"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 45 – 7e jaargang – 7 november 2024

Inhoud…..

De Smit Salvador opgebracht in Cuba
Knipsel Hr. Ms. Sumatra
Nu en Thans, Een beschouwing over vroegere en huidige onderzeeboten
Eindelijk publieke erkenning voor Portugees-Nederlandse matroos
Nederlands laatste oorlog.
Toon van Dun, Vlieger MLD – slot.
Uit den krijgsraad - vonissen
Kruisreis in het Caraïbische Gebied
Oud gedienden op het strijdtoneel
Blij dat ik vaar
Het te waterlaten van Hr.Ms. Pantserschip Koningin-Regentes.
Tante Els….

De Smit Salvor opgebracht in Cuba

Ik las ergens een opmerking dat er rare verhalen de ronde deden over het werken binnen de Cubaanse wateren, dat klopt. Nou moet ik zeggen dat mijn geheugen me even in de steek laat wat betreft de periode waarin dit is gebeurd maar wat ik nog weet wil ik wel met jullie delen.

De hele bemanning via balie 10 zoals altijd (Schiphol) naar Jamaica en daar na een welkomstdrankje op naar de Smit Salvor die op station lag in Port Royall, elke dag naar Morgan's Harbour Hotel waar we netjes werden bediend door een grijze Jamaicaanse barkeeper genaamd Mac.

Heerlijke potjes Red Stripe bier en lekker ontspannen zwemmen in het buiten zwembad zonder met je voetjes op de grond te komen, want er lagen allemaal zwarte zee-egels, totdat..de fluit gaat.
In de sloep en gaan, de karren vol an en op naar Cuba. Tanker in de fik. De sparks, we hadden er twee, ik dacht Jaap Valstar en een man uit Brabant, vol in de weer met Smittug en de Cubaanse autoriteiten.

Na verloop van tijd kwamen we s' avonds laat aan en zagen al van verre de rode gloed aan de kim. Inmiddels was er toestemming….en hier ging het mis….We gingen boven winds liggen steken en de werksloep of de rubberboot, dat weet ik niet meer, hing in de kraan.

De 2e stuurman, 2e wtk en nog iemand gingen naar het job. Ik stond achter het zoeklicht en iemand anders achter de kraan.

Plots horen we knallen en komt de sloep of rubberboot weer terug. Bleek dat er achter het job een Cubaanse snelboot lag die achter onze boy's aanging. Er is ook geschoten, ik heb namelijk een foto van een kogelinslag op onze stoottouwlier. De sloep in de kraan en alle deklichten aan, wegvaren had geen zin omdat de snelboot vele malen sneller was dan de Salvor.
Jonge Cubaanse soldaatjes aan boord en die waren bijzonder zenuwachtig.
We werden, op het uiterst noodzakelijke personeel na, gesommeerd om benedendeks te blijven en het hele spul ging op weg naar een of ander vissersplaatsje. Hier gingen we voor de kant en werden bewaakt door militairen. Ontsnappen was onmogelijk want er waren geen nautische kaarten bekend van deze krikkemikken. Twee grote bussen voor de gangway en iedereen in de bus. We werden naar een kamp gebracht, een paar uur rijden daarvandaan, en werden daar verdeeld over diverse barakken.

Kennelijk zat het dus niet zo goed met de clearence om aan het werk te gaan.!

In mijn herinnering hebben we daar bijna drie weken gezeten en lekker gesmuld van rijst - kaas - en crackers. Als afleiding hadden we alleen een spelletje schaak met de bewakers en het toezien op hun handigheid om van louter tabaksbladeren hele mooie sigaren te maken.
We zijn twee keer van het kamp af geweest om beide keren in de bus naar Havana te gaan. Hier moesten we verschijnen voor het Cubaans Gerechtshof en zoals het in die landen toen ging- en misschien nog wel, konden we vertrekken na een keuze te hebben gemaakt tussen dwangarbeid op rietplantages of het betalen van een aanzienlijke som geld. Dat laatste is door Smittug gedaan en we konden weer weg.

Hier na naar Curaçao want de lol was er een beetje af en we zouden worden afgelost.
Terwijl we het Intercontinental hotel aan stuurboord voorbij zagen glijden ging de bel, de A.A.T,

een automatisch alarm toestel dat reageert op een noodsignaal. Normaal gaat er dan een gejuich op maar nu werd het muisstil. Voorbij de pontjesbrug gingen we voor de kant en werd er overlegd. We hadden stores nodig maar voor de rest zaten we nog aardig vol.

Na het innemen van verse stores konden we onze koffer weer uitpakken en gingen we op weg, naar Callao (Peru), dus door de Panamakanaal en dan naar beneden. Achteraf nog steeds verbazingwekkend hoe dit door de bemanning is opgepikt, na wat gemopper gingen we weer over tot de orde van de dag.

Toen we in Callao aankwamen bleek dat er een bom aanslag was gepleegd op een visserij fabrieksschip en waar denk je dat die vandaan kwam? ..inderdaad.. uit Cuba. Personeel van Smit Tak werd ingevlogen en men begon onderwater te sleutelen en er werd een patch tegen de huid gemaakt. Toen dat ding weer een beetje goed lag gingen de dompelpompen er in en gingen wij sleepklaar maken en konden we op weg. Weer door het Panamakanaal en op naar Vigo, een van de vele sloophavens op de wereld.

En hier houdt mijn herinnering een beetje op, ik denk dat dat ding is overgenomen en wij toen zijn afgelost, heel raar maar dat stukkie ben ik effe kwijt.

Wat ik nog wel weer weet is dat we nog op Curaçao zijn geweest en er iemand in de Campo dwars door een deur van een hutje is gelopen omdat hij niet opgesloten wilde zitten.
Ik weet wel wie dat was maar dat doet er niet toe, wat ik nooit meer zal vergeten is het verbouwereerde gezicht van de dame die nog schaars gekleed op het bed zat.

Dus, jouw gegeven dat er over Cuba rare verhalen waren klopt aardig.
Ik ben nog een paar jaar blijven varen en in 1980 weer naar school gegaan en overgestapt naar de Amsterdamse politie tot heden.

