"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

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 44 – 7e jaargang – 31 oktober 2024

Inhoud…..

Een reis om de Noord in 2 delen (slot)
Schetsen uit de Nautische geschiedenis van Curacao
Gezamenlijke oefeningen
Kleren maken de man
Uit de Commissie voor de personeelszorg Alle Hens 1970
MS Colombia binnen het kwartier naar de kelder
Nationalisatie van bewapenings-industriën 1935
De bezem in de kast
De Kieler Woche '67
De geschiedenis van de witte pet en het frokje
Toon van Dun, Vlieger MLD deel 3
De Mariniers in Indië
Bescherming van oorlogsschepen tegen atoombommen

EEN REIS OM DE NOORD

DEEL 2 (SLOT)

Ingesloten

Bij het volgen van een bocht in de geul draait het schip achter ons te langzaam, waardoor het het ijs inschuift. De officier van de wacht van dat schip behoorde de schepen achter zich er onmiddellijk opmerkzaam op te maken, dat hij vastzit, maar hij wordt zo in beslag genomen door zijn pogingen weer los te komen, dat hij dat vergeet. Gelukkig wacht nr. 3 niet op het betrokken sein, maar zet hij zijn machines onmiddellijk op achteruit en maakt hij de schepen achter zich opmerkzaam op zijn manoeuvre.

Onder die omstandigheden kan men evenwel niet stoppen zonder zelf in het ijs vast te raken. De schepen drijven naar lager wal en zitten weldra in de greep van het ijs gevangen. Wij, die onze post voor het uit de geul geraakte schip hadden, vervolgen met verminderde vaart onze weg.

Het gaat er nu om de ingesloten schepen zo snel mogelijk uit te breken. Daar moet meestal een ijsbreker aan te pas komen. Deze loopt het achterste schip zo dicht mogelijk onder lij op en probeert daarna zo kort mogelijk voor de kop daarvan te komen. Het vastgelopen schip slaat vervolgens vol vooruit en de ijsbreker vol achteruit om het ijs tussen de beide schepen te breken. Zodra het schip begint te bewegen, stoomt de ijsbreker op naar het volgende schip en herhaalt daar de manoeuvre (fig. 278).

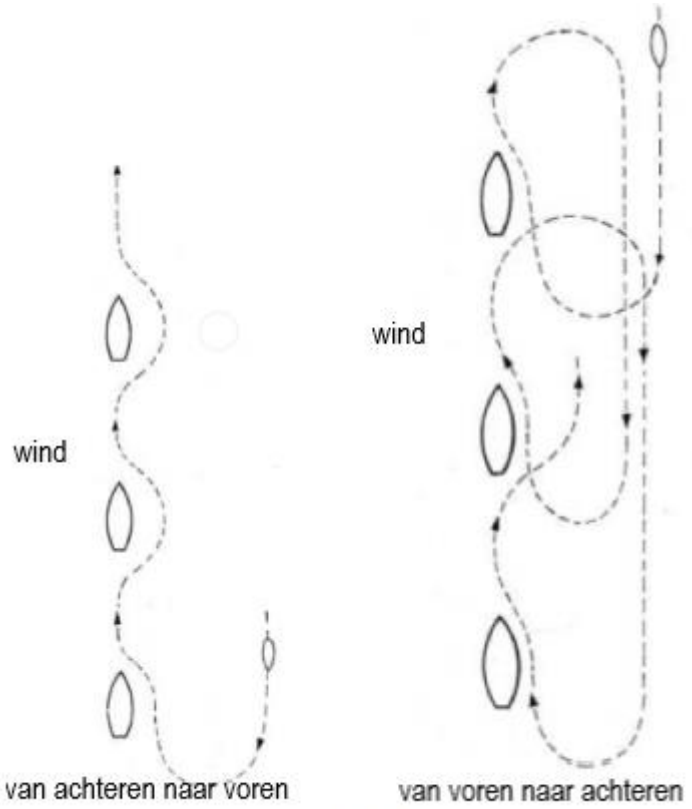


Fig. 278

Vaak kan een ingesloten schip wel op eigen kracht loskomen, maar door de wind niet vrijkomen van lager wal. Ook dan moet eerst het ijs aan lij worden opgeruimd.

Ingesloten (beset) zijn betekent niet, dat men in een gevaarlijke positie verkeert. Gevaarlijk wordt de situatie pas - althans voor een schip, dat niet speciaal voor de vaart in de pool-gebieden is gebouwd - wanneer het *bekneld (nipped)* raakt. Het omringende ijs oefent dan zware druk uit op de huid. Soms gelukt het, door met de machine op vol achteruit beurtelings hard stuurboord- en bakboordroer te geven, het schip los te wrikken. Soms ook heeft men succes door afwisselend voor- en achteruit te slaan met daarbij evenbedoelde roermanoeuvres. Een andere methode is om dwars van het punt, waar het schip bekneld zit en op ongeveer tien meter afstand daarvan, een explosieve lading tot ontploffing te brengen en tijdens de explosie de machines vol vooruit of achteruit te laten werken. Ten slotte kan men nog proberen de trim te veranderen of slagzij te bewerkstelligen door vloeistof van de ene bodemtank in de andere over te uompen, een en ander weer gecombineerd met roer- en schroefmanoeuvres.

Averij

Na enkele dagen bereikt ons het bericht, dat een schip achter ons averij heeft. De schroef is beschadigd en het tussenblok van de schroefas is stuk. Het blijkt juist het schip te zijn, dat het slechtst positie hield, vaak uit de linie liep en traag was in het beantwoorden van seinen. Slechts ervaren mensen moeten bij het varen in ijs de leiding hebben. Het is dan ook gebruikelijk, dat commandant en eerste officier dan wel gezagvoerder en eerste stuurman elkaar op de brug aflossen.
Het schip met de averij is genoodzaakt te stoppen. Een van de ijsbrekers keert terug om het op sleeptouw te nemen. Het gehele konvooi moet daarop wachten.

Onze ijsbreker is uitgerust met een vang op de achtersteven, waarin het te slepen schip zijn voorsteven kan zetten. Met behulp van een sleeplier wordt die steven stijf in de vang en tegen de achtersteven van de ijsbreker getrokken, waarbij kurkezakken worden aangebracht om schavieling te voorkomen. Met het oog op de wrijving van metaal op metaal wordt tevens een brandslang gereed gehouden. De sleeptros wordt op een spruit gezet of wel op de beide ankerkettingen van het te slepen schip.

De vang dient om de sleep zo dicht op de ijsbreker vast te kunnen zetten, dat het ijs niet de kans krijgt om zich tussen de beide schepen weer te sluiten. Het gesleepte schip kan desgewenst zijn machines gebruiken, maar deze moeten onmiddellijk op langzaam worden gezet, wanneer de ijsbreker begint te gieren.
Indien het te slepen schip een hoge boeg heeft, zodat bij toepassing van bovenstaande manier van slepen de sleeptros vrijwel verticaal zou staan, dan wel indien de ijsbreker niet is uitgerust met een vang, moet op korte tros, 50 tot 100 yards, worden gesleept. Het beste kan men dan beide ankerkettingen als spruit gebruiken, daar deze door hun gewicht de verbinding enigszins soepel maken. Het gesleepte schip moet onder die omstandigheden wel bijzonder voorzichtig zijn in het gebruik van zijn machines vanwege het gevaar de ijsbreker te overvaren. Het gebruik daarvan moet worden beperkt tot zo nodig even vooruitslaan, terwille van meer roerwerking, en achteruitslaan, wanneer men de ijsbreker oploopt.
Is er slechts één ijsbreker in het konvooi, dan moet een van de gewone schepen het slepen op zich nemen. Bij een vaart door ijs moet elk schip ervoor zorgen, steeds klaar te zijn om te slepen of gesleept te worden. Hoe vlugger de verbinding tot stand komt, hoe geringer de kans, dat men ingesloten raakt.
Niet alleen in geval van averij maar ook om het gehele konvooi sneller door het ijsveld te krijgen, kan het aanbeveling verdienen, dat men een schip met zwakkere machines op sleep-touw neemt.

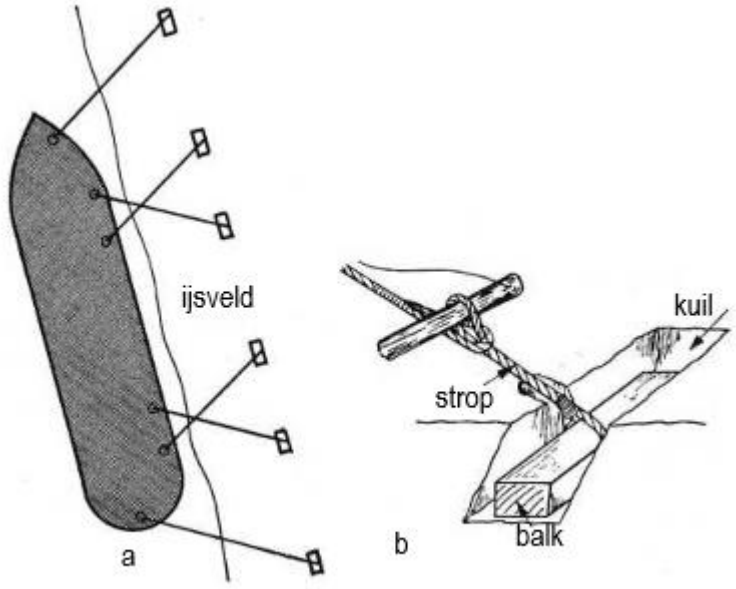


Fig. 279 a en b

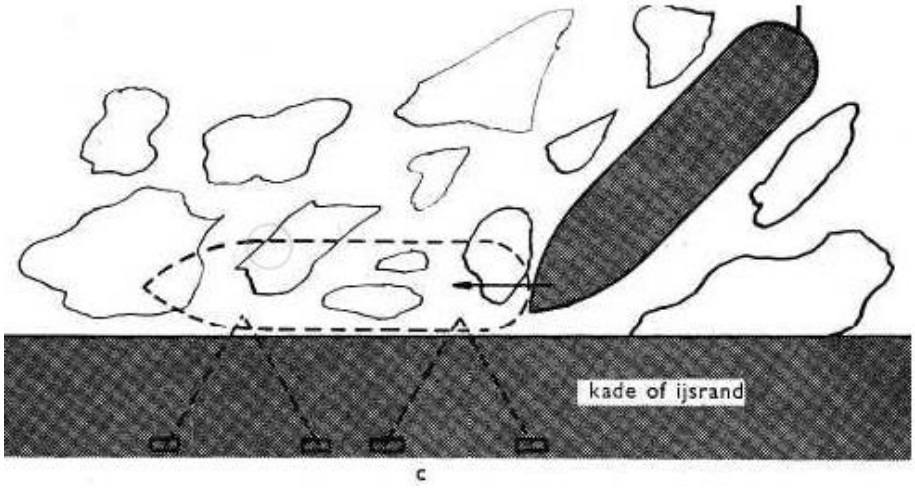
Nabij de poolcirkel

Nadat aldus onze onfortuinlijke reisgenoot op sleeptouw is genomen en iedereen zijn post weer heeft ingenomen, zet het konvooi zijn reis door het pakijs voort. Dan wordt het dik van mist. Zodra we de andere schepen niet meer kunnen zien, geven we order te stoppen. IJsbergen zijn er niet, althans niet binnen een afstand van twee mijl en ook overigens bergt de toestand geen onmiddellijk gevaar in zich, zodat we een goede gelegenheid hebben om wat te gaan rusten. Dat is dus een heel andere reactie op mist dan die in druk bevaren wateren.

Na enkele uren trekt de mist op en vervolgen we onze reis. Het valt ons op, dat we onze vorderingen goed kunnen waarnemen aan de ijsheuvels, die we passeren. Een donkere plek in de lucht duidt op de aanwezigheid van open zee ter plaatse: het is de weerschijn van het water tegen de lucht (waterlucht).
We passeren vervolgens met de gebruikelijke ceremonieën de poolcirkel en nu komt onze bestemming in zicht.

Aankomst op de plaats van bestemming

We varen de rede op. Gelukkig vinden we daar open water, zodat we ten anker kunnen komen. Wel zien we na enige tijd wat drijfijs en enkele „growlers" op ons afkomen. Grote ijsbergen kunnen ons niet naderen, omdat we ervoor hebben gezorgd op ondiep water te ankeren. We proberen met behulp van onze machines vrij te zwaaien van de „growlers". Ten aanzien van enkele is dat niet mogelijk en deze trachten we met onze sloep weg te werken. Daarbij zorgen we ervoor de sloep niet te beschadigen: rammen doen we de growler dus niet.
De volgende dag komt er te veel drijfijs op ons af en we besluiten daarom een andere ligplaats te zoeken. Het blijkt mogelijk aan de rand van een ijsveld af te meren (fig. 279a).



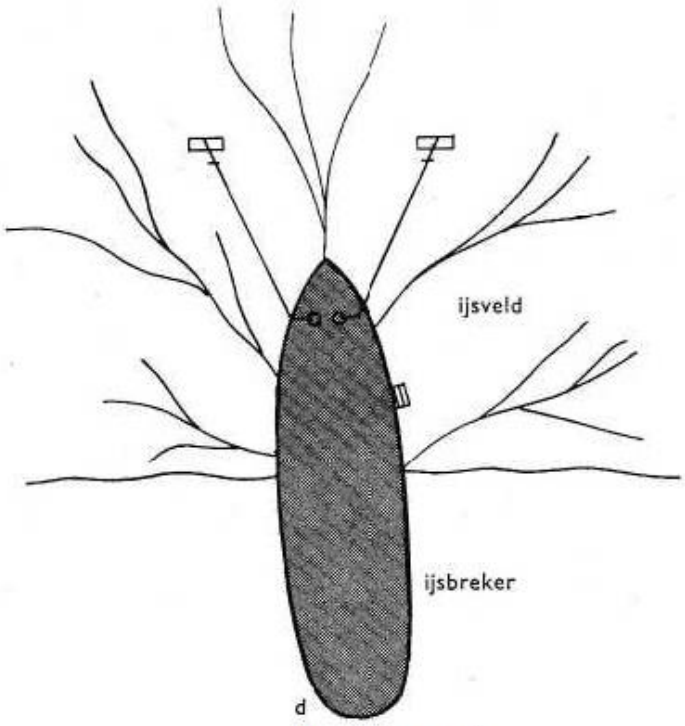


Fig. 279 c en d

Het lossen van goederen te Antarctica. *(Official U.S. Coast Guard photo)*

We meren af door gaten in het ijs te hakken, waarin we houten balken *(deadmen)* leggen. De gaten vullen we op met water, dat terstond bevriest (fig. 279 b). Die handelwijze is beter dan een ijsanker uit te brengen, omdat het laatste bij vertrek weer moet worden uitgehakt. Langs het ijsveld bevindt zich wat ijspuin, dat we eerst, met de boeg langs de rand schampende, opzij schuiven (fig. 279 c). IJsbrekers drukken zichzelf vaak halverwege het ijs in en brengen dan hun trossen uit om te voorkomen, dat ze terugglijden (fig. 279 d).

Bron

The End

SCHETSEN UIT DE NAUTISCHE GESCHIEDENIS VAN CURAÇAO (1)

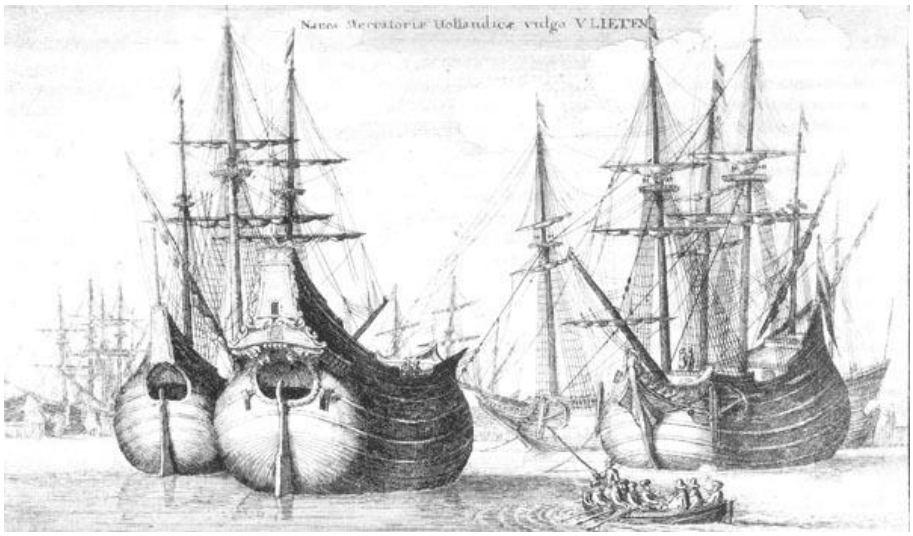
Nadat de Spanjaarden hier meer dan 100 jaar ongestoord verbleven hadden, begon in 1634 de Nederlandse geschiedenis van dit eiland. De Hollanders en Zeeuwen voeren echter al meer dan 50 jaar in de Caraïbische zee, die ze “Het Kraal” noemden. Het doel was handel met de vijand en kaapvaart en als dat niet lukte trachtte men toch retour-vrachten te bemachtigen, zoals zout, brazielhout en suiker. Het zout uit de natuurlijke zoutpannen, saliña’s, had men in Holland nodig voor de haringvisserij. Het brazielhout werd geraspt in de rasp- en tuchthuizen in Amsterdam en werd gebruikt als kleurstof voor de lakenindustrie in Leiden.

