn te zitten. "Ga je gang maar Jan, ik kom alleen maar even kijken":

Dus eerst de schepenklok er uit - geen afwijkingen aan de moerkoppen te zien. 8 Kantjes is normaal, 7 kantjes is een boobytrap. Moeren los, geen beweging in de flens van de klok. Schroevendraaier eronder en met een daverende knal vloog de hele klok met bedrading en al eruit door de overdruk in de mijn. Ik dacht dat ik dood was, want ik voelde niets, tot ik de stem van Huijskens hoorde: "Het stinkt toch lelijk in de hemel, vind je ook niet jongen?" Boze tongen beweerden later dat ik het in mijn broek had gedaan.

Jan de Haas

Bron: Promotie 1953 en 50 jaar later.



ZEEMONSTERS

Het was op een van onze reizen naar Durban dat op een goede dag - we voeren in het gebied van de evenaar - het gesprek op inktvissen en anderen zeemonsters kwam.

Het was op de vrije wacht, de temperatuur lag zo om en nabij 40 gr. C., dus op een pijpje bier meer of minder werd niet zo erg gelet.

Waar ook niet op gelet werd, was op de lichtmatroos, een jongen uit het noorden des lands, die aan z'n eerste reis bezig was.

Met het stijgen der waarden van de brouwerijaandelen, stegen ook het aantal geziene zeemonsters.

Ook de grootte der monsters nam onafzienbare proporties aan.

Bekken waar je met schip en al zonder de mast te strijken, in kon varen en tentakels zo dik als eeuwenoude boomstammen. Ieder had er tenminste een gezien. Het kon niet op.

Enfin, het dagelijks rantsoen was op en ieder ging weer verder met zijn eigen bezigheden. Na enige tijd werd ik geroepen om eens te komen kijken naar de lichtmatroos. Er werd verondersteld dat de warmte hen te pakken had gehad en dat hij nu tropenkolder had. Ik ging kijken en wat was er aan de hand?

De jongen, van de prins geen kwaad wetend, was zo onder de indruk geraakt van al die verhalen, hij had ieder woord geloofd, was naar zijn hut geslopen, had de patrijspooten gesloten, de blinde kleppen ervoor gedaan en was weggekropen met zijn kop onder de dekens. En daar lag hij nu te trillen en te baden in zijn zweet, bang dat een der zeemonsters hem van zijn bed zou lichten.



Het heeft ons heel wat moeite gekost om hem ervan te overtuigen, dat er geen zeemonsters bestaan, maar of het ons gelukt is zal wel eeuwig een raadsel blijven, want na zijn terugkomst in Holland is hij afgemonsterd en nooit meer naar zee teruggegaan.

Misschien had hij gelijk, want wie garandeert mij dat er werkelijk geen monsters op zee voorkomen?

DE MANNEN VAN DE KAIS

Van Rotterdam naar Sorong (deel 3)

Eindelijk kwam de rede van Colombo in zicht en opgewekt met het idee verlost te zijn van hun zorgen stoomden ze op naar de ankerplaats voor de dokter en inklaring.

Tot grote schrik van Paus bleek er geen vlag van Ceylon, een enige jaren eerder zelfstandig geworden land van het Gemenebest, aan boord te zijn. Niemand had daar aan gedacht. Snor wist, dat geen vlag hebben zeker door jonge naties als een regelrechte belediging zou worden gezien en had gezegd die Engelse vlag met die mooie sterren er op aan de stuurboord kant van de vlaggenmast te hangen.

Paus liep naar de loodsladder om een speedboot met officials, die langs zij kwam, te ontvangen. Officials die luid schreeuwend en zwaaiend blijkbaar hun misnoegen over iets uitten. Bij de loodsladder gilte de leider in keurig uniform met veel sterren en strepen er op, dat de Australische vlag aan stuurboord kant onmiddellijk omlaag moest.

'We are independent and have nothing to do with Australia', was het woedende antwoord op de vraag van Paus: 'What's wrong?'

De vlag ging omlaag, dan maar geen vlag. Wel een stevige boete wegens belediging van de Staat Ceylon.

Na de trammelant over de vlag loodste een loods de *Kais* de haven van Colombo binnen en bracht haar ten anker op korte afstand van een passagiersschip van de P&O lijn.

Dirk stelde uitgelaten voor om die avond met de sloep naar de gleufjesboot te gaan en zich tijdens een dansje onder de vrouwelijke passagiers te mengen.

's Avonds na het eten draaiden Paus, Janus en Dirk in hun 'pakkie deftig' de stuurboord motorsloep buiten boord. De beide ouderwetse draadstangen waarmee de sloep naar buitenboord werd gedraaid zaten stijf van het vet. Janus raakte met zijn rug blijkbaar zo'n stang, maar

schonk er verder geen aandacht aan en even later voeren ze met pruttelende motor in de richting van de statietrap van de oceaanreus. Ze werden toegelaten en voerden uit wat ze in eerste instantie van plan waren. Namelijk dansen.

De avond verliep gezellig maar redelijk rustig. Om middernacht aanvaardde het gezelschap de terugreis. Het was inmiddels aardedonker, geen maan te zien. Niemand had er bij vertrek van de *Kais* aan gedacht licht mee te nemen. In het donker en zonder verlichting namen ze de gok en voeren naar hun op korte afstand gelegen schip. De havenpolitie, attent op smokkelaars, dieven en moordenaars, zeker in de buurt van passagiersschepen, doemde gelijk op van onder de kont van de oceaanreus en schoot in een mum langszij de sloep. Met de handen in de lucht wist Paus, die het woord deed, zich er uit te kletsen. De politieboot begeleidde hen terug naar de *Kais*.

De volgende morgen was het druk aan dek. Cilinderkoppen, filters, verse voeding kwamen uit een lichter aan dek. Een reuze bunkerboot kwam langszij of was het andersom en pompte in *no time* de beide dieseltanks vol. De ballasttanks bleven van nu af aan ballasttanks en werden niet meer gebruikt voor diesel. Dan maar bunkeren in de eerstvolgende haven Singapore. Handelaars kwamen aan boord. Ze lieten witte tropenbroeken en hemden maken, voor een veel lagere prijs dan in Holland en de volgende morgen klaar. Meier kocht een ketting voor zijn verloofde en ging het eiland verkennen, terwijl zijn leeftijdgenoten teerden op de avond met de passagiers. Voor de machinisten was het hard werken. Vóór de Kerst weer op zee was het devies. Cilinderkoppen vervangen en de beschadigingen in de machinekamer bijplekken. Ze hadden namelijk samen met de Chinese stokers sinds Suez de machinekamer overgeschilderd. Het sombere grijs met zijn oorlogsbodem aanzien was inmiddels vervangen door prachtig bijna fluorescerende groen. Het deed zeer aan je ogen wanneer je vanuit het daglicht de machinekamer betrad. Maar je moest wat doen onder de reis. Vier dagen later namen ze opgewekt afscheid van Colombo. Onder Ceylon langs en koers oost richting Sabang, een eilandje boven de noordpunt van Sumatra.