Bron: Website Sleeptros

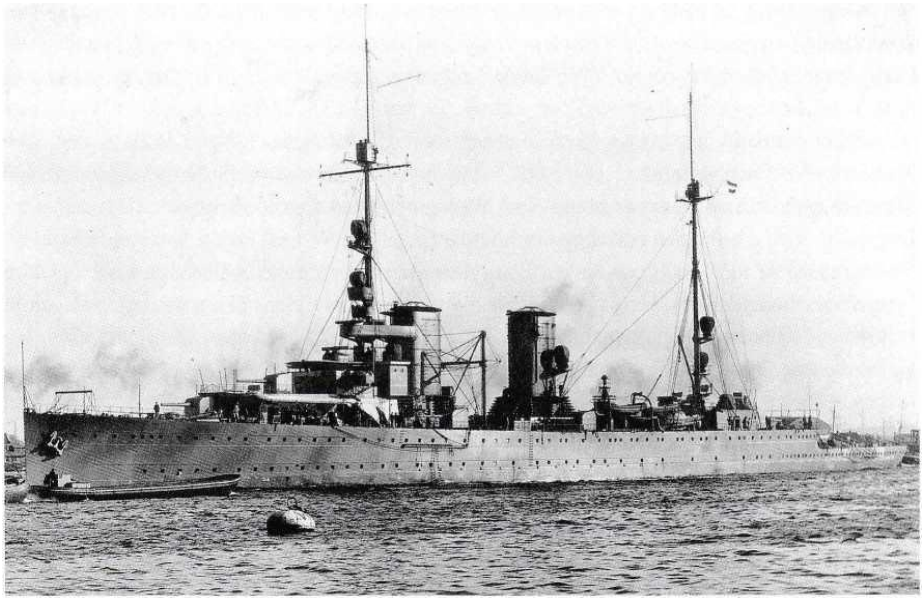
==========

~~~
~~~

We liggen er maar, dagen, weken, het lijken wel jaren.
Twee mitrailleurkogels heeft men uit het kombuisdek gepeuterd. Is dat alles, wat we van de oorlog zullen merken? Zo rijgen zich de dagen aaneen. De ene dag aan de andere, allen gelijk.
We gaan aan de wal liggen voor het aanbrengen van een degaussing cable.
De berichten worden steeds slechter. Brussel valt. België capituleert, Frankrijk kan het niet langer houden.
We geven munitie af voor de Flores, die zich heeft leeggeschoten op de Duitsers. Dagelijks vertrekken Engelse jagers naar het strijdtoneel, dagelijks keren Engelse jagers weer terug. Waarom gaan we zelf niet? Worden we niet vertrouwd? Te minderwaardig beschouwd?
Nog gloeit het vuur, dat de bemanning deed juichen, toen de Commandant hun beloofde, dat zij nog wel eens den “mof’ voor de kanonnen zouden krijgen. Vechten.... Nederland, ouders en familie wreken....Er gebeurt niets.
Eindelijk, we laden olie. De volgende ochtend stoomklaar. We gaan er op los! De meest fantastische verhalen doen de ronde.
Het zeegat uit. Paravanen te water. Overgaan op hoofdvaart. Volle kracht wordt tweeëntwintig mijl. Koers om de Noord. Verscherpte uitkijk. Overal zien we wrakken van schepen. De koers is Noord, maar we zullen straks wel om de Oost gaan. Mist....Vaart verminderen tot twintig mijl. Voort stuift de Sumatra.
Dicht van mist....Er worden nog meer uitkijken uitgezet. We zien geen hand voor ogen. Het zicht is nog geen driehonderd meter, maar we behouden koers en vaart. Mistsignalen worden er niet gegeven. Scherp turen de uitkijken, trachten door de mistflarden, die over het schip waaien, heen te zien. Van de weeromstuit zijn de stukbemanningen ook stil. Ze staan mee uit te kijken, de kragen hoog opgeslagen, met een druppel aan hun neus. Of ze hebben een oppertje gezocht; liggen of zitten daar als een nest jonge honden en bespreken op fluisterende toon de toestand. Wat zal de toekomst brengen? Wat zal ze ons brengen....
Even lopen we een plaatsje aan. Laatste orders wordt er gemompeld. S.B. paravaan blijkt te veel initiatief getoond te hebben en is uit zijn slof geschoten.
Koers veranderen, dan maar één paravaan. Hoofdvaart, aanzetten tot vierentwintig mijl.
Ver in het Westen vaag de kust. Op de hondenwacht blijft het zo licht, dat de kaart, zonder een lamp aan te steken, kan worden bekeken.

Plotseling verspreidt zich het gerucht, dat we ons bij de Engelse zeestrijdkrachten gaan voegen in Scapa Flow.
Maar als we sperballonnen zien, gaan we toch door; de Noord-Atlantische oceaan in.
De “Deutschland”!??
Steeds verder door. Al is het niet de Deutschland, dan toch een andere raider....
De Oceaandeining laat zich voelen. We verminderen vaart. Bij de lichtmatrozen blijkt de strijdlust omgekeerd evenredig met het aantal zeezieken. De oudere matrozen hebben lol. Zee en wind voorin.
Weer koers veranderen.
We stampen hevig en nemen veel water over, maar behouden onze vaart. Het benedenschip verandert in een zwijnenstal.
Door de radio horen we, dat ten Z.W. van Ierland een schip getorpedeerd is. Engelse jagers zijn te hulp geschoten....