Verovering van Curaçao

Omdat men voortdurend hout en water nodig had en de schepen op tijd onder water moesten worden schoongemaakt, zocht men een haven. Men kon dan ook eventueel de schepen repareren, retourladingen opslaan, zich voorzien van victualiën en men had een rendez-vous. Maar bovenal had men dan een haven van waaruit de vijand bestreden kon worden. Men besloot Curaçao te nemen. Veel moeite was daar niet voor nodig, bleek achteraf. Er te komen leverde meer problemen op, want toen van Walbeeck met zijn schepen de St. Annabaai probeerde te bezeilen, verzette de oostelijke wind en de westelijke stroom hem voorbij de ingang. Met de toenmalige schepen was het onmogelijk om weer terug te zeilen. Men zeilde dus om Westpunt heen en ging over bakboordsboeg liggende en scherp aan de wind zeilende naar Hispaniola. Aldaar ging men overstag en zeilde nu over stuurboordsboeg naar Bonaire en voor de tweede maal ging het nu op Curaçao af.
Op 29 juli 1634 zeilde men de St. Annabaai binnen, voer door naar het Schottegat en ging in de buurt van het huidige Koningsplein ten anker, dichtbij de waterputten te Pos Cabai. Ruim een maand was verlopen tussen de eerste en de tweede poging.Waarschijnlijk is dit de reden waarom de Spanjaarden zich gevestigd hadden in de buurt van St. Barbara en dus gebruik maakten van het Spaanse water en de Spaanse haven. Het binnenkomen daar was niet zo moeilijk en men had er ook een strand waar men de schepen wel schoongemaakt zal hebben. Toen de Spanjaarden verdreven waren en later Fort Beekenburg in de Caracasbaai was gebouwd, werd de toestand voor de schepen beter. Als een schipper bemerkte dat er veel stroom langs het eiland liep, zeilde hij de Caracasbaai binnen en bleef daar onder de hoede van de kanonnen van het fort betere omstandigheden afwachten. Er werd een ruiter naar de stad gestuurd om te melden dat men in de Caracasbaai lag en zodra de zee wat rustiger werd verhaalde men dan naar de St Annabaai.
Tot het einde van de zeiltijd is het binnenvaren van de havenmond een hachelijke onderneming geweest. Men maakte kaarten van Willemstad en tekende daarop hoe men het beste kon binnenlopen.

Typen van schepen
Van Walbeeck werd uitgezonden met vier schepen: de “Groot Hoorn”, een schip van 700 ton en 36 stukken geschut, de jachten “Eenhoorn” en “Bracke” van resp 160 en 60 ton en de fluit “Engel Gabriel” van 320 ton. Tussen een oorlogsschip en een koopvaardijschip was in de eerste helft van de 17e eeuw geen verschil in bouw. Het was voornamelijk de bewapening. Een koopvaarder had minder geschut aan boord, minder gewicht, dus meer lading.Sommige schepen met erg godsdienstige schippers hadden helemaal geen kanonnen, maar die voeren niet op de West.
Over het algemeen waren de schepen die op West-Indië voeren niet groot.
De “Groot Hoorn” was voor die tijd een flink schip van zeker 160 voet (± 50 meter) lengte en in normale tijden met een bemanning van ongeveer 130 man. Een jacht, zoals de “Eenhoorn” en “Bracke”, was een klein schip. Ze hadden minder geschut, daardoor minder diepgang en voeren dus sneller. Aan de naam kon men in die tijd meestal al weten of men met een jacht te doen had, want die had wel te maken met jagen. De tuigage was van alle schepen gelijk. Men had altijd drie masten en later in de 17e eeuw een klein mastje op de boegspriet.
Een fluit was een geheel ander schip. Het was geheel rond gebouwd en was zeer buikig met een smal dek. De fluit was een ideale vrachtvaarder en van Walbeeck gebruikte de “Engel Gabriel” dan ook als victualieschip. Het smalle dek had ook zijn voordelen. Het lopende tuig

was meer bij de hand, dus waren er minder mensen aan dek nodig. Men had veel minder dekoppervlakte te verdedigen als het schip werd geënterd.
De Hollandse schepen waren, in vergelijking met de buitenlandse, maar matig versierd. Voor, op de scheg, altijd een klimmende leeuw en verder was alleen de spiegel versierd. Meestal was daar de naam van het schip uitgebeeld, b.v. een dolfijn, een leeuw of een stadswapen, het geheel omringd door slingerlijsten met krullen en beeldsnijwerk, geschilderd in natuurlijke kleuren.

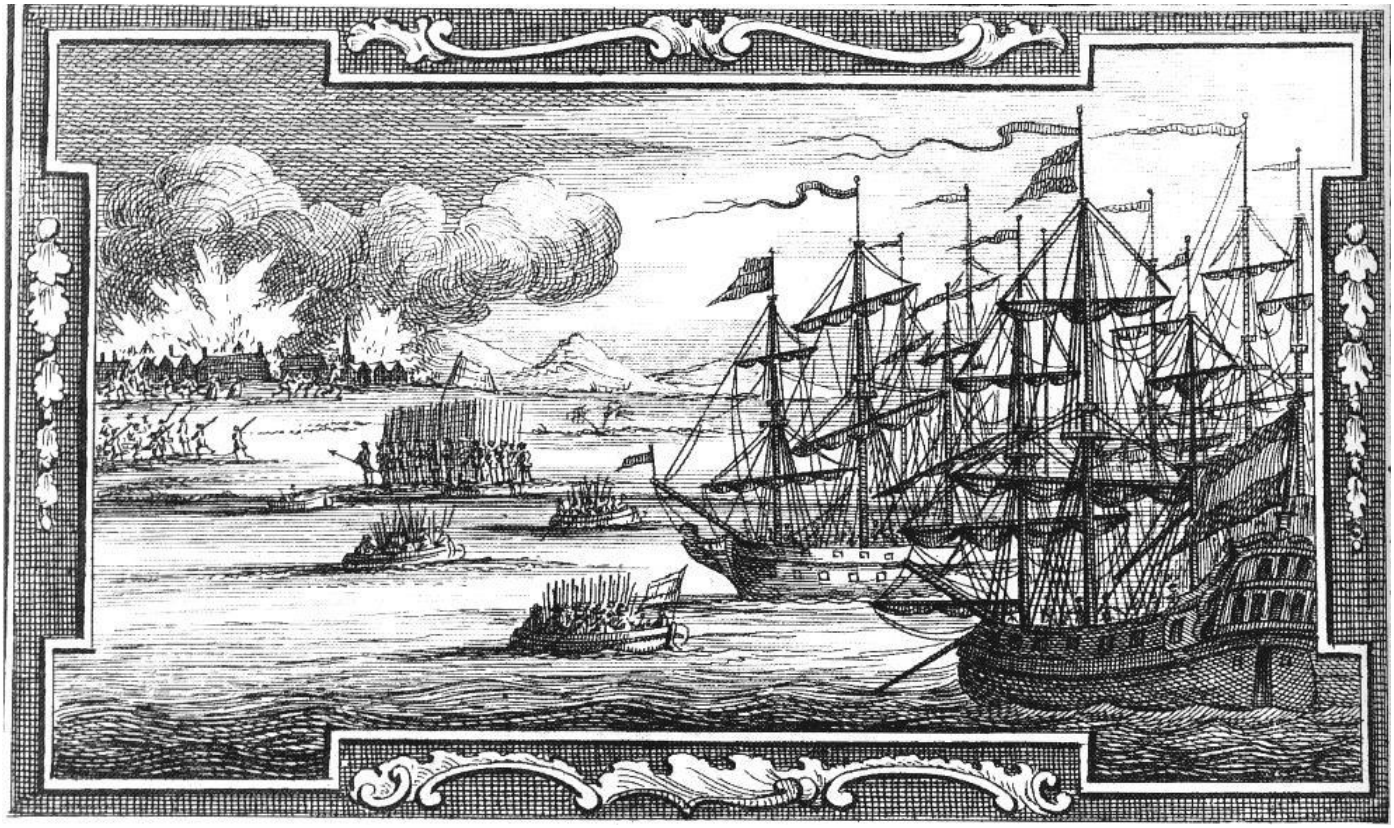


Oorsprong naam Caracasbaai

Eén van de eerste dingen die van Walbeeck liet doen was het eiland verkennen en in kaart brengen. Die kaarten bestaan nog en zijn het bestuderen wel waard, vooral als het om namen gaat. Zo noemden de Spanjaarden de huidige Caracasbaai: Sardineron. Later, in 1715, staat er op een kaart van Gerard van Keulen: Krakebay. Er zijn verschillende theoriën hoe men aan de naam Caracasbaai is gekomen. Een zeer aannemelijke lijkt de volgende: de Spanjaarden voeren met Caraques, ook wel Carracas geschreven. Dit was een ouder scheepstype die ze wel gebruikten op hun tochten. Het woord “Kraak” bestaat nu nog voor een zeker scheepstype uit de 16e eeuw. De oude Hollanders hebben die kraken in de baai zien liggen en van Caraques ontstond fonetisch krake. Het is dus heel goed mogelijk dat dit op den duur Caracasbaai is geworden. We weten dat ook in de 17e eeuw de Spanjaarden het woord gebruikten. Piet Heyn deed op zijn 2e tocht naar West-Indië het eiland St. Vincent aan als eerste rustplaats en ging met zijn schepen ten anker in de Craquesbaai. De Spanjaarden hadden die baai dus kennelijk naar hun schepen vernoemd.

Aanvals- en verdedigingsmiddelen

Toen van Walbeeck goed op de hoogte was van de situatie begon hij met de bouw van een fort aan de haveningang, het huidige Fort Amsterdam. Hij liet een ketting over de haven spannen en een brander in de haven gereed houden. In de 17e eeuw was het gebruikelijk om een haveningang af te sluiten met een ketting indien dat mogelijk was. De ketting lag op enkele langwerpige vlotten en op Otrobanda stond een spil waarmee de vlotten over de haven getrokken werden.
Toen admiraal Rodney in 1782 St. Eustatius had genomen ging het gerucht dat nu Curaçao aan de beurt zou zijn. Men besloot de haven ’s nachts te sluiten door de ketting ervover trekken. Twee Nederlandse oorlogsschepen die dit niet wisten zeilden zonder loods binnen. De ketting hield ze tegen en ze kwamen tegen de wal van Otrobanda terecht. Later, in de beruchte oudejaarsnacht van 1806/1807, heeft men veel spijt gehad dat de ketting niet over de haven lag, want nu zeilde Brisbane met zijn schepen binnen en begon de Engelse bezetting van Curaçao.



Een brander was een oud afgekeurd vaartuig dat, als men de brand erin stak, het direct van achteren naar voren en van beneden naar boven in vlam zou staan. Daartoe had men aan dek houten goten aangebracht die alleen correspondeerden met een dwarsgoot die voor de roerganger liep. De goten waren gevuld met een brandbaar mengsel van buskruit, salpeter, zwavel enz. Het schip was meestal opgevuld met krullen en ander houtafval, het geheel overgoten met pek en teer. Aan de boegspriet en aan de nokken van de ra's hingen dreggen. De bedoeling was dat die achter het want van het vijandelijke schip zouden haken. Voorts had men enkele houten kanonnen, z.g. "bangmakers", om zo de vijand zo lang mogelijk in het onzekere te laten over de ware bedoeling van het schip.
De bemanning, 10 to 14 man, manoeuvreerde het schip bovenwinds naar het vijandelijke schip. Dichtbij gekomen ging men in de sloep die men op sleeptouw had. De roerganger stak de vlam in de dwarsgoot en bracht zichzelf ook in veiligheid in de sloep. Indien de aanslag lukte kreeg de bemanning een geldsom, gelijk aan een derde van de waarde die het schip zou hebben opgebracht indien men het veroverd had.
De Hollanders waren zeer gevreesd om deze wijze van oorlog voeren. In 1676 stak een Nederlandse brander het Zweedse vice-admiraalschip in brand, waarbij van de meer dan 600 man bemanning er slechts 50 gered werden.

Zeehelden

Toen de West-Indische Compagnie aan van Walbeeck opdracht had gegeven om Curaçao te behouden, kwamen er ook particuliere schepen gebruik maken van de haven. Nu ontstond van hieruit de smokkelhandel met de Spaanse koloniën en men ging ook slaven leveren. De schepen van de WIC gingen voort met de vijand afbreuk te doen waar ze maar konden, maar toch was de kaapvaart het voornaamste doel. Twee bekende mannen hebben hierbij een rol gespeeld, beiden beroemd omdat ze maar één been hadden. Het waren Peter Stuyvesant en Cornelis Jol, bijgenaamd Houtebeen. Vooral de laatste was zeer gevreesd. Jarenlang heeft hij met zijn jacht "den Otter" op de loer gelegen op Spaanse schepen. Curaçao bracht niet veel op,

alleen wat huiden. Zelfs het verfhout was schaars en moest van ver aangebracht worden. De Spanjaarden hadden het meeste al gekapt.
Na de vrede van Munster in 1648, begon de handel hier te floreren. De WIC staakte de kaapvaart en ging zich toeleggen op de slavenvaart en –handel. Een aanslag van de Engelsen, onder de beruchte boekanier Edward Mansfield, op Curaçao vanuit Jamaica mislukte en ook een Franse expeditie tegen Curaçao slaagde niet. Het was een eeuw van vrijbuiters, zeerovers en kaapvaarders. Eén van hen was Jan Erasmus Reyning. Deze man heeft Curaçao verscheidene malen gered van de hongersnood, veroorzaakt door de blokkades. Hij was een groot vriend van directeur Jan Donker.

GEZAMENLIJKE OEFENINGEN

Het smaldeel 5, met tot 1 juni als vlaggeschip de Kruiser Hr. Ms. „De Zeven Provinciën”, smaldeelcommandant de commandeur A. van Kamebeek, was het gehele jaar in dienst.
Hr. Ms. „De Zeven Provinciën” deed hierbij dienst als opleidingskruiser.
Op 28 mei werd Hr. Ms. „Karel Doorman” in dienst gesteld, welk schip met ingang van 1 juni vlaggeschip van smaldeel 5 werd en waarop de smaldeelcommandant en zijn staf overgingen.
Terzelfdertijd werd in dienst gesteld smaldeel 1, met Hr. Ms. „De Zeven Provinciën” als vlaggeschip.
Als smaldeelcommandant trad tot begin september op de kapitein ter zee M. J. Vos, daarna de kapitein ter zee P. Cool.
Smaldeel 1 werd in het bijzonder belast met de varende opleidingen.
Naast het grote belang van een varende opleiding, waardoor degenen, die in opleiding zijn voor de vak- en brevetopleidingen, op betere wijze dan voorheen aan de wal, reeds zo spoedig mogelijk met het varende schip worden geconfronteerd, werd door de indienststelling van twee smaldelen bereikt, dat smaldeel 5 zich beter en intensiever dan voorheen, aan haar operationele taken kon gaan wijden. Beide smaldelen bestonden, naast de hiervoor genoemde schepen uit een wisselend aantal jagers en onderzeeboten, terwijl zoveel mogelijk ook andere schepen voor kortere of langere tijd bij de smaldelen werden gevoegd, teneinde ook hun geoefendheid zoveel mogelijk op te voeren.
In smaldeelverband werd intensief geoefend. De oefeningen vonden plaats in de Noordzee en het Engelse Kanaal, terwijl hieraan bij sommige oefeningen werd deelgenomen door squadrons onderzeebootbestrijdingsvliegtuigen van de Marine luchtvaart dienst.

