"Ten Anker"

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

Redactie:

A.C. Krijgsman
Vijverlaan 101
3319 SN Dordrecht

Telefoon 10.00 / 1600 uur
078-7507545
b.g.g.
06-25160899

e-mail:
arcon46@kpnmail.nl

NL98 INGB 0002 4713 68

disclaimer

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

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

Nummer 42 – 7e jaargang – 17 oktober 2024

Inhoud…..

Hr.Ms. Isaac Sweers / Standing Naval Force Atlantic 1971
Op de Ever
Onbeschermde strategische posities in de westelijke Indische Oceaan
De verrichtingen der koninklijke marine in Nieuw-Guinea in het jaar 1953.
De Waterweg, de wachter voor Holland
Aan boord van….. p.a. Amsterdam CS-Marine
De Admiraal van Jan Vroege
Toon van Dun, Vlieger MLD deel 1
Overal april 1947 Karel Doorman en MLD
Uitspraak van den Marineraad betreffende het aan den grond loopen van Hr. Ms. onderzeeboot K XV in straat Dampier op 15 Mei 1936.

Hr.Ms. Isaac Sweers 1971

Commandant: Kapitein-luitenant ter zee J.D.Backer, sedert 10 september kapitein-luitenant ter zee C.J. van Westenbrugge

Op 14 januari vertrok Hr.Ms. Isaac Sweers van Den Helder naar Rotterdam om op 17 januari ingedeeld te worden bij de Standing Naval Force Atlantic. Dit was de tweede keer in de nog korte levensduur van het schip dat hij voor ongeveer een half jaar onder het bevel van een Nato-bevelhebber werd geplaatst. Daar hij ook reeds tweemaal voor enige tijd had gevaren onder de auspiciën van een Britse vlagofficier hadden de internationale ervaring en de aanraking met andere maritieme gewoonten reeds een zeker stempel op schip en bemanning gedrukt.
Op 17 januari vond te Rotterdam de ontmoeting plaats met de andere eenheden, te weten: de Amerikaanse torpedobootjager Bigelow, het nieuwe vlaggeschip van de commandant van de Standing Naval Force Atlantic, het Engelse fregat HMS Lowestoft en de Noorse fregatten Zr. Ms. Narvik en Zr. Ms. Trondheim. Op 19 januari droeg de squadroncommandant, Commodore D. S. Boyle (Canada), het bevel over aan Captain R. W. Allen USN, en de 20ste werd zee gekozen. De daaropvolgende dag werd Plymouth binnengelopen. Gebruikmakend van de operationele faciliteiten die deze Britse marinebasis kan verschaffen werd daarna twee weken in het westelijk deel van het Kanaal intensief geoefend. De eerste week ging gepaard met langdurig slecht weer waardoor het gehele squadron goed kon inslingeren.
De tweede week voegde het Duitse fregat Liibeck zich bij het verband maar de entree was nogal ongelukkig omdat een oefening tussen de Liibeck en Zr. Ms.Trondheim, waarbij lichte lasten al varend moesten worden overgegeven, resulteerde in een aanvaring en het laatste schip daardoor geruime tijd voor reparaties werd afgesplitst van het verband. Uit een oogpunt van zeemanschap was voorts het kronkelige vaarwater naar Plymouth met de wisselende wind- en stroomcondities zeer leerzaam. De gehele Plymouthperiode was nuttig om de schepen onderling aan elkaar te laten wennen en om gezamenlijk op te werken naar het normale, hoge, operationele niveau van het internationale squadron. Aan de wal werden gedurende de drie weekeinden uiteraard de nodige banden gelegd en versterkt. 'The Sweers' had daarbij alras de naam van gastvrij schip bevestigd. Op 8 februari werd het Kanaal verlaten en na een passage met veel onderlinge oefeningen werd op 12 februari Lissabon aangelopen. Daar was reeds een Frans smaldeel gearriveerd dat met de Standing Naval Force Atlantic ging deelnemen aan de Nato-oefening Sunny Seas van 15-26 februari. In de haven waren daarom niet genoeg ligplaatsen beschikbaar en gedurende de drie weekeinden dat de schepen binnen lagen, moesten er telkens enkele voor anker gaan of op een boei afmeren. Toen Hr. Ms. Isaac Sweers dit lot trof, werd gekozen voor de boei omdat ankerervaringen van de Koninklijke marine op de Taag niet onverdeeld gunstig waren. De sloepsbemanningen hadden dat betreffende weekeinde spannend werk: sterke stromen en soms zeer dichte nevel op het water. De Nato-oefening was interessant en stond op een hoog peil mede dank zij de deelname van een Frans vliegkampschip en vier onderzeeboten. Tijdens de oefening bracht schout-bij-nacht S. Petrochilo - Amiral Flottille Atlantique - een onverwacht, kortstondig maar genoeglijk bezoek aan Hr. Ms. Isaac Sweers.
Op 1 maart vertrok het Nato-smaldeel om de noord. Onderweg vonden oefeningen plaats tussen de schepen van de Standing Naval Force Atlantic en was er een ontmoeting met een

Russisch vlootverband, dat met belangstelling werd gadegeslagen. Via de Pentland Firth bereikte het Nato-squadron de Noordzee en op 9 maart voer het de Medway op.
Stuk voor stuk passeerden de schepen omtrent hoogwater de nauwe sluis naar het bassin van de marinewerf te Chatham. Dit passeren was geen schutten maar 'canalling through'. Besloten werd dit met vijf knopen - de maximum toegestane vaart te doen om zoveel mogelijk macht over het schip te behouden.
In Chatham werden uitgebreid preventief onderhoud en reparaties aan installaties uitgevoerd. Gedurende de twee weken aldaar vond er voorts een zeer plezierig contact plaats met de plaatselijke bevolking.
Van hen kwamen 2.100 ook een kijkje aan boord nemen. Door een onverwacht mankement werd het vertrek vertraagd rnaar op 24 maart gleed het schip glimmend en blinkend door de vertrouwde Noordzee in de richting van de Duitse bocht waar de andere eenheden van de Standing Naval Force Atlantic reeds aan het oefenen waren met Duitse lucht- en zeemachteenheden. Gedurende deze oefeningen voegde het Deense fregat Zr. Ms. Herluf Trolle zich bij de Standing Naval Force Atlantic. Op zaterdag 27 maart werd afgemeerd te Wilhelmshaven en even later arriveerden grote vrachtwagens uit Nederland met herbevoorradingsgoederen. De maandag daarop werd zee gekozen voor de kortste passage van de gehele reis. Na een nachtelijke en inspannende tocht door de Elbe meerden de schepen de volgende morgen in Hamburg af. Dit gebeurde aan de prachtig centraal gelegen Uberseebriicke. Het enige nadeel van deze uit drijvende ponten bestaande kade is dat er geen vrachtauto bij het schip kan komen. Het bezoek aan Hamburg duurde van 30 maart tot 5 april, had een informeel karakter, en de contacten met de burgerij waren veelvuldig.
De Nato-vloot kreeg een goede publiciteit in de pers en op de televisie. De schepen waren des avonds geïllumineerd en trokken steeds veel belangstelling. Na het vertrek uit Hamburg begaf

het smaldeel zich al oefenend noord waarts en op 7 april meerde hij af in Bergen in Noorwegen. Op 13 april koos het schip zee. Voor de tweede maal vond toen een ontmoeting plaats met een Sovjetvlootverband en als verdere bijzonderheid van die vaarperiode valt te vermelden dat het Britse fregat HMS Lowestoft tijdens een vliegende sneeuwstorm op spectaculaire wijze afscheid nam van de Standing Naval Force Atlantic.
Een paar dagen later voegde HMS Jupiter, een zogenaamd Leander-klasse fregat en als zodanig te beschouwen als een zusterschip van Hr. Ms. Isaac Sweers, zich bij de Standing Naval Force Atlantic. In deze periode, ongeveer halverwege de halfjaarreis werd eigenlijk niet veel gevaren, want op 17 april liep het smaldeel al weer binnen.
Deze keer in de Noorse basis Haakonsvern voor een periodieke, en voorlopig laatste, onderhoudsbeurt van twee weken. Deze basis ligt een eind van Bergen en het transport naar deze toch al prijzige stad is niet goedkoop. In Haakonsvern zelf is niets te beleven.
Het verband vertrok op 3 mei om de zuid in de richting van Denemarken.

Eerst werd deelgenomen aan de Nato-oefening Evil Edge in het Skagerrak en het Kattegat. Door dikke mist werd het een lastige en nuttige oefening. Het vlaggeschip had het ongeluk op 6 mei, vlak voor binnenkomst te Aarhus, aan enkele onderwaterdelen schade op te lopen toen het op te ondiep water verzeilde. Gelukkig bleek de schade van dien aard te zijn dat de verdere deelname aan de Standing Naval Force Atlantic was gewaarborgd. Een ieder werd er weer eens aan herinnerd hoe snel en onverwacht een ongeval kan ontstaan. De commandanten en operatieofficieren gingen met een torpedomotorboot heen en weer naar Korsoer voor een nabespreking van de gehouden oefening.
Het schip had een ligplaats achter in de haven toegewezen gekregen. De aankomst verliep normaal, bij het vertrek werd gekozen voor het achteruit verlaten van de haven. Op 10 mei werden de oefeningen weer opgevat, ditmaal in het kader van de Nato-oefening Easy Entry.

Verschillende extra Deense, Duitse en Noorse eenheden namen deel en na een intensieve oefenperiode, aan het eind waarvan de twee Noorse fregatten Zr. Ms. Narvik en Zr. Ms. Tïondheim, de Standing Naval Force Atlantic verlieten, werd op 14 mei kortstondig de rede van Frederikshavn aangedaan. In goede hougrond werd geankerd, maar nabij gelegen wrakken vroegen wel de aandacht. In deze kleine maar moderne marinebasis vond opnieuw een nabespreking plaats. Hierna werd via de Noordzee opgestoomd naar Portland. Vanuit Portland werden gedurende ongeveer tien dagen zeer waardevolle individuele en gezamenlijke oefeningen gehouden waarbij de nadruk lag op het gebruik van de diverse wapens.
Voor 20 mei was er een uitgebreid programma gereedgemaakt om vertegenwoordigers van de internationale pers het smaldeel in actie te laten zien. Aan het begin van die dag verongelukte echter, midden in het verband, een hefschroefvliegtuig van de Engelse marine. Daarbij kwamen drie journalisten om het leven en na dit droevige ongeval werd het programma afgelast.

Hoe ver het was en hoe warm ! Op het dek van Hr.Ms. Isaac Sweers kon een ei gebakken worden.

Gedurende de Portlandoperaties voegde zich een Portugees fregat, Magelhàes Correia, bij de Standing Naval Force Atlantic en keerde Zr. Ms. Herluf Trolle terug naar Denemarken. Toen op 27 mei de vijf resterende schepen begonnen aan de Atlantische oversteek naar de Verenigde Staten waren de Amerikaanse torpedoboot- jager Bigelow en Hr. Ms. Isaac Sweers de oudgedienden. Het werd warm en de bemanning nam vast een voorschot op de zomer: het hefschroefvliegtuigdek werd reeds spoedig 'the white elephant beach' genoemd. Tijdens de oversteek werden 'non-delaying exercises' uitgevoerd en zowel op de Azoren als op de Bermuda's werd de reis onderbroken voor het laden van brandstof. Nabij de Amerikaanse kust voegde zich het Canadese fregat Saguenay bij de Standing Naval Force Atlantic voor de periode die in het westelijk deel van de oceaan zou worden doorgebracht.

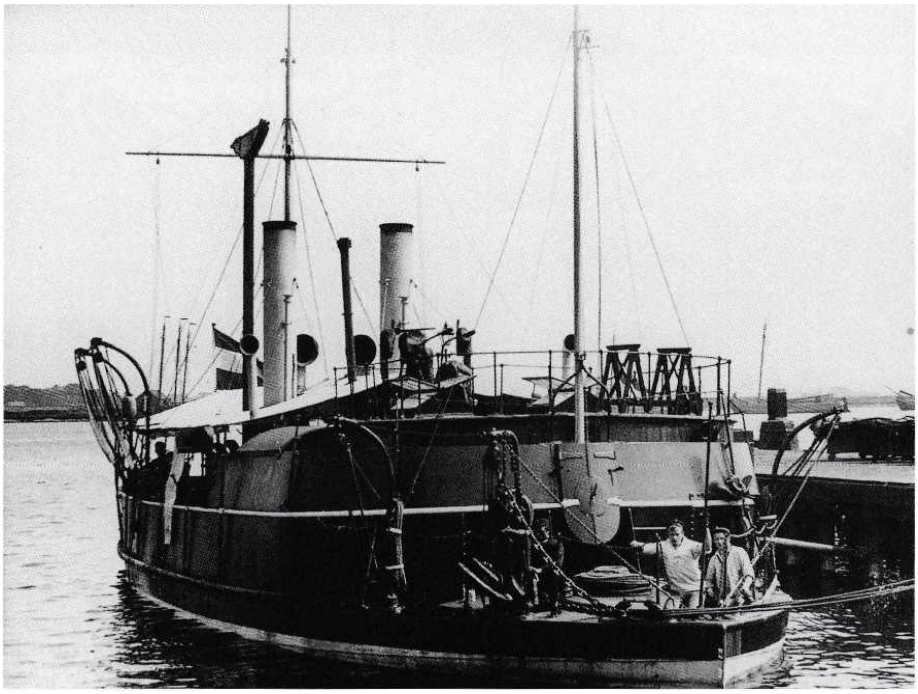
Naast HMS Jupiter en Hr. Ms. Isaac Sweers was er nu een derde hefschroefvliegtuigschip aanwezig.
Op 9 juni liep de Standing Naval Force Atlantic de belangrijke marinebasis Newport, in de staat Rhode Island, binnen. ln Newport konden de commandanten in beperkte zin deelnemen aan enkele van de, jaarlijks door het Naval War College georganiseerde, Global Strategy Discussions. De marineattaché, schout-bij-nacht O. Cramwinckel, bracht een oriëntatie bezoek aan boord, tientallen invloedrijke Amerikaanse burgers en militairen deelnemers aan de zojuist genoemde discussies werden rondgeleid en er werden een paar duizend belangstellenden ontvangen.
Tussen al deze activiteiten door werd nog onderhoud gegeven aan apparatuur en installaties en ook deelgenomen aan de Standing Naval Force Atlantic sportolympiade.
Schepen kwamen en gingen: de Liibeck vertrok 17 juni naar Duitsland en het vlaggeschip werd op 28 juni afgelost door USS Dahlgren. De vierde Nato-oefening van de reis, Rough Ride geheten, vond plaats en een week lang werd er opnieuw oorlogswacht gelopen, dat wil zeggen lange eentonige perioden afgewisseld door korte hevige acties. Alles kwam bekend voor; zelfs een nog niet eerder binnengelopen haven als Halifax - die kortstondig werd bezocht van 24 tot 26 juni - had geen nieuws meer te bieden. Alvorens het zo ver was werd nog een week in Norfolk, Virginia, doorgebracht. Daar kwamen weer vele bezoekers aan boord, uiteenlopend van Miss Hospitality tot de Supreme Allied Commander Atlantic, die nog een speciale tegel aan het schip schonk.
Op 6 juli brak het afscheid aan. Nadat de schepen die dag in open zee waren gekomen, volgde er een Standing Naval Force Atlantic steampast. Er werd gejoeld, het vlaggeschip gaf een saluut af, twee hefschroefvliegtuigen vlogen formatie en de Witte Olifant vlag werd ook op deze hoogtijdag in de mast gehesen. Voor het eerst sinds lange tijd weer alleen ving Hr. Ms. Isaac Sweers de thuisreis aan. De reis verliep niet zonder problemen. Bij de aanvang moesten de bewegingen van de eerste orkaan van het seizoen worden bestudeerd.
Het Fleet Weather Forecast Center Norfolk, Virginia, adviseerde van de voorgenomen route af te wijken, maar na ampele overwegingen werd besloten dit voorlopig niet te doen.
De tweede dag van de tocht werd een der opvarenden echter ernstig ziek en zo spoedig mogelijke opname in het ziekenhuis was geboden. Daarom werd de koers verlegd in de richting van de Bermuda's en tot een hogere vaart aangezet.
Het schip arriveerde daar op de voormiddag van 8 juli en meerde af - evenals bij het vorige bezoek - in het kleine koraalhaventje van het Fire lsland langs de Commercial Jetty met de kop naar buiten. Opgemerkt zij dat deze manoeuvre alleen dan verantwoord zonder sleepboten kan worden uitgevoerd als er geen of een gunstige - van het rif af waaiende - wind staat. De ambulance stond klaar en de olielaadslangen waren spoedig aan- gesloten. Na een paar uur werd ontmeerd, hetgeen alleen gelukte door in- schakeling van een sleepboot, en ten anker gegaan in afwachting van de terugkomst van de scheepsarts.
Onder nauwlettende observatie van het brandstofverbruik werd vervolgens en route naar de Azoren de verloren tijd ingelopen. Daardoor kon ook een rendez-vous met de Nederlandse aflosser in de Standing Naval Force Atlantic, Hr. Ms. Tjerk Hiddes, doorgaan zoals voorgenomen. In Ponta Delgada gaven de schepen, naast elkaar liggend, op 13 juli de wacht over, dat wil zeggen er werden informatie, documenten en attributen overgedragen.
Tevens moesten beide schepen brandstof laden. Daarna ving het allerlaatste traject van de reis aan. Toch zat er in de tocht naar Den Helder nog een onderbreking. De laatste dag voor

binnenkomst namelijk bracht de waarnemend commandant van het Nederlandse smaldeel, kapitein ter zee J. L. Langenberg, met een stafofficier een werkbezoek aan boord.
Voor de embarkatie werd daartoe de haven van Portland even binnengelopen. Dit bezoek dat een inspectie van het inwendige van het schip, enkele oefeningen en dergelijke omvatte, verliep naar wens. Toen vervolgens op de ochtend van zaterdag 17 juli de commandant der zeemacht in Nederland, vice-admiraal A. van der Moer, op de rede van Den Helder een welkomstbezoek aan boord bracht en daarna, direct na het Afmeren, de familieleden de valreep opstroomden, kon worden gesproken van een in alle opzichten geslaagde reis.