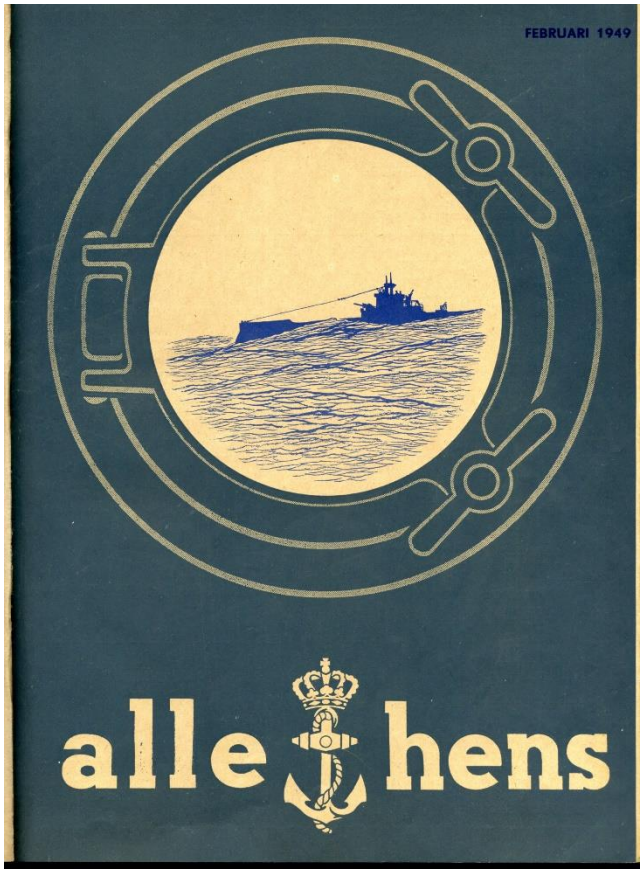
We hebben kennelijk iets belangrijkers te doen! Naderen we het actieterrein?
Maar we varen al vier dagen op hoofdvaart. We kunnen bijna niets meer doen....
Dagwacht mist. Als de mist optrekt, verschijnt de Engelse Z.W. kust boven de nevel.
We meren op de rede langs een tanker. Een prachtige omgeving met weiden, en tussen plekjes bomen verscholen huisjes. Het is heerlijk zonnig weer, net als tijdens de eerste oorlogsdagen. Er ligt een Nederlands oorlogsschip....
De bemanning komt weer tot rust. Op de bak zit een oppasser met zijn trekpiano Vaderlandse liedjes te spelen. “Ik hou van Holland....”
Plechtig, met lange halen zingt Janmaat mee. Hoe sentimenteler, hoe mooier.
Op de brug staan de Engelse loods en een adelborst.
De Engelsman is enthousiast, vindt het “a fme crew” en nadat de adelborst hem heeft wijsgemaakt, dat de Sumatra nog wel vierendertig mijl haalt, “a fine ship”. Hij had hem niet meer dan zesentwintig gegeven.
Weer komt er een Nederlands oorlogsschip binnen, Hr. Ms. “Heemskerck”. Er staan bekenden aan boord. Over en weer probeert men de afstand schreeuwend te overbruggen....
Bij de officieren is het een reuze drukte. De commandant ontruimt de brughut, de Eerste-Officier, divisiechefs en verdere officieren lopen ook al te zuchten onder pakken en koffers.
Het is een complete volksverhuizing; derde klassers worden overgeplaatst naar de Heemskerck. De beste hutten moeten ontruimd worden. Waar is dat goed voor? De Engelse loods wacht op de brug. Het schip zal direct weer vertrekken. De adelborst zwengelt aan de bakshoekgever.



Er moet uitgekeken worden naar een Engelse of Nederlandse admiraal....
“Waar de blanke top der duinen....
Een bootje koerst op de Sumatra af....
Een run op de telefoon: “Waarschuw de officier van de wacht, de Prinses en de Prins op dat bootje aan B.B.” De Prinses....Het gezang verstomt. Iedereen stroomt naar de valreep. Het is plotseling doodstil aan boord. Even wordt er nog hoera geroepen, maar het past eigenlijk niet. Het is tragisch. Zo ver is het al gekomen....
Plotseling wordt ons alles duidelijk. De Prinses en de Prinsesjes moeten vluchten. Zelfs in Engeland zijn ze niet veilig. De Koningin en de Prins zullen achterblijven.
Enige tijd later neemt de Prins afscheid van zijn gezin....
Op de brugvleugel staat een adelborst langdurig zijn neus te snuiten....

Een beschouwing over vroegere en huidige onderzeeboten

Het schijnt het noodlot van vele uitvindingen te zijn, dat men er in de aanvang heel weinig interesse voor toont en dat de gedachte van de uitvinder, een omwenteling te weeg te zullen brengen, door de belanghebbenden niet wordt gedeeld. Ook de onderzeeboot is deze koele ontvangst niet bespaard gebleven, integendeel; de duikboot heeft in haar prille jaren heel wat tegenstanders gekend, die in dit nieuwe wapen „niet veel" zagen en kritiek, grotendeels zelfs uit Marine-kringen, is de onderzeeër in haar kinderschoenen niet bespaard gebleven.



Op het vasteland van Europa was het eigenlijk alleen Frankrijk, die in deze nieuwe uitvinding wel iets zag en de toekomstige betekenis eigenlijk al voorvoelde. Reeds in 1885 werden er door de Franse Marine proeven genomen met zogenaamde Goubet boten en zij was daarmee de eerste, die daardoor het onderzeeboot-vraagstuk officieel erkende.
Andere Europese landen toonden niet de minste belangstelling en toen door de vele verhalen en geruchten de belangstelling een beetje werd opgewekt deed men de eerste voorzichtige stappen. Belangrijk en officieel waren deze geenszins, want men bepaalde zich er toe om aan particulieren toestemming te geven tot het verrichten van proefnemingen. Het enige officiële hieraan was, dat een en ander geschiedde ten overstaan van een Marine-commissie. De Engelse Marine begroting van 1906 repte nog met geen woord over onderzeeboten, waar het betrof de indeling der vloot over de verschillende bases. De Engelse Admiraliteit beschouwde de onderzeeboot meer als een niet eens ideale vervanger van de mijnversperringen. Niet ideaal, omdat bij gehouden vlootmanoeuvres het bewijs geleverd was, dat de toenmalige onderzeeboot op te vangen was door sleepnetten, welke men tot op een diepte van zes meter door de zee liet slepen. Toen er dan ook uit Parijs berichten binnenkwamen, dat er Franse onderzeeboten geweest waren, die de euvele moed hadden gehad om zomaar onder zo'n net door te duiken, vond men de Fransen wel wat heel erg blufferig.
In het algemeen stond men trouwens toch sceptisch tegenover de prestaties van onderzeeboten; toen bijvoorbeeld in 1904 bekend werd dat een Russische Duikboot in' de Finse Golf bij stormweer een tocht van 36 uur aan één stuk had gemaakt, waarvan 23 uur onder water, vond men dit wel op verdachte wijze óverdreven.
Inmiddels zal de vraag gerezen zijn hoe men er hier ter lande toen tegenover stond. Wel, indien men zo de diverse deskundige meningen uit die jaren eens de revue laat passeren, dan kan men toch niet aan de indruk ontkomen, dat men er ook hier afwijzend tegenover stond.
Een conclusie uit een in het jaar 1900 gehouden voordracht, voor de Vereniging van Marineofficieren, luidde als volgt: „Voor Nederland kan vrijwel gezegd worden, dat de