Een veelvuldig en dankbaar gebruik werd gemaakt van de oefenfaciliteiten ter zuidkust van Engeland, welke door de Engelse marineautoriteiten aldaar ter beschikking werden gesteld.
Tijdens het statiebezoek van H.M. de Koningin van Engeland aan het Nederlandse Vorstenpaar van 25 tot 27 maart, verleenden Hr. Ms. „De Zeven Provinciën”, „Overijssel” en „Utrecht” escorte aan het Britse Koninklijke Jacht „Britannia”.

De oefenperioden voor het personeel van de onderzeebootbestrijdingsdienst, welke in voorgaande jaren werden gehouden door een jager en een onderzeeboot, al dan niet met toevoeging van andere hiervoor in aanmerking komende schepen, werden dit jaar gehouden tot medio juli. Daarna werden de oefenperioden opgenomen in het programma van het opleidingssmaldeel.

In juni werden door een jager, een onderzeeboot, alsmede vliegtuigen van vliegtuigsquadron 320 van de Marine luchtvaart dienst, oefeningen in het Engelse Kanaal gehouden met een Amerikaanse onderzeeboot, die speciaal voor deze gelegenheid door de Amerikaanse marine ter beschikking was gesteld.
Verwacht kan worden dat ook in het komende jaar een dergelijke oefening, waarbij waardevolle ervaringen zijn opgedaan, kan plaatsvinden.
In september werd door een onderzeebootjager deelgenomen aan de oefeningen van de Engelse onderzeebootbestrijdingsschool te Londonderry.

Gedurende het gehele jaar waren drie spuadrons mijnenvegers in dienst, die — behalve in eigen verband en individueel oefenend deelnamen aan meerdere NAVO-oefeningen.
In mei waren 8 vliegtuigen van vliegtuigsquadron 2 van de Marine luchtvaart dienst gedetacheerd op het vliegveld St. Mawgan in Engeland voor oefeningen tesamen met Engelse eenheden.
In september verbleven 6 vliegtuigen van squadron 4 op het RNAS Eglington nabij Londonderry, eveneens voor oefeningen met Engelse eenheden.
Van 28 oktober tot 3 november werd ter herdenking van de slag in de Sont in 1658, door Hr. Ms. “De Zeven Provinsiën”, „Gelderland”, „Van Zijll”, en „Tijgerhaai” een niet-officieel bezoek gebracht aan Kopenhagen.
Tijdens deze reis was de bevelhebber der zeestrijdkrachten ingescheept aan boord van Hr. Ms. „De Zeven Provinciën”.

Door de bij de NAVO aangesloten landen is in het kader van de telkenjare te houden oefeningen, een driejarige cyclus aanvaard.
Naast de in het eerste jaar te houden oefeningen, waarvan het aantal en de uitvoering tevoren worden besproken en de deelname van de NAVO-landen wordt vastgesteld, wordt hiernaast in het tweede jaar een grote stafoefening gehouden, waarbij behalve maritieme commando’s ook het geallieerde opperbevel in Europa, met de haar ondergeschikte commando’s, is ingeschakeld.
In het derde jaar van de cyclus, wordt tenslotte een zeer grote zgn. “live-exercise” gehouden, waaraan op zo groot mogelijke schaal schepen en maritieme vliegtuigen, alsmede de maritieme commando’s, tesamen met alle in Europa en Amerika aanwezige land- en luchtstrijdkrachten, met hun staven, deelnemen.
1958 was wederom het eerste jaar van de cyclus, zodat dit jaar geen uitgebreide stafoefening plaatsvond.

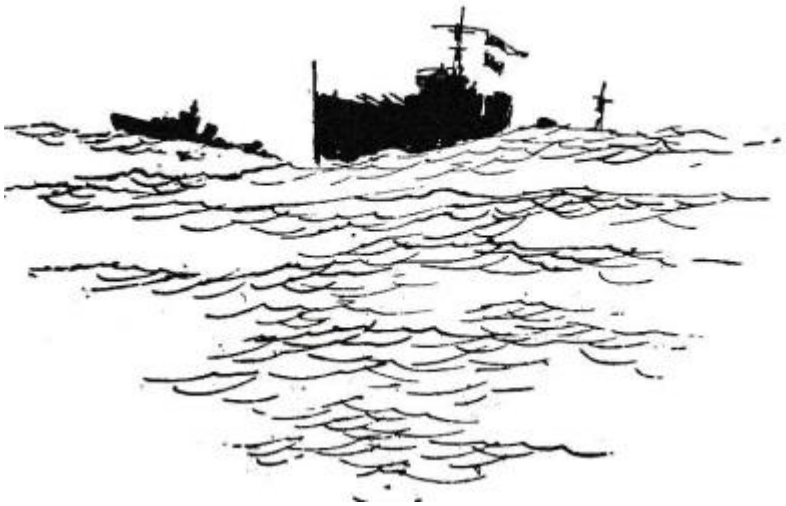
Wel werden zowel door het Kanaalcommando, als door SACLANT (Supreme Commander Atlantic Ocean) verscheidene oefeningen gehouden, waarbij de uitvoering werd gedelegeerd aan diverse commandanten van de „sub-areas”.
Zoveel als maar enigszins mogelijk was, werd aan deze oefeningen van Nederlandse zijde deelgenomen.

Zo vond in februari te Portmouth een stafoefening van het Kanaalcommando plaats, welke werd gehouden onder leiding van de geallieerde opperbevelhebber van het Kanaalcommando. Aan deze stafoefening werd deelgenomen door een aantal stafofficieren van de commandant der zeemacht in Nederland, in diens oorlogsfunctie van commandant van de „Benechan-area" van het Kanaalcommando.
Aan een van eind juni tot begin juli in de Noordzee gehouden veeg- en convooibeschermings-oefening, werd naast Franse, Belgische Engelse en Portugese schepen, van Nederlandse zijde deelgenomen door twee squadrons mijnenvegers.
Aan een van eind juni tot begin juli in de Noordzee gehouden NAVO-oefening, werd naast Belgische, Engelse, Deense, Noorse en West-Duitse schepen en vliegtuigen, van Nederlandse zijde deelgenomen door twee squadrons mijnenvegers en vijf vliegtuigen van vliegtuigsquadron 320.

In juli vond onder leiding van de geallieerde bevelhebber in het Oostelijk deel van de Atlantische Oceaan, een NAVO-oefening plaats waaraan door onderzeeboten en maritieme vliegtuigen werd deelgenomen.
Van Nederlandse zijde werd deze oefening bijgewoond door Hr. Ms. „Walrus", terwijl hieraan eveneens door Franse, Engelse en Amerikaanse onderzeeboten en een aantal Engelse vliegtuigsquadrons werd deelgenomen.
Tenslotte vond in september de grootste NAVO-oefening van dit jaar plaats, nl. de oefening "Ship-Shape". Zij vond plaats in het westelijk deel van het Engelse Kanaal en het zeegebied ten westen daarvan, en stond onder leiding van de respectievelijke geallieerde maritieme bevelhebbers in de Kanaalzone en het oostelijk deel van de Atlantische Oceaan.
Bij deze oefeningen werden zowel de boven- als onderwateroorlogvoering, alsmede het mijnenvegen en de convooibescherming beoefend. Aan deze oefeningen werd naast Belgische, Franse, West-Duitse, Portugese en Engelse schepen en vliegtuigen van Nederlandse zijde deelgenomen door twee onderzeeboten, twee Squadrons mijnenvegers en vijf vliegtuigen van vliegtuigsquadron 320.

Ondanks de slechte weersomstandigheden, zijn de ervaringen van voorgaande jaren met betrekking tot de aanvals- en verdedigingstactiek, met succes in praktijk gebracht.
De opperbevelhebbers gaven te kennen, dat voortzetting van dergelijke oefeningen nuttig en noodzakelijk moet worden geacht.
De bij al deze NAVO-oefeningen opgedane ervaring heeft bijgedragen tot een betere geoefendheid van schepen en vliegtuigen met andere bij de NAVO aangesloten landen en een betere geoefendheid in onderling verband met betrekking tot de in NAVO-verband vastgelegde procedures ten aanzien van de oorlogvoering ter zee.

Door de in de Nederlandse Antillen gestationneerde marine-eenheden werden regelmatig oefeningen gehouden.
In maart werd door Hr. Ms. „Van Speyk" deelgenomen aan de jaarlijkse oefening „Springboard" van de Amerikaanse marine, aan welke oefening ook door schepen van andere NAVO-landen kan worden deelgenomen.



De oefening, een zgn. „Weapon-training", vond plaats nabij de Amerikaanse basis Guantanamo Bay op Cuba in samenwerking met Amerikaanse boven- en onderwaterzeestrijdkrachten en vliegtuigen en bestond uit onderzeebootbestrijdingsoefeningen, oefeningen van de gevechts-informatiedienst, verbindingsdienst, artillerie, tactische oefeningen, alsmede oefeningen in het olieladen op zee en het overgeven van lasten op zee.
Ook in juli, oktober en december werd door dit schip met Amerikaanse eenheden in deze wateren geoefend.
Tijdens het verblijf in de wateren van de Nederlandse Antillen tot februari van de divisie onderzeeboten no. 1, bestaande uit Hr. Ms. „Walrus" en Hr. Ms. „Zeeleeuw", werden door deze onderzeeboten, tezamen met Hr. Ms. „Van Speyk" en vliegtuigen van squadron 1, meerdere oefeningen gehouden, ondermeer mede in samenwerking met de aldaar gestationeerde mariniers.
Door de in Nederlands Nieuw Guinea gestationeerde schepen en vliegtuigen werd — voor zover zulks in verband met de hun opgedragen taken mogelijk was — zoveel mogelijk in onderling verband geoefend.
In verband met de door de Republiek Indonesië ten aanzien van de KPM-schepen getroffen maatregelen, verbleef de jager Hr. Ms. „Groningen" gedurende langere tijd te Singapore en omgeving.
Van deze gelegenheid werd tevens gebruik gemaakt, om het schip van 8 april tot begin juni te laten deelnemen aan oefeningen met de Royal Navy en RAF in de omgeving van Singapore en Hong Kong, welke laatste plaats van 27 mei tot 3 juni werd bezocht.
Aan deze oefeningen namen naast Engelse schepen, ook een Australisch en een Nieuw-Zeelands oorlogsschip deel.

Bron:
Jaarboek
KM 1958

==========

MAKEN KLEREN DE MAN?

Mannen zijn hypocrieten op het gebied van kleren.
Zij doen alsof kleren hen koud laten. Niettemin lopen zij dagen lang met staaltjes in hun zak en vragen raad. Het is hun goed recht. Maar van ons accepteren zij het niet.

Zij vinden het te duur. Dan reken je ze de kosten van hun pak voor. "Dat is iets anders," zeggen ze, "een man draagt zijn kleren jaren." Wij ook. Wij doen vier jaar met een tailleur, vijf met een bontjas en drie met een wintermantel. Minstens. En vijf-en-twintig jaar met een paar avondschoentjes, want die kunnen wij nooit aan.
Dat negeert een man. Hij staart zich blind op een organdieblousje, dat dóór was na twee maanden, en hij zegt: "Zie je nou wel?"

Een gril.
Een man wil niet, dat je dassen voor hem koopt.
"Een vrouw kan geen das kiezen," zeggen zij." De kleuren schreeuwen altijd." Geremd door dat oordeel kom je met een das aandragen, die zij kunnen meenemen naar het bejaardenhuis.
Maar wij zijn breed. Wij zijn fijngevoelig. Wij merken, wanneer hij het doosje open maakt, dat hij het een monster vindt. Hij zegt: "Tja...Hmmmm." "Een das," zegt hij. "O". Wij staan ogenblikkelijk boven de situatie. Wij zeggen: "Je mag hem ruilen."
Dan ontspant zich zijn gezicht.

Dit is niet zo bij hen.
Als zij je een geschenk geven, hebben zij enorm lange tenen. Tenen, waarop je steeds b i j n a trapt. Zij loeren achterdochtig naar de geringste nuance op je gelaat. Zij zeggen: "Nou?", voor je nog tijd hebt gehad het papier goed en wel open te scheuren. Een vrouw is anders. Zij zegt: "O, beeldig, net wat ik hebben wou." Dan is hij gerustgesteld. Hij snuffelt nog eens om haar heen en dan - overtuigd van zijn juiste keuze en haar appreciatie daarvan - laat hij het onderwerp rusten.
Soms constateren zij kattig: "Je draagt die hanger nooit, die je laatst van mij gehad hebt." Het gevolg is, dat je weken lang, te pas en te onpas, met het borstschild voor loopt.
Zo zijn er vrouwen, die jaar in jaar uit een salonlamp hebben geduld met een stenen pierrot, die de lucht kuste.
Die stralen, wanneer haar echtgenoot haar, op heur verjaardag, een barometer overhandigt. Of een tuinslang. En die, met een hemelse glimlach, tot hun laatste snik een ring dragen, waarvan het zetsel haar tegenstaat en de kleur haar niet ligt.
Een man zegt "O" bij een geschenk en stopt het in een la.

Mannen vinden de vrouwenmode belachelijk.
En dat zeggen zij, terwijl zij te pas én te onpas een zwarte paraplu met zich voeren. En tennissen met gekronkelde haarbenen uit een onmogelijk kort broekje.
Zij hebben allen een innige gehechtheid aan het een of andere ontoonbare kledingstuk. Zij dragen het neuriënd en voelen zich lekker. Zij hullen zich in een kort, kaal jekkertje als zij met je gaan wandelen. Terwijl er een nieuwe winterjas in hun kast hangt. Zij negeren de zijden dressinggown die je hun tactvol cadeau deed, en knuffelen de rafels van een antieke badjas. Zij planten steeds weer de oude hoed op hun hoofd, hoewel het lintje een kring vertoont. Mannen praten niet over kleren. Dat zeggen zij, en het is een leugen.

Reeds het simpele woordje "scheermes" kan een discussie van uren uitlokken. Een vrouw behandelt in die tijd drie modeshows en determineert de toiletten van vijf vrouwen, die zij bij een première zag.
Wij kunnen nooit zoveel over jurken spreken, als een man over zijn baard. Wij hebben ook niet

elke dag een nieuwe. Maar wij hebben de naam. En dat is voor een man, die wars is van een nieuw scheerapparaat - laat staan een nieuw idee - voldoende.

Denk wat je ervan wil denken,… galoetjes !

De redactie.

POËTISCH BERICHTENVERKEER

Toen Hr.Ms. Van Speyk een bezoek aan Gibraltar bracht, werd een lid van de bemanning door één van de beroemde apen op de rots gebeten. Hierdoor ontstond aanvankelijk enige ongerustheid aan boord, maar er bleek geen gevaar voor complicaties te zijn. Kort daarna ontving de Van Speyk het volgende bericht van de Flag Officer Gibraltar:

The Apes at Gibraltar so I am told
Are known to be extremely bold
But normally they don't resort
To eating sailors in the port.
If this should happen again
Bite them back and make it plain
That you just will not tolerate
Behaviour so precipitate.

Het antwoord van de Van Speyk was al even dichterlijk:

The Apes at Gibraltar, we can assure
Are most like men, but less mature,
An Englishman they will not bite,
Because their view is not so wide
A Foreign Sailor, it is known,
They recognise as not their own,
Of all the things that Apes find new
They want to find out what's the clue.
They found it, and we found it too:
A bite for us, and a yell for you.

In de gespreksgroepen zijn de problemen, die leven ten aanzien van het reglement inwendige dienst (VVKM 130), regelmatig naar toren gebracht en besproken. Al geruime tijd wordt er gewerkt aan de aanpassing van deze regeling. Hier volgen enkele konkrete gegevens over de wijzigingen, die men denkt aan te brengen.

het reglement inwendige dienst op de helling

Evengoed als schepen moeten ook voorschriften periodiek worden nagelopen en aangepast aan veranderde inzichten en eisen. Zo wordt er momenteel gewerkt aan een 'face lifting' van het 'Reglement betreffende de inwendige dienst', dat als voorontwerp van een voorschrift een bijzonder lang leven heeft geleid bij de Koninklijke marine.
Allereerst is dit een goede gelegenheid om de tekst wat te moderniseren, doch dat is niet het belangrijkste.
Belangrijker is dat een aantal reeds incidenteel bekend gemaakte wijzigingen in dit voorschrift worden opgenomen c.q. gewijzigd.
Om er een aantal te noemen: minderjarigen zijn niet meer verplicht tot bijwoning van godsdienstoefeningen, doch wel zal het bijwonen nog steeds worden gestimuleerd: in bepaalde gevallen vervalt het in uniform deelnemen aan de avondmaaltijden (op zon- en feestdagen in het- zelfde geval ook de middagmaaltijd); invallen liftverbod; inkoop van bier in het korporaals-verblijf; vaststelling van gespreksgroepen en commissies voor de personeelszorg; wijziging haardracht (het mag wat langer. doch niet zo lang als sommigen het zouden willen).
Dit alles wist U reeds; niettemin is het nuttig hel nog eens bij elkaar te zien. Dan kunt U zien wat er in een paar jaar alzo kan veranderen. Het belangrijkste nieuws wordt echter gevormd door wijzigingen en aanvullingen die bijna op hel punt staan te worden ingevoerd. Hier volgen ze.