Eerste Kerstdag in de Golf van Bengalen. Snor besloot tijdens het ontbijt om gedurende de kerstmaaltijd de motoren vanwege het lawaai te stoppen, zodat in alle rust gegeten kon worden. Het was een prachtige zonnige dag met een spiegelgladde zee.

Even voor de middag lag de *Kais* licht heen en weer slingerend gestopt. De Chinese kwartiermeester zat als uitkijk met een vislijntje op het schavotje. Andere Chinezen zetten eveneens onmiddellijk hun vistuig uit in de hoop een extra maaltijd te verschalken om hun karige rantsoenen aan te vullen, terwijl onze Hollanders met hun borrel of andere drank aan tafel gingen. Na een copieuze maaltijd van zo'n twee uur liep het af en Snor zei na zijn koffie te hebben opgedronken op bluffende toon: 'Ik ga zwemmen', en liep naar zijn hut om waarschijnlijk zijn zwembroek aan te doen. 'Die is ook gek', zei Meier, 'hier ga je toch niet zwemmen, het stikt hier van de haaien.'

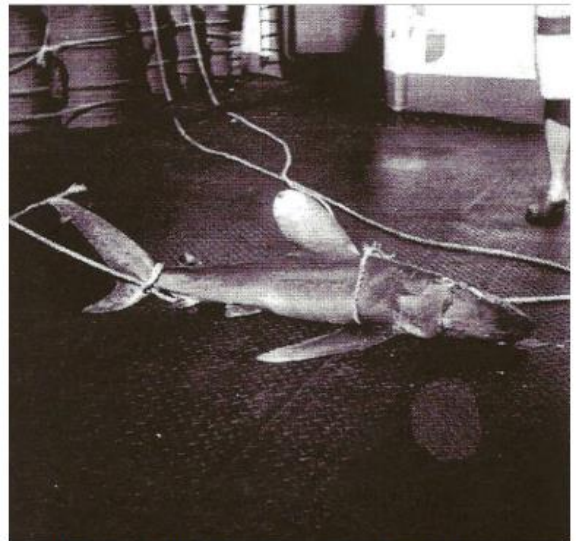
'Die bluft alleen maar, om te zien wat we doen', merkte Janus op.

Op dat moment brak er een kleine oproer uit onder de Chinezen en de bediende wees opgewonden overboord. Een loodsmannetje zwom vlak bij het schip, de haai kon niet ver zijn. In de verte verscheen inderdaad een vin van een haai in de zacht glooiende zee. De Chinese kok kwam met een grote vleeshaak het achterdekje op, terwijl hij Chinese kreten, lijkend op 'ha, ha' uit slaakte. De haak werd vastgemaakt aan een hieuwlijntje en een reeds gevangen vis op de haak gespietst. Onder luid gejuich wierp de kok de haak overboord. Een haai vangen was voor onze Chinese vrienden en niet alleen voor hen een immense gebeurtenis. Inmiddels kwam

Snor inderdaad in zwembroek aan dek en liep alsof niets aan de hand was naar de reling. Meier greep hem bij de arm en wees in het water. Snor moest van de haai hebben geweten, want met een grijnslach zei hij: 'Wat jammer nou!' Had hij wel of niet gebluft om indruk te maken? Je wist het bij hem maar nooit.

Na een korte aarzeling en een blijkbaar positief advies van het loodsmannetje kwam de haai dichterbij en zwom rond het aas met inhoud. Een hap, weg aas en de haai zat gevangen. Na een korte strijd hesen de jagers de haai langs zij en aan dek. Een meute bloeddorstige Chinezen viel de nog spartelende haai aan met het complete keukengerei. In een oogwenk was de haai afgeslacht en aan mootjes gehakt en verdween gelijk in de kookpot of in de vrieskamer. Niets werd weggegooid. De tanden verschenen een paar dagen later om de nek van de kok. Haaienvinnensoep was orde van de dag.

Een dikke honderd mijl voor Sabang voeren ze 's nachts de doorzichtige deken van geuren binnen, die over wat men de Oost noemt, hangt. Een onbekende mengeling van de geuren van onder meer sandelhout, verrot hout, houtskool vuurtjes en ander geuren, specifiek voor dit gebied. Een lichte opwinding maakte zich meester van Paus, die op dat moment de wacht had en loom over het windscherm van stuurboord vleugel hing. Het einde van de reis kwam in zicht, het avontuur wachtte.



Haai aan dek voor de grote slachting

Ze voeren met een wijde boog om Sabang heen, richting 'One fathom bank' en door Straat Malakka en draaiden op oudejaarsavond de Western Anchorage van Singapore op. Beducht op diefstal besloot Snor te ankeren vlak bij een vrachtboot van de KPM. Een stuurman op de brug sprak met de handen gebarend zijn zorg over deze manoeuvre uit. Hij scheen ergens op te wijzen, maar eigenwijze Piet begreep het niet of wilde het niet begrijpen. De immigratie en agent klommen aan boord. De Chinese handyman van het kantoor deelde mee, dat Piet Snor werd afgelost. De *Kais* was geen grotevaart schip meer en scheen te zijn opgegaan in de lokale vaart. Meier werd commanderend officier. Paus eerste stuurman en de met de agent aan boord komende Indonesische stuurman lokale vaart, Hendrik Soedaman bracht het aantal stuurlieden weer op twee. De Chinezen, waarvan verwacht werd, dat ze eveneens zouden worden afgelost bleven echter aan boord.

Meier, nu in het zadel, nam de navigatie met alles wat daaraan vast zat op zich. Paus kreeg alle lading zaken en de leiding over de dagelijkse gang van doen.

Op Nieuwjaarsmorgen hieuwde de KPM-er het anker op, maar de ketting van zijn anker zat in de knoop met de ketting van de *Kais*.

'Vandaar die gebaren gisterenavond,' dacht Meier. Alle hens aan dek. Na een uur of zo was de zaak geklaard. De *Kais* ging weer ten anker, terwijl de vrachtboot met een nog foeterende kapitein richting Straat Singapore verdween. Tussen de middag liep Paus de nieuwe hut van Meier binnen en zei: 'Heb je net de *Malea* gezien. Die heeft een radar op zijn schoorsteen.'

'Ga weg, dat kan helemaal niet, die zullen de zaak wel bedonderen', merkte Meier op. 'Zit daar niet die vijfde aan boord, hoe is zijn naam ook weer, die altijd van die leuke stunts bedenkt?'

Meier verstuurde de volgende dag vlak voor vertrek naar Sorong nog even op het maatschappij kantoor zijn laatste berichten en haalde nagekomen post op. In het naast gelegen kantoortje hoorde hij een stem in het Engels met een duidelijk Nederlands accent hevig te keer gaan tegen een walfiguur. 'De *Malea* heeft radar en wij niet. Ik eis ook een radar, het is een schande. Ben ik dan minder dan hij. Hij staat achter me op de ranglijst.'

Het zijn nota bene zusterschepen.' De kantoor man sprak sussend tegen de man en zei resoluut: 'Dat kan helemaal niet of ze hebben hem illegaal aangekocht. Waar zat die radar dan?'

'Boven de schoorsteen', was het antwoord.