Onderzeeboten weinig of geen betekenis hebben." De grote kracht voor Nederland zocht spreker toen in de torpedoboot en hij was van mening dat wij eerst dan eens over de aanschaffing van onderzeeboten konden gaan denken, wanneer er geld over zou zijn op de Marine begroting. Hetgeen dus gelijk te stellen was met St. Juttemis. Laten we nu eens zien, hoe in de jaren 1906—1907 de verschillende Europese landen er wat de duikboten betreft voorstonden.

Zoals reeds opgemerkt, had Frankrijk als enigste Europees land het duik- bootvraagstuk serieus aangepakt. Het telde (aldus kan men lezen in het werk „Onderzeeërs" van A. E. Thierens, waaraan meerdere in dit artikel voorkomende gegevens zijn ontleend.) 17 soorten vaartuigen voor de onderzeevaart, waarvan 10 types onderzeeboten en 7 types duikboten. „Of Frankrijk", zo luidt de kritiek uit die dagen, „de juiste weg bewandeld heeft met haar vrijgevigheid voor proeven met duikboten wordt betwijfeld. Zoveel is althans zeker, dat men het dan voorlopig bij één exemplaar had kunnen laten, totdat men voldoende degelijk, de kwaliteiten van elk zou kunnen beoordelen.

Duitsland, het land dat het onderzeeboot wapen in latere jaren in overstelpende mate zou gaan aanwenden, had eerst op 30 Augustus 1905 zijn eerste duikboot te water gelaten. Het was een product van de Germania-werf en ontworpen door de Fa. Krupp. De Duitse regering wilde dan eerst eens zien, welke resultaten de proefnemingen met deze 180 ton metende boot zouden afwerpen.

Rusland liet omtrent die tijd, 1905 dus, in het laatste stadium van zijn oorlog tegen Japan, bekend maken, dat het 30 Lake-boten besteld zou hebben. In die tijd scheen men ook wel iets van propaganda af te weten, want Japan verspreidde kort daarop het gerucht, dat het een bestelling geplaatst had voor 60 z.g. Holland-boten. Dat aan beide zijden behoorlijk gebluft was, moge alleen al blijken uit het feit, dat gedurende de grote zeeslagen tijdens de Russisch—Japanse ooi log, welke voor Rusland vernietigend waren, niet één enkele duikboot of onderzeeër was ingezet.

Trouwens over juiste gegevens inzake de vlootsterkte bleek men in die jaren niet te beschikken. Zo verluidde onder meer dat Zweden in het jaar 1906 twee boten zou bezitten. De Italiaanse admiraliteit deed eveneens vreselijk geheimzinnig en zou ook enkele boten bezitten.

En van Oostenrijk — toen nog Oosten- rijk-Hongarije — Wist men alleen, dat op de begroting van 1906, 1 millioen Kronen voor onderzeeërs was uitgetrokken.

En nu ons land. Onze Marine beschikte in 1906 over één onderzeeër, de O. 1 en dragende de toepasselijke naam „Luctor et Emergo" een z.g. Holland- boot en door de bouwers aangeduid als type 7 P. Ter vergelijking met. de moderne onderzeeboot is het niet oninteressant om enkele technische gegevens omtrent deze pionier onderzeeboot te laten volgen.

Het geheel werd aangedreven dooreen L.E.E, vier cylinder benzinemotor (type „Otto"), de actieradius bedroeg boven water 350 mijl en onder water 30 mijl. Het geheel was 120 ton groot, terwijl de uitrusting bestond uit één lanceer- buis, waarbij drie torpedo's meegevoerd konden worden. De max. snelheid was berekend op 8,35 mijl boven water en 7 mijl onder water.

De werkelijkheid lag echter iets lager.

In het land van Uncle Sam.

En ten slotte een terugblik buiten Europa en derhalve naar de Ver. Staten. Men had daar het geluk onder zijn staatsburgers een zekere mijnheer J. P. Holland te tellen, wiens grootste liefhebberij het was, sinds „1875, om zich bezig te houden met het bouwen van duikboten (vandaar de benaming Holland-duikboten welke reeds enkele malen werd gebruikt). Als gevolg

hiervan liep de eerste Amerikaanse onderzeeboot reeds in 1897 van stapel, slechts vier jaren later dan de „Gustave Doré" de eersteling van de Franse Marine. Voldaan over de daarmee bereikte resultaten gaf de Amerikaanse regering in 1900 opdracht tot de bouw van een zevental onderzeeërs, terwijl in 1905 besloten werd, nog vier boten van een verbeterd Holland-type op stapel te laten zetten.
Eén dezer onderzeeboten, de „Octopus" had, om tot een diepte van zes meter „onder te dompelen" slechts vier minuten achttien seconden nodig, hetgeen voor die tijd een opmerkelijke prestatie was.
De nieuwe Amerikaanse Hollandboten hadden een inhoud van 200 tot 300 ton. De lengte van het torpedovormig scheepsruim bedroeg ruim 32 meter. Bij het varen boven water werd een explosiemotor als drijfkracht gebruikt, terwijl men zich onder water bediende van electromotoren, die door accu's werden gevoed. De maximum snelheid boven water bedroeg 11,9 en onder wa¬ter 10,7 mijl. Snelheden die in die tijd als voortreffelijk werden beschouwd.
Het zal, wie de moderne onderzeeërs en hun buitengewone prestaties kent, mogelijk bevreemden, hoe het mogelijk was, dat de Admiraliteiten van vele landen aanvankelijk afwijzend tegenover dit nieuwe wapen stonden. Doch men vergete niet, dat de eerste duikboottypes niet anders waren dan notendopjes, met vele onvolkomenheden en nog onopgeloste problemen en maar weinigen hebben zo een vooruitziende geest als Jules Verne.
De moderne oorlog wordt ter zee, te land en in de lucht gestreden, maar de grondslag tot de overwinning ligt, hoe eigenaardig dit ook moge klinken, op het tekenbord.