Er zal meer aandacht worden besteed aan algemene vorming.
Bij hel signaal 'overal' behoeft men niet meer onmiddellijk uit zijn 'kooi' te komen. Men krijgt na dat signaal 1 uur de tijd voor opslaan, wassen, kleden en ontbijten. hoe men die lijd in wil delen, wordt aan Uzelf overgelaten.
Bij 'stoot voor baksgewijs' moet U wel zorgen, dat U gekleed, gewassen en geschoren' en liefst met een goed ontbijt achter de kiezen gereed bent. U krijgt nu een mooie kans te laten zien, dat U dat zelf wel kunt regelen. Het is zonder meer duidelijk, dat als iedereen lot het uiterste nippertje wacht met uit kooi te komen, het vorstelijk knijp loopt. Dan is het vanzelfsprekend gauw afgelopen. Indien het mogelijk is, mag het 'overal' op zaterdag en zondag vervallen.
Wachtsvolk wordt uiteraard wèl gepord, de commandant echter bepaalt voor de overige korporaals en manschappen het tijdstip, waarop zij moeten hebben ontbeten en in zondags tenue moeten zijn gekleed. U loopt ook een goede kans, dat de 'stoot voor baksgewijs' vervalt. Hel is namelijk de bedoeling, dal de commandant de vrijheid krijgt gelet op allerlei strikt plaatselijke omstandigheden om het 'baksgewijs' te laten vervallen danwel slechts op enkele dagen te houden.
De naam van deze dienstverrichting wijzigt ook. hel wordt: 'baksgewijs inspectie'.
Zelf plunje wassen vervalt geheel, werd ook in de praktijk niet meer gedaan.
Plunje inspectiekaarlen voor korporaals vervallen eveneens.
Wanneer een schip ten anker ligt of is afgemeerd op boeien, mogen alleen zee-officieren fungeren als officier van de wacht.

De divisiechef wordt uitdrukkelijk op het hart gebonden, dat behartiging van personeelsaangelegenheden een voornaam deel van zijn taak is blijkende onder meer uit stimulering van een goede uitvoering van het leerlingstelsel en uit introductie van nieuw geplaatste schepelingen door een persoonlijk gesprek.
De chef der equipage vindt een dankbaar werkterrein in het bevorderen van een gezonde geest.

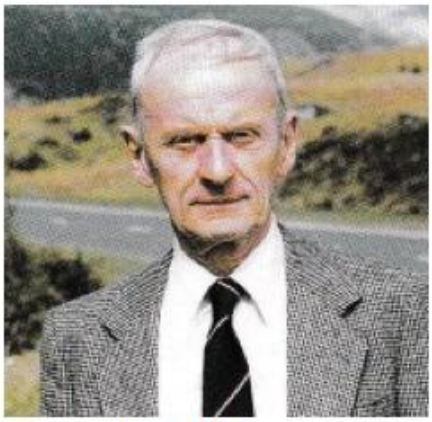
Er komt ook een nieuwe functionaris, namelijk de korporaalsoudste
Wellicht bestaat hij hier en daar al onofficieel nu er steeds meer korporaalsverblijven komen. Zoals de chef der equipage tot nu toe hoofd is van de onderofficiersgemeenschap. zo krijgt de korporaalsoudste ongeveer dezelfde zeggenschap in het korporaalsverblijf. Vanzelfsprekend niet erbuiten, tot slot wordt ook de laak van de baksmeesters onder de loep genomen. Ook hierbij slaat de zorg voor hun ‘bakskinderen’ voorop.
Om het beeld van ‘op de helling zetten' nog even aan te halen, ook tijdens zo’n proces worden er 'last minute’-veranderingen aangebracht.
Daarmede wil gezegd zijn, dat 'denken over iets’ nog niet betekent dal de definitieve uitvoering er precies hetzelfde uit zal zien.

Houdt U dat wel voor ogen!

Reacties?... graag even mailen naar uw postbus.

VAN KOOPVAARDIJ NAAR MARINE

Ms. ‘Colombia’ binnen het kwartier naar de kelder



C. Pasmooij

In oorlogstijd stokt het toeristenverkeer. Vanwege de onveiligheid op de gebruikelijke routes, maar ook omdat de transportmiddelen voor militair vervoer worden ingezet. Dat gebeurde ook met ms. *Colombia,* vracht/-passagiersschip van de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschap-pij te Amsterdam. Dit schip werd in 1940 door de Nederlandse marine gecharterd en verging na een torpedo-inslag binnen het kwartier in de Indische Oceaan.

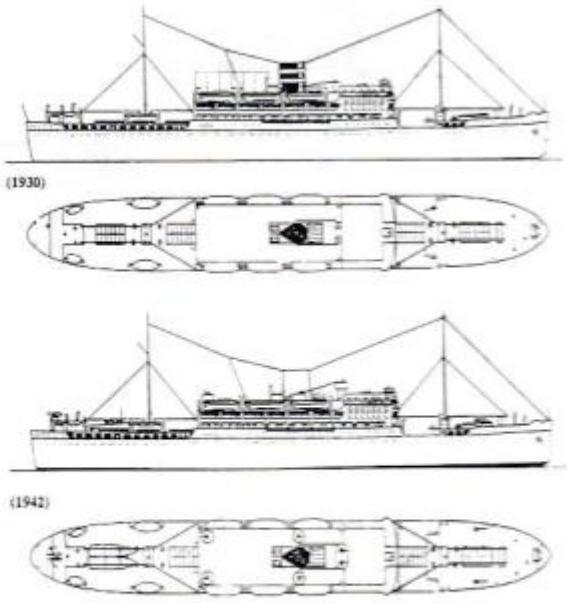
Ms. *Colombia* was een zogenaamd kop-en-kont- schip naar een ontwerp van scheepsbouwer ir. E. van Dieren. De bijnaam ontstond omdat het schip er van voren of van achteren bezien vrijwel hetzelfde uitzag. Ze had een laagweglopend Maier-voorschip, hetgeen de snelheid ten goede kwam. Met ruim 10.000 ton was ze een goed schip, een kostbaar schip ook, en dus met tegenzin door de rederij aan de zeemacht uitgeleend.
In de jaren voor de oorlog was C. *Pasmooij* een van de hofmeesters aan boord.
Pasmooij: 'Na de ondergang van ss. *Simon Bolivar* in november 1939 haalde de directie ons schip van de Colon Lijn (Amsterdam-West-Indië).

Ms. Columbia (KNSM) in de haven van New York, 1940. Het schip was in 1930 gebouwd voor de KNSM te Amsterdam. Foto: collectie Zuidhoek.

We voeren van Curaçao naar New York en terug met dikwijls Amerikaanse toeristen aan boord. Toen Nederland door Duitsland werd bezet, was het ook uit met die vaart. Na enige tijd van onzekerheid kregen we opdracht naar Halifax, Canada, op te stomen. Eind 1940 werd Colombia door de marine gecharterd en moesten we met nog drie passagiersschepen naar Schotland. Onder veel gemor. Want we voelden ons door de enkele boordschutters met een Oerlikon weinig beschermd. Omdat we nu onder de krijgstucht stonden, moesten ook de gezellen en de bedienden een marine-uniform aan. Een kostelijke gewaarwording voor koopvaardijers toen dezen, ook de ouderen, in een matrozentenue liepen.'
De heer Pasmooij ervoer hoe directe oorlogstoestanden een mens kunnen veranderen.
Pasmooij: 'De purser was een strenge man. Als iemand iets verkeerd had gedaan, moest deze in zijn kantoor verschijnen en werd hij, met de deur open, met luide stem terechtgewezen. Zodat passagiers en bemanning goed konden horen wie er hier de baas was. Maar tijdens de oversteek over de *Atlantic* was hij opeens zo mak als een lammetje. Dan kwam-ie in slecht

weer zogenaamd gemoedelijk een praatje maken. Zo van: “Ik geloof dat onderzeeboten met dit weer weinig kans maken ons te treffen.’”

Tussen half maart en half september 1941 werd *Colombia* te Dundee tot onderzeebootmoeder--schip verbouwd en als Hr.Ms. *Colombia* in dienst gesteld onder commando van een Nederlandse marineofficier, C. Hellingman, vanaf 18 augustus kapitein-ter-zee J.L.K. Hoeke. De koopvaardijers waren allen gemilitariseerd, de bemanning bestond verder uit Nederlands en Brits marinepersoneel.



Maatschetsen van ms. ‘Colombia’ als vracht/ passagiersschip (boven) en als onderzeeboot-moederschip (onder). Tekeningen van C.H.L. Olling.

In mei 1941 meldde *F.A. Bouman* (1915), officier van administratie, zich aan boord.
Bouman: ‘Ik kreeg een fraaie hut. We vertrokken 5 januari 1942 uit Dundee en op 11 januari van de rivier de Clyde met 25 schepen in konvooi WS 15 naar het Verre Oosten. Ik zag dat een schip naast ons door een torpedo werd getroffen in het achterschip, juist toen dat in een golfdal was. Zo bleef de schade grotendeels boven de waterlijn. Het schip heeft op eigen kracht, en zonder roer, de Azoren bereikt, begeleid door *ms. Aagtekerk* (VNS).
Wijzelf kwamen de 4de maart behouden in Colombo aan.’ Twee dagen later bracht admiraal C.E.L. Helfrich een bezoek aan boord van de aanwinst in zijn ressort. De 13de maart meerden de Nederlandse onderzeeboten *K XIV* en *K XV* bij *Colombia* af, de taak als onderzeeboot-moederschip was begonnen. Bouman: ‘Wij verleenden assistentie bij het opvangen van vier onderzeeboten en twee vrachtschepen met uit Nederlands-Indië geëvacueerd marinepersoneel. Daarna twee maanden te Bombay voor aldaar in reparatie liggende onderzeeboten, de Japanse dreiging van Colombo vormde een te reëel gevaar. Vervolgens gingen we via Mombasa (Kilindini), Oost-Afrika, naar East London, Zuid-Afrika. Van augustus 1942 tot en met februari 1943 verleenden we daar steun aan zes Nederlandse en drie Britse onderzeeboten op doorreis en aan enkele lokale schepen.’ *Colombia* fungeerde behalve als reparatie- en voorraadschip als tussenhotel, een rustplaats voor de vermoeide bemanningen.
Begin 1943, toen de Japanse macht meer oostwaarts was gericht, was het de bedoeling dat *Colombia* als onderzeebootmoederschip van de Nederlandse marine naar Colombo zou terugkeren. Maar vóór de oversteek over de Indische Oceaan zou worden gemaakt, moest eerst een dokbeurt plaatsvinden. In Simonstown, ten zuiden van Kaapstad.
Er waren Duitse (en Italiaanse) onderzeeboten in de Zuid-Afrikaanse wateren gesignaleerd. Toch was er in de steden onvoldoende verduisterd, de kustlichten brandden als gebruikelijk en de vliegtuigen lieten de boordlichten aan. De Duitse U- bootkapitein Wiebe, een in de Slag om de Atlantische Oceaan ervaren en geharde commandant, had weinig moeite met de torpederingen van een Engels en een Amerikaans vrachtschip gehad, voordat hij met zijn *U 516* de 26ste februari 1943 de rede van East London opzocht. De stad was helder verlicht. Ter wille van een oefening met zoeklichten gingen om 21.00 uur de lichten uit.

F.A. Bouman

U 516 kruiste wat om de zuid-oost en constateerde dat het vuur van Great Fish Point volop brandde. Bij daglicht verdween de Duitser onder water, tot periscoopdiepte. Rond 10 uur op 27 februari 1943 verkende Wiebe een zigzaggend schip, voorafgegaan door een korvet. Hij manoeuvreerde zich in een goede positie. Om 11.41 uur, met een patrouillerend vliegtuig op ongeveer 15 zeemijlen afstand, vuurde hij van 1500 meter een gespreid salvo van drie torpedo's af.
Om 07.00 uur van die zaterdag 27 februari 1943 was Hs. Ms *Colombia* onder strikte geheimhouding uit East London vertrokken. Een van de matrozen zou later behoorlijk van zijn meisje op zijn kop krijgen omdat hij hun afspraak van die avond niet was nagekomen. De scheepsleiding had besloten op weg naar Simonstown een 10 mijl uit de kust te blijven - een compromis tussen een voorstel van eerste stuurman A. Lokman (20 mijl) en de Britse marine commandant van East London (5 mijl, de afstand die alle konvooien en alleen varende schepen aanhielden). Om 09.15 uur werd een telegram ontvangen dat de aanwezigheid van een onderzeeboot meldde. Kapitein-ter-zee Hoeke bevond zich door een korvet en een vliegtuig onder de supervisie van de marinestaf te Simonstown voldoende beschermd en vervolgde de zig- zagkoers, hoewel hij van plan was daar om 12.00 uur van af te wijken, afhankelijk van de gegevens op dat tijdstip.

Onderzeeboot-moederschip Hr.Ms. Colombia (1941-1943). Onderzeeboot Hr.Ms. O 24 (1940-1955) komt langszij te East-London. **Bron foto: NIMH**

Het was 11.42, nog geen vijf uur uit, toen ruim II explodeerde, aan stuurboordzijde. Een hoge waterzuil spoot zware houten luiken.

Officier van administratie Bouman herinnert zich: ‘Ik was na decodeerwerk juist in de gang achter de brug. Degenen die ik tegenkwam waren geheel rustig maar wit van schrik. De reactie was eerder “Dit is ’m” dan “Wat is dit nou?”. We wisten dat er onderzeeboten in de buurt waren. Het schip helde kort over stuurboord maar kwam weer overeind. Daarna kwam het bevel: “Schip verlaten”. Ik ging snel naar mijn hut om wat kleding op te halen, rende naar het promenadedek waar juist de mij aangewezen sloep, afgevierd van het sloependek, omlaag kwam zodat ik in de vaart kon instappen. Dankzij Schat’s patenten en voortreffelijk onderhoud en goede oefening waren alle sloepen binnen een minuut of vijf te water. Om 11.53 uur kwam de brug onder water en werd commandant Hoeke, die op zijn schip was gebleven, kort onder water getrokken. Hij kon toen een drijvend houten rooster grijpen en is opgepikt.
Om 11.54 uur stond het schip recht overeind, roer en schroeven ongeveer 25 meter hoog. Grote proppen wit wasgoed schoten door de luchtdruk uit de patrijspoorten van de wasserij in het achterdekhuis.
Om 11.55 uur verdween het schip geheel onder water. De laatste minuten leken mij destijds veel langer.’

Het was een geluk bij een ongeluk dat in het getroffen ruim de eetzaal voor de korporaals en manschappen was, waar in twee grote groepen de middagmaaltijd werd gebruikt. De eerste groep was juist klaar en met het mooie weer aan dek gegaan, terwijl de tweede groep nog niet beneden was toen de torpedo doel trof. Wie er eveneens goed vanaf kwam, was telegrafist Mooy, die juist aan het baden was. Een jaar eerder was hij tijdens de Slag in de Javazee getorpedeerd, dus maakte hij als de weerlicht dat hij in zijn sloep kwam. Daar arriveerde hij hijgend, maar zonder een draad kleding aan het lijf. Helaas overleefden acht man de ramp niet.

Model van ms. ‘Colombia’ in Historisch Museum, West-Terschelling.

Het Britse escorteschip, HMS *Genista,* was op tegenkoers gegaan, wierp enkele dieptebommen af en keerde terug naar de 318 overlevenden in de inmiddels zeilende sloepen en de motor-sloep. *Genista* nam de meesten aan boord, de overigen werden door een uit East London gekomen snelle motorboot van de RAF meegenomen.
Bouman: ‘Rond 21.00 uur kwamen de laatsten in East London aan, daar was een kazerne voor opvang gereedgemaakt. Vrijwel iedereen maakte echter gebruik van de gastvrijheid, aangeboden door in de afgelopen zes maanden gemaakte vrienden en kennissen. Ik kreeg een kantoor in de Nederlandse Bank voor Zuid-Afrika en kon na een dag weer de bemanning van geld voorzien en kleding regelen met de landmacht en een grote textielfirma.