'U zult zich wel vergist hebben, radars staan meestal op de mast op het schavotje, als ze er al zijn.'

'Ik pik het niet en zal het hogerop opnemen, ik wil de superintendent spreken.'

'Die is op dienstreis en komt overmorgen terug.'

Hevig kankerend liep even later de kapitein van de *Murena*. een zusterschip van de *Malea* naar buiten. Meier dacht, na zijn zaakjes te hebben afgehandeld: 'Nog even een kop koffie bij Robinson's en dan naar boord.'

Het was een gewoonte, dat passagierende officieren om elkaar te ontmoeten koffie dronken bij Robinson's. Tevens was het een mooie gelegenheid om de dames gade te slaan, terwijl ze de deur in en uit gingen. Rond deze tijd stond de zon er pal op en scheen dwars door de kleren van de doorgaans luchtig geklede dames, wat voor de te vaak van vrouwelijk schoon verstoken en ver van huis en vrouw zijnde mannen een feest voor het oog kon zijn. Aan een tafeltje ontwaarde Meier een groepje collega's en ook de vijfde, van wie hij de naam niet meer wist. Hij liep er op af en ging er bij zitten. 'Hebben jullie het al gehoord, de kapitein van de *Murena* heeft een klacht tegen de *Malea* ingediend. Jullie hebben radar en hij niet.'

Een homerisch gelach ging op: 'Gelukt!'

De vijfde vertelde, dat hij een soort radarantenne in elkaar had geprutst en op de schoorsteen bevestigd. Een achter de schoorsteen verdekt opgestelde Chinees had via een aantal tussen stangen de antenne gedraaid. Het was zo natuurgetrouw geweest, dat zelfs de loods nieuwsgierig gevraagd had of hij even op het scherm mocht kijken.

'Jullie zitten toch op de vaart op de Pladjoe kali en douwen rond in Indonesië?'

'Ja, maar we zijn hier om te ontsmetten.'

De *Malea* die continue in Indonesië rondvoer en slechts af en toe bij uitzondering Singapore mocht aandoen voor proviand, had last gehad van wandluizen. Achteruit, waar de Chinese bemanning en de machinisten woonden, deed op een gegeven dag een bediende zijn beklag bij een van de machinisten. Met een aantal collega's werd de klacht nagetrokken. Inderdaad, het stikte van de wandluizen in de verblijven van de bemanning en men verzocht de kapitein tussentijds naar Singapore te gaan om te ontsmetten.

Zo heen en weer te varen in Indonesië was helemaal geen lolletje, temeer daar het alleen maar erger kon worden. Bovendien was het een mooie gelegenheid weer eens te behoorlijk te provianderen. Maar gezagvoerders, die zelf nergens last van hebben, denken alleen aan belangen van de rederij en hadden zeker in die tijd niets te maken met machinisten en het gewone volk. De kapitein zei vanuit deze achtergrond: 'Jongens, dat zijn geen luizen maar lieveheersbeestjes.'

Goede raad was duur. De machinisten verzamelden de daaropvolgende dagen enige lucifersdoosjes met 'lieveheersbeestjes'. Tijdens een feestje op het kapiteinsdek deponeerde een van hen stiekem de inhoud van deze doosjes in het bed van de ouwe en zijn meevarende echtgeno-

te. Na een hevige woordenwisseling met zijn vrouw zette de kapitein twee dagen later koers naar Singapore. Het liep tegen twaalven en Meier nam afscheid: 'Ik ben dan wel kapitein, maar ze zitten te springen in Sorong. Hoe gezellig het ook is, we moeten varen.'

Anker op en via Straat Riouw, langs de noordpunt van Bangka en Biliton en de zuidkust van Borneo, dwars over de Straat Makassar, langs de zuidkust van Celebes en boven Ceram langs stuurde de *Kais* aan op Straat Sagewin.

De maan stond die nacht hoog aan de hemel. In de verte kon Meier door zijn sterke kijker de ingang van de Straat zien liggen met hoog oprijzende wanden van de aan beide zijden van de Straat gelegen eilanden.

'Floep!' Het enige vuurtje in de Straat, op Batanta eiland een tiental mijlen ten oosten van Kaap Mabo, sloeg op. Ze zaten goed en met het licht van de maan en het diepe water moest de doortocht een fluitje van een cent zijn. Hoewel de zeilaanwijzingen de kans van dichte regenbuien gedurende de nacht groot achtten, bleef het droog. Ze gleden langs Sagewin eiland en tussen de hoge rotswanden van de eilanden Batanta en Salawati door en na het passeren van Doif eiland kwam bij de oostelijke koers in de vroege morgenuren het eiland Doom in zicht. Doom, de eigenlijke nederzetting in dat gebied, en de zetel van het gouvernement. Aan de westelijke ingang van de Straat Sorong pikten ze de gouvemements-loods op of wat daar voor doorging en meerden korte tijd later af aan de kleine schepen steiger, een van de steigers aan de zuidkant van de in zee uitstekende karakteristieke strandpunt Tanjung Noejew. Beter bekend als Kaap Sorong.

De, in witte tropenpakken gestoken, plaatselijke hoogwaardigheidsbekleders van de NNGPM wachtten hen op de steiger op.

Het vlaggenschip, hun nieuwste aanwinst was eindelijk aangekomen. Meier liep zelf in vol ornaat rond in een in Colombo gemaakt wit uniform met een broek aangepast aan links dragers en met zijn pet met 'Margriet embleem' op het hoofd.

De ontvangst was overweldigend. De plaatselijke administrateur, tegenwoordig manager genoemd, superintendent Onderwater, bijnaam Blub Blub, diens rechterhand 'cargadoor' Donker en andere leden van de plaatselijke staf zaten even later achter de hut van Meier te genieten van een biertje en vertelden Meier en Janus van hun plannen. Het was kapitein voor en kapitein na. Meier werd er verlegen van. Hij was helemaal nog geen kapitein, eigenlijk maar net tweede stuurman. Morgen proefvaren en de boot inwijden met een landing op het nabij gelegen strand van de landtong, daarna laden en de eerste reis naar Kambelangan.



Aankomst Sorong

Er was gelijk trammelant over de Chinese bemanning. Die vormden een probleem. Het was helemaal de bedoeling niet, dat zij nog aan boord waren. Verder was er onvoldoende plaats in de pasangrahan, de plaatselijke herberg en de vliegtuigjes die van het maatschappijvliegveldje op het langgerekte eilandje Jefman, een van de Rombombo eilanden, naar Biak op en neer vlogen, zaten de eerste dagen vol. 'Die Chinezen waren niet zijn probleem', dacht Meier en

merkte op, dat een proeflanding nog niet mogelijk was. Eerst moest de laadklep worden losgebrand. Die had men immers dicht gelast in verband met de reis. Verder krabbelde hij zich achter zijn oren en meende, dat hij eerst wel eens meer informatie en kennis moest vergaren.

Overmorgen was dan een betere tijd voor een test. Overtuigd ging de staf in op het voorstel en de goegemeente droop af naar hun eigen club op een nabije heuvel hoog boven de steigers, waar de drank gevarieerder en de temperatuur door de zachte zeewind aangeneramer moest zijn.