. . . . welke technische volmaaktheid het in de strijd te werpen . . . .

Het is namelijk van het grootste belang welke technische volmaaktheid het in de strijd te werpen materieel heeft bereikt; indien het moderner, volmaakter, meer geperfectioneerd is dan dat van de tegenstander, dan heeft men reeds een voorsprong.
Wij willen dit met een zeer sterk overdreven voorbeeld duidelijk maken.
Indien men gezeten in een motorvletje en bewapend met slechts één mitrailleur, de strijd aan zou binden met een moderne slagkruiser, dan is de strijd al bij voorbaat beslist in het nadeel van de motorvlet. Komt de tegenstander daarentegen met een zelfde motorvletje dan zijn technisch bezien, de kansen gelijk en zal de kundigheid van de bemanning de doorslag geven.
Zou de tegenstander echter met een middeleeuws zeilschip ten strijde trekken, dan ligt alle voordeel toch bij het kleinere, doch daarentegen veel moderner motorvletje.
Hieruit vloeit voort, dat men immer zoekende zal zijn naar een steeds grotere vervolmaking.

Een zoeken, dat koortsachtig aangespoord zal worden door de successen van de tegenstander of, en dit speciaal in vredestijd, het vermoeden, of de zekerheid, dat de andere partij door bepaalde uitvindingen een mogelijke achterstand ruimschoots heeft ingelopen. Wij willen ons in dit overzicht uitsluitend beperken tot de onderzeeboot.
Wanneer wij dan even een terugblik werpen op de pas achter ons liggende tweede wereldoorlog dan zal men moeten constateren, dat het Duitse onder- zeebootwapen onmiskenbaar succes heeft weten te boeken.
Wij denken dan aan de woorden door Hitler op 30 Januari 1941 gesproken: „Over één ding vooral moet men zich geen verkeerde voorstelling maken: wie meent Engeland te kunnen helpen, moet voor alles dit ene weten: ieder schip, met of zonder begeleiding dat voor onze torpedobuizen komt, wordt getorpedeerd."
De geallieerden hebben toen dag en nacht gezocht naar een methode om de onderzeeboot te bestrijden en het is haar gelukt dit, met behulp van Asdic en radar o.a., doeltreffend te doen. Zo doeltreffend zelfs, dat Churchill na meer dan zes weken in Amerika te hébben vertoefd, op 21 September 1943 in een rede voor het Lagerhuis met vreugde kon mededelen, dat in de laatste vier maanden op de Noordelijke Atlantische Oceaan geen enkel geallieerd koopvaardijschip verloren was gegaan.
In bepaalde kringen wist men toen met overtuiging te vertellen, dat het onderzeebootwapen al had afgedaan, als zijnde een strijdmethode die in de moderne oorlog niet meer mee kon. Als oorzaak werd er dan genoemd lage snelheid, kwetsbaarheid en nog verscheidene andere bezwaren.
Nu is het te begrijpen dat de Duitsers, die bepaald met weemoed teruggedacht moeten hebben, aan de voorbije voor hun zo succesvolle tijden, niet bij de pakken gingen neerzitten en ook vol ijver gingen zoeken.
Ook bij hen is weliswaar te laat het „Zoekt en gij zult vinden", bewaarheid geworden. De achterstand was echter niet meer in te lopen, men had niet genoeg kunnen fabriceren om gevaarlijk te zijn, doch voldoende om de geallieerden er het mooiste studiemateriaal door in handen te spelen.
Studiemateriaal waardoor onomstotelijk kwam vast te staan, dat de rol van de onderzeeboot nog bij lange na niet is uitgespeeld. Zo waren de Duitsers in het bezit van een aantal U-boten, aangeduid als type XXI. Uitgesproken modern en gevaarlijk, maar in hun constructiewerkplaatsen al weer overtroffen door de allerlaatste creatie, de onderzeeboot type XXVI.
De geallieerde Marine-officieren die na de capitulatie belast waren met het onderzoek van de Duitse werven zijn menigmaal ten zeerste verrast geworden.
Bij het type XXI waarvan zij verscheidene complete en vaarklare exemplaren vonden, ontdekten zij, dat deze een onderwatersnelheid bereikten van meer dan 15 mijl. Wat dit betekent zal men duidelijk begrijpen, indien men weet, dat het hele verdedigingssysteem van de geallieerden tegen duikboten uitging van het standpunt, dat een onderzeeboot geen hogere snelheid onder water kon bereiken dan 11 mijl. Hei mag een geluk genoemd worden, dat het de Duitsers aan de tijd ontbroken heeft om hun nieuwste aanwinsten op grote schaal in de strijd te werpen. In de Oostelijke zóne op de werf Schickau bij Dantzig hebben de Russen hun vondsten gedaan en zij zijn met het aldaar gevondene ernstig aan het onderzoeken geslagen en men kan ér van verzekerd zijn, dat ook zij er hun voordeel mee doen. Op de Conferentie te Potsdam is men weliswaar overeen gekomen om alle Duitse onderzeeërs te vernietigen, maar tot op heden is er

alleen van de Britse regering bericht binnengekomen, dat alle in hun havens binnengelopen vijandelijke onderzeeërs vernietigd zijn geworden en daar is het bij gebleven.
Behalve dan vijf Japanse onderzeeërs van bijzonder groot formaat, die door de Amerikanen bij Hawaï) vernietigd zijn. Al het niet vernietigde materieel is bestemd voor een ernstige studie. Bij deze studie wordt men terzijde gestaan en dat geldt voor alle geallieerden, door Duitse onderzeebootdeskundigen, die vanzelfsprekend de meest waardevolle inlichtingen kunnen geven en die met hun tekeningen en ontwerpen eveneens een zeer gewaardeerd bezit vormen.