Nadat ongeveer 100 man naar Colombo was afgereisd, vertrokken de overigen inclusief de KNSM-bemanning met een extra trein naar Kaapstad en vandaar met ss. *Queen Mary* met constant hoge snelheid naar Schotland. Het voor troepentransport ingerichte schip had voor ons nog 11.000 van de 16.000 “passagiersplaatsen” beschikbaar.’
Na de torpedering van ms. *Colombia* voer hofmeester C. Pasmooij op ss. *Stuyvesant,* eveneens van de KNSM. Dit schip heeft menig oorlogsuur op zee doorgebracht, met alle risico’s van dien. Maar ze liep nooit enige averij op. Zodat Pasmooij besluit, met de nuchterheid die de gemiddelde zeeman zo kenmerkt: ‘Met dit schip ben ik in 1945 weer thuisgevaren. Van dit schip is niets bijzonders te schrijven.’

ARNE ZUIDHOEK

Bron: December 1999
DE OPMAAT

Arne Zuidhoek is de auteur van de zevendelige serie 'Onze mooiste koopvaardijschepen' Uitg. De Alk; ISBN 90 6013 986 0

==========

NATIONALISATIE VAN BEWAPENINGS-INDUSTRIEËN

door

F. H AGTERBOS, Kapitein-luitenant ter zee.

Er wordt den laatsten tijd veel geschreven en gesproken over bovengenoemd onderwerp. zoowel in binnen- als buitenland en vooral te Genève.
Het is volkomen logisch, dat in dezen tijd van volkenbondsancties en ontwapeningsdebatten de particuliere oorlogsindustrieën. die — als elke andere industrie — overal afzetgebieden trachten te krijgen, sterk de aandacht gaan vragen. Principieel beschouwd zit er veel stuitends in als twee landen, die geen eigen oorlogsindustrie hebben, zooals bijv. Paraguay en Bolivia, elkaar jarenlang te lijf kunnen gaan alleen omdat zij van buitenaf door particuliere maatschappijen ijverig worden toegestopt met de noodige wapenen. Het meest stuitende hierbij is. dat het in het belang van de particuliere wapen leveranciers is om zoo’n oorlog gaande te houden.
Ook de verschillende Chineesche rooverhoofdmannen. alias generaals, zouden hun luguber bedrijf niet zoo in de perfectie kunnen doorvoeren en het geheele land terroriseeren, indien zij niet van buitenaf van wapenen werden voorzien.

In ons land bestaat er dan ook een sterke afkeer om vreemde mogendheden van oorlogsmateriaal te voorzien en de regeering heeft in sommige opzichten maatregelen getroffen om dit tegen te gaan. Zoo mag bijvoorbeeld ons Staatsbedrijf der Artillerie-inrichtingen te Zaandam geen oorlogsmateriaal aan het buitenland leveren, zeer ten nadeele van dat bedrijf en van de particuliere firma's, die er mede samen werken.
Het is eveneens bekend, dat in onze regeeringskringen bij zeer velen de opvatting heerscht, dat eigenlijk elk land uitsluitend zijn eigen Staatsbedrijf van oorlogsmateriaal moest hebben, met de bepaling, dat niets op dit gebied uit het buitenland zou mogen worden ingevoerd.
Toch kan deze meening onmogelijk postvatten bij diegenen, die technisch voldoende op de hoogte zijn om een oordeel te kunnen vellen.

Alleen groote. kapitaalkrachtige mogendheden kunnen zich de weelde veroorloven er een zóó uitstekend geoutilleerd Staatsbedrijf van oorlogsmateriaal op na te houden, dat het land hiermede op defensiegebied op peil zou kunnen blijven. Indien men weet hoeveel kapitaal er

mede gemoeid is om de uitgebreide proeven te nemen, die er voor elke nieuwe vinding op het gebied van geschut en munitie noodig zijn, dan ziet men in. dat een klein land als het onze daartoe nooit de middelen beschikbaar zou kunnen stellen. Door den kleinen omzet zou door de noodzakelijke proeven alles zóó duur worden, dat de defensiebegrooting op onrustbarende wijze zou stijgen indien men de defensiemiddelen op peil zou willen houden.
En zelfs dan zou het nog niet gelukken om qualitatief op het niveau te blijven van de groote mogendheden, want indien men het contact zou moeten missen met de overige oorlogsindustrieën met haar veel grooteren omzet en ervaring, dan zouden de kleinere mogendheden onherroepelijk afzakken, met uitzondering wellicht van de zeer weinige, die er reeds van oudsher een uitgebreide particuliere oorlogsindustrie op na houden, zooals bijvoorbeeld Zweden.

Ook moet bedacht worden, dat. afgezien van de hooge uitgaven daaraan verbonden, men zoo maar geen oorlogsindustrie uit den grond stampt, vooral niet van het zware geschut en van zware mitrailleurs en torpedo's, zoodat er zeer vele landen zijn, die op dit gebied van het buitenland afhankelijk zijn en dat ook zullen blijven.
Natuurlijk zullen eenige groote mogendheden, die over een uitgebreide nationale oorlogsindustrie beschikken, zonder noemenswaard aan het buitenland te leveren, bijvoorbeeld Japan en Rusland, er wel ooren naar hebben indien te Genève de kwestie der nationaliseering van wapenindustrieën en wapenembargo's ter sprake zal worden gebracht en doorgezet. Zij toch kunnen daar niet anders dan wél bij varen.

Een duidelijk voorbeeld zien wij thans in Abessinië. Verschillende mogendheden hebben een wapenembargo ingesteld, t.o.v. Italië en Abessinië. Wat is hiervan nu het resultaat? Dat dit niets anders beteekent dan een zeer ongemotiveerde, doch zeer ernstige sanctie tegenover den zwakkere. Want Italië met zijn geweldige wapenindustrie had van dit embargo niet de minste last, terwijl Abessinië. dat zelf geen wapens en munitie kan maken, de laatste maanden voor het begin der vijandelijkheden zoo goed als verstoken was van de mogelijkheid om zich tegen den aanvaller te bewapenen.

Kleine mogendheden dus, die er geen, of zooals ons land, slechts een zeer beperkte oorlogsindustrie op na houden, zullen, zoolang men niet tot overeenstemming is gekomen omtrent internationale ontwapening, zich ten sterkste tegen nationaliseering van wapenindustrieën moeten verzetten, of althans zekere uitzonderingsbepalingen moeten eischen. Anders zullen zij niet paraat kunnen blijven voor neutraliteitshandhaving en verdediging van hun grondgebied.

Bron: Marineblad 1935

DE BEZEM in de MAST

Wie zou veronderstellen dat nu, 22 jaar na de 2e wereldoorlog, het mijnengevaar voor de scheepvaart overal door „verjaring" is afgewend, heeft het bij het verkeerde eind. Een blik in het boekwerk NEMEDRI (North Sea and Mediterranean Ruuteing Instructions) leert ons al gauw dat nog uitgestrekte zeegebieden door de aanwezigheid van grondmijnen onbevaarbaar moeten worden geacht.
Ook in onze nabijheid is de scheepvaart nog aan beperkingen gebonden, met name in het zeegebied benoorden de Waddeneilanden.
Het is vooral dit gebied dat de laatste tijd wederom in de belangstelling staat in verband met het streven naar grotere veiligheid ter zee. Sedert september van dit jaar vinden daar opnieuw veegoperaties, uitgevoerd door onze mijnenvegers plaats, met het doel de bestaande route, in de wandeling genoemd ET-route, te verbeteren en verbreden.

De mijnen
De mijnen die zich in het mijnenveld benoorden de Waddeneilanden bevinden zijn voornamelijk door dc Britse RAF- bommenwerpers afgeworpen grondinvloedsmijnen. In het gehele NEMEDRI 9-gebied. dat zich ook benoorden de Westduitse kust en bewesten Denemarken uitstrekt, zijn het er ongeveer 18.000.
Er lagen ook enkele Duitse mijnenvelden, doch deze waren met schepen gelegd, de positie was nauwkeurig bekend en bovendien waren dit verankerde mijnen, zodat deze na de oorlog alle betrekkelijk eenvoudig konden worden geruimd.
Ook de Duitse anti-invasiemijnen. waarvan er op onze kusten ruim 8000 door de mijnenopruimingsdienst werden verwijderd. kunnen geacht worden goeddeels te zijn verdwenen.
Van deze 18000 Britse invloedsmijnen wordt in ons zeegebied de dichtheid op ongeveer 7 per 10 vierkante zeemijl geschat.
Een aantal van deze mijnen was voorzien van een „sterilisator", een inrichting die de mijn na een ingestelde tijd automatisch onschadelijk maakte.
Andere echter hebben deze inrichting niet.
De afvuurinrichtingen zijn magnetisch, magnetisch-akoestisch en zuiver akoestisch. Onder de eerste soort bevindt zich een gering aantal konvooimijnen, magnetische mijnen die een grote verstoring plus korte tijd later een geringe veldverstoring nodig hebben om af te vuren.

De zuiver akoestische mijnen hebben een constante ruststroom nodig, en uit dien hoofde kan met zekerheid worden gesteld dat de batterij nodig om af te vuren, is uitgeput. Het zijn dus de magnetische en magnetisch-akoestisch mijnen die nog gevaar kunnen opleveren.
Het zwakste onderdeel van deze mijnen is ook weer de batterij.
Aanvankelijk veronderstelde men op grond van theorieën en proeven dat de batterijen na 8 jaar volledig zijn uitgeput.

Scheepsklok ■ Afvuring
De feiten echter logenstraften deze redenering: ook na 8 jaar bleken dc mijnen gevaarlijk te zijn. Behalve uit ongevallen van schepen die zich buiten de geveegde route begaven, bleek dit uit de nauwkeurige metingen van in een weiland aangetroffen en gedemonteerde mijnen van dezelfde soort als het mijnenveld bevatte.
Een aantal van deze magnetische mijnen is zodanig ingesteld dat elk schip wordt geregistreerd of „gesteld" en afvuring pas na de 3e of soms zelfs de 13e keer plaatsvindt. Afvuring van de mijnen die op meer dan schepenklok 3 zijn ingesteld wordt thans onmogelijk geacht, zodat alleen die op instelling 1, 2 of 5 nog gevaar kunnen opleveren.
Aldus redenerend wordt het aantal veegbare" of gevaarlijke mijnen tot een minimum gereduceerd doch de veiligheid van het gebied zal niettemin middels een veegoperatie en op geen enkele andere aanvaardbare wijze kunnen worden vastgesteld.
Om dit op verantwoorde wijze te doen, wordt de waarschijnlijkheidstheorie ingeschakeld. Statistische evoluatie bepaalt de benodigde veegenergie om een redelijk percentage zekerheid te garanderen.

Het aantal slachtoffers
In de zuidelijke Noordzee liggen, voor zover thans bij benadering bekend, meer dan 3001 scheepswrakken. Dit zijn slachtoffers van stormen, maar ook van aanvallen en mijnexplosies in dc 1e en 2e wereldoorlog.

Overschreden mijnenveld
Het aantal ongeregistreerde wrakken is een onbekende grootheid.
In het „Nederlandse" deel van het gebied NEMEDRI 9 werden vanaf 1946. de oprichting van het IMCB International Mine Clearance Board. 131 mijnexplosies, al of niet resulterend in een scheepswrak, geregistreerd.
Hierbij is in de loop der tijden een duidelijke afname te constateren.
In de jaren '46 t.m. '50 waren er gemiddeld 15 van deze mijnongevallen.'50- '55 gemiddeld 9. vervolgens 2 in elk der jaren '55 t .m. '58. Hekkensluiter was het Zweedse motorschip ULEA. dat zich op 7 januari 1962 juist buiten de route bevonden kan hebben en zwaar werd beschadigd.
Sedert 1958 is er dus eigenlijk maar één ongeval geweest, maar dat zou anders kunnen zijn als de scheepvaart zich buiten de route had begeven!
Dat het aantal ongeregistreerde wrakken vrij groot is. bewees onlangs ook het onderzoek van de Belgische mijnenjager die in september benoorden de route in korte tijd 16 nieuwe wrakken aanpingde.

De veegoperaties tot heden

Het leeuwenaandeel van de veegoperaties in Nederlandse wateren werd uitgevoerd door de naoorlogse squadrons MMS. EYMS, en Ex Raumboten tussen 1944 en 1952.
Toen konden 2500 door Nederland geveegde vierkante zeemijlen van 58 bekende mijnenvelden „schoon" worden verklaard door het werk van dc toenmalige ..mijnen veegdienst". terwijl de ..mijnen-opruimingsdienst" de kusten had gezuiverd van anti-invasiemijnen.

De krantenberichten bejubelden deze prestalies onder de meest originele koppen zoals „Buitengaatse bollenvelden gerooid" en de „laatste veeg uit de pan". Deze kreet bleek echter enigszins voorbarig. Weliswaar was de Noordzee bezuiden 53 NB vrij van mijnen voor aan de oppervlakte varende schepen, en bestond er een 5 mijl brede route benoorden de Waddeneilanden. maar de vissers bleven mijnen ophalen in hun netten en het resterende NEMEDRI 9 gebied bleef een probleem. Ter illustratie van het mijnengevaar voor vissers moge gelden dat ook heden ten dage nog wekelijks enkele mijnen worden aangevist en door de duik- en demonteergroep van de mijnendienst onschadelijk gemaakt.

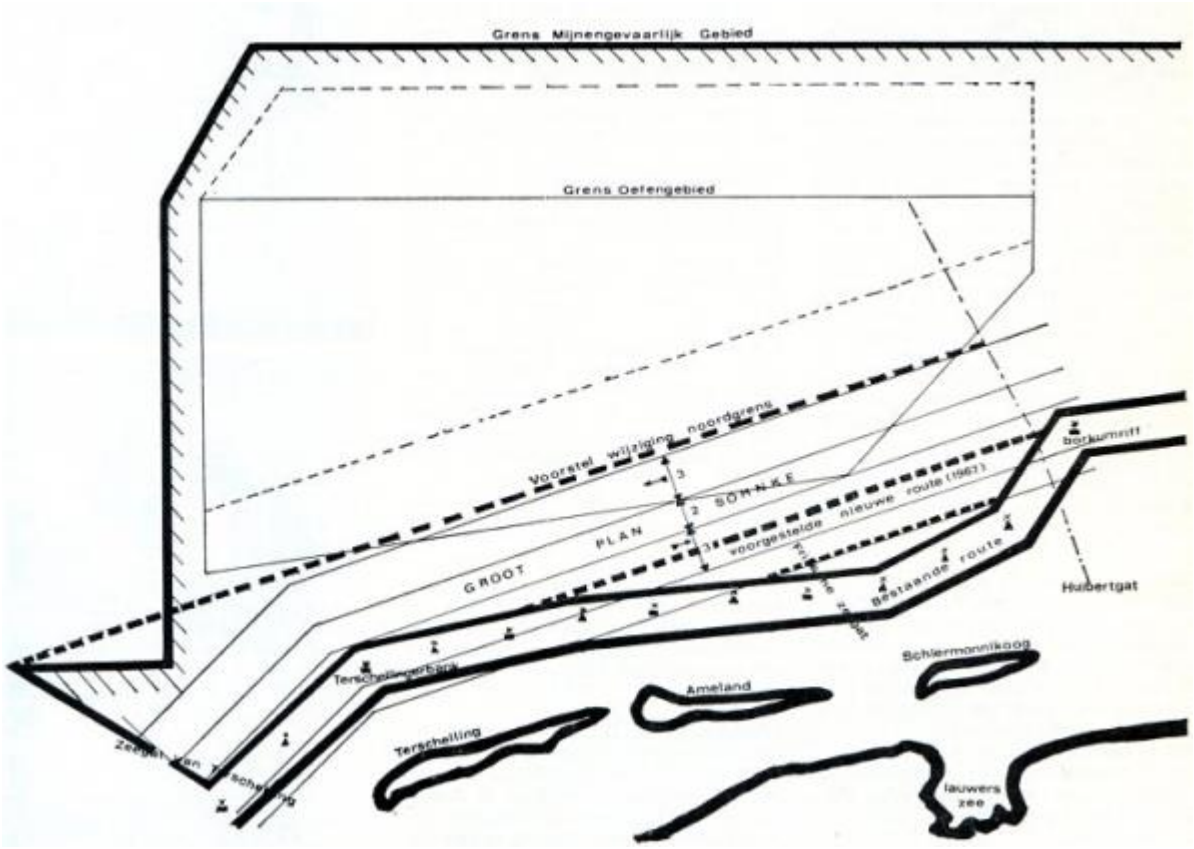
Visserijbrochure
In de eerste helft van '67 waren dit er al ruim 50. waarbij geheel gave en zeer gevaarlijke exemplaren, ook zelfs uit de 1e wereldoorlog! De visserij wordt middels een brochure, lezingen, en artikelen in hun eigen blad, op de hoogte gehouden van de gevaren en de te nemen maatregelen.