De Kais verhaalde 's middags naar het Marijke dok, dat in het baaitje voor de ingang van de Klademak rivier aan een, naar de werkplaats leidende steiger, was verankerd. Langs de steiger lag een aantal koellichters met broederlijk een aantal kleine zeilbootjes voor de noodzakelijke ontspanning van de *ex-patria*les.

Dokmeester Brill, een man met een reuze rode gok wachtte hen op: 'Morgenochtend zijn jullie de eerste.'

Tijdens hun aankomst was Meier in contact gekomen met een meegekomen marineofficier wiens landingsboot aan de gouvernementspier lag. Deze was onmiddellijk bereid hem een lesje te leren met hun landingsvaartuig.

De volgende morgen togen Meier en Janus naar de marine, waar even deskundig uitgelegd werd hoe een en ander in zijn werk ging. Zij waren aldoor van mening geweest tijdens hun regelmatige gesprekken over de toekomst, dat landen betekende: 'Volle kracht de wal op en de klep neerlaten', maar niets bleek minder waar. Dat kon wel, zei de expert, maar dan kwam je er nooit meer af en dat was wel nodig. Ze leerden langzaam naderen, een meter of vijf voor de plaats achteruitslaan en dan voorzichtig het schip in de juiste positie tegen of bij de kant manoeuvreren en klep neerlaten. Als je het eenmaal wist, moest het een koud kunstje zijn!



Kais in haar originele kleuren

Bron: Wamandai



WORDT
VERVOLGD

NEDERLAND ALS MARITIEME NATIE IN DE WERELD VAN VANDAAG

deel 2



Par. 2 De betekenis van de vlag

Sprekend over de Nederlandse koopvaardij, bedoelt men het totaal van de schepen die een Nederlandse, Antilliaanse of Surinaamse zeebrief hebben. Dit is gebaseerd op art. 4.1 van het Zeebrievenbesluit, waar is vermeld dat de in de 3 Rijksdelen geregistreerde schepen de Koninkrijksvlag voeren. Dit is een uitvloeisel van art. 3 van het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden, waarin de onderwerpen worden opgesomd, die „aangelegenheden van het Koninkrijk” zijn. Daarbij wordt ook de zeescheepvaart vermeld.

De vlag, waaronder een schip vaart, is die van het land waar het is geregistreerd. Vroeger viel dit samen met de nationaliteit van de eigenaar en gezagvoerder. Tijdens de crisisjaren omstreeks 1930 lieten minder bona fide reders hun schepen registreren in Panama, waar de naleving van eisen omtrent zeewaardigheid, bemanningssterkte e.d. niet werd gecontroleerd. In de vijftiger jaren kwam een geheel andere beweegreden in het geding, nl. de mogelijkheid om de hoge belasting over de winst te ontlopen. Men ging spreken over „flags of convenience” en Liberia is daarvan de belangrijkste geworden. In 1954 was 6.9 miljoen brt op een wereld totaal van 98 m. brt, dus 7% onder deze vlaggen gebracht. Medio '67 was dit al toegenomen tot 16%, nl. 28,7 m. brt op een totaal van 182 m. brt. Naast het ontvluchten van excessieve belasting, zijn er soms ook redenen van politieke aard om schepen te registreren onder een andere vlag dan die van de eigenaar. Het bekendste voorbeeld hiervan is, dat er vele landen zijn, die de kustvaart voorbehouden aan de eigen vlag. Wil een buitenlander toch daaraan deelnemen, dan wordt in dat land een dochtermaatschappij opgericht.

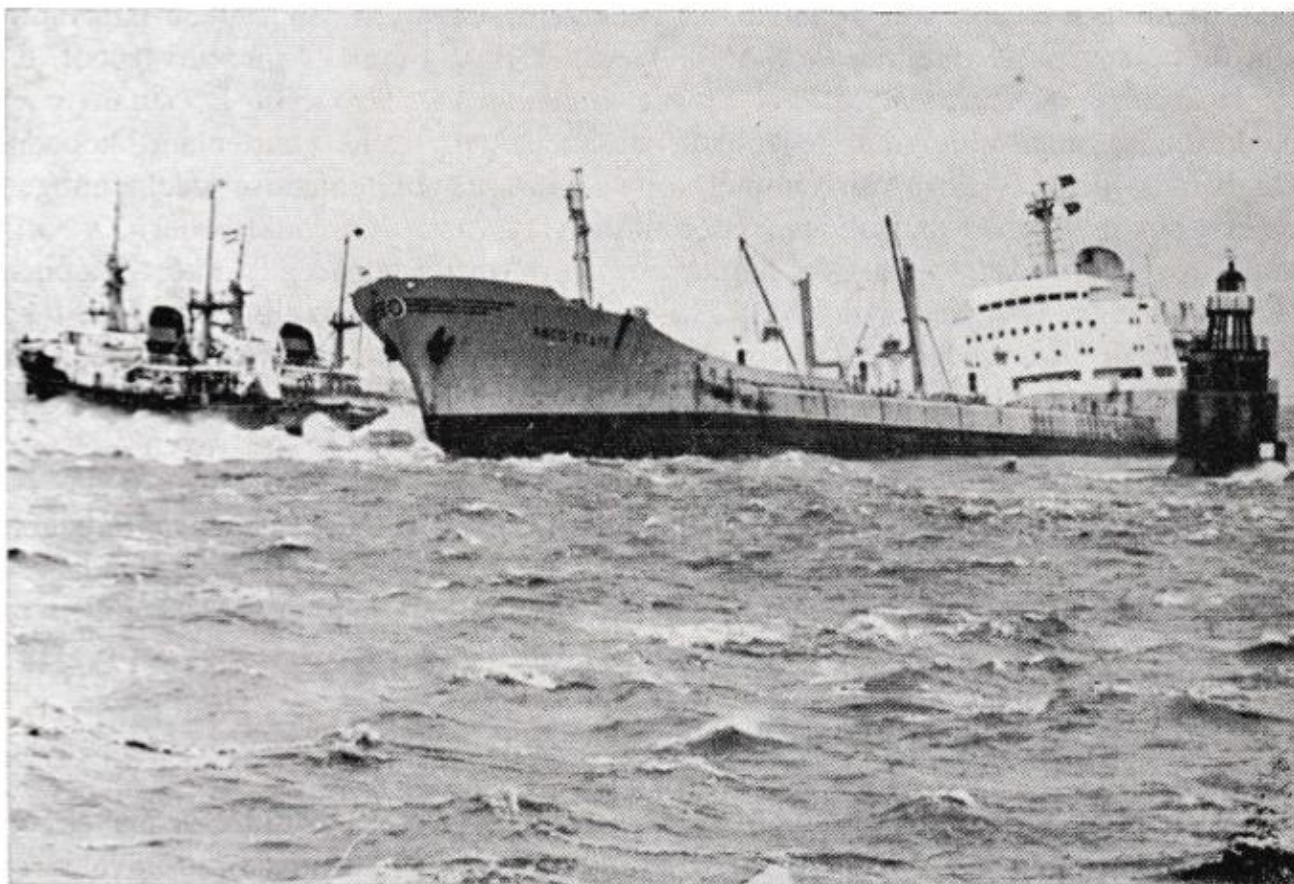
Als men het meet naar de betrokken bruto tonnage, dan zijn in dit verband het belangrijkste de gezamenlijke vloten van de internationale olieconcerns. In deze maatschappijen is de gehele bedrijfskolom, van winning via vervoer, raffinage en distributie tot verkoop, geïntegreerd, maar winning en verkoop zijn de essentiële activiteiten. Als men op deze terreinen in een bepaald land gaat werken, kan er aanleiding zijn in dat land een scheepvaartmaatschappij op te richten. Overwegingen daartoe kunnen zijn:

- a. een economische stimulans verschaffen, daar waar men rechten heeft verkregen.
- b. prestige; public relations.
- c. werkgelegenheid verschaffen, daar waar men geld verdient.