U-boottype XXVI.

Zoals hiervoor reeds gezegd, heeft men een nog grotere vondst gedaan n.l. allereerst de aanwijzingen dat men bezig was met de bouw van een nog nieuwer type, dat al het andere ver achter zich zal laten. Bij een onderzoek op de werven van Blohm en Voss te Hamburg kreeg men enige motoronderdelen in handen, die men met de beste wil ter wereld in geen enkele bestaande motor onder kon brengen. Het bleef raadselachtig, totdat men na verloop van tijd in de kelder van een oud gebouw in het Harz gebergte een onafgebouwde motor vond van een nog onbekend type en waar de gevonden onderdelen in waren thuis te brengen.
De motor was echter niet compleet en enige weken lang werd er gepuzzeld wat er nu eigenlijk wel en niet aan ontbrak. De totale oplossing van deze puzzel kwam door de vondst van een geheel complete motor, die in een proefstation van de Amerikaanse Mariane Annapolis een belangrijk studieobject ging vormen. Deze motor, die daar door de technici van de Amerikaanse Marine onderzocht werd heeft n.l. enige belangrijke voordelen waarvan de voornaamste wel is, dat er geen luchttoevoer van buitenaf nodig is.
Het is n.l. een turbine, die loopt op verstoven dieselolie gemengd met zuurstof, welke laatste wordt verkregen door een splitsing van meegevoerde waterstofperoxyde. Het geheel is aan beperking onderhevig doordat slechts een bepaalde hoeveelheid waterstofperoxyde kan worden meegenomen. De turbine is geen vervanging van de vroegere technische installatie, doch dient voor het bereiken van een voor een onderzeeboot zeer hoge snelheid. De nieuwe onderzeeboot blijft dan ook normaal uitgerust met electromotoren, accu's en dieselmotoren.
Tevens was op het type XXVI evenals op de XXI de „snuiver", een oorspronkelijk Hollandse uitvinding, aangebracht, hierdoor kon de boot zich ongezien verplaatsen en de accubatterij opladen. Het grote voordeel van de turbine is, dat men er enige uren een snelheid mee kan varen van 20 tot 25 mijl,, hetgeen de onderzeebootjacht vanzelfsprekend moeilijker zal maken, daar de snelheid der verschillende schepen die gebruikt worden voor de onderzee-bootjacht varieert van 16 tot 32 mijl. Het boven waterschip met lage snelheid is hierbij dus kansloos, door de hoge snelheid van de onderzeeboot zullen ook moeilijkheden ondervonden worden bij het oppikken met de Asdic- installaties, waardoor een hoge graad van geoefendheid van het personeel zal vereist worden. De te bereiken diepte van 200 meter zal de aanval door de boven water bestrijdingsschepen ook moeilijker maken, maar deze diepte zal de onderzeeboten echter geenszins immuun maken voor dieptebommen

Bron: Alle Hens februari 1949

Eindelijk publieke erkenning voor Portugees-Nederlandse matroos

auteur: **Peter Kimenai**

Op 9 november 2012 wordt de Portugees-Nederlandse matroos Manuel Avelino postuum geëerd voor zijn heldendaad tijdens de Tweede Wereldoorlog. Een rotonde in Brielle wordt naar hem vernoemd. Als bemanningslid van Hr. Ms. Colombia wist hij op 27 februari 1943 door zijn dappere handelen het aantal slachtoffers onder de bemanning te beperken, nadat het Nederlandse oorlogsschip getorpedeerd was door een Duitse U-boot.

Hr. Ms. Colombia voer voor de oorlog voor de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij (KNSM), onder andere als passagiersschip tussen West-Europa en het Caribische zeegebied en voor cruises naar Noorwegen en IJsland. Het motorpassagiersschip werd op 8 november 1940 door de Koninklijke Marine gevorderd en vervolgens in 1941 in Schotland omgebouwd tot onderzeebootmoederschip. Tijdens de Tweede Wereldoorlog bood het schip vanuit Schotland, India, Colombia en Zuid-Afrika steun aan onder andere Nederlandse en Britse onderzeeboten. Terwijl het schip onderweg was voor onderhoud in Simonstown bij Kaapstad werd het schip op 27 februari 1943 tot zinken gebracht door de Duitse onderzeeboot U-516, waarbij acht opvarenden omkwamen.

Matroos Manuel Avelino in dienst bij de Koninklijke Marine – foto: STIWOT

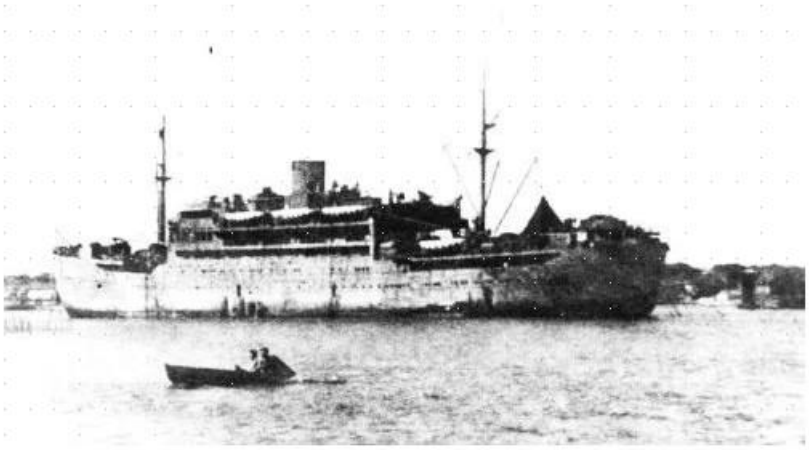
Eén van de overlevende bemanningsleden van het schip was de 45-jarige matroos der 2e klasse Manuel Ernesto Avelino. Hij werd in 1898 geboren op het Kaapverdische eiland Fogo. De Kaapverdische Eilanden behoorden bij Portugal en dus had hij de Portugese nationaliteit. Omdat het op school niet wilde vlotten, ging hij varen. Zo belandde hij in 1920 in Nederland. Via een collega leerde hij de Brielse Willempje Heijndijk kennen en hij trouwde met haar in 1929. Sindsdien beschouwde de Portugese zeeman Brielle als zijn thuis. Manuel en Willempje kregen drie kinderen.