Verhoging van veiligheid
Het 2e overblijvende probleem. NEMEDRI 9. heeft sedert de internationale belangstelling voor de verhoging van de veiligheid van de scheepvaart opnieuw geleid tot actie.
Tot 1967 richtten de veegoperaties in het gebied zich voornamelijk op de territoriale wateren bezuiden de route waar vele malen aan uitbreiding werd gewerkt, met 22 schepen, waaronder Belgische, en die van latere datum in de zeegaten zoals Friese Zeegat, Borndiep en Huibertgat.

Het plan Sohnke
Genaamd naar de geestelijke vader bestaat thans een ambitieus plan om de ET- route te verbeteren en om de Noord aanzienlijk uit te breiden.
Het veiligheidscomité van de Intergovemmental Maritime Consultalive Organisation steunt deze plannen, waarvan de uitvoering nodig is geworden in verband met de toenemende tonnage en diepgang en grotere snelheid van de scheepvaart. Op het Nederlandse deel bewesten Borkum Rif lichtschip vindt thans door onze mijnendienst een operatie plaats, genaamd „Minion", met als doel de route recht te trekken tussen het lichtschip Terschellingerbank en het lichtschip Borkum Rif.

Hydrografie
Het unieke van deze operatie is dat de dienst der hydrografie van de mijnenvegers gebruik maakt om gelijktijdig het gebied op te nemen.
De eerste fase wrakkenonderzoek is reeds achter de rug en de 2e. afdreggen tot 15 meter diepte met mechanische veegtuigen, zal spoedig worden gevolgd door de 3e. het maken van 6 zgn. „runs" of 3 „dubbelruns" op elke 100 yards breedte met magnetische en akoestische veegtuigen. Dit gebied verwezenlijkt het zgn. „klein plan Sohnke".

Eendracht
Nog veel grotere plannen („groot plan Sohnke") zijn in voorbereiding voor mei 1968. Bij een internationale veegoperatie. waaraan een flink aantal schepen van 5 verschillende landen deelnemen, wordt vanuit het zuiden de route verbreed. Het geheel zal onder Nederlandse leiding plaatsvinden en het uiteindelijk streven is hier een tweerichtingsverkeer te kunnen creëren, in 2 banen van elk 3 mijl breed, gescheiden door een „middenbaan" van 2 mijl, dus totaal 8 mijl, over meer dan 60 mijl afstand.
Het behoeft geen nadere uitleg dat dit een gigantische onderneming is.
Van de mensen, de goede wil en de schepen zal het succes niet afhangen. Moge vrouwe Fortuna in samenwerking met de weergoden Neptunus en trawanten ons gunstig gezind zijn!



Kieler Woche’67

De Duitse stad Kiel dateert uit de dertiende eeuw. Toen was de naam Tom Kyle, wat „stad aan de baai” betekent. Op en om die baai, de Kieler Förde. speelt zich de Kieler Woche af.
Dat gebeurde voor de eerste maal op 25 juni 1882. Zeilers uit Hamburg en Kiel vonden, dal ze genoeg gepraat hadden en dat het er nu maar eens van moest komen. En het kwam er van. Men kreeg zoveel lol van het elkaar de loef afsteken, dat het is uitgelopen op een 85ste Kieler Woche dit jaar ....

Intussen wel een geheel andere Kieler Woche dan weleer. Natuurlijk, de schepen zijn geëvolueerd, het gaat sneller allemaal, er zijn veel meer schepen en ongetwijfeld ook kleuriger is het schouwspel op de baai.
Om de baai echter is het ook veel kleurrijker geworden. Van een watersport festijn is de Kieler Woche tevens uitgegroeid tol een politieke en culturele manifestatie of zo u wilt, in omgekeerde volgorde.

Enkele voorbeelden. Er was dit keer een tentoonstelling van Tsjechoslowaakse grafiek, opera ..Don Carlos" in het stads theater, maar ook het actuele ..Koning Ubu" van Alfred Larry. ..Die Jahreszeiten" van Joseph Haydn, Pinter's ..Thuiskomst" en Ibsen's ..Nora", gespeeld door het „Norske Teatret" uit Oslo. Tsjaikowsky's Zwanenmeer ontbrak niet op het programma, maar „Antigone" van Sophokles al evenmin, terwijl er in "Bellevue" een Franse avond was georganiseerd, jazeker, met dans.
En om maar niemand te vergeten was er het ..Ball der Nationen", waar dan ook de Turken, Brazilianen, Amerikanen, Engelsen en niet in de laatste plaats de Belgen aan hun trekken konden komen.

LTZ Visser in volle concentratie op het halve windse rak na de gijpboei

POLITIEK
De jaarlijkse cultuurprijs werd uitgereikt aan de voormalige Deense minister van buitenlandse zaken, de heer Per Haekkerup. die overigens uit en ter na werd beschreven als een volbloed politicus van huis uit. Hij kwam dan ook om deel te nemen aan het beantwoorden van de vraag ..Europa zonder Skandinavie?". een vraag, die het belangrijkste thema van deze Kieler Woche werd genoemd.
Een ander politiek evenement was de toespraak van bondspresident Lübke vanaf het balcon van het raadhuis tot de fakkel dragende jeugd.

Niet alleen de fakkel diende brandend gehouden te worden, maar ook werd de jeugd dringend verzocht zich politiek wat meer te oriënteren.
Naast cultuur en politiek, waren er gymnastiekkampioenschappen, wielerwedstrijden en zelfs een internationaal voetbaltoernooi voor de jeugd. Welke echter ook de oogmerken van de Kieler Woche mogen zijn, de belangstelling van het publiek gaat toch voornamelijk uit naar de zeilsport. het spel van mensen met schepen, zeilen, wind en water. En daarin verschilt de eerste Kieler Woche niet veel van de vijfentachtigste, die onlangs heeft plaatsgevonden.

TIENDE MAAL
Tijdens die zeilwedstrijden werd voor de tiende achtereenvolgende maal door zeilers van de Koninklijke marine deelgenomen in de internationale drakenklasse.
Door de zorg van de MAROTRADI waren de ..Bonte Haen" (een echte Kieler veteraan en op een na de oudste deelnemende draak), de van vorig jaar daterende „Swartc Arent" en de vlak voor de Kieler Woche opgeleverde „Gouden Ruiter" per as van Nieuwediep c.q. Medemblik naar Kiel vervoerd.
Schippers respectievelijk LTZSD 3 KMR ir. E.F Faber, LTZ 1 A. Visser en LTZ 1 I. C. De long.
Na het gebruikelijk geschuur en verdere liefkozingen van het onderwaterschip, werden de schepen aan hun element toevertrouwd. zij het met enige twijfel v.w.b. de „Swarte Arent". die er boven de waterlijn heel wal plezieriger uitzag dan daaronder. Enig misverstand over samenspel tussen bronsverf. een grafietcompositie en onderhoudspersoneel, was hiervan de oorzaak. Een kwestie overigens zo subtiel, dat het aanroeren ervan eigenlijk al teveel van het kwade is. maar mogelijk een teken aan de wand voor hel volgend seizoen.
Het gelukte om een ligplaats in Strande te veroveren, zodat de dagelijkse kilometers van verblijfplaats der zeilers naar die van de schepen (voorheen in Schilksee. de toekomstige Olympische haven 1972) uitgespaard konden worden.

Onmiddellijk na aankomst van de zeilers hadden MARATBONN. kapitein ter zee Carstendijk en zijn echtgenote van hun belangstelling blijkgegeven. hetgeen op hoge prijs werd gesteld.

UITSTELWIMPEL
Na het aftrimmen van de schepen en het inzeilen, werd er op zondag 18 juni gestart. Om 11.30 uur zouden de 60 draken de bijna 600 meter lange startlijn moeten passeren. Maar die startlijn was er helemaal nog niet. De uitstelwimpel was voorlopig het enige, waarheen we konden wijzen. Na een valse start om 12.45 uur. werd het eerst echt menens na een tweede poging, die dank zij de 2 minutenregel (buiten de driehoek tussen start- schip, lage boei en aandewindse boei blijven), om 15.00 uur gelukte.
Het is hier niet de plaats om een uitgebreid wedstrijdverslag te geven van deze en de zes volgende ontmoetingen op baan A.

Gezegd kan worden, dal het een veel sterker veld was dan een jaar tevoren, met hel puikje van de Zweedse, Duitse, Franse, Italiaanse en Zwitserse drakenzeilers, terwijl zich onder de Deense deelnemers de sterke Axel Holm bevond, die door twee overwinningen gedurende de eerste drie dagen de Felca-prijs veroverde.

Geheel rechts “Bonte Haen” met spinakker bijna op het water.

Van Nederlandse zijde werd deelgenomen door (behalve de drie hierboven genoemde marinezeilers) de heren A. Warners, W. Kniep, wiens nieuwe Pedersen en Thuesen draak gestuurd werd door D. Groot (zoon van, tezamen met LTZ 1 Visser, voorlopig voor Mexico geselecteerde, C. Groot), en de heer J.L. de long, de onlangs opgetreden nieuwe secretaris van de Nederlandse Draken Club.

SUCCES VOOR LTZ 1 VISSER

Van de Nederlandse zeilers boekte LTZ Visser en zijn bemanning verreweg het meeste succes door als negende in het eindklassement te eindigen, een resultaat, dat door geen enkele marine-zeiler in de draakklasse tot dusverre werd bereikt.

Helaas waren de resultaten gedurende de eerste drie dagen niet zo gunstig: 29ste. 25ste en 19de. Naarstig werd de derde avond naar de oorzaak van de minder dan verwachte resultaten gezocht. Behalve een Genua, die ..te hoog was aangeslagen", bleek omzetting van de wanten (het onderwant naar achteren) de remedie te zijn. Op de korte golfslag, met tot gevolg geruk aan de mast, bij nader inzien ook heel begrijpelijk.

Hoe het ook zij, het ging de vierde dag meteen al veel harder en een vierde plaats (met dagprijs) was de beloning voor het hardnekkig zoeken en vinden van het euvel. Er volgde nog een elfde, zevende en achtste plaats: „Swarte Arent" was na de nieuwe trim steeds in de voorhoede te vinden en wat belangrijker was, bijna elke ronde leverde enkele plaatsen winst op en dat tegen gerenommeerde zeilers als Bruno Splieth. Ravenborg. Oldendorff en Sorrentino. om er maar enkele te noemen.

GEEN GOUDHAANTJE

De ..Gouden Ruiter" bleek vooralsnog geen goudhaantje. Eerlijk gezegd vielen de prestaties van LTZ 1 De Jong wat tegen, hemzelf niet in de laatste plaats.

LTZ 1 J. C. de Jong voor de ..Gouden Ruiter" met zijn in ..graph- speed" gehulde onderwaterschip, MJRV H. S.

Een nieuw schip, waarschijnlijk ook een snel schip, maar het kwam er niet uil. Misschien nog wat wennen. Mogelijk, dal de K.M.I.C. wedstrijden intussen andere resultaten hebben laten zien. Maar beneden de maat was het eigenlijk wel, die 51ste plaats in het klassement. Met zo'n schip tenminste!

Heel verheugend daarentegen was de klassering van LTZ Faber, die met de stramme, stokoude ..Bonte Haen" een uitstekende prestatie verrichtte door als

34ste van de 60 deelnemers te eindigen. Faber en zijn ..handige" collega's ingenieur lieten op het gebied van constructie en reconstructie dan ook niets na om hun schip maar zo snel mogelijk te laten gaan. Ze leren daar wel wal in Delft

Overigens werd er ook heel goed en hard gezeild en heel hard er ook aan getrokken.
De drie andere Nederlandse deelnemers eindigden als volgt: J.J. de long (21), W. Kniep (D. Groot) (55) en A. Warners (59).

De Nederlandse draken-zeilers hielden onder auspiciën van de Nederlandse Draken Club, der traditie getrouw, een gezamenlijke maaltijd, ditmaal in Hotel Astor.

Het drietal, dat met ..Swarte Arent" het beste resultaat bereikte, in een draakjacht ooit door marinezeilers in Kiel behaalt: v.l.n.r.: LTZA 2 R. ‘t Hart. LTZ 1 A. Visser (schipper) en LTZ 1 W. J. de Bruijn.

Het was een fijne Kieler Woche, in de eerste plaats door het voortreffelijke zeilweer (hoofdzakelijk zon en windkracht 5-4 de eerste drie dagen en later meer, doch niet boven 6). maar zeker niet in de laatste plaats door hel goede materiaal, waarover de Koninklijke marine thans beschikt.
Hel „teamwork" viel ook te loven, evenals de „Bundesmarine", die. op verzoek, ook dit jaar wederom een ..pinas" ter beschikking had gesteld t.b.v. chef d'equipe KLTZSD D. Steenmeijer en reserve LTZ 1 J. Franke. Voor het volgen van de wedstrijden, het vervoeren van de zeilen en de ravitaillering belangrijk, maar onontbeerlijk op het stuk van slepen, indien de wind van land kwam en de start dus ver in zee.
Bootsman Van Balkom blaakte van ijver en zijn enthousiasme tijdens de 700 km heen en weer terug als verantwoordelijk man voor de schepen en het onderhoud van dezelve ter plaatse was bijna vertederend, ware het niet, dal zijn verbrande facie geheel andere gedachten opriep.

“URANIA"
Zoals te doen gebruikelijk lagen er aan de “Tripitzmole" wederom buitenlandse oorlogsschepen afgemeerd. alhoewel niet in zulk een groten getale als weleer.
Frankrijk had de „Surcouf" gezonden, Groot Brittannie H.M.S. „Carysfort" en H.M.S. „Murray". terwijl de Verenigde Stalen het U.S.S. „Brumbay" naar Kiel had gedirigeerd
Onze zuiderburen, steeds van de partij, gaven gelegenheid om Z.M. „Godetia" en Z.M. „Zenobe Gramme" te bezichtigen, zoals de Noren dat deden tn.b.t. de onderzeeboot „Svenner" en de mijnenveger „Ogna".

Brazilië gaf ..acte de presence" met hel opleidingsschip „Custodio dc Mello"

Dc gehele muziekkapel van de “Bundesmarine" stond aangetreden. toen Hr. Ms. Urania op fraaie wijze afmeerde aan de wortel van de steiger voornoemd. Het Nederlandse vlootbezoek bleef beperkt tot drie dagen, hetgeen door velen werd betreurd. LTZ J Brummer en zijn bemanning, inclusief een veertiental adelborsten, hebben die drie dagen echter uitgebuit tot een voortreffelijke Nederlandse vertegenwoordiging, zoals op verschillende wijzen kon worden geconstateerd.

De LTZ 3 KMR ir. Faber (schipper), ir. Hardenbroek en ir. Locher die de “Bonte Haen” steeds maaraan het knutselen waren en (desondanks ?) met het schip zulke fraaie resultaten boekten.

KOTTERS

De kotterwedstrijden, die vanaf de Hindenburgoever te volgen waren, trokken wederom overweldigende belangstelling. Men mist er de ploeg van de „Vliegende Hollander", zoals MJR H.S. Poppe (die, als hij kwam, altijd zag en overwon) wordt genoemd. Door wijziging in het reglement is deelname thans mogelijk, ook al is de ploeg niet afkomstig van een binnenliggende buitenlandse oorlogsbodem.
Zodat deelname volgend jaar zeker mag worden aangeraden en Poppe (bemanning a/b van „Gouden Ruiter") behoeft men niets meer te vragen. Hij is knots van die kotters

SCHOT

Kiel is een mooie, ruime stad met zo’n kwart miljoen inwoners. Een belangrijke marinehaven, scheepsbouw (Howald Werke), visserij en universiteit.
Het jaarlijks hoogtepunt, de Kieler Woche, is voorbij.
Men leeft intussen naar de volgende Kieler Woche.
Intussen, zo zeggen de Kiel-kenners, is het onmogelijk om na tien uur 's avonds een kanon af te schieten en dan iemand te raken in de straten van de stad.
Heus, Nieuwediep is zo gek nog niet....

De door de “Bundesmarine" beschikbaar gestelde „pinas" was vooral voor het slepen naar het wedstrijdterrein onmisbaar. Alle Nederlandse draken op twee tieren Rechts „Gouden Ruiter" met daarachter de „Bonte Haen". Tweede links Is „Swarte Arent".