Tijdvakken in Smaldeel verband 1 januari – 14 januari 18 juli - 31 december
Bronvermelding: Jaarboek van de Koninklijke Marine 1971

Op de “EVER”.

Mei 1919.
Wind N.O. Barometer 763, koers N 52 O.
De adelborsten stoken, dus vaart 314 mijl.
De haven van Terschelling komt in het zicht.
Harden eb. Stroom en wind in dezelfde richting, een tamelijk lastige haven, dus geschikte gelegenheid om adelborsten te laten meeren en ontmeeren.
Hebt medelijden met de “Ever”.
No. 1 zal de manoeuvre van plaatselijk bekende visscherlui nabootsen en werkelijk, vrij spoedig ligt de “Ever” goed en wel gemeerd. Of de stroom op dat oogenblik nog niet sterk stond of dat het genie dat in de vetput was losgelaten per ongeluk de machine goed had omgezet, of dat het werkelijk kwam door grondige studie van het Handboek der Practische Zeevaartkunde, ik weet het niet, maar we lagen er. De manoeuvres van no. 2 en no. 3 stelden zware eischen aan langs en dwarsverband. Opmerkelijk was het aanhoudend rinkelen der telegrafen. Toen kwam no. 4. Ik sta in de vetput.



We loopen volle kracht vooruit. Dan plots B.B. vol achteruit, even later S.B.

Hr.Ms. Ever

Ook in de hitte van het gevecht zie ik mijn collega der B.B.-machine inplaats den handel der telegraaf, den wijzer beetpakken en deze vliegt met een flinken ruk eraf. Daarna even niets en

dan... Een reusachtige schok, gelach. We worden aan dek geroepen. Op de brug een drukte van belang. Hr.Ms. “Ever” bevindt zich boven op het Noordelijke havenhoofd van West-Terschelling.
Dat is de invloed van den stroom op de manoeuvre. We hijsschen twee zwarte ballen.
Dat geeft eenige geruststelling. “Bulgia” komt spottend naderbij. Een tros naar de “Bulgia”.
Deze volle kracht weg. Tros ook aangezien deze nog niet belegd. Nieuwe tros. Ruk.
Adelborsten rennen van B.B. naar S.B. op het halfdek en omgekeerd.
Beschouwen dit van den vroolijken kant en dus zonder eenig resultaat. Dan komt een vlet van Hr.Ms. “Bulgia” met een luitenant ter zee der 1ste klasse. Vele heeren zullen nu regeeren.
Werkelijk we komen los.
Met Hr.Ms. “Bulgia” heerig voorop stoomen wij de haven binnen en maken een keurige meer-manoeuvre.
Toen onder ons over het geval gepraat werd bleek al spoedig dat de adelborst, die de leiding had toen we op het hoofd terecht kwamen, natuurlijk geen schuld had. Natuurlijk zeg ik omdat juist op het oogenblik dat we de haven zouden binnen stoomen, de stroom in kracht toenam, waardoor een neertje ontstond dat er tevoren nog nooit geweest was.
Ieder van ons wist de beste manier om het goed te doen. De “Ever” mag van geluk spreken dat deze methodes niet geprobeerd zijn. Enfin, dat kan nog komen.

Uit: Jaarboekje van het Korps Adelborsten 1920.

ZEE WEZEN
OPINIEBLAD VOOR MARINE EN KOOPVAARDIJ

Onbeschermde strategische posities in de westelijke Indische Oceaan

Iets meer dan duizend zeemijlen uit de kust van Oost-Afrika liggen in de zgn. equatoriale stiltegordel, verspreid over een zeegebied ter grootte van de helft van Frankrijk, twee eiland-groepen: de Seychellen en de Amiranten. Het zijn kleine eilanden van verschillende vorm en omvang, ongeveer honderd in getal. De meeste onbewoond. Op de weinige bewoonde eilanden leven minder dan 50.000 mensen, voor het overgrote deel in de hoofdstad Victoria gelegen aan een prachtige baai op het eiland Maké.
Hoewel de bewoners een Frans dialect spreken - zij waren afkomstig van Mauritius, dat eerst Nederlands, doch van 1712 tot 1814 Frans was, daarna Brits en nu onafhankelijk -staan deze eilandgroepen onder Brits beheer. De Seychellen en Amiranten vormden tot 1965 een Britse kroonkolonie, kregen daarna een grondwet, doch konden niet onafhankelijk worden gemaakt, omdat zij, gezien het geringe aantal inwoners en de zeer verspreide ligging in de oceaan, als onafhankelijke staat „technisch" onbestuurbaar zouden worden. Met andere Britse eilanden werden zij toen samengevoegd tot de „British Indian Ocean Territories".

POTENTIËLE FLANKBEDREIGING EN UITGANGSSTELLING

Reeds tijdens de Tweede Wereldoorlog waren de eilanden zwak verdedigd, thans kunnen zij praktisch onverdedigd worden genoemd, temeer waar Groot-Brittannië het grootste deel van haar strijdkrachten beoosten Suez heeft teruggetrokken of bezig is terug te trekken.
Toch is de strategische positie van deze eilanden buitengewoon belangrijk geworden, nadat de Sovjetmarine dezelfde belangstelling voor de Indische Oceaan is gaan tonen, als zij sedert 1967 voor de Middellandse Zee aan de dag legt. Die strategische positie is *tweeledig:*

1. *Loopt de olieroute van de Perzische Golf rond de Kaap naar West-Europa door tussen de Seychellen en Amiranten enerzijds en de Oostkust van Afrika anderzijds.*
2. Vormen de beide eilandgroepen een vrijwel ideale uitgangsstelling voor amfibische operaties en infiltraties langs de Oostkust van Afrika van Mombasa tot Dar-es-Salaam en Cabo Delgado.

De Sovjetmarine toont grote belangstelling voor deze verspreid liggende eilandgroepen, blijkens het feit dat schepen van de Rode Vloot het zeegebied tussen deze eilanden regelmatig doorkruisen. Niet alleen oorlogsschepen - er bevinden zich minstens een twintigtal Russische geleidewapenschepen en onderzeeboten permanent in de Indische Oceaan -maar ook een zeer groot aantal bevoorradingsschepen en transportschepen voor amfibische operaties. Het moet tot de mogelijkheden worden gerekend, dat deze schepen amfibische oefeningen houden op de ver verspreid liggende onbewoonde kleine eilanden. Dit is namelijk niet te controleren. Er zou daartoe een compleet verkenningsapparaat van lange-afstand-patrouillevliegtuigen op die eilanden moeten worden gestationeerd om een permanente controle te kunnen uitvoeren. Dit is voor zover ons bekend niet het geval.

MOSKOU BOUWT STRATEGISCH DISLOCATIESYSTEEM OP

Wat is de bedoeling achter de Russische belangstelling voor deze eilandgroepen?
Zonder meer is het duidelijk dat Moskou evenals in de Middellandse Zee ook in de Indische Oceaan een strategisch dislocatiesysteem wil opbouwen. Dat systeem is in de Middellandse Zee reeds ver gevorderd maar nog niet voltooid. In de Indische Oceaan zijn daartoe thans de eerste schreden gezet. Wat is een strategisch dislocatiesysteem en wat zijn er van de bouwelementen? In dit geval waar het zeegebieden betreft, een *maritiem* strategisch dislocatiesysteem. Namelijk ter beheersing van het betreffende zeegebied, met de bedoeling de verbindingen van de andere partij af te snijden en de eigen legers en luchtmachten toegang te verschaffen tot de continenten en de achterwaartse logistieke verbindingen te beveiligen.
In een zeegebied gaat het er niet alleen om daar vloten te laten kruisen, maar ook eilandposities te bezetten, welke tot bases voor de luchtmacht kunnen dienen en tot uitgangsbases kunnen dienen ter verkrijging van aangrijpingspunten op de continentale overwal.
Zeemacht in engere zin, d.w.z. het zuiver militair-maritieme apparaat, omvat drie elementen:

1. *de schepen van de vloot,*
2. de vliegtuigen van de maritieme luchtstrijdkrachten en 3. *de amfibische strijdkrachten (mariniers).*

RUSSEN STICHTTEN GESPECIALISEERD KORPS MARINIERS

Nu is het opmerkelijk dat de Russen toen zij met grotere vlootverbanden in de Middellandse Zee begonnen te penetreren - in de eerste helft van 1967 - tegelijk zijn begonnen amfibische strijdkrachten te vormen, namelijk een korps mariniers. Tot die tijd beschikten de Russen niet over een echt specialistisch korps mariniers, maar uitsluitend incidenteel als infanterie optredende matrozen waar en wanneer daaraan behoefte zou bestaan. Dit is in de Tweede Wereldoorlog in Rusland bijv. gebeurd aan het noordelijke front en aan het zuidelijke front, waar de vlootbases zich bevonden en er meer matrozen waren dan nodig om de schepen te bemannen. De Sovjet-Russische marineopleiding heeft echter ook lering getrokken uit de lessen van de Tweede Wereldoorlog, met name in dit geval uit de wijze waarop de Amerikanen hun operaties uitvoerden in de Pacific door van eiland tot eiland te springen.
De mariniers traden daarbij op als „lockopeners". In vijfjaar tijds hebben de Russen een gespecialiseerd korps mariniers opgebouwd, dat thans, naar de laatste berichten luiden, ongeveer 20.000 man telt en gestadig verder wordt uitgebouwd.

HORIZONTALE EN VERTICALE OMVATTING

Aan welke specialistische eisen moeten mariniers voldoen, willen zij hun taak kunnen vervullen ? In de eerste plaats moeten zij *zeelieden* zijn. Zeemanschap is de grondslag van hun opleiding. Immers, anders zijn zij in een zeegebied niet bruikbaar. In de tweede plaats moeten zij *amfibisch* zijn. Zij moeten namelijk kunnen optreden op de grens van land en water in het „niemandsland" tussen de hoge zee en de vaste wal. In onze tijd komt daar nog een „derde dimensie" bij, zij moeten tevens gespecialiseerd zijn in parachutespringen en/of vaardigheid bezitten in het uit de lucht landen. In de derde plaats moeten zij gespecialiseerd *soldaat* zijn, d.w.z. een allround-soldaat en kunnen optreden als infanterist, artillerist, cavalerist (tanks- en pantserverkenningsspecialist) en technicus.
Zij moeten dus, eenmaal aan de wal, bewapend, uitgerust en geoefend zijn om aan de eisen van de moderne *landoorlog* te voldoen.
In de vierde plaats moeten zij op een *expeditionaire taak* zijn gespecialiseerd. Dit betekent dat zij te allen tijde onmiddellijk beschikbaar moeten zijn voor een optreden waar ter wereld ook. Aangezien de zee 70% van onze aardbol bedekt, is dat zonder meer duidelijk. Dit is dus de eis van paraatheid. Om aan die eis van paraatheid te voldoen is het nodig dat zij in alle klimaten van de aarde kortere of langere tijd kunnen optreden, zowel binnen de poolcirkel als aan de evenaar. Dat betekent ook dat keuringen en vaccinaties moeten worden bijgehouden.
Mariniers moeten dus kunnen worden ingezet op zee, op het land en in de lucht en meer in 't bijzonder op de grenzen van die drie gebieden. Zij moeten zowel kunnen worden gebruikt voor een verticale omvatting als voor een horizontale omvatting.

TEKEN AAN **DE WAND!**

Het feit dat de Russen een modern gespecialiseerd en allround korps mariniers hebben opgebouwd en bezig zijn verder uit te breiden, is een teken aan de wand! *Het bewijst, dat zij geleidelijk en zo geruisloos mogelijk niet alleen patrouilleren langs de oceanische wegen met geleide-wapen-schepen en met nucleaire en conventionele onderzeeboten, maar tevens steunpunten trachten te verwerven, van waar offensieve operaties tegen het vasteland kunnen worden ondernomen.*

Nederlandse mariniers naderen de kust in polyester-landingsboten.

Moskou werkt op termijn, zij het op wat kortere termijn dan Rood-China. Doch dit laatste houdt verband met het verschil in stadium van militaire paraatheid en sterkte. Op termijn werken betekent niet dat van vandaag op morgen een offensieve operatie moet worden verwacht. Volstrekt niet, doch wel dat geleidelijk strategische dislocatiesystemen worden opgebouwd waardoor zeegebied na zeegebied kan worden beheerst. Is zo'n strategisch dislocatiesysteem eenmaal voltooid, dat blijft er voor de westerse alliantie niet veel anders over dan het meesterschap van de Russen in een bepaald zeegebied te erkennen of oorlog. Het meesterschap van de Russen erkennen, hetzij in de Middellandse Zee hetzij in de Indische Oceaan, betekent eenvoudig een zodanige communistische druk op niet-communistisch Europa dat aan allerlei eisen van Moskou zou moeten worden toegegeven, voorts een zodanige druk op de zwarte staten van Afrika dat een dominantie van dit continent door de Sovjet-Unie onvermijdelijk wordt, Afrika dat de zuidelijke strategische sleutel voor Europa vormt.

ACHTER HET SCHERM VAN **ONTSPANNINGSPOLITIEK**

De taktiek van Moskou is achter een scherm van vredes-, coëxistentie- en bevrijdingsleuzen een vlijmscherpe dolk te slijpen, om onderhandelingen met het westen jarenlang slepende te houden zonder tot resultaten te komen, anders dan schijnconcessies. Dit heeft twee doeleinden. Ten eerste: parlementen en publieke opinie in slaap te wiegen met vooruitzichten van ontspanningspolitiek en op deze manier te voorkomen dat de regeringen van de landen der westerse alliantie hun strijdkrachten op de nodige sterkte houden en indien er achterstand is op de nodige sterkte brengen. Kortom, de wil tot verdediging in ernstige mate te verzwakken door de illusie als realiseerbaar voor te stellen. Ten tweede: tijd te winnen om de sterkte van de eigen strijdkrachten tot een maximum op te voeren en wel zodanig, dat met het mes op de keel tot capituleren wordt gedwongen. Wat dit laatste betreft: moderne gespecialiseerde strijdkrachten op te bouwen kost nu eenmaal tijd, even goed aan Moskou als aan het Westen. Verzuimen wij in het Westen de gelegene tijd door toe te geven aan allerlei illusies dan is Moskou ons een slag voor en die slag zou wel eens heel hard aan kunnen komen...

MOSKOU'S EERSTE SCHREDEN IN **DE INDISCHE OCEAAN...**

De eerste schreden welke zijn gezet door Moskou voor het opbouwen van een strategisch dislocatiesysteem in de Indische Oceaan, wat een bedreiging vormt voor de olieroute via de Kaap naar West-Europa, kunnen niet los gezien worden van andere strategische activiteiten. Om te beginnen heeft Moskou vaste voet kunnen krijgen in Zuid-Yemen, waar de Sovjetmarine faciliteiten heeft op de eilanden Sokotra en Abd el Koeri, terwijl bovendien de havenmeester van Aden een Russisch zeeofficier is. Op zichzelf is dit een belangrijke flankpositie ten opzichte van de olieroute uit de Perzische Golf en de toegang tot de Rode Zee, maar veel belangrijker is nog de vraag of en wanneer het Suezkanaal wordt heropend. In de huidige constellatie is de enige belanghebbende in feite de Sovjet-Unie, namelijk ter verkrijging van een belangrijk grotere strategische mobiliteit dan nu het geval is. De Sovjet-oorlogsschepen en hulp- en bevoorradingsschepen moeten thans de halve aardbol omvaren om in de buurt van de aanloopwegen naar de Perzische Golf te komen, nl. óf van Wladiwostok in Oost-Siberië óf van Europa rond Kaap de Goede Hoop. Indien het Suezkanaal zou zijn heropend, zou Moskou snel belangrijke stukken op het strategische schaakbord kunnen verzetten van de Middellandse Zee (en de bases aan de Zwarte Zee) naar de Indische Oceaan en omgekeerd. Dat zou een enorme krachtsbesparing geven.