‘Gaat u maar vast’

In 1939 was Manuel Avelino in dienst bij de KNSM en bemanningslid van de Colombia. Toen de Colombia door de Koninklijke Marine gevorderd werd en verbouwd werd tot onderzeeboot-moederschip, werd de bemanning gemilitariseerd. Omdat Manuel een Portugees paspoort had, was hij niets verplicht omdat Portugal neutraal was. Toch bleef hij aan boord en in Nederlandse dienst. Hij droeg ook een Nederlands marine-uniform.

Tijdens de noodlottige ondergang van Hr. Ms. Colombia bevond Manuel Avelino zich al in bakboordsreddingboot no. 2. Hij zag echter dat deze en drie andere sloepen in de touwen bleven vastzitten aan het snel zinkende onderzeebootmoederschip. Hij sprong overboord en maakte de sloep vrij. Zijn sloepcommandant riep hem daarna toe om terug aan boord te komen waarop Manuel Avelino hem toeriep: ***"gaat u maar alvast, ik kom er nog wel af".***

Hij klom terug aan boord en zorgde er voor dat drie andere sloepen, die ook problemen hadden te water te geraken, vrij kwamen en konden afsteken. Enkele seconden voordat Hr. Ms. Colombia voorgoed in de golven verdween, sprong hij vanaf het achterschip in zee en zwom tussen het roer en de schroeven door en wist op miraculeuze wijze één van de sloepen te bereiken. Door zijn optreden bleef het aantal slachtoffers van Wiebe`s geslaagde torpedoaanval beperkt tot acht.



Hr. Ms. Colombia tijdens de oorlog. Bron: Kombuispraat Forum

Vergeten

De overlevenden van de Colombia werden later met de snelle oceaanstomer Queen Mary naar Groot-Brittannië gebracht. Op 6 mei 1943 werd Manuel Avelino door Koningin Wilhelmina voorgedragen voor het Kruis van Verdienste voor moedig, bekwaam en doortastend optreden. De Portugese matroos in Nederlandse dienst voer de rest van de oorlog op andere schepen van de KNSM waarmee hij onder andere geallieerde troepen naar Sicilië bracht. Hij werd pas in de zomer van 1945 met zijn vrouw en kinderen herenigd. In 1947 werd de in Kaapverdië geboren zeeman tot Nederlander genaturaliseerd. Op 23 maart 1953 werd Avelino ook het Oorlogsherinneringskruis met de gespen toegekend. Hij overleed op 8 juni 1980 op 81-jarige leeftijd in Brielle.

Ondanks zijn verdiensten en decoraties bleef Manuel Avelino na de oorlog buiten beeld. Zelfs bij zijn voormalige werkgever KNSM staat hij niet bekend als gedecoreerde werknemer. In de geschiedschrijving over de koopvaardij wordt hij slechts één keer vernoemd als die matroos die in het water sprong toen de Colombia zonk. Al jaren vechten zijn dochter Luzia Lobs en zijn zoon André Avelino voor erkenning, met wisselend succes. Zo kreeg André het in 1995 voor elkaar dat het rijk de vaartplicht beloning uitkeerde, die normaal gesproken vlak na de oorlog werd uitgekeerd aan gemilitariseerde bemanningsleden van Nederlandse koopvaardijschepen. Op 9 november 2012 om 11:00 uur kreeg Manuel Avelino de erkenning die hij verdiend heeft. In Brielle werd een rotonde naar hem vernoemd. Dochter Luzia:

"Vader was bescheiden, sprak amper over zijn rol in de oorlog. Daarom zou het mooi zijn als eindelijk eens bekend wordt wat hij toen gedaan heeft. Want Manuel Avelino handelde op zaterdag 27 februari 1943 met zijn hart en met zijn ziel. Daar kunnen veel mensen een voorbeeld aan nemen."

Bron: 43/2012
HISTORIEK
ONLINE GESCHIEDENISMAGAZINE

Nederlands laatste oorlog...

Bovenstaand fragment uit Wim Dussel's 'Dat was jij, marinier!' beschrijft de aankomst van de mariniersbrigade in Soerabaja op 10 maart 1946. Enkele dagen later landden de Stoottroepers in Semarang en ook op vele plaatsen elders op Java en Sumatra gingen Nederlandse troepen aan land. Het was het begin van de laatste fase in de strijdtussen Nederland en Indonesië. Een strijd die bekend is geworden onder de eufemistische naam 'politionele acties', maar die in werkelijkheid niets anders was dan Nederlands laatste oorlog.

Er was heel wat voorafgegaan aan die maartdagen van 1946. In de jaren tot aan de tweede wereldoorlog werd langzamerhand duidelijk dat er iets aan de koloniale verhouding tussen Nederlands-Indië en het moederland moest veranderen. De Hollanders zagen weliswaar in dat die veranderingen onontkoombaar waren, maar zij waren geenszins van plan de macht aan de Indonesiërs over te dragen. Veel sneller dan verwacht kwam het echter tot een grote botsing tussen beide volken. Die versnelling werd vooral veroorzaakt door de schijnbaar moeiteloze overwinning, in februari 1942, van de Japanners op de toch zo sterk geachte Europeanen. Werden de Japanners eerst door veel Indonesiërs als bevrijders binnengehaald, het duurde niet lang of zij beseften dat de nieuwe overheerser bepaald niet

beter was dan de vorige. De gruwelen van de Japanse bezetting zijn verschrikkelijk geweest. Mohammed Hatta schatte het aantal doden dat in die jaren is gevallen op vier tot vijf miljoen!

Indonesië Onafhankelijk !