DE GESCHIEDENIS VAN DE WITTE PET EN MUTS

De huidige witte pet, evenals de, bij de beschikking van de minister van defensie van 7 september 1965 nummer 704911/465648, op l oktober 1965 afgeschafte blauwe pet, werd bij de Koninklijke marine ingevoerd per l januari 1925 (Koninklijk besluit van 21 oktober 1924 nummer 40). Het voorgaande model (het zogenaamde conducteurspetje) mocht worden afge-dragen tot l januari 1928.
Sinds l januari 1949 zijn de pet emblemen voor alle marineofficieren gelijk aan het bij Zr. Ms. besluit van 21 mei 1857 voor de zeeofficieren ingevoer-de embleem. Slechts de pet van de officieren van het korps mariniers ver-toont nog enige verschillen te weten de rode biezen en gebombeerde anker-knopen.
De naam pet (uniformpet) werd ingevoerd bij Zr. Ms. besluit van 10 sep-tember 1862 nummer 46, daarvoor werd gesproken van uniformmuts of monteringmuts.
Hoewel er afbeeldingen bekend zijn van officieren in uniform gekleed met een eenvoudige pet zonder enige versiering in 1831, is het destijds monte-ringmuts genoemde hoofddeksel eerst officieel ingevoerd bij Zr. Ms. besluit van 7 mei 1835 nummer 91. Dit uniformstuk vertoont veel gelijkenis met onze huidige pet.
De pet werd oorspronkelijk alleen gedragen bij gewone dienst aan boord en in zeeplaatsen, maar sinds 1865 ook elders doch dan alleen buiten dienst. Pas sinds 1894 behoort de pet tot de gewone of klein-uniform. Bij het korps mariniers werd de pet in 1876 ingevoerd, ter vervanging van hun kwartiermuts. Bij de onderofficieren werd het de algemene dracht na het vervallen van de hoed in 1877, in welk jaar ook het huidige pet embleem werd ingevoerd. De eerste witte pet werd ingevoerd bij Koninklijk besluit van 10 augustus 1900 nummer 33 gelijktijdig met de witte uniform. Voor-dien kende men vanaf 1857 een afneembare witte overtrek (ook om de klep) met achter afhangende klep ter bescherming van de nek.
De huidige lakenmuts met lint voor de mindere schepelingen dateert van 1877 toen de hoed met lint (Koninklijke Nederlandsche Marine) werd afge-schaft.
De witte muts werd eerst in 1938 ingevoerd. Tussen de keerkringen kende men vanaf l januari 1891 (Koninklijk besluit van 25 april 1890 nummer 39) de bamboehoed, welke in de tweede oorlog verdwenen is. De witte overtrek verviel bij de invoering van de bamboehoed.
De matrozenmuts is ontstaan uit een schotse wollen muts met rood-wit geblokte rand en pompon zoals die op afbeeldingen rond 1830 te zien is.

Zoals het was.....

Zoals het is.....

.. EN VAN HET FROKJE

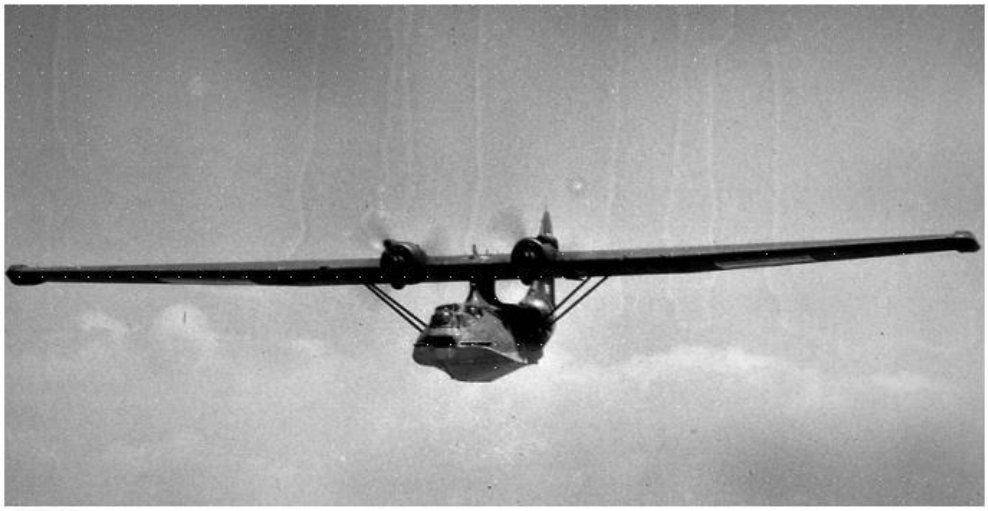
Bij Zr. Ms. besluit van 6 april 1877 en de resolutie van 12 mei 1877 nummer 78 werden de tenuebepalingen van 1868, zoals vastgesteld bij Zr. Ms. besluit van 31 december 1867 nummer 64 gewijzigd bij aanvullingsblad nummer 9.
In artikel 8 (nieuw artikel) van het hoofdstuk bijzondere bepalingen voor mindere schepelingen werd dan voor het eerst melding gemaakt van de katoenen borstrok.
'De katoenen borstrok behoort tot de onderkleding en wordt altijd gedragen, behalve onder het baaien hemd'.
Bij resolutie van 5 maart 1878 nummer 68 vervallen de woorden: 'behalve onder het baaien hemd'.
De bepalingen vastgesteld bij Koninklijk besluit van 10 april 1894 nummer 10 geven:
'Borstrok, wit en donkerblauw gestreept, met korte of lange mouwen, te dragen op het blote lijf, zowel onder het hemd als onder de boezemen. Het dragen van de gestreepte borstrok is niet verplicht voor de muzikanten en de machinist-leerlingen'.
Het frokje met dubbele borst en lange mouwen behoorde tot de eerste uitrusting van de jongens en de zee miliciens die voor het eerst in dienst kwamen. Dit om ziekte te voorkomen onder hen, die niet gewend waren een open hemd te dragen.
De jongens probeerden echter zo spoedig mogelijk het andere frokje te bemachtigen om dan als ouwe jongens te kunnen passagieren. Bij de ouderen, kwartiermeesters en baantjesgasten, zag men het jaeger ondergoed dragen, dat de oude botten beter warm hield. Op het zichtbare gedeelte was dan een vaste borstlap genaaid. Een losse borstlap werd in de winter soms over de blauw wollen trui gedragen, die aan de wal niet zichtbaar mocht zijn.
Bij Koninklijk besluit van 7 juli 1938 werd de witte borstrok (borstrok met korte mouwen, de hals en de uiteinden der mouwen voorzien van een blauwe bies) ingevoerd als tropentenue, De borstlap werd in de tropen officieel ingevoerd om gedragen te worden onder het witte hemd instede van de, sindsdien gestreept genoemde, borstrok.

Deze borstlap was bij Koninklijk besluit van 13 juni 1911 toegestaan voor gebruik tussen de keerkringen instede van de borstrok. De borstlap was van voldoende grootte en van dezelfde stof vervaardigd als de borstrok.
Na de evacuatie van het vlootpersoneel in 1940 had men in het Verenigd Koninkrijk moeite om f rokjes te doen vervaardigen en ging men ook buiten de keerkringen over tot het verstrekken van de gestreepte borstlappen.
De tweede wereldoorlog is dus de oorzaak dat het frokje geheel verdwenen is.
Enige bepalingen betreffende het aantal zichtbare strepen van het frokje of de borstlap heeft nooit bestaan. Dat zou ook niet mogelijk geweest zijn in verband met het verschil in snit van de beide frokjes.
De laatste jaren heeft de burgerkleding een zogenaamd Dorus truitje gekend, dat geïnspireerd was op de Dorus-figuur van de bekende artiest Torn Manders, die optrad in een frokje met dubbele borst en lange mouwen. De oude marine sporttenue, ook voor de adelborsten, bestond uit een frokje en witte sportbroek. Vele adelborsten prefereerden het frokje als onderkleding boven de verstrekte flanellen hemden, hetgeen overigens verboden was. Of het frokje ouder is dan 1877 is nog niet bekend. De baaien hemden waren toen hoger gesloten en een eventueel gedragen frokje is op foto's dan ook niet zichtbaar. De plunje verstrekking van de schepelingen van 1867 en eerder vermeldde merkwaardig genoeg wel onderbroeken, maar geen borstrokken, in tegenstelling tot die van de mariniers die blauw baaien borstrokken verstrekt kregen. Wel werd reeds aan het einde van de 18e eeuw, internationaal, breed gestreepte truien gedragen, rood-wit dan wel blauwwit. De Franse marine kent nog steeds een borstrok met smalle blauwe strepen, terwijl de Russische marine een op het Nederlands frokje gelijkende borstrok draagt.
Met de afschaffing van de borstlap verdwijnt de laatste herinnering aan dit voor de Koninklijke marine zo typische kledingstuk.

TOON VAN DUN
VLIEGER MLD.
DEEL 3

Op 25 mei 1950 maakt Toon zijn laatste vlucht in de Gordel van Smaragd en wel met de Catalina P-208 bij Vliegtuig Sguadron 321. Op 7 juli van dat zelfde jaar hervat hij zijn bekwaamheid in de cockpit van de Catalina P-206, nog steeds bij het zelfde Sguadron maar deze keer vanaf Nederlands water of grond. Een weekje later op 13 juli landt hij voor de laatste keer met een Cat. Hij sluit zijn opgave van zijn vlieguren van die maand juli op de 28e af met de opmerking "Afgesloten bij het uit dienst stellen van het Squadron".

Toon wordt geplaatst op het Marine Vliegveld Valkenburg, hierna genoemd MVKV. Hij heeft wel wat rust verdiend. Hij neemt toch, vermoedelijk als een soort verpozing af en toe achter de stick, of als passagier plaats in diverse types vliegtuigen. Ik noem o.a Firefly, Harvard en Auster.



Mooi

Firefly

Harvard

Auster

Op 29 april 1951 is de rust afgelopen, hij gaat met een Lockheed Constellation via Shannon en Gander naar Idle Wild in de States.
Hij is ondertussen geplaatst bij Vliegtuig Squadron 320 en gaat op NAS Norfolk aan de rit met de van velen van ons bekende "VP2-Harpoon". Een prachtig vliegtuig.

Zoals gezegd, de Harpoon was een vliegtuig met mogelijkheden die er eerder niet waren. Ook onderzeebootbestrijding kwam op een gegeven moment voorzichtig om de hoek kijken. Tijdens de watersnood in 1953 speelde Toon met dit vliegtuig een grote rol. Zowel bij droppings alswel de coördinatie van de vliegbewegingen in het rampgebied.

In de laatste periode van zijn periode op de Harpoon vliegt hij tussen neus en lippen door ook nog even op de Sea Otter en de Mitchell. In januari 1954 gaat hij wederom naar de States te Almeda met het "MLD Det USA" om zich te gaan bekwamen op de Lockheed P2V5.

Vanaf 1 februari 1954 verplaatst Toon zich met de P2V5 vanuit Almeda in vele richtingen over de aardkloot. Te veel om op te noemen, maar ik meld er enige. Van 1 tot 8 maart 1954 een trip

Sea Otter

Mitchell

van Almeda, via diverse tussen stops naar Leeuwarden. Hij gaat een week later per DC6 terug naar Almeda. Van 11 tot 20 maart vliegt hij, weer via vele tussenstops, naar MVK Valkenburg. Ik vermoed dat zij met meerdere bemanningen een aantal kisten naar Nederland hebben gevlogen. Ik zie weer enkele bekende namen voorbij komen, onder andere de vliegers Schreurs, Versteeg en de Groot.

Harpoon

Op 9 april begint het echte werk voor Toon op P2V5, ook wel “de vijf” genoemd. In de eerste tijd, dat haal ik uit zijn logboek, bestond dit vooral uit oefeningen die duidelijk maakten dat de vijf nog echt in de eerste plaats een bommenwerper was met veel fighting power, zeker met de aanwezige mitrailleurs. Al snel echter zie ik ook de woorden sonobuoy, sono patroon, radar oefening en zoeklicht aanvallen opduiken. Op 8 maart 1955 duikt voor het eerst het woord CASEX (Combined Anti Submarine Excersise) op. Wat zij precies deden en hoe zij de apparatuur en welke procedures zij gebruikten, kan ik nergens vinden. Ik weet wel dat zij Radar, ESM en MAD bezaten. Dit is duidelijk te zien als je de foto's van de kist bekijk. Ook kwam ik, dit ook even terzijde, tegen dat zij GCA landingen maakten. Misschien een andere GCA dan die ik gekend heb.

Op april 1956 kom ik voor het eerste de opdracht AEW (Airborne Early Warning) tegen. De AN/APS 20 radar van de vijf was een radar voor dit doel ontwikkeld. Ook later op de SP2H moest je deze radar als operator op een speciale manier afregelen en gebruiken om onderzeeboten (periscopen en snuivers) te kunnen ontdekken. Op 26 april zie ik een opdracht “ECM – Radar”. Het bewijs dat ook ESM (Electronic Search Measures) werden beoefend, met het doel om met de ESM apparatuur (vijandelijke) radar uitzendingen te onderscheppen. Dit voor eigen bescherming, maar ook voor lokalisatie van het doel. Op 28 maart 1958 staat in de opdracht MAD (Magnetic Anomaly Detection) – ECM – Radar. De jacht op de onderzeeboten krijgt duidelijk een deel in de taak van de Neptune. In december 1958 denk ik door de aantekeningen in Toon's logboek, dat hij aan het eind van zijn tijd op de vijf vermoedelijk ook als instructeur is gaan vliegen.

Goodby P2V5

In juni 1959 wordt hij overgeplaatst en verruilt zijn indrukwekkende en lange tijd op vaste vleugel vliegtuigen in voor een toekomst op de helikopters. Weer beginnende in Amerika en wel op Ellyson Field Pensacola Florida. Hij stapt daar in zijn eerste wentelwiek, de Bell-6.

==========

KANONNEERBOOT Z-5 EN DE STRIJD OM DE MAASBRUGGEN

IJZERVRETERS EN ‘FALLSCHIRMJAGER’

MEI 1940

In die vroege ochtend van 10 mei 1940 hebben de ‘Fallschirmjager’ vanuit de deuropening van hun Junkers een roofvogelblik op Rotterdam. Beneden zal straks het dagelijkse leven weer op gang komen: het lossen van rijnaken, het sjouwen van stukgoed en ratelende handkarren over de straten. De Maasbruggen en Waalhaven komen in zicht.
Tijd om te springen en om het onvoorbereide Rotterdam te overrompelen.
Dit Duitse elitekorps van generaal Kurt Student zal het klusje wel eens klaren. Maar... ze zullen

er niet doorheen komen! Taaie tegenstand van de mariniers en de marine maakt dat de para's hun tanden stuk bijten op de strijd om de Maasbruggen. Ton Biesemaat interviewde de nu 82-jarige A.G. van der Land, die als oudste officier op de kanonneerboot Z-5 deelnam aan die strijd, meer keren gewond raakte en toch bleef doorvechten.

In zijn serviceflat kijkt Van der Land mij aan met een ironische blik, die lijkt te zeggen: 'Moet al die ophef nu nog na bijna 60 jaar?' Die ophef is veroorzaakt door een schilderij dat in december 1997 is onthuld in de van Ghentkazerne (marinierskazerne) te Rotterdam. Daarop heeft schilder Peter Sterkenburg, in opdracht van de Stichting Maritiem Erfgoed, de strijd van de kanonneerboot Z-5 bij de Maasbruggen weergegeven. Van der Land is een van de laatste ooggetuigen. Na een aanvankelijk stroef begin van ons gesprek komen we terecht bij de tiende mei 1940 en dan raakt deze marineofficier b.d. in vertrouwder vaarwater. Ik volg hem in zijn onderkoelde kielzog zodat het verhaal snel tot leven komt.