Nadering van de kust in rubberboten.

Het doorwaden van de laatste waterstrook.

ALLEEN MOSKOU HEEFT BELANG BIJ HEROPENING SUEZKANAAL

De landen van de NAVO hebben omgekeerd niet het minste belang bij een heropening van het Suezkanaal. Ook Israël niet en zelfs Egypte zal benauwd om het hart worden, omdat dan eerst recht Moskou greep krijgt op Egypte door de beheersing van de Rode Zee. De Rode Zee is in wezen al een „rode zee", doch zolang het Suezkanaal niet is heropend blijft het een doodlopend straatje. Uit een economisch opzicht is het Suezkanaal nauwelijks interessant meer voor de westerse scheepvaart, aangezien de grootte van de schepen sterk is gestegen en de reders voor het grootste deel op massavervoer zijn ingesteld (tankers, buik-carriers). Ook in economisch opzicht zullen de Egyptenaren niet laaiend enthousiast zijn, immers, het Suezkanaal zal niet alleen uitgeruimd en uitgebaggerd moeten worden, maar ook verbreed en verdiept, om althans een deel van de moderne schepen doorgang te verlenen. Dit kost enorm veel geld! Wat Israël aangaat, dat land heeft een haven aan de Golf van Eilath of Akaba en Middellandse Zeehavens als Haifa en Ashdod.

VOORBEELD VAN CONCRETE CRISISSITUATIE

In welke concrete situatie zou de heropening van het Suezkanaal een belangrijke rol spelen? Wij denken hierbij aan het ontstaan van een crisissituatie in de Middellandse Zee als gevolg van moeilijkheden in Joegoslavië. Sedert geruime tijd zijn er wrijvingen tussen de volken en zelfs tussen de regeringen van de deelrepublieken van deze federale staat. De wrijvingen zouden

bijzonder acuut worden, ja zelfs misschien explosief op een ogenblik dat president Tito van het toneel zou verdwijnen. Zal Moskou dan de Breznjef-theorie toepassen? Misschien niet onmiddellijk. Maar een ,,te hulp" komen van bepaalde stromingen in het Joegoslavische communisme - dat op vele punten is geïnfiltreerd door agenten van Moskou - „tegen interventie van de imperialisten" is een zaak die zó voor de hand ligt. Van hier naar toepassing van de Breznjef-theorie is maar een stap. Zou een dergelijke crisissituatie samenvallen met de heropening van het Suezkanaal, dan zou Moskou naar vele zijden een gevaarlijke druk kunnen uitoefenen, namelijk uit een betrekkelijk centrale positie interveniëren aan de kusten van Joegoslavië, gecoördineerd met een druk tegen de olieroute aan de Oostkust van Afrika en een grotere penetratie in de zwarte landen van Afrika, als ook een druk in het noorden van Scandinavië. De twee zwakste punten daarbij zijn ongetwijfeld de olieroute en het noorden van Scandinavië. *Dat binnen enkele jaren een soortgelijke crisissituatie zou kunnen ontstaan, moeten we zeker binnen de kring der reële mogelijkheden rekenen.* In ieder geval zal de westerse alliantie zich ter dege moeten voorbereiden om die crisissituatie op te kunnen vangen.

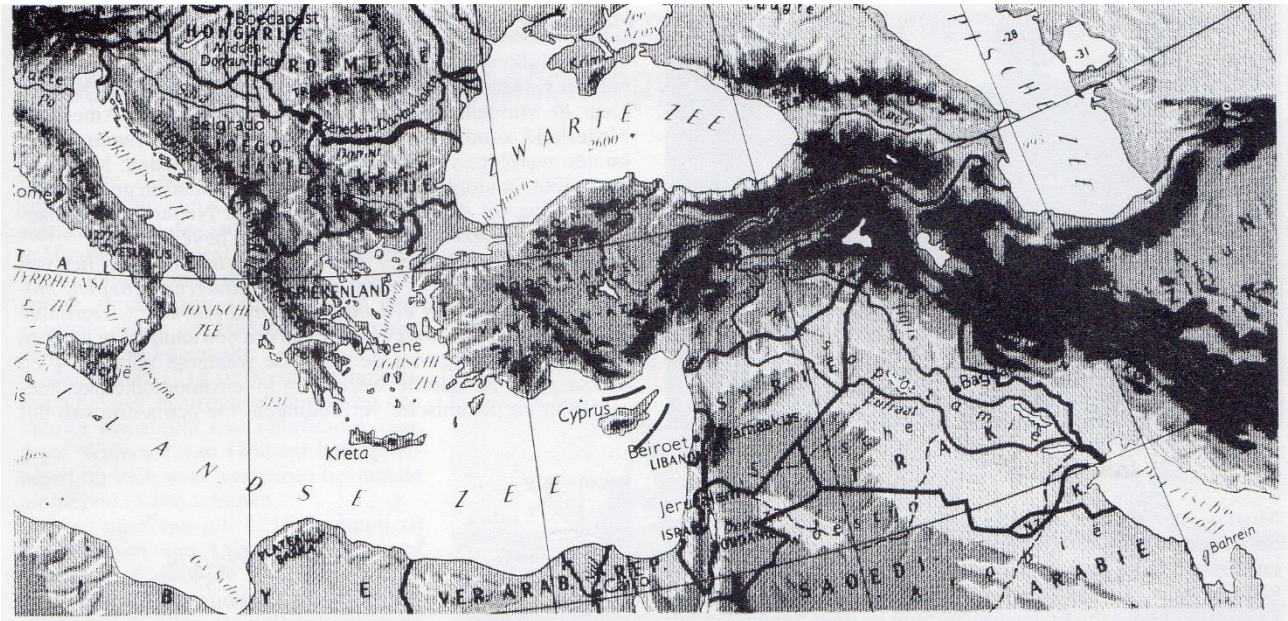
MOSKOU'S INTERVENTIE-PRIORITEITEN

De taktiek van Moskou is namelijk op een groot aantal voor het Westen min of meer kwetsbare punten druk uit te oefenen, waarbij dan in het midden blijft waar op de ene of andere wijze zal worden doorgedrukt. Het minst waarschijnlijke is, dat zal worden doorgewerkt op plaatsen waarbij een directe confrontatie ontstaat met een der NAVO-landen. Grensschendingen zijn namelijk direct *formele* daden. Een zeer gewild voorwendsel voor interventie is het „te-hulp" snellen van ,,bevrijdingsbewegingen". Dit geschiedt dan door middel van „guerrillastrijders" gesteund en geleid door communistische „vrijwilligers". Dit is de speciale tactiek welke wordt toegepast in buiten-Europese voormalige koloniale gebieden en protectoraten. Het prioriteitenlijstje van de Sovjets inzake interventie (doordrukken dus) zou er als volgt uit kunnen zien:

1. interventie in communistische landen die niet bij Moskou in de pas willen lopen, zoals Joegoslavië, Albanië, Roemenië ;
2. interventie via „bevrijders" en „vrijwilligers" in vroegere koloniale gebieden of protectoraten, zoals Seychellen en Amiranten of in onafhankelijk geworden ontwikkelingslanden (voorkomen van „agressie door imperialisten");
3. interventie op zwak verdedigd NAVO gebied; dit echter dan eerst wanneer interventies van de typen l en 2 zouden zijn gelukt en de Westerse alliantie in een dwangpositie zou zijn gekomen; als eerste voorbeeld zou kunnen gelden Noord-Noorwegen.

Te veel speculeren op de tegenstelling Moskou-Peking is echter gevaarlijk. Dit geldt met name het werelddeel Afrika, waar de beide communistische rivalen zo veel mogelijk vermijden elkaar te hinderen, al of niet informeel afgesproken

Moskou gaat daarbij kennelijk uit van de overweging, dat het door zeemacht de verbindingen met de bases veilig kan stellen en dus op ieder gewenst ogenblik troepen op het continent kan brengen, terwijl Rood-China daarvoor afhankelijk is. Peking denkt daarbij op langere termijn en doet tienduizenden Chinezen naar Afrikaanse gebieden emigreren (aanleg Tanzamspoorlijn Dar-es-Salaam - Loesaka), die op een zwak ogenblik van Moskou als een aantal stootdivisies te voorschijn kunnen komen.



Bij eventuele heropening van het Suez-kanaal ontstaat direct verband tussen de Adriatische en Middellandse Zee enerzijds en de Rode Zee en Indische Oceaan anderzijds, door sterk vergrote strategische mobiliteit van de Russische vloten.

HOE HET WESTEN REAGEERT

Hoe reageren de landen van de westerse alliantie op deze situatie in perspectief? Daarbij denken we vooral aan de eerste belanghebbende mogendheden, nl. aan Amerika als mogendheid met de aardbol omspannende belangen, aan Groot-Brittannië, Frankrijk en Nederland met hun belangen bij de vaart om Afrika en hun verbindingen met de oliegebieden rondom de Perzische Golf, met Zuid- en Oost-Azië en Australië.

De operatie „Sunny Seas" in het voorjaar was een eerste symptoom van reactie op het groeiende gevaar. Het was een oefening tot beveiliging van de zeeweg rond Afrika, waarvan de doelen verder waren gesteld dan de Kreeftskeerkring. Opmerkelijk was dat Frankrijk met een vlootverband van 7 of 8 schepen daaraan deelnam met als kern het helikopter-vliegkampschip ,,Arromanches". Tevens namen de Fransen de gelegenheid te baat om hun oude steunpunten aan de zeeweg om Afrika, nl. Diego Suarez aan de top van Madagascar en Djibouti tegenover het door Moskou gecontroleerde Aden opnieuw te versterken.

De Verenigde Staten hebben wel enkele schepen van de Zevende Vloot uit Oost-Azië naar de Indische Oceaan gestuurd, maar zij vervullen met hun vier grote vloten in Pacific, Atlantische Oceaan en Middellandse Zee reeds zulke zware defensietaken dat moeilijk van hen kan worden verlangd nog eens een vijfde vloot te vormen voor de Indische Oceaan en de Zuidelijke Atlantische Oceaan.

TE LANGZAAM

Groot-Brittannië heeft in de tweede helft van oktober de door Labour-premier Harold Wilson stopgezette Brits-Zuid-Afrikaanse marinemanoeuvres rond de Kaap hervat. Er namen aan deel twee Britse fregatten van de „Leander"-klasse, de Britse onderzeeboot „Oberon", het Zuidafrikaanse fregat „President Kruger", het eveneens Zuidafrikaanse voorraadschip „Tafelberg" en de juist in dienst gestelde Zuidafrikaanse onderzeeboot „Maria van Riebeeck", een en ander ondersteund door Zuidafrikaanse maritieme verkenningsvliegtuigen en lichte bommenwerpers. Een beperkte oefening dus in onderzeebootbestrijding, maar in ieder geval een begin.

Noodzakelijk is echter dat de omvang en de frequentie van de oefeningen op de zeeweg rond Afrika en in de Indische Oceaan toenemen naarmate het getal van de Sovjet-Russische onderzeeboten, geleide-wapenschepen en amfibiesche strijdkrachten groeit. Uiteraard zonder andere kwetsbare regionen te ontbloten, zoals het gebied om de Noordkaap, de Middellandse Zee en de verbindingen met Amerika. Nederland zond weliswaar een paar moderne fregatten, die op een wereldreis in juli 1970 Kaapstad aandeden. Maar een dergelijke incidentele „acte de présence" staat in geen enkele verhouding tot de grote en permanente Nederlandse belangen welke op deze route moeten worden beveiligd. *Nederland beschikt over* een moderne marine - zij het van bescheiden omvang - namelijk over *moderne schepen, moderne vliegtuigen en een modern korps mariniers.* Derhalve die drie elementen welke nodig zijn om een aandeel te leveren aan de beveiliging van de voor de westerse alliantie - en tevens voor de ,,derde wereld" - levensnoodzakelijke zeegebieden en oceanische verbindingen. De economie van het westen en alles aan welvaart en welzijn wat daarvan afhankelijk is, drijft op dat wereldnet van zeewegen! In 't bijzonder^ ook voor Nederland. Het enorme aandeel dat de Nederland- " se zeehavens hebben in het verwerken van de goederen van en naar West-Europa en zelfs van en naar Midden-Europa spreekt voor zich zelf.

ALTERNATIEF WAARAAN MEN NIET ONTKOMT...

In dit stadium van de ontwikkeling der machtsverhoudingen, zien de mogendheden van West-Europa en in de eerste plaats Groot-Brittannië, Nederland en Frankrijk zich voor het volgende alternatief geplaatst - en in mindere mate ook West-Duitsland en de Scandinavische landen:

a. Het leveren van wapens voor externe verdediging, hoofdzakelijk op het gebied van zeemacht en luchtmacht, aan die landen welke, zonder tot de NAVO te behoren, toch aan de zijde van het westen staan, en een strategische positie innemen ten opzichte van de zeeweg om Afrika. Daartoe behoren in de eerste plaats Iran en Zuid-Afrika. Iran is bezig een marine op te bouwen met het oog op de controle over de Perzische Golf, wanneer de Britse zee- en luchtstrijdkrachten daar grotendeels teruggetrokken zullen zijn. Zuid-Afrika is eveneens bezig een marine op te bouwen voor de bescherming van de zeeweg die langs haar kusten loopt.

b. Wil men dat niet, uit vrees voor demagogische dan wel illusionistische „achterbannen" of opposities, dan rust de plicht ten opzichte van land en volk om in de beveiliging te voorzien uit eigen middelen. Immers, het belang is even groot voor West-Europa als voor Iran en Zuid-Afrika.

Er rest thans geen tijd meer, hetzij door schuilevinkje te spelen achter „onhaalbare kaarten", hetzij door bagatelliseren van het groeiende gevaar, zich aan deze verantwoordelijkheid te onttrekken. M.A.C.

Noot redactie: Sorry maar ik heb geen jaartal van deze uitgave maar wilde hem u toch niet onthouden…

DE VERRICHTINGEN DER KONINKLIJKE MARINE IN NIEUW-GUINEA IN HET JAAR 1953.

Commandant der marine in Nieuw-Guinea: Kapitein ter zee G. B. Fortuyn.

Op 1 Januari 1953 bestond de Koninklijke marine in Nieuw- Guinea uit de volgende eenheden:

Hr. Ms. Van Kinsbergen, Ternate, Snellius, L 9607, L 9608,
L 9611 en L 9612;

Tien kleine vaartuigen, t.w. 6 LCA's, 2 dregboten, de havensleepboot "Con" en het communicatie-vaartuig „Beatrix";
squadron 321 van de MLD, organiek bestaande uit 6 Catalina's;
de afdeling mariniers Nieuw-Guinea;
de walinrichtingen: Marinekazerne Hollandia, marine kazerne Biak en marinevliegkamp Biak.
Totale organieke personeelssterkte 1500 man.

Mutaties.

Hr. Ms. Van Kinsbergen, Ternate en Snellius waren in de vaart en maakten reizen naar Australië om aldaar te dokken.
Hr. Ms. L 9607 en L 9608 waren in de vaart.
Hr. Ms. L 9611 en L 9612 werden afgekeurd en aan een particuliere firma verkocht.
Eén der LCA's, Hr. Ms. L 9515 ging verloren bij het stoten op een rif nabij Woendi. Berging werd niet lonend geacht.
Van de vijf overige LCA's zullen, naar het zich laat aanzien, vier worden afgekeurd. Deze houten vaartuigjes hadden zeer te lijden van paalworm. Reparatie is vermoedelijk economisch niet verantwoord.
De dregboten waren in de vaart.
De havensleepboot „Con" kreeg een andere naam en wel „Sorido". Aldus werd het vaartuig genoemd naar de haven van Biak, welke in de Sorido-lagune is gelegen.
Het communicatie-vaartuig „Beatrix" werd bestemd om dienst te doen als motorsloep van de commandant der marine in Nieuw- Guinea en wordt thans aangeduid met het naamsein Y 8226.
Vermeld dient nog te worden, dat Hr. Ms. Willem van der Zaan, op de thuisreis van de Nederlandse Antillen naar Nederland, gedurende enkele weken in de wateren van Nieuw-Guinea verbleef. Catalina's van squadron 321 vlogen naar Nederland v.v. voor groot onderhoud.
De verplaatsing van de Afdeling Mariniers van Sorong (Remoe) naar Biak werd begin 1953 voltooid. Het bivak te Remoe werd opgeheven.