Men richt zich dus zo nodig naar belangen van het concern als geheel. Doorgaans gebeurt dit op vrijwillige basis, maar soms stelt een land (Frankrijk bijvoorbeeld) ronduit eisen als men er wil gaan werken. Natuurlijk speelt ook de kostenfactor mee en heeft men voorkeur voor dat land, waar de exploitatie van de schepen het goedkoopst is, maar het groepsbelang prevaleert.

In de jaren vijftig, toen ons land nog een goedkoopte-eiland was, brachten buitenlanders schepen onder Nederlandse vlag. Nu dit voordeel verloren is gegaan, zijn deze schepen naar elders overgeboekt, waaruit de achteruitgang van onze koopvaardij mede is te verklaren.

Hoewel kostenverschillen belangrijk zijn, is de factor die de laatste jaren van doorslaggevende betekenis is geworden de mogelijkheid om te profiteren van belastingfaciliteiten en/of subsidies. Een notoir voorbeeld hiervan is de maatregel die de Britse regering vorig jaar nam ter stimulering van de investeringen, die bekend staat als „Wilson's cash grant”; 25% van de koopsom wordt contant terugbetaald. Dit geldt ook voor schepen; het houdt in dat een rederij, die een 200.000 tons tanker laat bouwen, wat ongeveer 60 miljoen gulden kost, contant-in-de-hand 15 miljoen terugkrijgt, als deze onder de Britse vlag komt. Het hoeft geen betoog dat hiervan willig gebruik wordt gemaakt. Ook Nederlandse rederijen hebben van deze maatregel geprofiteerd en de olieconcerns, die thans forse aanbouwprogramma's voor grote tankers hebben, zullen hetzelfde doen.



Op 15 september 1966 liep de met gevaarlijke chemicaliën geladen Noorse tanker „Anco State” op de Noorderpier te Hoek van Holland. Toevallig waren de 2 grootste sleepboten van L. Smit en Co., de Zwarte Zee en de Witte Zee (op proeftocht!), elk 9600 pk sterk, in de buurt. Beide boten maakten vast door een anker te presenteren en zich voor stroom en wind te laten afzakken. De „Anco State” werd nog dezelfde dag bij hoog water vlotgetrokken.

Intussen is ook de Nederlandse vlag een goedkope vlag geworden en wel door de faciliteiten, die in de Nederlandse Antillen worden verleend. Na 8% investerings aftrek en willekeurige vervroegde afschrijving, is de winstbelasting slechts 9,6%, dus éénvijfde van het tarief hier te lande. Het zal duidelijk zijn dat van deze mogelijkheid gretig gebruik wordt gemaakt. Zo heeft Shell Tankers de „lege” N.V. „Curaçoise Scheepvaart Maatschappij” weer tot leven geroepen en laat alle nieuwe schepen, die in de vaart komen, in Willemstad registreren. De S.M. „Oostzee” heeft twee grote bulkschepen, die bestemd waren voor registratie in Liberia, ondergebracht in een dochteronderneming op de Antillen. Dit is een voorbeeld dat wel zal worden gevolgd.

(Terzijde zij hier opgemerkt, dat de Antillen buiten het Navo-gebied liggen, zodat de als kool groeiende vloot van Willemstad niet valt onder de voorzieningen voor koopvaardijbescherming van het Bondgenootschap. De schepen van bijvoorbeeld de K.J.C.P.L., die Amsterdam als thuishaven hebben maar nooit binnen het NAVO-gebied komen, vallen er wèl onder. Een zotte en onaanvaardbare situatie!)

Een nieuwe ontwikkeling met betrekking tot de nationaliteit van schepen doet zich sinds kort voor met de snelle opkomst van het laadkistenvervoer en de roll-on, roll-off schepen (RoRo schepen) namelijk het vormen van internationale combinaties van rederijen, die in samenwerking meer heil zien dan in concurrentie. Naarmate deze nieuwe vervoerstechnieken zich verder ontwikkelen, en grote investeringen eisen, zal deze tendens wel dóórzetten.

Aan de hand van het bovenstaande zal het duidelijk zijn, dat men aan de registratie als nationaliteitsbegrip geen absolute waarde mag toekennen. Evenals de industrie is de zeevaart een zeer internationale aangelegenheid geworden. Als men de rij van Nederlandse rederijen nagaat, blijken er een aantal in feite dochterondernemingen te zijn van buitenlandse belangen. Als we afzien van de tankvaart, zijn de belangrijkste daarvan de S.M. „Oceaan” (Blue Funnel Line, Liverpool) en de Halcyon Lijn (behoort tot het Duitse staalconcern Thyssen). Er staan méér Nederlandse maatschappijen tegenover, die belangen in het buitenland hebben. De belangrijkste is Phs. van Ommeren, waarvan de buitenlandse deelnemingen meer tonnage hebben dan onder Nederlandse vlag vaart voor deze rederij. Voorts van Nievelt Goudriaan en Co., Vinke en Co. (Amsterdam) en Vinke en Zonen (Rotterdam), S.M. „Nederland”, de Holland Amerika Lijn, Waling van Geest en Zn. N.V., de Scheepvaart en Steenkolen Maatschappij en nog enige kleinere. Ook L. Smit en Co's Internationale Sleepdienst heeft een Britse dochter, die 2 sleepboten bezit.

Al met al is de „Nederlandse Koopvaardij” niet zo'n eenduidig begrip als de statistieken suggereren en de fiscus aanneemt. De Nederlandse scheepvaartbelangen in het buitenland zijn aanzienlijk; de gecompliceerdheid van de hedendaagse samenleving en de veeleisendheid van onze nationale belastinggaarders zullen er wel voor zorgen dat hieraan voorshands geen einde komt.

Par. 3 De afzonderlijke aspecten van de maritieme activiteit

A. De Lijnvaart

De verbindingen met de koloniën, de vaart op Noord- en Zuid Europa en Amerika vormden het stramien, waarop sinds de opkomst van de stoomvaart de laatste decennia van de vorige eeuw, het netwerk van Nederlandse lijndiensten is geweven. Al sinds een eeuw vormt de lijnvaart de ruggesgraat van de Nederlandse koopvaardij; tweederde van de bruto tonnage vindt er emplooi in.