Hoe merkte u dat het oorlog werd! Van der Land: 'Op 10 mei 1940 patrouilleerden we voor de kust van Hoek van Holland. Rond een uur of vier zagen we een hoop vliegtuigen boven het Westland naar beneden duiken. We zagen parachutisten naar beneden komen. De commandant en ik keken elkaar aan en zeiden: "Het is oorlog."
We gaven elkaar een hand. Ik zei: "Ik hoop dat we het er levend vanaf brengen."
Van der Land begint nu in het vuur van z'n laconieke betoog te komen. Hij spreekt met nadruk: 'Echt! Zo is het toen gegaan hoor!' Terugvallend in z'n ironische manier van spreken vervolgt hij: 'Nou ja, we zijn zachtjes naar Hoek van Holland gevaren en daar kregen we bericht dat we op moesten stomen naar Rotterdam omdat er Duitse troepen in de Waalhaven zouden zitten. Terwijl we de Nieuwe Waterweg opvoeren, zagen we hoe een Duits vliegtuig bezig was mijnen in het water te gooien. Wij maakten ons daar geen zorgen over omdat we *"gedegaused"* waren.'
Wat is 'degausen'?
Van der Land (ironisch): 'Een bekend woord, hoor! Het betekent dat het schip antimagnetisch gemaakt is door een elektrische kabel die rondom loopt. Het magnetisch veld dat het schip veroorzaakt, wordt gemeten en dat veld wordt vervolgens opgeheven door stroom door die kabel te jagen. Die magnetische mijnen hadden geen invloed op ons. We zijn dus vol vertrouwen we de Nieuwe Waterweg op gevaren.'
Er verschijnt een glimlach op het gezicht van Van der Land.
Van der Land: 'Ik zal je een grap vertellen. Na de capitulatie voeren we naar de overkant en toen werden we door de Engelsen, die veel verder waren met "degausing", opnieuw getest. Toen bleek dat de kabel verkeerd was aangesloten. Het magnetisch veld van het schip werd niet opgeheven, maar juist versterkt! We hebben dus verschrikkelijk gesloft toen we de Nieuwe Waterweg opvoeren. Maar ja... dat wisten nog niet toen we die tiende mei achter het Duitse vliegtuig aan voeren. We hadden dus orders om naar de Waalhaven op te stomen. Maar we kwamen de MTB-51 (Motor Torpedo Boot - red.) tegen en de bemanning zei: "Niks Waalhaven! Die Duitsers zitten bij de Maasbruggen."
Toen zijn we doorgevaren naar de bruggen. Maar we wisten niet of we de bruggen mochten beschieten. We zijn eerst langs de Parkkade afgemeerd en hebben telefonisch contact gezocht met een of andere autoriteit. We probeerden de commandant van Rotterdam te pakken te krijgen maar dat lukte niet. Iedereen zweeg in alle talen. We zijn op eigen initiatief zachtjes naar de brug gevaren. Toen brak de hel los. Van alle kanten werden we onder vuur genomen door scherpschutters. Ik stond samen met onder anderen de roerganger op de brug. Driekwart van de brug zat in het zeildoek, dat beschilderd was en er dus uitzag als metaal. De Duitse para's keken steeds of iemand z'n kop boven het zeildoek uitstak en dan schoten ze. Hadden ze geweten dat het zeildoek was, dan waren ze natuurlijk door blijven schieten. Ik heb op een gegeven moment m'n pet genomen en die op een stok gezet en boven het zeildoek

uitgestoken. Onmiddellijk werd die pet er vanaf geschoten. Toen de kok z'n kop uit de kombuis stak werd hij gelijk bestookt. Die trok heel snel z'n kop weer naar binnen. Op de brug is de roerganger Van der Zee gewond geraakt door een schot in z'n lies. Ikzelf werd in m'n schouder geraakt. Van der Zee kon niet meer staan. Hij heeft het schip, liggend op het dek van de brug, die naar achteren open was, teruggestuurd naar de wal. Dat heeft hij fantastisch gedaan. Terwijl hij daarmee bezig was heb ik een tourniquet om z'n been gelegd. Daarvoor gebruikte ik een pistool- band. Nadat we aan de kant waren afgemeerd, zijn we met zo'n vijf gewonden naar het ziekenhuis gebracht. Daar bleek dat ik in m'n schouder was geraakt en allerlei schampschoten had opgelopen. Ik had niet veel pijn, m'n arm was alleen een beetje stijf.'

Een repro van het schilderij van Peter Sterkenburg, gemaakt in opdracht van de Stichting Maritiem Erfgoed. De kannoneerboot Z-5 en de MTB-51 in actie tegen de Duitsers bij de Maasbruggen.

U was er niet erg van onder de indruk. Nog steeds niet, lijkt me. ' Van der Land: 'Nee, in het ziekenhuis zijn vier gewonden achtergebleven. Tegen mij zeiden ze dat ze een foto wilden maken. "Mij niet gezien," zei ik en ben teruggegaan naar de Z-5! Op de boot hebben we de zaakjes gereorganiseerd en toen zijn we weer opgestoomd naar de bruggen om de boel te beschieten. Er is ook nog Duits vliegtuig gekomen dat bommen heeft afgeworpen.

Daarbij is de MTB-51 beschadigd geraakt en er zijn een paar doden en gewonden gevallen, zodat de boot de strijd moest opgeven. Wij hebben een Duitse mitrailleurpost op de brug de lucht ingeblazen. Met een grote steekvlam vloog er allemaal van die rommel de lucht in. De Duitsers schoten op ons vanaf het eiland en vanaf rijnaken waarop zij zich verschanst hadden. Zodra we maar een vuurpuntje zagen, schoten we. Er werd ook met een klein kanon op ons geschoten. Het stond op het eiland, midden op de weg, opgesteld. Op een gegeven moment zagen we explosies op ons afkomen. Een voor het schip en een achter het schip. Dekkend vuur, dus we zouden zo de sigaar zijn. Maar ik had hun mondingsvuur gezien. Ik wist ons kanon erop te richten, vuurde en... weg Duits kanon!'

Dat was een knap schot.
Van der Land: ‘Als je het doel ziet en de afstand kunt schatten, dan kan je niet veel missen op zo’n 500 meter. Het was gewoon toevallig raak. Na dat schot kwam de konstabel vertellen dat alle munitie op was. We kregen orders om terug te gaan naar Hoek van Holland.’
Binnen een uur of drie had de Z-5 al haar munitie verschoten en was haar korte maar felle strijd voorbij. Over de met mijnen bezaaide Nieuwe Waterweg weet de ‘mijnen aantrekkende’ Z-5 Hoek van Holland te bereiken. Van der Land heeft een bultje tussen zijn ribben, volgens een marinearts een ‘opgezet zweetkliertje’. Maar waar komt ondertussen die koorts van 41 graden vandaan?
Van der Land: ‘De marinearts zei: “Neem maar een aspirientje, ga maar slapen, dan gaat het wel over.” In Hoek van Holland hebben we weer munitie ingenomen en kregen we opdracht een stuk bos te beschieten (waarschijnlijk het Staelduinse bos - red.) omdat daar misschien Duitsers zouden zitten. De rest van die oorlogsdagen moesten we langs de kust kruisen om aanvallen vanuit zee te voorkomen.’

En toen kwam de capitulatie...?
Van der Land: ‘We kregen op zee bericht dat we vanuit Scheveningen loodrecht uit de kust moesten varen, want zoveel mijl uit de kust zou een vissersbootje liggen waar de Nederlandse regering op zat. Die moesten we naar Engeland brengen. Wij zijn er naar toe gevaren maar er was geen vissersboot te bekennen. Wel zagen we een Engelse jager maar die had ook geen vissersboot gezien. We zijn toen zachtjes naar Engeland gevaren. Enkele dagen later kom ik in Portsmouth de marinearts uit Hoek van Holland weer tegen. Ik zeg tegen hem dat ik nog steeds een soort opgezet zweetkliertje heb. “Nou,” zegt-ie, “dan gaan we maar eens naar het ziekenhuis.”
Er bleek een kogeltje tussen twee ribben te zitten! Dus die hebben ze operatief verwijderd. Dat kogeltje heb ik trouwens nog steeds.’
Laconiek heeft Van der Land zijn lotgevallen beschreven waarbij hij behoorlijk gewond raakte, maar gewoon bleef doorvaren en -vechten. De gehele Tweede Wereldoorlog blijft hij in verschillende wal- en zeefuncties actief. Als ik op het punt sta z’n serviceflat te verlaten, laat hij terloops nog iets weten.
Van der Land: ‘Tijdens een diner in Schotland, in de oorlog, voelde ik opeens een stukje metaal in m’n kaak zitten. Met een vijltje heb ik dat eruit gehaald. Het was een Duitse scherf van de strijd om de Maasbruggen. Het had een hele reis door m’n lichaam gemaakt. Er zitten overigens nog steeds stukjes scherf in m’n lijf.’

Verbaasd over zijn nuchtere houding stap ik de miezerige regen in.

TON BIESEMAAT

Bron: OPMAAT

De Mariniers in Indië

Rusteloos is het leven van den Marinier in Indië. Hij leidt een bestaan van voortdurende activiteit, van onverwachte opdrachten en nimmer verslappende waakzaamheid.

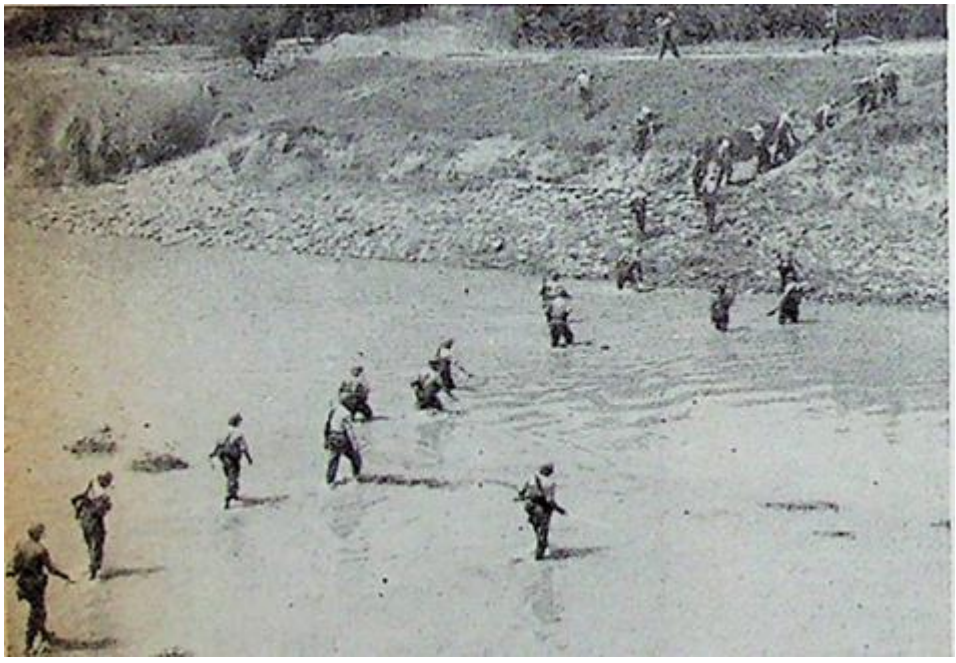
Overal
April 1947

Of het is de dienst aan het front, die eischen stelt van vastberadenheid, beheerschtheid en doorzettingsvermogen, of die van het achterland, dat voortdurend bedacht is op den aanvoer, op organisatie en steun. Er moet te allen tijde op den man, met al zijn physieke en geestelijke vermogens, kunnen worden gerekend. Het gaat bij dit alles om een belangrijken inzet, het herstel van den vrede op Java en om de veiligheid van een groote stad.

Bij de nadering van een oogenschijnlijk verlaten kampong, gaat de spits van de patrouille' uiterst behoedzaam te werk. Het automatisch geweer wordt in stelling gebracht bij het oversteken van de brug.

Soerabaja kent haar Mariniers; niet immer zijn zij in actie. Na „vast werken", het einde van den dienst, ziet men ze in groote getale in hun eenvoudige en toch zoo goed staande Amerikaansche uniformen door de straten van het centrum loopen en in bioscopen en café's. Ze weten hun adressen; ze kennen er den weg. Maar als het er een volgende dag weer om gaat de handen uit de mouwen te steken, zijn ze van de partij. Er is bijna niets, waar de Marinier, Ver van huis, zoo'n afkeer van heeft als van niets doen. Zet een Marinier op de plaats rust en hij „héέft het niet meer". Laat hem in actie zijn, of- geef hem werk en hij ploetert den heelen warmen Indischen dag door en als het moet, ook een deel van den nacht.

Nauw is het leven van de Mariniers met de stad Soerabaja verbonden geraakt. Er zijn er; die daar na afloop van hun diensttijd een betrekking hopen te vinden; er zijn er ook, die in hun hart alleen maar denken aan het vaderland en thuis. Maar hoe het ook zij, één ding staat vast; op een van de moeilijkste momenten in de geschiedenis van Soerabaja hebben de Mariniers daar leven gebracht en dat leven zullen ze bewaken, zoo lang het hun is toevertrouwd.

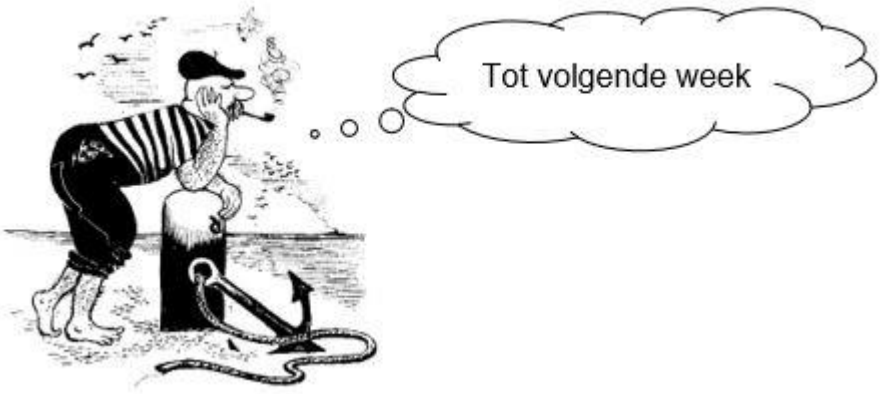


Mariniers gaan voor niets uit den weg, en voor water heele- maal niet. In den drogen tijd zijn de kali's doorwaadbaar en zoo is dit stroompje dus maar een peuleschil voor de pa trouille.

Bescherming van oorlogsschepen tegen atoombommen !

Bij de door de Amerikanen geverifieerde proefnemingen met de atoombom in de atol van Bikini is één van de waarnemingen geweest, dat de bom bij het exploderen een hitte ontwikkelt, welke alle brandbare materiaal doet smelten.
De hitte evenwel houdt slechts een ondeelbaar ogenblik aan en de snelheid, waarmee de hitte zich voortplant is gelijk aan die van het licht (300.000 km/sec.).
Volgens ooggetuigen in Hirosjima hebben zij, die zich in tunnels ophielden, geen nadelige gevolgen van de uitwerking van de atoombom ondervonden.
In Nagasaki werden dergelijke ondervindingen opgedaan. Een tweede in Japan opgedane waarneming is, dat personen, die in lichte kleren gestoken waren, minder van de gevolgen van de explosie te lijden hebben gehad, dan zij, die donkere kleding droegen.
Aan de hand van deze twee waarnemingen is een maritiem medewerker van een Spaans dagblad gekomen tot het opstellen van een hypothese omtrent de vorm van oorlogsschepen in de toekomst. Deze medewerker begint met de eis te stellen, dat er naar een metaalalliage gezocht moet worden, die weer stand kan bieden aan enorme hoge temperaturen zonder van samenstelling of vorm te veranderen en waarvan het soortelijk gewicht gelijk moet zijn aan het staal, dat voor de bouw van oorlogsschepen thans gebruikt wordt.
Zolang echter deze metaalsoort niet gevonden is, zullen oorlogsschepen allengs wijzigingen ondergaan wat bouwvorm betreft.

Er zal géén hout meer gebruikt worden voor dekken, deuren, meubelen en werktuigen of enig ander brandbaar materiaal. Zulks ter voorkoming van versplintering en verbranding.
De patrijspoorten, koekoeken en luchtkokers zullen tot een minimum beperkt moeten worden.
Het nog te gebruiken glas zal onbreekbaar èn onbrandbaar moeten zijn, ten einde scherven te voorkomen.
De uitstekende opbouw zal zoveel mogelijk bedekt moeten worden met de (nog te vinden) metaalalliage, zodat masten, schoorstenen, kanonnen, radartorens, geschutstorens beschermd zijn.
Speciale openingen, die automatisch afgesloten kunnen worden, geven de vuurmonden en observatieposten gelegenheid in contact met de buitenwereld te treden. Op deze wijze zullen de schepen een bijna volmaakte stroomlijnvorm bereiken.

Tekening
Door de stroomlijnvorm zullen snelheid en wendbaarheid verhoogd kunnen worden, hetgeen evenzeer nodig is. De kleur moet zo licht mogelijk gehouden worden, opdat absorbatie zo gering mogelijk is. De Spaanse maritieme medewerker besluit zijn beschouwing met te wijzen op de enorme kosten, welke een verandering der schepen met zich meebrengt en vermeldt nog, dat de uitwerking der atoombommen op het land groter en vernietigender zijn dan op zee.

Bron: Overal juli 1947