Aan het einde van het verslagjaar bestond de Koninklijke marine in Nieuw-Guinea uit de volgende eenheden:
Hr. Ms. Van Kinsbergen, Ternate, Snellius, L 9607, L 9608;
Negen kleine vaartuigen, t.w. 5 LCA's, 2 dregboten, de havensleepboot „Sorido" en het communicatie-vaartuig Y 8226;
squadron 321 van de MLD, organiek bestaande uit 6 Catalina's;
de afdeling mariniers;
de walinrichtingen: marine kazerne Hollandia, marine kazerne Biak en marinevliegkamp Biak.
Totale organieke personeelssterkte 1500 man.

Verrichtingen.

Hr. Ms. van Kinsbergen en Ternate voerden patrouille-opdrachten uit, waaromtrent geen bijzonderheden zijn te vermelden. Incidenten deden zich niet voor.
Uit reacties van de bevolking blijkt hoezeer bezoeken van Hr. Ms. oorlogsschepen, zowel door Europeanen als door autochtonen, worden gewaardeerd.

Het geeft een gevoel van veiligheid en van beschermd te zijn. Wanneer de gelegenheid zich voordoet, wordt medische hulp verleend.
Hr. Ms. Van Kinsbergen genoot de eer gastvrijheid te mogen verlenen (op het traject Moetoeri—Hollandia) aan de minister van overzeese rijksdelen en de gouverneur, tijdens een gedeelte van de oriëntatiereis, welke door de minister in Nieuw-Guinea werd gemaakt.
Zowel Hr. Ms. Van Kinsbergen als Hr. Ms. Ternate verleenden meerdere malen gastvrijheid aan ambtenaren tijdens dienstreizen.
Enige malen was er gelegenheid gezamenlijke oefeningen te houden, waaraan ook door Catalina's werd deelgenomen.
Hr. Ms. Snellius verrichtte, tezamen met de dregboten, opnemings- en dregwerkzaamheden in Sjeri, Straat Sele en de zuidelijke ingang van Straat Sele.

De beide landingsvaartuigen werden, behalve voor het vervoer van marine lading (voornamelijk op het traject Hollandia—Biak), enige malen benut voor speciaal goederenvervoer van gouvernements- en andere instanties.
De LCA's werden gebruikt door de mariniers.
Squadron 321 voerde verkenningen en oefenvluchten uit.
Ten behoeve van het gouvernement werd wekelijks de Wisselmerenlijn gevlogen (Biak—Wisselmeren—Manawi—(Seroei)—Biak) en maandelijks de Vogelkoplijn (Biak—Manokwari—FakFak—Sorong —Aj amaroe—M anokwari—Biak).
Incidenteel werden vluchten t.b.v. derden gemaakt, zoals het vervoer van ernstige zieken van afgelegen plaatsen naar Hollandia (ziekenhuis te Ifar). Bovendien werd voor groentevoorziening van het marinepersoneel op Biak wekelijks het traject Biak—Manokwari— Biak gevlogen.
Voor enkele inspectiereizen kon aan de gouverneur een vliegtuig ter beschikking worden gesteld.

Voorts werd luchttransport verleend aan de minister van buitenlandse zaken (van Lae in Australisch Nieuw-Guinea naar Hollandia), de minister van overzeese rijksdelen, de parlementaire missie en de agrarische commissie.
Zoals boven reeds vermeld, werd enige malen door vliegtuigen tezamen met schepen geoefend.
Opsporings- en reddingsacties hadden niet plaats.

De mariniers oefenden op het eiland Biak, zomede op het nabij Biak gelegen eiland Woendi, waar voor opleidingsdoeleinden een oefenbasis werd ingericht. Zowel Biak als Woendi bieden ideale oefengelegenheid aan mariniers.
Door de mariniers werd veel gebruik gemaakt van de LCA's, zoals boven reeds gemeld.
Ook verbleven mariniers in Korim (Noord Biak). In verband met het voorkomen van scrub typhus te Korim werd van verder verblijf aldaar afgezien.
In Mei infiltreerde een aantal Indonesische militairen in de omgeving van FakFak. Alle infiltranten werden door het K.L.-garnizoen achterhaald. In verband hiermede werd een versterkt peloton mariniers tijdelijk in het nabij gelegen Kokas gestationeerd. Hr. Ms. Van Kinsbergen bewaakte het omliggend zeegebied, terwijl een Catalina voor verkenningen werd benut. Het geheel verschafte een goede oefening, hoewel daadwerkelijk optreden niet meer nodig was.
De infiltratie zelf had uit militair oogpunt bezien weinig te betekenen. De prompte reactie van Nederlandse machtsmiddelen heeft ongetwijfeld heilzaam gewerkt.

Te Hollandia heeft de Koninklijke marine in de haven een gezonken landingsvaartuig, type LCT (ex L 103) gelicht. Het voorschip van dit vaartuig stak onder een hoek van 45 graden boven water uit. Dit vaartuig en een grote hoeveelheid scrap vormden ernstige obstakels op de ligplaats voor landingsvaartuigen, alwaar dientengevolge slechts ruimte was voor één LCT, welke ter plaatse bovendien grote kans had op bodembeschadiging.
Na wekenlange duikerwerkzaamheden gelukte het om het vaartuig vlot te krijgen. Het werd als scrap verkocht. De overige obstakels werden eveneens verwijderd, waarna het gouvernement de oprit van de beach asfalteerde en meerpalen plaatste. Thans biedt de haven van Hollandia een uitstekende ligplaats voor 4 landingsvaartuigen, type LCT.
De K.M. verleende duikerhulp aan het gouvernement bij het verwijderen van een LCM, die langs de z.g.n. marine steiger gezonken was. Thans kunnen 2 fregatten achter elkaar langs deze steiger gemeerd liggen, instede van één.
Voorts assisteerde de K.M. het gouvernement bij het verwijderen van een houten mijnenveger, die ter plaatse van de geprojecteerde sleephelling van de gouvernementswerf gezonken was.

De assistentie, welke met marinepersoneel aan de gouvernementswerf werd verleend, eindigde per ultimo December, met dien verstande, dat de directeur, een Ltz. (T 1) nog drie maanden zal aanblijven.

Te Biak werd gedurende het verslagjaar voortgegaan met het opruimen van ondiepten (riffen) in de Sorido-lagune. Het streven is de minste diepte op 12 m te brengen, hetgeen uit strategisch oogpunt bezien van groot belang is. Het is te verwachten dat binnenkort grote schepen de haven van Biak zullen kunnen binnenlopen. Dit zal de transportsituatie aanzienlijk verlichten, aangezien het dan mogelijk zal zijn rechtstreeks goederen van Nederland naar Biak te verschepen. Aldus zal het transport minder tijd vergen en zal er minder brekage zijn, aangezien overscheep te Hollandia dan niet meer nodig is.

Het initiatief werd genomen tot het instellen van een onderzoek naar scrub-typhus, welke ziekte (door mijten overgebracht) o.a. op Biak voorkomt. Zeer loffelijk is het, dat het museum van natuurlijke historie te Leiden een deskundige (Dr. L. v. d. Hammen) uitzond om dit onderzoek grondig ter hand te nemen, welk onderzoek nog niet is beëindigd.

Op Biak werd de beschikking over terreinen, met een gezamenlijke oppervlakte van ± 750 ha van het gouvernement verkregen.

Gedurende het verslagjaar leverde de K.M. alle vliegtuigbenzine aan burgerluchtvaartuigen, welke te Biak landden. Het vergt zeer veel manuren om grote vliegtuigen zoals Constellations van benzine te voorzien en wel speciaal i.v.m. de omstandigheid dat de benzine in drums wordt aangevoerd en er nog geen grote tanks voor opslag zijn.
Met de BPM werd een regeling getroffen, waarbij die maatschappij in 1954 de benzineleverantie op het burgervliegveld (Mokmer) ter hand zal nemen.
In verband met werkzaamheden aan het Mokmer vliegveld wordt sedert April 1953 door de burgerluchtvaart gebruik gemaakt van het Marine vliegveld (Boroekoe).
De bouw van het nieuwe marine complex te Biak vordert gestadig.
Bij lezing van dit verslag diene men zich te realiseren dat Nieuw- Guinea zich pas in de eerste fase van ontwikkeling bevindt, waarbij de Koninklijke Marine ernaar streeft om, waar nodig, tot de opbouw bij te dragen.

Diversen.

De marine commandant is qualitate qua buitengewoon lid van de raad van diensthoofden en heeft als zodanig zitting in het hoogste college van algemeen bestuur in dit rijksdeel.
Met ingang van 1 Januari 1953 was de marine commandant niet langer belast met de leiding van het kantoor voor scheepvaart. Deze functie wordt thans door een gouvernementsambtenaar vervuld.

Reparatie en onderhoud van schepen geschiedde voornamelijk met eigen middelen, voor het overige met hulp van de gouvernementswerf. In Nieuw-Guinea konden echter nog geen schepen worden gedokt.
Te Manokwari wordt thans gewerkt aan de bouw van een scheepswerf met dwarshelling.
Er is van gouvernementszijde een plan in uitvoering om een aantal vliegvelden aan te leggen. Hierdoor zal het luchttransport, dat thans door de marine wordt verzorgd op de duur door het gouvernement c.q. particuliere maatschappijen kunnen worden overgenomen.

DE WATERWEG, DE WACHTER VOOR HOLLAND

door

G. MANTE. Luitenant ter zee der 1e klasse.

Dit hoofd werd door mij gekozen naar aanleiding van het artikel „Hoek van Holland, de wachter van Rotterdam" van den oud-luitenant ter zee der 1e klasse E. J. Langelaan.

Het vraagstuk is moeilijk te behandelen, daar het de defensiegeheimen zoo nauw raakt, dat bewijzen voor enkele beweringen achterwege moeten blijven, en het artikel op sommige punten, geheel onvolledig moet zijn.
Toch heb ik dit onderwerp aangeroerd, teneinde de stelling naar voren te brengen, dat geen kosten moeten worden gemaakt voor uitbreiding van de voor ons meer en meer ongeschikt geworden marinehaven Nieuwediep, doch dat dit geld eerder benut dient te worden voor het geschikt maken van één onzer groote handelshavens tot oorlogshaven.
Dat wil nog niet zeggen, dat de verdediging van Nieuwediep kan worden verminderd, integendeel, den bestaanden toestand acht ik maar juist voldoende om het binnendringen van een vijand door de zeegaten te beletten.
Door het grooter worden der moderne oorlogsschepen wordt de haven van Nieuwediep te klein: de daardoor ontstane bezwaren voor deze haven worden door den kapitein ter zee F. W. Coster. in her „Marineblad" van 30 April 1932, duidelijk naar voren gebracht. Deze moeilijkheden treden nog meer op den voorgrond wanneer wordt overgegaan tot de m.i. eenige juiste oplossing van het vraagstuk „Hoe het marinematerieel te bemannen?" aangegeven in het artikel „De Marine en de Bezuiniging" van den luitenant ter zee der 1e klasse J. J. L. Willinge in het „Marineblad" van 6 Juni 1933. Dat Nieuwediep. zooals het thans is, ongeschikt wordt als marinebasis onderschrijf ik volkomen, desondanks zal ik een uitbreiding van deze haven om daarin te voorzien, betreuren:

1e. omdat niet alleen met uitbreiding van de haven kan worden volstaan: want wil Den Helder in oorlogstijd uitvalspoort zijn van het offensieve marinematerieel. dan zijn nog andere, groote uitgaven noodig;
2e. omdat de grootere schepen in vredestijd ook in een der groote handelshavens of in de bestaande zeehaven te Vlissingen. kunnen worden gestationneerd.

Nieuwediep als oorlogshaven.
Mocht vroeger de reede van Nieuwediep een veilige ligplaats bieden voor de zeilschepen, later kwamen de Waterweg en het Noord- zeekanaal tot ontwikkeling. Terwijl de handel zich verplaatste van Nieuwediep naar IJmuiden en Hoek van Holland, bleef de marine gevestigd in Nieuwediep.
De voordeelen van de havens van Nieuwediep en Vlissingen boven die van Rotterdam en Amsterdam bleven voor het oorlogsmaterieel nog van kracht.
De enkele nauwe toegangswegen naar Rotterdam en Amsterdam waren gemakkelijker te blokkeeren, dan de vele vaarwaters in het Noorden en in het Zuiden van ons land.
De schootsverheid van het aan den wal opgestelde geschut was nog te gering, dan dat hiermede de vijandelijke schepen, die zich in de onmiddellijke nabijheid van bovengenoemde nauwe toegangswegen bevonden, konden worden verjaagd.
Door de toepassing van mijnen en de toeneming der schootsverheid van het kustgeschut. werd de toestand geheel anders.
Met het ver dragende kustgeschut kunnen de gebieden vóór Hoek van Holland en IJmuiden gemakkelijker worden schoongehouden, dan de ver in zee gelegen monden der Noordelijke en Zuidelijke zeegaten. De monden dezer zeegaten liggen nagenoeg buiten het bereik van het bestaande kustgeschut en kunnen nu, door een vijand, met eenvoudige middelen als mijnen enz. worden afgesloten.
Het Nederlandsche lichte veegmaterieel is hier door een vijand zoowel overdag als 's nachts gemakkelijk binnen te houden. Door verzanding valt voor Nieuwediep, niet meer ten allen tijde te rekenen op den uitgang via het Stortemelk.
Naast het moderne offensieve bovenwatermaterieel, kwamen de onderzeebooten. De eerste kleine booten konden nog onder water door de zeegaten of boven water over de banken naar buiten komen.
Met het grooter worden der onderzeebooten gingen ook deze mogelijkheden verloren, zoodat het thans voor een vijand eenvoudig zal zijn het onderwatermaterieel in Nieuwediep op te sluiten.
Is de Divisie onderzeebooten buiten, en de toegang tot Nieuwediep versperd, dan zal de Divisie voor onderhoud in één van de handelshavens of in Zeeland moeten binnenvallen.
Het voordeel van de toegangswegen bij Hoek van Holland en IJmuiden. onder bescherming van het aan de open zee opgestelde kustgeschut. springt hierbij duidelijk naar voren.
Wanneer IJmuiden of Hoek van Holland in handen van den vijand vallen, beteekent dit den genadeslag voor Nederland; valt daarentegen Nieuwediep in handen van den vijand, dan is het bezwaarlijk, dat zoo dicht bij de Vesting Holland een vijandelijke basis kan worden ingericht.

Het bezit van de stelling „Den Helder" is ook door de ligging t.o.v. den afsluitdijk voor ons van belang, doch bij verlies er van is nog niet alles verloren. Met de bestaande middelen kan Nieuwediep voldoende worden verdedigd tegen een coup de main.
Door opstelling van zwaar geschut in de stelling van Den Helder of middelbaar geschut aan den rand daarvan zouden de Noordelijke zeegaten ook voor onze onderzeebooten open gehouden

kunnen worden en Nieuwediep als oorlogshaven waarde hebben.
Ditzelfde geldt ongeveer ook voor Vlissingen; maar wordt dit zware geschut in IJmuiden of Hoek van Holland opgesteld, dan wordt hiervan wel meer rendement verkregen.
De groote handelshavens, worden dan niet alleen opengehouden, doch het zal voor een vijand onmogelijk zijn deze havens te nemen; en wil een landing op onze kust, in het hart van het land, blijvend succes hebben dan zal het noodig zijn, dat één dezer havens in handen van den vijand is.
Tenslotte wil ik nog de plaats van de oorlogshaven bezien uit het oogpunt van de taak der onderzeebooten.
Deze moeten o.a. toeslaan op het oogenblik. dat onze kust door een vijandelijke landingsonderneming rechtstreeks wordt bedreigd.
Het belangrijkste deel van de kust is gelegen tusschen Hoek van Holland en IJmuiden. Op een verplaatsing van de onderzeebooten boven water zal door gemis aan ondersteunend bovenwatermaterieel niet kunnen worden gerekend. 1)
De onderzeebooten zullen zooveel mogelijk nabij het belangrijkste kustgedeelte moeten worden geposteerd, zonder daarbij evenwel te vervallen in het kluisteren aan een vast punt.
De basis moet zoo dicht mogelijk bij de afwachtingsopstelling worden gekozen.

1) Nadat dit artikel was geschreven, hadden de tactische oefeningen in het Noorderkwartier plaats. Uit hetgeen ik hierover vernam. werd dit bij de eerste oefening duidelijk bewezen.