De Nederlandse reders, aanvankelijk steunend op de vaart in en op de koloniën, hebben het draaien van de wind tijdig voorvoeld en hebben naar andere vaargebieden gezocht. In de eerste wereldoorlog werd daarmee een aarzelend begin gemaakt; toen na beide wereldoorlogen de koopvaardij van de verslagenen van de zeeën was verdwenen, zagen de Nederlanders kans een deel van de opengevallen routes over te nemen. Thans omspant een lijnnennet onder Nederlandse vlag de gehele aarde. Volgens het CBS losten de Nederlandse lijnschepen in 1964 in Nederlandse havens 3 miljoen ton goederen en laadden er eveneens 3 miljoen ton. Hoewel niet bekend is, hoeveel ton er in totaal werd vervoerd, staat wel vast dat de

6 m. ton van en naar Nederland er maar een bescheiden deel van uitmaakt. Het merendeel van de lijnvaart speelt zich af tussen derde landen.

Onder de lijnvaart pleegt men ook de vaart met passagiersschepen te rekenen. Als men afziet van de veerschepen op korte routes, die ook als passagiersschepen worden beschouwd, is in feite de vaart met passagiersschepen een cruise-bedrijf geworden. Het is algemeen bekend, dat de luchtvaart de strijd om de passagier heeft gewonnen en dat er de laatste jaren vele passagiersschepen uit de vaart zijn gegaan.



Het SS "Statendam" vaart hoofdzakelijk in cruises met bijna 1000 passagiers.

Wat nu de vrachtvaart betreft, doet zich het merkwaardige verschijnsel voor dat het stukgoed, waarvan de lijnvaart het moet hebben, lichter en kleiner wordt. Dit verschijnsel ziet men overal; lichte kunststoffen vervangen staal; machinerieën en motoren worden compacter; verpakkingen worden beter en lichter, enz. Dit heeft tot gevolg, dat de voor vervoer aangeboden hoeveelheid lading minder snel stijgt dan de wereldhandel.

Een ander belangrijk punt is, dat op de korte trajecten de lijnvaart een ernstige concurrent heeft gekregen in de vrachtauto, die huis-tot-huis-vervoer verzorgt. In de vaart op het V.K. vindt dit z'n verlengstuk in het in de vaart brengen van vele RoRo schepen, die het traditionele stukgoedvervoer hebben vervangen. Overigens ging het hierbij niet alleen om de kosten van het vervoer, maar vooral om zich te bevrijden van de plaag van de veelvuldige stakingen in de Britse havens.

Stormachtig is de ontwikkeling in de vervoer met laadkisten. De verwachting is, dat deze vervoerstechniek binnen enkele jaren de traditionele wijze van stukgoedvervoer op de route tussen de V.S. en Europa goeddeels zal hebben verdrongen. Ook in het vervoer naar Japan en Australië komt deze nieuwe transportvorm snel op. Het typerende ervan is, dat er een zeer grote tijdwinst in de havens mee kan worden bereikt. Omdat aan weerszijden van de oceaan slechts één of twee „terminals" worden aangelopen, kan het containerschip per jaar veel meer

rondreizen maken dan het conventionele lijnschip: de vervoerscapaciteit van deze nieuwe schepen is dus een veelvoud van wat het tot nog toe was.

Om de concurrentie met de container vol te kunnen houden, en in breder verband om de kostbare ligdagen in havens zo veel mogelijk te beperken, wordt de verwerking van stukgoed aangepast aan mechanische ladingsbehandeling, door toepassing van pallets, vóórstroppen, unit loads en dergelijke. Ook deze maatregelen vergroten dus de vervoerscapaciteit van de lijnschepen, met als bijkomend voordeel dat de regelmaat van de lijndiensten wordt vergroot, waarmee het bedrijfsleven zeer is gebaat.

Uit de hier opgesomde ontwikkelingen laat zich verklaren, dat de lijnvaartvloot niet noemenswaard in omvang toeneemt, zoals in de tabel aan het eind van Par. 1 tot uiting komt.



M.s. „Kloosterkerk” van de Ver. Ned. Scheepvaart Mij; een conventioneel lijnschip dat in 1964 in de vaart kwam.

De verdeling van de wereld in een aantal economische blokken is hier mede debet aan. De EEG heeft bv. wel een geweldige stimulans gegeven aan het „inland transport”, maar voor de zeevaart betekent het eerder een nadeel. De lijnvaartrederijen hebben echter hooggestemde verwachtingen van de tenuitvoerlegging van de z.g. Kennedy-ronde, waarbij is voorzien in een aanzienlijk liberaler regiem voor de handel in industrieproducten.

Bron:
marineblad
1968

WORDT
VERVOLGD

Een laatste vaarwel aan Morse en Marconi deel 1



DOOR ADRIAAN P. EUSER

Toen Guglielmo Marconi (1874-1937) en zijn medewerkers - voor het eerst rond de eeuwwisseling - een draadloze verbinding op zee tot stand brachten, rees uit de mist der mogelijkheden een nieuw beroep als een vuurpijl omhoog.



Italiaans lirebiljet met de beeltenis van Marconi,

Al halverwege de negentiende eeuw ontwikkelde de Amerikaanse kunstkenner en schilder Samuel B. Morse (1791-1872), nadat hij benoemd was tot hoogleraar aan de universiteit van New York, een nieuwe taal: het morseschrift, een taal van streepjes en lijnen. Er ontstond een wereldwijd telegraafstelsel. Maar de scheepvaart moest het nog zonder communicatie doen.

In het begin van de twintigste eeuw was de zee nog steeds even leeg als duizenden jaren geleden. Zeevarende, reder en schip moesten nog wachten op de nadere onderzoeken van de verschijnselen der natuur, in het bijzonder die van elektriciteit en magnetisme - en zelfs Morse kon niets aan dat feit veranderen. Het wachten was op Marconi en zijn draadloze verbindingen over zee en op zee.



Midden jaren '30. Marconist K.W.F. Muller in het radiostation van het ss „Van den Bosch“ van de Koninklijke Paketvaart-Maatschappij.

De in Italië geboren Guglielmo Marconi woonde en werkte in Engeland. Hij had een Iers/Schotse moeder, die rijk geworden was in de whiskyverkoop - met haar fortuin experimenteerde hij in de morsetelegrafie, die hem fascineerde (in 1909 ontving hij de Nobelprijs voor natuurkunde).

Op 12 december 1901 slaagde Marconi erin om de eerste transatlantische - draadloze - verbinding tot stand te brengen tussen Cornwall in Engeland en St. John's op Newfoundland in Canada, een afstand van meer dan 2000 zeemijlen.

De eerste marconist, later radio-officier genoemd, kwam weldra aan boord van schepen. De zeevarende van de zeilvaart, die juist begon te wennen aan een schroef en aan de werktuigkundige of „meester“, keek verbaasd en niet begrijpend naar het nieuwe medium van de morsetelegrafie.