Nieuwediep als Marinehaven in vredestijd.

De voordeelen van een eigen marinebasis. los van de belemmeringen, die een handelshaven voor de Marine met zich brengt, zal ik niet ontkennen; het oefenen kan daar beter plaats hebben.
Om een voorbeeld te noemen, zal het inschieten van torpedo's op de reede van Nieuwediep. hoewel niet ideaal (de moeilijkheden met de visschers zijn genoeg bekend), bezwaarlijk elders kunnen geschieden.
Toch zijn deze voordeelen m.i. niet zóó groot, dat dit alleen uitbreiding van de haven van Nieuwediep wettigt, omdat de grootere schepen in vredestijd te Vlissingen kunnen worden gestationneerd en zij ook daar een gunstig oefenterrein zullen vinden.
Het veelvuldiger bevaren van de Schelde door modern Nederlandsch marinematerieel, zal zeker zijn vruchten dragen.
Elke verbetering van de haven van Nieuwediep, alleen voor vredesdoeleinden, zonder dat daarmee gepaard gaat een bescherming door zwaar geschut, acht ik onjuist.
De mogelijkheid bestaat zelfs, dat dit dan geschiedt ten bate van een toekomstigen machtigen tegenstander, die ons uit Nieuwediep weet te verjagen en die wel over de middelen beschikt om de uitgangen te bewaken en te verdedigen, zoodat de verbeteringen dus van negatieve waarde voor ons zijn geweest.

Speciaal wil ik hier nog eens de aandacht op vestigen van hen, die beweren, dat de overbrenging van de marinebasis te veel kost en die door willen gaan in de oude richting. Ik zou willen wijzen op het oude spreekwoord: „Als het getij verloopt, moet men de bakens verzetten". Het getij is verloopen!
Alvorens deze opwekking tot verplaatsing van de marinebasis te besluiten, wil ik nog wijzen op de marinewerf, die open ligt voor een luchtbombardement.
Hoeveel gunstiger is niet de Waterweg, met zijn achterland, en talrijke werven, gelegen midden

in een luchtverdedigingskring: dit en de sluizen te IJmuiden, alsmede de vele uitgangen in het Zuiden van het land, doen mij Hoek van Holland verkiezen boven IJmuiden.
Het is niet mijn bedoeling te bepleiten, dat de Marine in deze financieel moeilijke jaren, in zijn geheel moet worden verplaatst, maar ik wil waarschuwen tegen elke uitbreiding in Nieuwediep en nu reeds de aandacht vestigen op den Waterweg, die m.i. naast Vlissingen gereed moet worden gemaakt voor het opnemen van de divisie onderzeebooten, jagers, en c.q. grootere schepen.

Ik ben. uit defensieoverwegingen, niet volledig geweest, maar ik hoop dat de Waterweg, als toekomstige oorlogshaven en Vlissingen als vredes- en oorlogshaven meer in de belangstelling zullen komen te staan, dan thans het geval is.

Bron: Marineblad juni 1935

Veel kusjes van je Ineke” schreef het meisje zondagmiddag in Sittard.
Daarna vouwde ze het velletje zorgvuldig in vieren en schoof het in een lichtblauwe luchtpostenveloppe. Het adres van haar geliefde onder de tropenzon hoefde ze niet in haar agenda na te kijken. Dat weet ze wel uit haar hoofd: „A.b. Hr. Ms. Friesland, Amsterdam C.S. — Marine”.
Dat adres immers is al maanden lang hetzelfde. Magische woorden eigenlijk: Amsterdam C.S. — Marine. Het schip vaart van de ene kant van de aardbol naar de andere — maar deze woorden op de briefomslag zorgen ervoor dat de geadresseerde zijn post krijgt.
Ineke denkt er nauwelijks bij na. Haar Jan ook niet — al staat het woordje POST ook zo diep in zijn bovenkamer geprent dat hij bij wijze van spreken na een vermoeiende hondewacht bereid

zou zijn ook nog de dagwacht met een potje bier te blijven opzitten als hij zou weten dat de facteur bij het krieken van de dag met mail uit Nederland zou komen opduiken.

GOED TEKEN

In feite is het een heel goed teken dat bijna niemand ooit stil staat bij die woorden: Amsterdam C.S. — Marine. Als zo veel klanten zo weinig griepen en alles doodnormaal vinden, is dat eigenlijk het beste compliment voor de werkers in Amsterdam.

Nauwelijks een dozijn mensen bij elkaar, door wier handen al die honderdduizenden brieven, kranten, tijdschriften, drukwerken gaan. Burgerambtenaren van het ministerie Van defensie, een PTT-ambtenaar, enkele marva's en militaire werklieden — je vraagt je af hoe ze al het werk aan kunnen. Het antwoord blijkt wanneer je met hen praat: zij — de meesten nooit onder de tropenzon geweest, waarschijnlijk zelfs nooit zelf gevaren — beseffen één ding beter dan wie ook: van slap geklets moet geen marineman iets hebben, maar de brief van thuis, de huishoudelijke zorgjes van moeders in Nieuwediep, het kriebelige meisjeshandschrift van zus in Sittard: daar léét hij op.

Bij het marinepostkantoor werken ook enkele marva's. Onze fotograaf trof MARVA SCHR 1 M. M. van Beek (links) aan bij de kardex. Op duizenden kaartjes houdt het marinepostkantoor de plaatsing bij van alle militairen der zeemacht, alsmede het adres van de mensen die de laatste tijd met groot verlof zijn gegaan.

Het komt uiteraard nog wel eens voor dat bij een schip of inrichting brieven aankomen voor mensen die inmiddels zijn overgeplaatst. Wanneer de facteur de nieuwe plaatsing niet kent, gaat de brief naar Amsterdam, waar men dank zij de kardex de post kan nasturen.

Zo komt er regelmatig nogal wat „repat- post" - post die uit Nieuw-Guinea terugkomt omdat de geadresseerde inmiddels thuisgevaren of -gevlogen is.

Marva Van Beek en haar collega's zorgen ervoor dat ook deze post aankomt. Natuurlijk zit er heel wat werk in zowel het bijhouden van de kardex als het napluizen van die „puzzelpost". Daarom de wens van het marinepostkantoor: zendt adreswijzigingen aan alle relaties bij overplaatsing.

Ze weten het in die weinig gerieflijke ruimte waarover het marinepostkantoor beschikt: de schout bij nacht wil zoveel mogelijk bij zijn met het Amsterdamse ochtendblad, de OVA in Biak kan alleen zijn werk doen als hij zijn dienstpost onmiddellijk door krijgt, die machinist aan boord van Hr. Ms. Limburg moet z'n brief van thuis hebben.

Daarom staan ze af en toe met z'n allen brieven te sorteren; de chef van het marinepostkantoor, de heer L. de Boer, niet uitgezonderd. Neem bijvoorbeeld de woensdag: om 14.00 uur stijgt van Schiphol een KLM-machine op met bestemming Biak. Die kist neemt post mee. Nu is er tijd nodig om de postzakken eerst van het marinepostkantoor naar het Amsterdamse PTT-expeditiekantoor bij het Centraal Station te vervoeren, vandaar naar Schiphol, inladen, enzovoort. En natuurlijk moet de post ruim op tijd aan boord van het vliegtuig zijn. Vier uur trekt men voor dat alles uit. Om 10.00 uur is er dus een postsluiting in het marinepostkantoor. (Het wil wel eens een kwartiertje later worden, maar niet meer, anders mist men de aansluiting).

Om acht uur ’s morgens komen de zakken met post, die in de voorafgaande nacht met de nachtposttreinen naar Amsterdam is gevoerd, in het marinepostkantoor aan. Dan ook komen de honderden ochtendbladen binnen, waarop marinemensen in Nieuw- Guinea (via O., S. & O.) abonnementen hebben lopen. Ga er maar aan staan! Wie er ook zegt: „Over twee dagen gaat er wel weer een plane”, niet de mensen van het marinepostkantoor.

GEWETENSCONFLICT

Ze doen zelfs meer dan ze moeten doen. Soms is er een brief bij die niet helemaal aan de voorschriften van de posterijen voldoet. Ieder van die brieven stelt de heer F. J. Cramer voor een gewetensconflict. Hij is speciaal door de PTT bij het marinepostkantoor geplaatst om erop te letten of de regels die in het postverkeer gelden, worden nagekomen. Hij moet actie nemen wanneer er niet voldoende postzegels op een brief zitten, wanneer een pakje zwaarder is dan het toegestane maximum gewicht, wanneer een drukwerk helemaal met cellotape is dichtgeplakt in plaats van met een touwtje dichtgebonden.
Wat doet hij wanneer zo’n poststuk enkele ogenblikken voor een postsluiting binnenkomt en elke actie een vertraging van dagen, soms van weken betekent?

Zeg dus nooit dat dat blijkbaar ook kan, wanneer een collega een brief met te weinig port toch krijgt.
Trouwens, één ding: de heer Cramer heeft een fantastisch geheugen. Hoe het kan met zovele duizenden brieven begrijp ik niet, maar hij onthoudt het wanneer een brief op een of ander punt niet klopt, en als later een poststuk van dezelfde afzender aan dezelfde geadresseerde wéér fout is, dan klimt hij er onherroepelijk in.

SAMENWERKING

„Ze doen het fantastisch daar in Amsterdam”. Zo prijzend spreekt de officier marva der tweede klasse oudste categorie G. M. Beukhof, onder wier hoede het marine postkantoor valt, over de mensen in Amsterdam. Zij is het die in Den Haag de nauwe samenwerking met de PTT-leiding verwezenlijkt, zonder welke het werk van het marinepostkantoor eenvoudig onmogelijk zou zijn. Die verbindingen met Nieuw-Guinea, hoe belangrijk ook, omdat daar de meeste mensen zitten, levert haar het minste werk op. Immers de vliegtuigen vertrekken iedere week op hetzelfde tijdstip en de bestemmingen zijn steeds dezelfde: Hollandia, Biak, Sorong, noem maar op.

Links: Ieder bij de PTT in gebruik zijnde poststempel vermeldt niet alleen de plaatsnaam en de datum (dit stempel werd dus op 28 mei 1962 om 12 uur op Alle Hens gedrukt), maar ook een cijfer. Op het postexpeditiekantoor Amsterdam-Centraal Station heeft de PTT tientallen stempels in gebruik; nummer 50 is dat van het marinepostkantoor.

Anders is het met varende schepen. Die lopen vaak vele havens binnen — en de opvarenden rekenen erop dat in iedere haven die het schip aanloopt, post van thuis ligt te wachten. Onverschillig of het nu gaat om een wereld reis in smaldeelverband of een bootjesreis van adelborsten rondom de Noordzee.
Daarom neemt OMARVA Beukhof, zodra het programma van een reis klaar is, contact op met de PTT. Daar weet men precies wanneer de postzakken uit Nederland verzonden moeten worden om op tijd in Barcelona, in New York of welke andere haven ook aan te komen. Zo komen de post- sluitingen tot stand; niet te vroeg, want dat betekent dat brieven die nog best mee hadden gekund, in Amsterdam zouden blijven liggen; niet te laat want dan is het schip al weer uitgevaren als de post aankomt.

Op de schepen weet men van te voren waar men post kan verwachten. Bovendien zijn de postzakken genummerd, zodat de facteur kan controleren of hij alles binnen heeft.
Praktisch altijd is dat safe — is dat niet het geval dan gaat er een seintje naar Den Haag, waar de zaak kan worden uitgezocht.

WEINIG KLACHTEN

Veel klachten? Valt ontzettend mee. de enorme hoeveelheden post in aanmerking genomen, zegt OMARVA Beukhof. Haar klacht over de klachten die bij haar binnenkomen: ze zijn vaak zo onduidelijk. Alles moet tot in de puntjes kloppen. Gebeurt dat niet, dan willen PTT en Koninklijke marine graag alles onderzoeken. Daarvoor zijn echter gegevens nodig. Een kreet als: „In Curaçao kreeg ik de brieven van m'n meisje altijd zo laat" zegt niets. Wie (via zijn commandant) aan de Chef Marineverbindingsdienst te Den Haag rapporteert dat een brief, toen en toen gepost, daar en daar afgestempeld, pas met die en die depêche aan boord kwam, kan erop rekenen dat alles haarfijn wordt uitgezocht.
En, natuurlijk, wanneer men bij de verbindingsdienst weet hoe en waar fouten gemaakt zijn, kan men daar lering uit trekken.

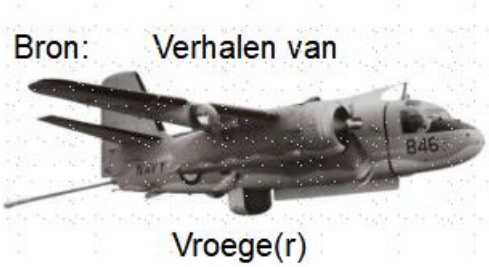
Daarom: als er klachten zijn, hoort men dat in Den Haag graag zeer gedetailleerd.
Maar waarom zouden we zo lang stilstaan bij die klachten? Ik geef alleen graag dit verzoekje van OMARVA Beukhof door. Zoals ik graag de wens van de werkers van het marinepostkantoor doorgeef: Laat men zich vooral goed op de hoogte stellen van alle PTT-regels. Frankeer toch voldoende; onthoud bijvoorbeeld dat brieven voor bemanningsleden van varende oorlogsschepen waar ook ter wereld, tot tien gram, verzonden mogen worden met een postzegeltje van 12. Maar zodra een schip ergens gestationeerd is, bijvoorbeeld in Nieuw-Guinea, geldt het gewone luchtposttarief.

Hoofdzaak is: bij het marinepostkantoor in Amsterdam zorgt men ervoor dat de post er komt. Waar ter wereld de marineman ook is. En wat het ook is. Die brief uit Sittard. Dit nummer van Alle Hens. Zelfs Libelle, Prinses en die andere damesbladen die ik tussen de grote bergen post ontdekte (En men fluistert dat ze niet alleen naar marinemannen gaan die hun gezin bij zich hebben!).

alle hens juni 1962

De Admiraal.

Toen wij nog geen simulator hadden op MVKV, gingen wij voor deze trainerbeurten of naar Bruswick of naar Jacksonville. Dit om onze toch al zeer grote bedrevenheid in onderzeeboten vangen, nog hier en daar aan te scherpen. Op zekere dag vertrokken wij richting Jacksonville voor een dergelijke *happening.* Buiten de traineruren waren wij vrij, dus was het geen straf.



De Eerste Vlieger en tevens Vliegtuig Commandant was KLTZ Vorenkamp. Tijdens deze heen- en terugvlucht hadden wij verder gezelschap van een Admiraal van de vloot. Het aantal sterren weet ik niet meer, maar hij was hoog en moest naar een of ander *event* ergens in de buurt van Dallas, Texas.

Wij startten op Valkenburg en klommen naar onze kruishoogte. Daar aangekomen begon een ieder die niet daadwerkelijk betrokken was met het veilig vliegen en behouden aankomst, een positie te zoeken om lekker relaxed te kunnen zitten. Het was een lange trip naar Texas. Na enkele uren werden de oogleden bij sommigen wat zwaarder. Hier en daar werd een uiltje geknapt.

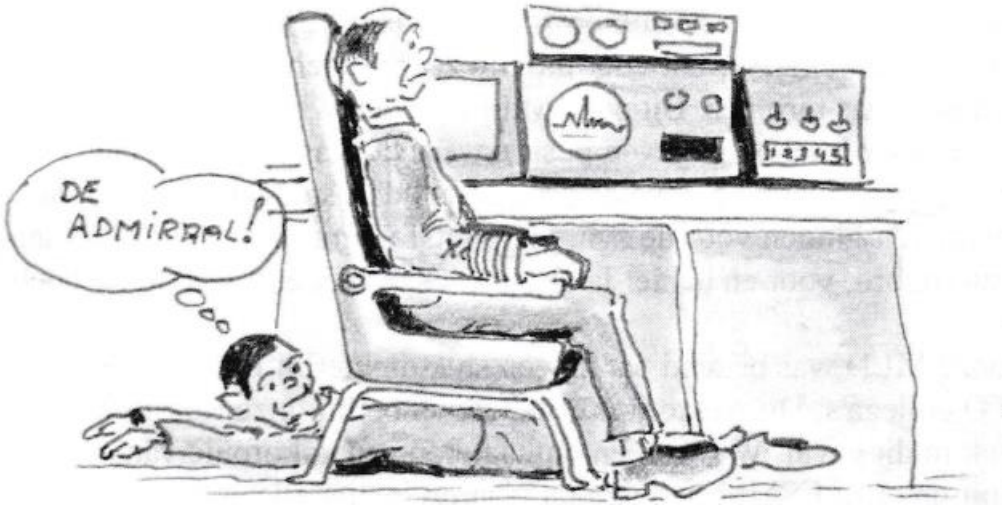
Na aankomst op het vliegveld werd de Admiraal uitgezwaaid, benzine getankt en weg naar Jacksonville in Florida vervolgd. Het was bij elkaar een bijzonder lange vlucht. Totaal met tanken in Dallas: 19 uur.

De trainerbeurt verliep voorspoedig. Na enkele dagen gingen wij huiswaarts. De Admiraal moest weer opgehaald worden, dus wij hadden weer een aardig aantal uurtjes voor de boeg. Na de *preflight* vond er nog een *briefing* plaats achter in het vliegtuig. KLTZ Vorenkamp nam het woord en vertelde dat hij zich had geschaamd voor ons omdat wij op de heen reis her en der verspreid in het vliegtuig in alle soorten houdingen rondhingen. Wat moest de admiraal wel denken? Dat er bij de MLD alleen maar gesnurkt werd? Hij dreigde met strenge straffen wanneer dit op de terugweg weer zou gebeuren. Wij moesten maar net doen of wij oefenden, het kon hem niet 'verrotten' wat.

Na het ophalen van de Admiraal in Dallas, gingen wij daar weer *airborne.* Op kruishoogte zaten wij allen met een schijnheilig gezicht achter onze apparatuur. Wij vlogen in oostelijke richting, dus werd het al vrij snel donker. Wij wisten dat wij over duizenden jaknikkers in een enorme zandbak vlogen, maar zagen hen niet. Verder hebben met al onze kennis en behendigheid het uiterste geprobeerd om contact op een onderzeeboot te krijgen, maar zonder succes.

Na enkele uren verliet ik even mijn post en ging naar het toilet. Op één van de Observer stoelen achterin zag ik in het rode schemerlicht een geüniformeerd persoon zitten. Het was de Admiraal die, denk ik, in diepe gedachten verzonken was want hij had zijn ogen dicht.
Ik liep weer naar ons SS1/SS2 station. Daar onder, waar je voeten stonden bij het zitten, bevond zich een vloerverwarming. De ruimte was ook van een zodanige omvang, datje er bijna languit kon liggen. Met een zwemvest onder je hoofd, op de bedjes achterin na, was het de beste plek in de P3C om een tukje te doen.

Ik kon de verleiding niet weerstaan en ondanks het aanwezige gevaar ging ik plat. Ik schoof de twee stoelen in het midden voor het station om, ondanks dat het donker was, zoveel mogelijk uit het zicht te liggen en dommelde snel in. Na een tijdje werd ik wakker omdat de stoelen bewogen. Ik keek omhoog en verstijfde. De Admiraal!!! Gelukkig liet hij de stoel in de vlieg-richting staan zodat hij niet met zijn voeten onder het station kwam en mij zou voelen. Ik durfde mij niet te bewegen en sloeg hem nauwlettend door een kiertje gade.



Na geruime tijd begon hij toch een beetje onderuit te zitten en na weer geruime tijd ging hij onder zeil. Ik ben toen als een slang, beetje voor beetje, achter zijn stoel naar buiten gekropen. Hij sliep gelukkig rustig door zonder mij op te merken. Eenmaal vrij ging ik snel een bakje koffie drinken in de pantry. Daar vertelde ik mijn verhaal aan enkele maten. Grote hilariteit!! De rest van de ferry bracht ik vermoeid maar wakker door.

Maritiem incident

Het Nederlandse motorschip 'Straat Jongens' voer met een achttien mijls vaart door Straat Formosa in de richting van de Chinese haven Shanghai. Het was vroeg in de morgen en in het oosten dreef zeenevel als een sluier voor de zon, die langzaam boven het Chung Yang Shan gebergte op Taiwan uitrees. Het beloofde een warme dag te worden.
Niets in de koele zeemorgen wees op het politieke feit dat een continent met miljoenen mensen aan bakboord en een klein eiland met miljoenen mensen aan stuurboord met elkaar in onmin leefden.

In ieder geval voer de 'Straatjongens' in internationale wateren, haar radar de kust van Taiwan aftastende en een echobeeld optekenend van het land in de verte. Tussen het eigen schip en de kust was een klein radardoel zichtbaar; een schip dat hardnekkig op koers bleef liggen en er kennelijk op uit was vóór de boeg over te lopen.
Tweede stuurman Van Aken tobde daar niet over.
Over enige tijd zou dat schip als een geestverschijning uit de zeenevel opduiken en zich op die manier bloot geven. Aan de interferentie op het radarbeeld te zien, had dat vaartuig ginds haar radar ook bijstaan. Twee schepen die zich van elkaar bewust waren, al zagen ze elkander nog niet; beiden met het zesde zintuig van radar uitgerust, en elkaar als blinde vleermuizen peilend.

Plotseling doemden de contouren van die meeligger op en begon tutah tutah een Aldis seinlamp fel door de nevel heen te priemen. 'Waarom grijpt die kerel de marifoon niet?', dacht Van Aken, maar dat werd snel opgelost toen bleek dat het een fregat was van de Taiwanese marine in haar grauwe kleuren, onder de vlag van Nationalistisch China. Ze hield radiostilte, dat was duidelijk.
'What ship?', las Van Aken.
Als een oorlogsschip dat vroeg, móest hij wel antwoorden. 'Here Dutch m.s. Straat-jongens.'
'Where are you bound for?' Nou wordt het link, dacht Van Aken die in plaats van antwoord te geven, de kapitein optrommelde en opening van zaken gaf. 'Zeg maar dat we naar Shanghai gaan!', zei Kapitein Rozema onaangedaan.
'What is your cargo?', was de nieuwe vraag van het nu parallel meevarende fregat.
'General', seinde Van Aken op aanwijzing van Rozema.
'General what?', seinde het fregat.

Rozema begon te grinniken, in de wetenschap dat dit goed bewapende fregat toch geen Nederlands schip zou aanhouden en daarmee een internationaal incident veroorzaken. Voor de zekerheid vroeg hij de marconist standby te blijven voor een spoeduitzending.
'General ShankaiSjek', zei hij. 'Sein dat maar, twee ....'
Van Aken seinde het bericht over, maar er verscheen geen antwoord. Wel kwam het fregat op topsnelheid naderbij.
'What cargo?', flashte het toen, en het leek dreigender omdat het van dichterbij kwam.

'Wij hebben dit eiland nog bezeten in tijden van de Verenigde Oostindische Compagnie', zei Rozema trekkend aan zijn pijp, 'en werden door die zeerover Coxinga verjaagd ...'

'Zeker ook een Groninger?', vroeg de marconist. 'Nee jong!', kaatste Rozema, 'een Chinees met de naam Sjeng Sjoen Koeng àh ... Groningers benne geen zeerovers! En ditmaal laat kaptein Rozema zich niet wegjagen!'

'General cargo bits and pieces ! ', seinde Van Aken op verzoek.
'What bits and pieces, please!', was het antwoord.
'Bales and crates', seinde Van Aken.
'What's inside?', was de vraag.
'We did not open them', seinde Van Aken.

'Goed zo!', zei Rozema, zijn pijp uitpeurend. 'Kijken of ze daarvan wel terug hebben!'
'We need to know details!', flashte Aldis daar.
'The captain is married and has three children, one boy and two daughters ... ', dicteerde Rozema.
Van Aken seinde teken voor teken, het vizier van de Aldislamp op de brug van de Taiwanees gericht, zweet in zijn handen.
Tot zijn verbazing zag hij het fregat met grote snelheid voor de boeg langskomen. 'Good voyage!', seinde haar Aldis, en ze loste gaandeweg in de nog altijd aanwezige zeenevel op als een ster voor het getij van de dag. Het fregat was weer niet meer dan een radardoel.

'Goeie wacht stuurman!', zei Rozema nog. 'En roep me als er iets bijzonders is ... ! '

Bron:
Jan Noordegraaf

Hr. Ms. De Zeven Provinciën

Commandant: kapitein ter zee A. P. E. J. J. Besnard

1972

Op maandag 20 november vertrok Hr. Ms. De Zeven Provinciën onder uitstekende weersomstandigheden uit Gibraltar en ging in opmars naar Izmir in Turkije. De gekozen route voerde langs de noordkust van Marokko, Algerije en Tunesië, vervolgens via het Skerkikanaal en het Malta-kanaal naar de Griekse archipel.
Via het Kitherakanaal werd deze archipel binnengevaren en daarna opgestoomd naar de eilanden Milos, Sifnos, Mikonos en Khios naar de baai van Izmir.

De gehele passage werd gekenmerkt door uitstekende weersomstandigheden. Een matige tot krachtige westenwind, die bijna werd doodgestoomd droeg hier in niet geringe mate toe bij.
En route was het schip in de gelegenheid om richtoefennigen te houden op een Learjet van Blue Air Rotterdam, terwijl ook een dag werd geoefend met vliegtuigen van de Amerikaanse zesde vloot.
Het varen langs de eilanden van de Griekse archipel leverde geen moeilijkheden op, er zijn voldoende kustlichten en andere kenbare punten terwijl het op zee overal even diep is.
Overdag leverde deze doorvaart een prachtig schouwspel op.
Op vrijdag 24 november werd te 13.00 uur nabij de baai van Izmir de loods geëmbarkeerd. Vervolgens werd een nationaal saluut van 21 schoten afgegeven aan de Turkse vlag. Het saluut werd beantwoord door de saluut-batterij van het fort Yeni Kale. Hierna ging het schip ten anker op ongeveer duizend meter afstand van de stad Izmir.
Tussen 14.30 en 16.00 uur brachten de eskadercommandant, schout-bij-nacht P. J. F. van der Meer Mohr, en de commandant, kapitein ter zee A. P. E. .1. J. Besnard, beleefdheidsbezoeken aan de commandant zuidelijk zeegebied - tevens garnizoenscommandant Izmir —, de gouverneur van Izmir, de burgemeester van Izmir en Hr. Ms. ambassadeur in Turkije.
Genoemde autoriteiten brachten te 16.15 uur een tegenbezoek aan boord. De commandant zuidelijk zeegebied kreeg bij zijn vertrek van boord 17 saluutschoten.
Van 17.15 tot 18.00 uur hield de eskadercommandant aan boord een persconferentie, terwijl van 19.00 tot 20.30 uur een ontvangst werd gehouden voor ongeveer 80 gasten.
Op zaterdag 25 november werd te 10.00 uur door de eskadercommandant een krans gelegd bij het monument van Kemal Atatürk.
Het schip verbleef in het kader van het plan onderhoud tot zaterdag 2 december te Izmir.
Er werden enkele zeer druk bezochte bustochten georganiseerd naar bekende plaatsen uit de oudheid onder meer naar Ephesus en Pergamum. De confrontatie met de overblijfselen van eeuwenoude beschavingen in dit gedeelte van de wereld liet op de bemanning een diepe indruk achter.
Ook werd deze stilligweek gebruikt om de fysieke conditie van de bemanning wederom op peil te brengen. Er werd onder meer gevoetbald tegen een Turkse militaire ploeg en er werd ook nog een waterpolowedstrijd gespeeld.

Het bezoek aan Izmir was voor de Koninklijke marine en dus ook voor Nederland een groot succes. Een en ander bleek duidelijk uit de reacties van autoriteiten en de bevolking. Men sprak allerwege zijn waardering uit omrent het uitmuntende gedrag van de Nederlandse marinemannen.

Op zaterdagmorgen 2 december lichtte Hr. Ms. De Zeven Provinciën het anker om op te stomen naar de baai van Souda op het eiland Kreta. De passage geschiedde wederom langs diverse eilanden van de Griekse archipel. Langzamerhand begon het weer, onder invloed van een naderende depressie, om te slaan.
Bij het binnenvaren van de baai van Souda, op zondagmorgen 3 december, waren verscheidene bergtoppen met sneeuw bedekt.
De baai van Souda vormt een zeer fraaie natuurlijke haven. Aan de noordzijde wordt deze baai omsloten door het schiereiland Akrotiri, waarop zich de Nato Missile Firing Installation bevindt.

Deze Nato Missile Firing Installation Range vormde het hoofddoel van de Middellandse zee reis van de kruiser. Op 12 december immers zou Hr. Ms. De Zeven Provinciën Terrierprojectielen lanceren in samenwerking met schepen van de Amerikaanse zesde vloot.

De week van 4 tot 8 december werd dan ook voornamelijk gebruikt om voor te oefenen met richtvliegtuigen van de Griekse luchtmacht.
Tevens konden in deze week de nodige voorbesprekingen met het Nato Missile Firing Installation commando en de deelnemers van de zesde vloot plaatsvinden. Het schip had voor deze week een vaste ankerplaats opgekregen nabij het dorp Souda.
Dit dorp ligt aan de zuidzijde van de baai en herbergt ondermeer een Griekse marinebasis.
Door het slechte weer bestond er in deze periode weinig animo om te passagieren. Veel werd echter goedgemaakt door een zeer geslaagd Sinterklaasfeest aan boord.
Het weekeinde van 8 tot 9 december kreeg het schip een ligplaats toegewezen aan de steiger van Souda. Mede hierdoor was de belangstelling om te passagieren aanzienlijk groter.
Er werd voor de bemanning een bustocht georganiseerd naar Heraklion en naar de overblijfselen van het beroemde en imposante paleis Knossos. Door de late binnenkomst op vrijdag 8 december werden de beleefdheidsbezoeken en officiële gebeurtenissen uitgesteld tot zaterdag.
Op zaterdagmorgen, te 09.30 uur, brachten de eskadercommandant en de commandant beleefdheidsbezoeken aan de gouverneur van Kreta, de commandant van de 5e legerdivisie, de burgemeester van Souda, de regionale bevelhebber van de Griekse marine en de plaatselijke bisschop.
Genoemde autoriteiten brachten te 13.00 uur een tegenbezoek aan boord, terwijl van 19.00 uur tot 20.30 uur een geanimeerde ontvangst werd gehouden voor ongeveer 60 gasten.
Zondagmorgen 10 december moest het schip wederom ten anker gaan in de baai van Souda, aangezien de kaderuimte benodigd was voor koopvaardijschepen.
Maandagmorgen 11 december ging het schip anker op en voegde zich bij enkele schepen van de Amerikaanse zesde vloot ter voorbereiding van de lancering van Terrierprojectielen op 12 december. Terwijl vliegtuigen van de USS Forrestal op de Nato Missile Firing Installation Range schietoefeningen hielden op doelsvliegtuigen werd aan boord de gehele Terrierbatterij nog eens beproefd en tevens de generale repetitie gehouden.

Op dinsdag 12 december brak dan de grote dag aan. Om 08.00 uur werd een formatie ingenomen met de Amerikaanse schepen USS Albany, USS Sampson en USS Richard L. Page. Ook deze schepen zouden deze dag geleide projectielen afvuren op doelsvliegtuigen.
Om ongeveer 11.00 uur was het de beurt aan Hr. Ms. De Zeven Provinciën. Binnen een tijdsbestek van een kwartier werden met succes drie Terrierprojectielen afgevuurd. Die middag werden enige officieren per hefschroefvliegtuig uitgewisseld tussen de schepen onderling en met de Nato Missile Firing Installation Range en daarna ging Hr. Ms. De Zeven Provinciën in opmars naar Nederland.
Om olie te laden werd op 14 december de haven van Valetta op Malta aangedaan.
Het olie laden geschiedde langszij de Parlatorio Wharf in de Grand Harbour. Tijdens het olieladen bracht de eskadercommandant officiële bezoeken aan de Administrative Secretary van het Office of the Prime Minister en aan de Flag Officer Malta. Voor een tegenbezoek van genoemde autoriteiten was geen tijd.

Te 13.00 uur koos het schip wederom zee om koers te zetten naar Den Helder. De terugreis werd begunstigd door goed weer, alleen ten westen van Portugal stond een hinderlijke deining door en in het Kanaal werd hinder ondervonden van mist. In het laatstgenoemde zeegebied liep het schip op 19 december Hr. Ms. Luymes op. Dit schip keerde terug naar Nederland na een driejarig verblijf in de West. Op 20 december kwam Hr. Ms. De Zeven Provinciën des morgens ten anker op de rede van Den Helder en te 14.30 uur meerde het schip wederom af in zijn thuishaven. Vele familieleden stonden ter begroeting op de kade en te 16.00 uur kon de grote exodus beginnen.
Een ieder kon terugzien op een zeer geslaagde najaarsreis.