Scheveningen Radio

In 1904 werd het eerste Nederlandse zeeschip, het ss „Noordam“ van de Holland-Amerika Lijn (HAL), voorzien van morsetelegrafie. En het kuststation Scheveningen Radio werd

officieel in gebruik genomen. De eerste marconisten die de morsetaal op zee gingen hanteren, gebruikten de vonkzender van Marconi of, enkele jaren later, van het Duitse Telefunken. Zij moesten onder buitengewoon zware omstandigheden hun werk verrichten: in het radiostation stonk het altijd naar ozon en de overgang van de keiharde vonkgeluiden naar de zeer zwakke

ontvangst-signalen vergde veel van hun oren - over de invloed van straling op het menselijk lichaam was toen nog nauwelijks iets bekend. In de naam Telefunken en in het Duitse woord Rundfunk is het woord „vonk” terug te vinden, één van de dagelijkse bijnamen van de marconist - evenals die van „draad”, „mare” en het Engelse woord „sparks”.

Radio Holland

Op 15 april 1912 verging het superschip „Titanic” van de Engelse rederij „White Star Line”. Hierbij vonden 1503 mensen de dood in de ijsskoude bruisende golven van de noordelijke Atlantische Oceaan. Deze ramp gaf de doorbraak naar een grotere veiligheid van mensenslevens op zee door middel van goed geleide morsetelegrafie.

Er kwam internationale wetgeving, SOLAS: „safety of live at sea”. Elk zeeschip groter dan 1600 brutoregister-ton, diende voortaan een marconist aan boord te hebben - zonder deze functionaris mocht een schip niet uitvaren.

De marconist aan boord van de Nederlandse schepen was praktisch altijd in dienst van de Nederlandse Telegraaf Maatschappij Radio- Holland (RH) te Amsterdam, die op 6 december 1916 werd opgericht - aan de wieg stonden de belangrijkste Nederlandse rederijen uit die dagen. RH verhuurde zowel de radio-installatie als de marconist.

In 1962 - in de hoogtijdagen - voeren er 750 marconisten op schepen van de Nederlandse koopvaardij. Sinds het begin van deze eeuw zijn er in totaal zo'n 4000 Nederlandse marconisten geweest, die ooit op de wereldzeeën onderweg waren naar vreemde en verre landen. De marconist was een buitenbeentje, een eenling aan boord van het schip waar hij aan verhuurd was: hij stond immers niet in direct dienstverband met die rederij en kon de volgende reis wel weer op een ander schip, naar een ander werelddeel varen.

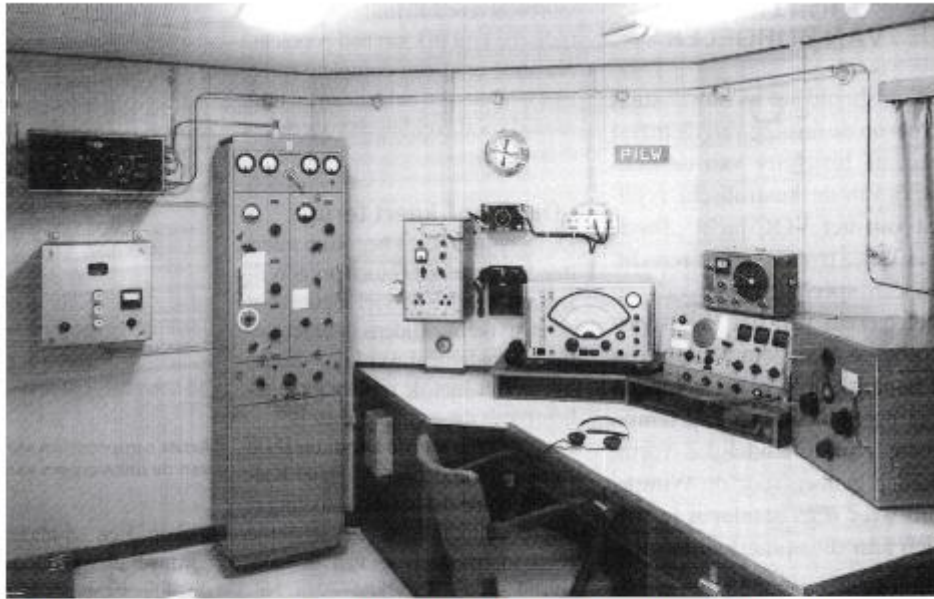
De marconist was er in de eerste plaats voor de veiligheid van het schip en de opvarenden. Het radiostation bevond zich daarom altijd zo hoog mogelijk op het schip, meestal dicht achter de navigatiebrug - zodat hij en de gezagvoerder zo lang mogelijk op hun post konden blijven in geval van nood. Maar wat hield zijn werk nog meer in? Vanuit de herinnering gezien. was hij:

- verantwoordelijk voor de communicatie schip/wal en tussen schepen onderling;
- lange dagen en lange nachten op zijn post tijdens benarde situaties;
- de intermediair tussen Scheveningen Radio en schepen in een probleemgebied, als het noordoostelijk deel van de Stille Oceaan, waar vanwege atmosferische storingen geen radioverbinding met Nederland mogelijk was;
- een navigator: bij mistig weer moest hij de plaats van het schip bepalen door middel van radiopeilingen met de richtingzoeker - de stuurman kon bij mist immers geen zon of sterretje schieten;
- de weerman: elke dag gaf hij één of twee weerberichten door aan de gezagvoerder, die soms de koers nog wel eens wilde verleggen voor een „echte” storm;
- de technicus/reparateur van navigatieapparatuur:



Eind jaren '50. Marconist A.P. Euser aan het werk op het ss „Nias” van de Stoomvaart Maatschappij „Nederland”.

- de verslaggever met een dagelijks nieuwsbulletin: de „oceanpost”.



Communicatieapparatuur van midden jaren '60: twee ontvangers - de gekoesterde en zogenaamde regenboog E566hoofdontvanger van Siemens en de SPRadio 46TNhulpontvanger, de krachtige hoofdzender van SRA - de MT250, en de RH-Renovasnoodzender. Foto Stichting Historisch Materiaal Radio-Holland.

Kortom, de „sparks” was geliefd als hij de voetbaluitslagen doorgaf, maar hij werd benijd als het schip afmeerde - dan was er meestal niets voor hem te doen en kon hij zich aan land begeven en ervaringen opdoen in den vreemde.

Nog geen eeuw, maar van veel meer belang

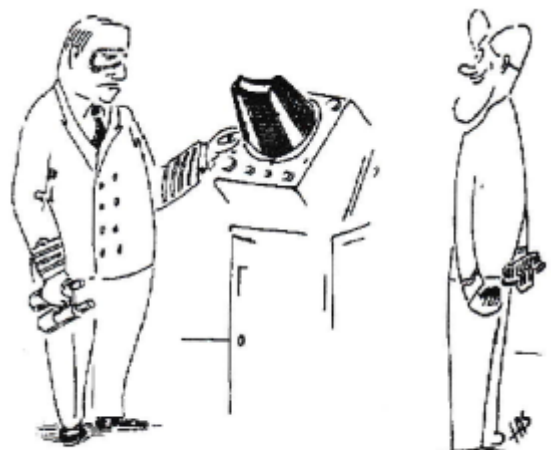
Zeevarenden en passagiers hebben in de loop der jaren ervaren hoe morsetelegrafieë de eenzaamheid kon doorbreken. In noodgevallen zijn er vele tienduizenden mensen, wie weet honderdduizenden, gered door middel van de morsetaal.