TOON VAN DUN VLIEGER MLD

DEEL 1

Ik ga verschillende verhalen schrijven over Toon van Dun die, zoals de titel aangeeft, vlieger bij de MLD was. Ik ontving heel veel informatie van zijn zoon Ton. Er staan dingen in die voor mij erg interessant, zelfs soms bijna adembenemend zijn. Daar Toon reeds In 1943 met zijn vlieg- opleiding begon, realiseer ik me dat alleen de ouderen onder ons hem in levende lijve hebben meegemaakt. Voor diegenen die dat niet gedaan hebben plaats ik een foto van Toon. Helaas is hij enkele dagen na het nemen van deze foto om het leven gekomen bij een crash met de Augusta-Bell 223. Deze laatste droeve gebeurtenis staat reeds op deze site.

Foto Adjudant van Dun

Op 17 augustus 1943 begint volgens zijn eerste logboek de vliegopleiding van Toon van Dun op 7 E.F.T.S. Braunstone Desford in Engeland.
Ik was nieuwsgierig hoe hij daar terecht was gekomen. Via zijn zoon Ton kwam ik diverse dingen te weten.

Toon is op 13 november 1942 als stoker olieman geplaatst op Hare Majesteit "Isaac Sweers" welk schip is ontkomen aan de Duitsers.
De "Sweers" neemt deel aan de operatie Torch in de Middellandse Zee. Om 06.15 wordt zij nabij Algiers getroffen door twee torpedo's afgevuurd door de Duitse onderzeeboot U-431. Een treft een volle olietank en de andere slaat in onder de brug en de officiersverblijven waardoor alle officieren, behalve de commandant en een andere, omkomen.

Hr. Ms. Isaac Sweers

Er ontstaat een grote brand op het water oppervlak. Naast de explosies zelf zorgt deze er voor dat helaas 103 van de 194 bemanningsleden omkomen. De overlevenden, waaronder Toon, worden opgepikt door de bewapende trawler "Loch Oskaig". Hierna is hij via via in Engeland terecht gekomen.

Daar wordt hij op eigen verzoek of anders, dat weet ik niet, aangewezen voor de boven-genoemde vliegopleiding. Hier begint mijn speuren naar gebeurtenissen in zijn eerste logboek.

Hij begint op de tevens boven genoemde datum 17 augustus 1943. Zijn eerste 17 vluchten doet hij op de DH-82, beter bekend als de "Tiger Moth". Op 1 september is hij Solo. Er zullen nog vele types volgen.

Locatie No. 7 E.F.T.S (Elementry Flying Training School) Braunstone Desford.

Tiger Moth (voorbeeld)

Na het succesvol volbrengen van de eerste kennismakingen met de verschillende gevolgen van de zwaartekracht door diverse oefeningen met de DH-82 "Tiger Moth", gaat Toon op dezelfde weg verder.

Cornell op De Winton

Nu echter op 1 november 1943 bij E.F.T.S. De Winton, een vliegveld gelegen bij een klein gehucht met die naam gelegen in de nabijheid van Calgary in Canada. Hij gaat zich concentreren, dat kun je wel aan hem overlaten, op een ander type vliegtuig, de "Cornell". Hij

volbrengt, tot 21 decemer 1943, althans voor mij als niet-vlieger de meest ongelooflijke vliegtechnische oefeningen met deze kist. Hij slaagt dan ook met HIGH GRADE. Dit alles lees ik namelijk in zijn logboek.

Toon met Instructeur, links

Toon met instructeur in vliegpak, koud he? Rechts

Na het met goed gevolg afsluiten van de opleiding op de Cornell, zet Toon zijn vorming op 21 maart 1944 tot goed vlieger voort op de "Oxford" bij No. 32 S.F.T.S. (Service Flying Training School), Moose Jaw , Saskatchewan, Canada.

Hij gaat, zoals gezegd, vliegen op de "Oxford". Een twee motorig vliegtuig (monoplane) ontworpen voor de opleiding van diverse taken, zoals navigatie, gebruik radio, bombarderen en het gebruik van de mitrailleur. Uiteraard werd het vlieger schap hier niet vergeten. Het doet mij denken aan mijn eigen tijd op de Beechcraft TC-45-J. Wij deden hetzelfde, alleen beperkt tot de eerste twee.

Toon bij Oxford

Wederom, waarschijnlijk tot zijn genoegen, volbrengt hij ook deze opleiding naar ieders tevredenheid op 25 september 1944. Het geheel wordt gevierd met een "Graduation Dinner" op 4 oktober 1944 voor de pupils of 103 course. Dit laatste even terzijde, maar ook zeker belangrijk.

ROYAL AIR FORCE, No. 32 S.F.T.S.
MOOSE JAW, SASK.

Pupils of 103 Course
Request the Honour of the Company of

at a

Graduation Dinner

on
Wednesday, October 4, 1944, at 8.00 p.m.
to be held in the
Airmen's Mess

R.S.V.P. to F/Lt. Gibson, Officers' Mess

Toon bij Oxford

Februari 1945 gaat hij met de Oxford vliegen bij No. 6 P. A.F.U. (Pilots Advanced Flying Unit) Little Rissington, Engeland. Ook dit brengt hij op 9 april tot een goed einde.

In mei 1945 gaat hij naar een cursus op de "Mitchell" bij No. 13 O.T.U (Oprational Traing Unit) Harwell Berks, welke na enkele dagen wordt afgebroken vanwege onze bevrijding. Zijn opleiding wordt vervolgd op een van mijn favorieten, de "Mosquito". IJzeren mannen in houten vliegtuigen. Dit alles bij 13 O.T.U Fin Mere and Middleton. st. George. Daar gaat ook alles naar wens.

Mosquito

November 1946 wordt hij, vliegend op de Mosquito, geplaatst op het mij en vele andere bekende Squadron 320. Dit ter voorbereiding op de strijd in het Verre Oosten tegen de Japanners. Dit duurt niet lang, op 1 mei 1946 wordt het Squadron 320 op vliegveld Twente uit dienst gesteld. Ook de Jappen hebben het opgegeven.

Toon gaat vliegen op de C-47 Dakota in Nederlands Indië . Hij wordt gestationeerd op Morokrebangan bij Surabaya. Het wordt, voor hem misschien onverwachts, een spannende tijd. Al op 3 augustus 1946 worden zij tijdens het droppen van pamfletten aangeschoten. Dit vanaf de grond natuurlijk....

Op de laatste episode kom ik terug in mijn volgende verhaal.

==========

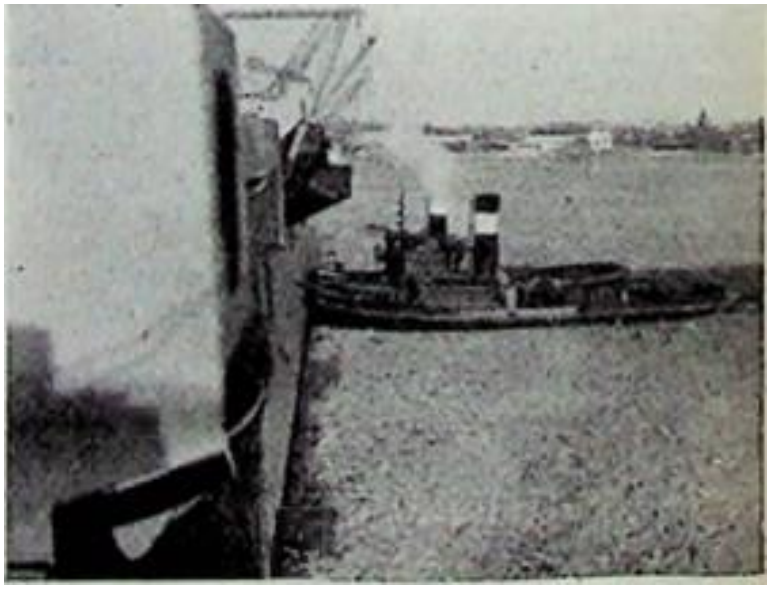
Overal

April 1947

Hr. Ms. Karel Doorman.

Op den ochtend van den Nationalen Feestdag, 18 Februari, stonden wij te klappertanden en te stampvoeten op de sluizen van IJmuiden. Vóór ons trok met verbeten woede een kleine sleepboot aan een zware manilla, waaraan Hr. Ms. Karel Doorman vastzat. Langzaam, tè langzaam naar onzen zin, werd het zware en breede vliegkampschip binnen de sluismuren gehaald. Op dek waren mannen, in dikke jassen gehuld, aan het werk.
Een ijzige wind woei door onze kleeren en nog nimmer hebben wij sneller gehoor gegeven aan een uitnoodiging om aan boord te komen dan op dien ochtend te IJmuiden.
Aan boord werden wij overladen door een weldadige warmte en heete koffie.
Daarna kwamen de gesprekken los.
Zeker, de reis was uitstekend geweest, en vooral Kaapstad vormde het hoogtepunt.
Kaapstad, bij deze woorden werden blikken van verstandhouding gewisseld. In Kaapstad was een geweldige tijd beleefd. De heele Hollandsche kolonie tracteerde de bemanning op uitstapjes en avondjes. Geen onderscheid werd gemaakt in rang en niemand was dan ook afgunstig, wanneer een officier, gezeten in een oud Fordje een Janmaat passeerde, die breeduit in een nieuwe Buick werd rondgereden. Duur was het er wel, doch dat mocht niet hinderen. Als tegenprestatie heeft majoor-timmerman Tems het initiatief genomen om bij hun tweede bezoek op de thuisreis een tooneelstuk voor deze kolonie op te voeren. Tusschen Priok en Kaapstad werd gerepeteerd en het kerkorgeltje, een viool en een harmonica zorgden voor de muzikale omlijsting. Weinigen konden zich op dien avond goed houden, toen Nederlandsch liederen vér van het Vaderland, weerklonken .....
In Nederlandsch-Indië werden vele havens aangedaan en duizenden brachten een bezoek aan het schip. Soms duizend per dag. Twee menschenlevens zijn op de thuisreis verloren gegaan.
In den Indischen Oceaan sloeg een matroos overboord en ondanks een onmiddellijk uitgeworpen boei en een uitgezette boot verdronk hij.
Met zeemanseer werd een ander lid overboord gezet, die aan boord op Eersten Kerstdag overleed.

Over Casablanca waren de meeningen verdeeld. De dominee heeft een prettigen tijd gehad en heeft kennis kunnen maken met zijn Franschen collega. De dokter was over deze stad goed te spreken en de mannen van vooruit hebben zich er ook goed geamuseerd.
Evenwel verzekerden zij ons, dat er veel goochelaars wonen.
Zoo heb je wat gekocht en moet je nog duizend francs terugontvangen of je loopt met nog maar 50 in je zak, of kocht ik me daar een echten gouden ring, zag, dat deze in een zakje werd gedaan en aan boord gekomen wilde ik mijn koop laten zien en laat er uit datzelfde zakje een bierflesschenstop komen!
Maar lang hebben ze ons niet kunnen neppen. Wij verkochten toen sloffen cigaretten voor goed geld. In plaats van cigaretten zaten in elk pakje stukjes papier.
Zoo kwamen wij weer aardig gelijk . . . .
Mét vliegtuigen toog Hr. Ms. Karel Doorman naar de Oost, zonder kwam zij terug.
D.w.z. er stonden wel twee aan dek, doch, dat waren Jappen-toestellen, die als souvenirs werden meegenomen.
Een prestatie was, dat 15 Fireflies van den Indischen Oceaan uit, ter hoogte van de Cocos-eilanden zijn gestart en een afstand van 500 km naar het vliegveld Kremajoran bij Batavia zonder ongelukken hebben afgelegd. Een der toestellen werd wel is waar te hard op den grond gezet, doch persoonlijke ongelukken kwamen niet voor.
In de haven van Amsterdam aangekomen werd gemeerd aan de kade van de Holland-Amerikalijn, waar de CZM Nederland, Schout bij Nacht J. A. Gauw en andere autoriteiten, tezamen met vele honderden menschen de koude trotseerden. Het duurde twee uur, voordat de logge Doorman met den wal verbonden was. Het ijs tusschen wal en schip was n.l. niet weg te krijgen. Als twee peuterige keffers, drukten de sleepbooten hun neuzen tegen bakboord- wand en langzaam werd het vliegkamp- schip naar den wal gebracht. De debarkeering kon beginnen. Voor velen was een scheiding van jaren, verleden tijd geworden . . .



De twee kleine keffers

Overal
April 1947

De acties van den M.L.D.

TEN AANVAL TEGEN DE JAPANNERS

Door officier-vlieger I G. F. Rijnders

Het was reeds op 6 December van het jaar 1941, dat vliegbooten van den Marine Lucht vaartdienst groote Japansche invasievloten in de Zuid-Chineesche zee verkenden. De verkenningsberichten, die van deze vluchten kwamen, hielden een belangrijke

waarschuwing in, n.l. dat deze Japanners niet bepaald vredelievende doeleinden hadden. Ook Amerikaansche clippers, die den luchtdienst over den Pacific onderhielden, rapporteerden in die dagen regelmatig Japansche jachtvliegtuigen. Dat deze vliegtuigen niet van vliegvelden konden opereeren, was aan de hand van een eenvoudig rekensommetje te bewijzen en de aanwezigheid van Japansche vliegdekschepen stond hiermee vast. Waarom aan deze ernstige waarschuwingen niet de noodige aandacht werd besteed, is nog steeds een raadsel.
De ernstige en onbegrijpelijke nonchalance van de zijde onzer bondgenooten bleek dan ook fataal. De verraderlijke, doch niettemin subliem uitgevoerde Japansche luchtaanvallen op de geallieerde bases Pearl Harbor, Manilla, Hongkong en Singapore misten hun uitwerking niet. Op den avond van 7 December vonden de geallieerden zich ontdaan van een belangrijk gedeelte hunner zee- en luchtstrijdkrachten.....
Aanvankelijk ontkwamen alleen de Nederlandsche strijdkrachten aan de vernietigende hand van deze plotselinge Japansche agressie.
Zonder aarzelen werd dit nog ongeschonden „handjevol" door ons ingezet en niet zonder succes. Wij herinneren ons nog de uitstekende resultaten van de Nederlandsche onderzeebooten in de Zuid-Chineesche zee gedurende de eerste oorlogsdagen, terwijl ook de M.L.D. zich niet onbetuigd liet.
De verkenningen werden met grootere intensiteit gevlogen, immers, de Japansche invasievloten moesten op tijd gerapporteerd worden om eigen strijdkrachten gelegenheid te geven de noodige verdedigingsmaatregelen te treffen. Deze taak van den M.L.D. was verre van gemakkelijk. Onze logge vliegbooten bleken niet opgewassen te zijn tegen de snelle goed bewapende jachtvliegtuigen van de Japanners en hun goed uitgevoerde offensieve operaties.
Practisch iedere keer, dat onze Marinevliegers op hun lange verkenningen vijandelijke eenheden ontdekten, hadden zij nog juist tijd om een haastig opgesteld verkenningsbericht uit te seinen. Dit was hun taak en zij voerden het plichtsgetrouw uit. Dan volgde bijna altijd een nog haastiger uitgeseind bericht met het enkele woord — luchtgevecht — en wat zich daarna afspeelde, zal in vele gevallen onbekend blijven ....
Vonden zij niet op tijd een wolk, groot genoeg om, zooals het toen heette, een vliegboot in te verbergen, dan was het snel beslist.

Leven wij in vele gevallen in onzekerheid omtrent de juiste toedracht, één ding is zeker: Onze mannen zullen hun leven zoo duur mogelijk verkocht hebben! Treffend is het radiosein van één onzer Amerikaansche collega's, die zijn verkenningsbericht liet volgen met de woorden: .... verzoeke nabestaanden in te lichten .... Het komt niet vaak voor, dat men in staat is zijn eigen doodsbericht te verzenden.
Buiten deze verkenningen waren nog andere belangrijke opdrachten te verrichten.
Aan verkenningen alleen had men niets. De vijand moest ook vernietigd worden, echter, specifieke aanvalsvliegtuigen waren slechts in zeer beperkte mate aanwezig.
De bommenwerpers van het K.N.I.L. deden hun uiterste best en ook de weinige Amerikaansche vliegende forten, welke aan de vernietiging van Manilla wisten te ontkomen, zetten zich met vastberadenheid in, terwijl onze vliegbooten, hoewel niet geschikt voor deze taak, eveneens bomopdrachten uitvoerden. Haveninstallaties, luchtbases en vlootconcentraties werden met meer of minder succes aangevallen te Davao, Kuching, Miri en Menado.

Voltreffers werden geboekt, doch niet altijd was men zoo gelukkig.