1 februari 1999 markeerde het einde van een tijdperk waarin de morsetelegrafieë bijna een eeuw regeerde - tegelijkertijd moeten alle zeeschepen zijn voorzien van GMDSS: „global maritime distress and safety system”. De radio-officier zal per die datum officieel van het scheepvaarttoneel verdwenen zijn. Meer dan 500 voormalige marconisten willen er met elkaar over praten en dat zal gebeuren tijdens een reünie op 13 maart, in de cruiseterminal aan de Wilhelminakade te Rotterdam.

Mét een expositie van de gekoesterde communicatieapparatuur, „Oud roest” dus.



Midden jaren '60. Radio-officier H.J. Loenen aan boord van het ms „Neder Linge” van de SMN. Foto Tom Kroeze.



De technicus/reparateur van navigatieapparatuur, afbeelding Pdrh.

Bron:



Krispijn, Dordrecht.

Sinds geruime tijd staat de wijk Krispijn slecht bekend. Toen ik daar in 1952 kwam wonen, ging het er (net als andere wijken in andere steden) heel anders aan toe dan nu. Ik kwam er als 9-jarig jongetje te wonen en ging naar de dichtstbijzijnde Openbare School, de Jacob Maris School.

Onze hoofdmeester was meneer de Graaf, een in mijn ogen oude grijze heer. Ik weet niet waarom, maar af en toe begon hij ons over de mei dagen van 1940 in Dordrecht te vertellen. Hij woonde in de Bosboom Toussainstraat die uitkwam op de Krispijnseweg waar hij uitzicht had op het kruispunt van deze twee straten.

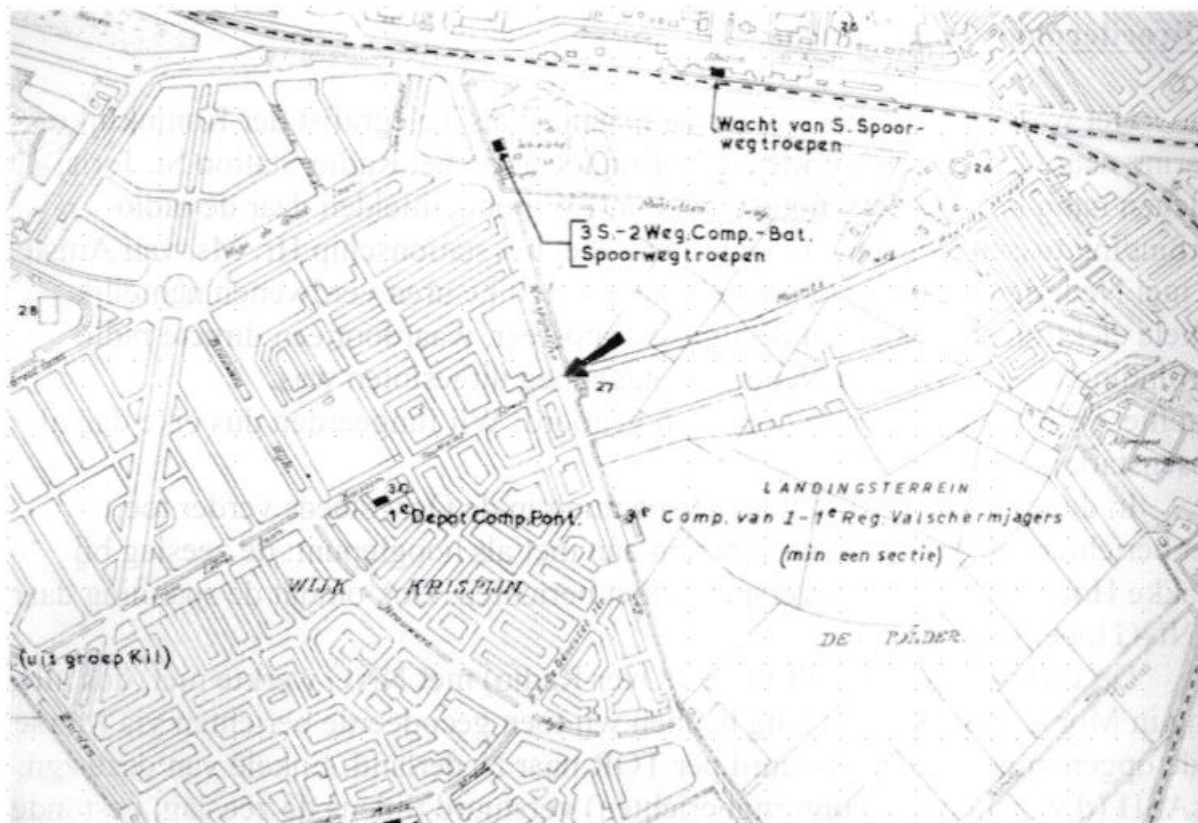
Ook vertelde hij dat er op een dag overal Duitse parachutisten geland waren. Nederlandse militairen in Dordrecht leverden volgens hem taai verzet.

Deze werden door burgers voorzien van koffie e.d. omdat, volgens hem, niet iedereen door had hoe ernstig het allemaal was. Hij sprak ook over een Marine man die bij hem gekomen was en zei dat hij zijn onderdeel niet meer had kunnen bereiken en zich had gemeld bij het leger. Hij had een geweer gekregen, was met de mannen ten strijde getrokken en meldde meneer de Graaf dat er een Duitser, die de bovengenoemde straat en weg onder vuur had, op hun kruispunt lag. Omdat hij hem niet onder schot kon krijgen, vroeg hij of hij bij hem op zolder door het kleine raampje zou mogen kijken. Dat mocht en samen gingen zij naar boven. Hier had hij een voortreffelijk zicht op de Duitser en zei: 'Als ie z'n kop tilt, is tie mijn.' Dat deed het doelwit ook. Zijn licht ging uit.

Af en toe, als je wat ouder wordt, borrelt er iets op. Zo ook nu. Ik weet nog dat ik als kind een beeld van deze Marine man heb geschapen dat ik nog voor me zie als ik aan dit verhaal van mijn leraar terugdenk. Ondanks dat ik zelf deel heb mogen uitmaken van deze groep, kijk ik nog steeds tegen deze onbekende op.



De vijand



Pijl bij 27 is kruising uit het verhaal.

Nummer 27 is de Juliana kerk, waar veel Nederlandse en Duitse soldaten zijn gesneuveld of gewond geraakt. Meester De Graaf woonde tegenover deze kerk.



Compilatie Kruistocht door de Archipel Deel I

Reisverslag Hr. Ms. Urania 1960

Bivakkeren in Nederlands Nieuw Guinea .

Baarle-Hertog '14-'18 – Boodschapper van bezet België naar de buitenwereld deel 1

En veel andere verhalen,

Tot volgende week....