Behalve deze opdrachten moesten drenkelingen van getorpedeerde schepen opgepikt worden, soms onder moeilijke omstandigheden en bij hooge zeeën. De redding van niet minder dan 87 overlevenden van den door luchtaanvallen vernietigden Nederlandschen torpedojager Van Nes, uitgevoerd in één vlucht, is nog steeds een ongeslagen record. Doch ook hierbij bleef het niet. De eigen scheepvaart moest worden beschermd tegen onderzeebootaanvallen, magnetische mijnen werden gelegd op den weg, welken de snel oprukkende Japansche zeestrijdkrachten naar alle waarschijnlijkheid zouden volgen.
Naarmate de tijd vorderde, werd de toestand hachelijker. Drommen Japanners trokken in alle richtingen op. Het eene steunpunt na het andere viel in hun handen. Het waren vliegbooten van den M.L.D., die de bemanningen van deze verloren gegane steunpunten moesten oppikken. Dit was geen eenvoudige taak, temeer, daar alles moest geschieden onder bescherming van den nacht. Van een effectieve nachtverlichting was geen sprake en landingen moesten uitgevoerd worden op de met drijvende boomstammen bezaaide riviermonden in het schijnsel van torenhoog oplaaiende vlammen, veroorzaakt door de vernielingsploegen. Millioenenkapitaal werd voor den vijand onbruikbaar gemaakt . .
Ware een gedeelte van het kapitaal, dat aan het vernietigende vuur werd prijsgegeven besteed aan een goede en doelmatige verdediging, dan zou al het geploeter toen niet noodig geweest zijn. Inmiddels werden de vliegtuiggroepen steeds zuidelijker gedreven, de verliezen waren langzamerhand aanzienlijker geworden en de werkzaamheden zwaarder en moeilijker.
De bemanningen raakten meer en meer afgemat. Maar er werd gevlogen en er moest gepatrouilleerd worden, de vijand moest aangevallen worden.....

De hoofdbasis Soerabaja werd bijna dagelijks aangevallen en bood geen gelegenheid om weer op krachten te komen, een te vèr doorgevoerde concentratie van werkplaatsen op het marinevliegkamp Morokrembangan was oorzaak, dat reeds na het tweede bombardement deze basis geen voldoende reparatiemogelijkhcden meer bood. Nu kwam het groote voordeel van het gebruik van vliegbooten tot uiting. IJlings werden hulpbases ingericht op meren in de nabijheid en het is den M.L.D. op deze wijze gelukt om tot de laatste minuut zijn vliegtuigen in de lucht te houden.
Nóg vlogen onze vliegbooten in den donkeren nacht van 27 op 28 Februari boven de Javazee, posities doorgevend van belangrijke doelen en transportvloten, die geladen waren met soldaten..... . de soldaten, die Java moesten veroveren. Weinig hebben zij, die in deze vliegbooten gezeten waren, geweten van het drama, dat zich in de donkerte onder hen afspeelde. Slechts den volgenden morgen werd het bekend, dat de geallieerde vloot op roemrijke wijze was ondergegaan. Dit was het einde. Eenheden van den M.L.D. wisten nog te ontkomen naar Australië en Ceylon.
Op wat voor een fantastische wijze dit soms ging wordt elders in Overal beschreven. Het behaagde H.M. de Koningin aan den M.L.D. als blijk van erkentelijkheid voor de daden van Moed, Beleid en Trouw, in die donkere dagen verricht, de onderscheiding van de Militaire Willemsorde toe te kennen.

JAARBOEK

VAN DE

KONINKLIJKE MARINE

1937—1938

UITGEGEVEN DOOR DE ZORG VAN HET DEPARTEMENT VAN DEFENSIE

Nederlandsch-Indische Marineraad

Uitspraak van den Marineraad betreffende het aan den grond loopen van Hr. Ms. onderzeeboot K XV in straat Dampier op 15 Mei 1936.

Op 15 Mei 1986 is Hr. Ms. K XV in straat Dampier, de doorvaart tusschen de eilanden Waigeo en Batanta, bij een duikoefening aan den grond geloopen.

Naar aanleiding van de door den Commandant der Zeemacht en Hoofd van het Departement der Marine in Nederlandsch- Indië aan den voorzitter van den Marineraad medegedeelde uitkomsten van het voorloopig onderzoek en de daarbij overgelegde stukken, besliste de Marineraad op 1 October 1936, dat de Raad een onderzoek naar de oorzaak van het ongeval zou instellen.

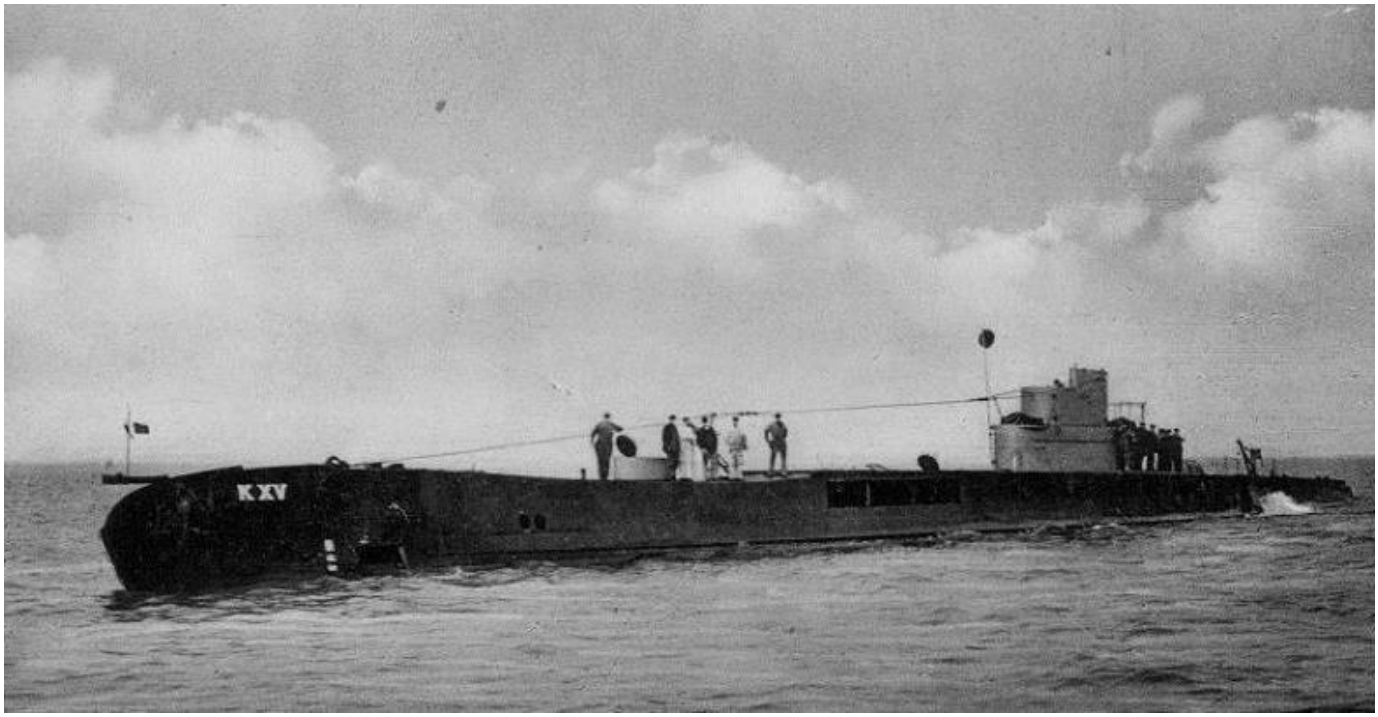


Foto uit archief "ten Anker" fotograaf onbekend.

Dit onderzoek had plaats in 's Raads openbare zitting van 3 October 1986, te Batavia-Centrum gehouden.
De Raad hoorde als getuige buiten eede: L. H. Quant, luitenant ter zee der 1ste klasse, geplaatst aan boord Hr. Ms. Sumatra, ten tijde van het ongeval commandant van Hr. Ms. K XV; en als getuige onder eede: Y. G. H. van Straaten, luitenant ter zee der 2de klasse, geplaatst aan boord Hr. Ms. K XV.

De Raad nam kennis van de stukken van het voorloopig onderzoek.
Uit een en ander is den Raad het navolgende gebleken: Hr. Ms. K XV, die naar den Raad bekend is een lengte heeft van 78,84 m en een breedte van 6,515 m, gebouwd is voor een grensdiepte van 80 m en voorzien van twee schroeven, welke bij onderwatervaren worden gedreven door twee electromotoren met een vermogen van 2 x 250 p.k., had de opdracht om

op 15 Mei 1936 de Warwarai-baai, gelegen aan de Noordkust van Batanta, te bevaren van Oost naar West. Daarna kon op eigen gelegenheid worden geoefend met als onderwaterterrein de zee beWesten den meridiaanvan Batanta (130° - 40' Oosterlengte).
Het regende dien dag, de windrichting was Z.Z.W. kracht 3, toestand der zee kalm.
Ten 0830 werd de Warwarai-baai verlaten en in Noord-Noord- Westelijken koers naar het aangewezen terrein gestoomd.
Ten 0945 werd onderwater gegaan voor oefening van het personeel. Getuige L. H. Quant bevond zich, als commandant, in het centraal station en getuige F. G. H. van Straaten, als officier van de wacht, in den commandotoren. De officier van de wacht had mede in verband met de waterdiepte van den commandant de order gekregen, be-Westen den meridiaan van Batanta te blijven en beZuiden de parallel van Duiveneiland (0° 40' Zuiderbreedte).

De officier van de wacht hield de plaats van Hr. Ms. K XV d.m.v. peilingen op de kaart hij.
Na een dergelijke peiling vroeg de commandant vanuit het centraal station: „Hoeveel water staat er hier? , waarop de officier van de wacht antwoordde: ~84 meter".
Even later voegde hij aan zijn antwoord toe, dat 21 mijl verder in de koerslijn slechts 36 meter water stond. De commandant, die de laatste opmerking van den officier van de wacht niet gehoord had, gaf order snel naar 50 meter te duiken, welke order zonder stoornissen goed werd uitgevoerd. Gedurende het duiken draaiden de electromotoren op volle kracht.
Eenige oogenblikken later gaf de commandant de order snel naar 80 meter te duiken.
Op het moment dat de manoeuvre een aanvang nam ging de oudste officier, de luitenant ter zee der 2de klasse W. J. Hootsen, naar den commandotoren en kwam direct daarna terug bij den commandant met de mededeeling, dat ter plaatse maar 86 meter water stond. Daar Hr. Ms. K XV zich toen reeds op 60 meter diepte bevond, heeft de commandant verder geen aandacht besteed aan de opmerkingen van den oudsten officier.

Op + 70 meter waterdiepte met 5° helling voorover en motoren volle kracht vooruit liep de boot aan den grond. Vooruit werd een zware stoot waargenomen, waarbij eenige menschen aldaar tegen elkaar vielen, gevolgd door eenige lichtere stooten. De motoren werden bij den eersten stoot gestopt. Door blazen op hoofdtank 111 en 11 begon de boot te rijzen, waarna met de motoren op halve kracht en 8° helling achterover naar de oppervlakte werd gestuurd en, aangezien niets bijzonders werd opgemerkt, verder gevaren.
Op de volgende dagen werden zonder stoornissen vaaroefeningen en duikoefeningen gehouden.
Op 20 Mei 1986 werd aan de oppervlakte gestopt liggend met roer stuurboord aan boord een lichte stoot gevoeld en op 21 Mei d.a.v. werd onder dezelfde omstandigheden bij roer in middenstand een trilling gevoeld in het achterschip.
Op 22 Mei d.a.v. werd door een duiker geconstateerd, dat de kap met metaal van de roerpen verdwenen was, het roer eenigszins naar achteren wees en aan den bovenkant aanliep tegen den onderkant van de hektank.
Nadat Hr. Ms. K XV op 4 Juni d.a.v. in het dok te Soerabaja was opgenomen, bleek de schade te bestaan uit het volgende:
a. De scheg van het schip was op een hoogte van + 50 cm vanaf den onderkant geheel verbogen (ingestuikt), het klinkwerk van de platen had ter plaatse losgelaten.
De antimijnenstang was wel verbogen, doch weinig beschadigd, slechts aan het ondereinde waren een paar deuken.

b. Het roer uit het lood, aan den onderkant + 20 cm naar achteren. De roerkoning was onder het bovenste metaal boven de beplating verbogen.
c. De 8 tapbouten van het onderste metaal waren gebroken, de kop van het metaal lag los in het roer, de achterste metaal- helft (in de kap) was nog aanwezig, de voorste metaalhelft was verdwenen.
d. Het roer was aan de onder-achterzijde verbogen en opgestuikt, het klinkwerk had losgelaten, de platen waren gedeeltelijk gescheurd.
e. De bovenkant van het achterste roerblad was + 15 cm ingestuikt.
f. De onderkant van de hektank was ter plaatse boven het achterste roerblad ingedeukt.
De beide achterste spantjes in de hektank ter plaatse van vorengenoemde indeuking waren iets verbogen.
g. Het bovenste metaal, dat in de stoel van de roerkoning zit, was ovaal uitgezet.
De stoel zelf was ter plaatse, waar het metaal ovaal uitgezet was, ook ovaal uitgezet. (Aan den bodem van het schip was practisch geen beschadiging te vinden. Slechts was de verf van de bodemplaat van het niet waterdichte gedeelte van de gootkiel onder de boegbuizen hier en daar iets afgeschaafd.
De bodemplaat zelf, was tusschen spant 132 en 135 + 0,5 cm ingedeukt.

Foto uit archief "ten Anker" fotograaf onbekend.

De Raad neemt als vaststaand aan, dat de bekomen schade is ontstaan door het aan den grond loopen van Hr. Ms. K XV op 15 Mei 1936 en is van oordeel, dat dit ongewild aan den grond loopen is toe te schrijven aan het feit, dat ter plaatse minder water stond dan voor de manoeuvre noodig was.
Had de commandant voor het geven van het bevel tot duiken de kaart zelf nauwkeurig bestudeerd, dan zou hij, in verband met de geaccidenteerde geaardheid van den bodem, de onverantwoordelijkheid van snel naar een diepte van 80 m duiken hebben ingezien.

De commandant had bovendien, waar de officier van de wacht hem een geringere diepte had opgegeven dan hij zelf meende, dat de kaart aangaf, de mededeeling van den oudsten
officier, dat er slechts 36 m water stond, welke mededeeling absurd leek, uit hoofde van het feit dat Hr. Ms. K XV zich toen reeds op 60 m diepte 'bevond, niet mogen negeeren.
Zij had voor hem, te meer waar hij snel naar 80 m wilde duiken, een aanleiding moeten zijn, het bevel daartoe te herroepen, teneinde zich eerst zekerheid omtrent de diepte te verschaffen.
Het ongeval toont ten duidelijkste de noodzakelijkheid ervan aan, dat commandanten van onderzeebooten alvorens te duiken nauwkeurig ook zelf de zeekaart bestudeeren.
Daarbij moet niet slechts rekening worden gehouden met de ~Algemeene opmerkingen bij het gebruik der kaarten enz." opgenomen in de Zeemansgidsen, doch moet bovendien bedacht worden, dat de dichtheid van belooding van zeegebieden bij normale opname-methoden, er uitsluitend op gericht is om aanwijzingen te verkrijgen omtrent de eventueele aanwezigheid van ondiepten die gevaarlijk kunnen zijn voor de normale aan de oppervlakte der zee navigeerende scheepvaart.

Afhankelijk van de gesteldheid van het terrein, zal de opnemer in het algemeen bij grootere diepten met een kleiner aantal loodingen hebben volstaan voor het vervaardigen van een kaart waarop de normale scheepvaart veilig zal kunnen navigeeren.

Indien derhalve een onderzeeboot op diepten vaart die relatief een groot percentage vormen van de voor het betreffend vaargebied op de kaart aangegeven dieptecijfers, wordt in feite genavigeerd op een niveau waarop uit een kaart-oogpunt niet
dezelfde zekerheid bestaat als aan de oppervlakte der zee; in
dat geval zal de commandant een grooter veiligheidsmarge
dienen te nemen.
Afgezien van het voorgaande is de Raad voorts van oordeel dat een marge van 4 m boven de voorgenomen duikdiepte nimmer als voldoende veilig mag worden beschouwd.
Tenslotte acht de Raad, waar de onderzeeboot KXV gebouwd is voor een grensdiepte van 80 m het duiken naar die diepte, waarbij de boot op + 70 m nog een helling van 5° voorover heeft en de machines volle kracht vooruit slaan, een onvoorzichtige manoeuvre.

Aldus gewezen door de heeren mr. H. W. van Nieuwenhuizen, voorzitter; J. A. Sonnenberg, D. de Josselin de Jong, J. W. G. van Hengel en J. Kuyper, leden, en door den voorzitter uitgesproken in het openbaar op 30 November 1986 in tegenwoordigheid van ’s Raads Secretaris B. C. Mahieu.

Tot volgende week