Die Mohammed Hatta was een lid van de snel groeiende groep Indonesiërs die, toen ze zagen dat Japan de oorlog op de lange termijn zou gaan verliezen, gingen nadenken over de toekomst van het eilandenrijk. Eén ding was voor hen duidelijk: Indonesië moest geregeerd worden door de Indonesiërs zélf!
Twee dagen na de overgave van Japan, op 17augustus 1945, proclameerde een bekende Indonesische nationalist, ingenieur Sukarno, de onafhankelijkheid van de 'Republik Indonesia'. Hij werd geestdriftig toegejuicht door de inwoners van Batavia, die hun stad snel daarna de oude naam teruggaven: Djakarta.
Sukarno werd president, Hatta was tweede man.

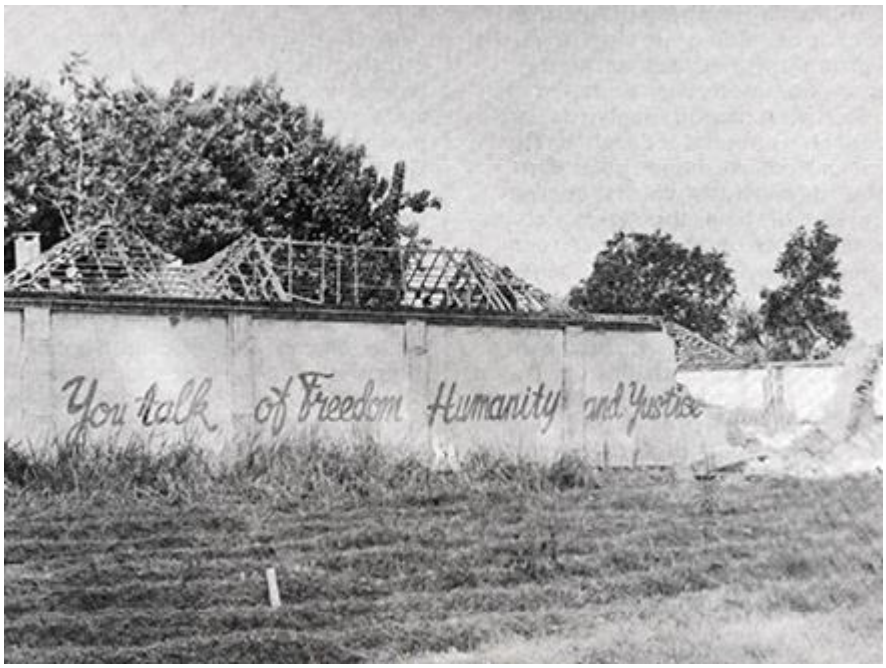
In die dagen kort na het einde van de wereldoorlog was het bijna overal een chaos en de immense archipel vormde daar op zeker geen uitzondering. De enkele honderdduizenden Japanners in de archipel hadden na '42 geen actie meer gezien en hoewel zij zich moesten overgeven konden velen dat maar moeilijk accepteren.
Hen was opgedragen de orde en rustte handhaven tot de komst van de Engelsen.
De Engelsen, inderdaad, want op 15augustus (!) kreeg de Engelse opperbevelhebber Lord Mountbatten te horen dat hij ook verantwoordelijk was voor de afwikkeling in Indonesië.
De Amerikanen voorzagen de grote moeilijkheden die er in de voormalige koloniën zouden ontstaan en schoven de problemen op het laatste moment door naar hun bondgenoot.
Die had echter de handen al meer dan vol aan zijn eigen gebieden en het duurde tot september voordat de eerste Britse troepen voet aan land zetten in de archipel. (Ook het feit dat de Amerikaanse generaal Mac. Arthur uit een soort grootheidswaanzin had verordonneerd dat er niets mocht gebeuren voordat Japan zich officieel aan hem had overgegeven, heeft hieraan niet veel positiefs bijgedragen.) De Britse troepen bestonden voor een deel uit Schotten, die de oorlog meer dan zat waren en snel naar huis wilden. Wat hadden zij te maken in Nederlands-Indië? Britten en Japanners kwamen te staan voor een onmogelijke opdracht, omdat het vuur van de revolutie over het land trok. Nationalisten, losgeslagen jongeren, misdadigers; ze hadden alle vrijheid en leefden hun wraak uit op de Hollanders, de in hun ogen verdachte Indonesische bestuursambtenaren en de Engelsen en Japanners.
Duizenden zijn in deze 'Bersiap' periode op een gruwelijke manier aan hun einde gekomen.

In de binnenlanden zaten nog altijd talloze Europeanen in de kampen, waarde Japanners van onderdrukkers plotseling beschermers waren geworden. Sommige van deze gevangenen zouden pas in de zomer van 1947 worden bevrijd! Geen wonder dat het velen eenvoudig het verstand te boven ging wat er allemaal gebeurde en geen wonder ook dat overlevenden achteraf zeggen dat de periode na augustus '45 voor hen erger is geweest dan de evenmin erg prettige periode onder de Japanse bezetting.

Japanse tweestrijd

Die Japanners stonden vaak in tweestrijd toen de Indonesische nationalisten hun wapens opeisten. Weliswaar had de Keizer hen trouw aan de Geallieerden geboden, maar deze Indonesische troepen waren door henzelf opgeleid. En hadden zij niet zelf in het laatst van de oorlog de Indonesiërs de onafhankelijkheid beloofd? Sommige Japanse commandanten gaven

inderdaad hun wapens af, maar daar waar dit niet gebeurde werd erom gevochten. Duizenden jonge nationalisten lieten bij deze vaak ongelijke gevechten het leven, maar dat deed nauwelijks ter zake. Het leger had heel hard wapens nodig, want Sukarno en de zijnen beseften heel goed dat de Nederlanders zich niet zonder slag of stoot zouden overgeven.



Indonesische propaganda, vooral gericht op de Engelsen en Amerikanen, bleek het belangrijkste wapen in de strijd .

Ook de Britten zaten in een moeilijk parket.
Zij waren niet van plan hun : oorlogsveteranen alsnog te laten sneuvelen voorde koloniale belangen van een kleine bondgenoot.
Een behoorlijk gedeelte van de troepenmacht bestond daarnaast ook nog eens uit soldaten uit India, en die voelden er niet zo veel voor om voor blanke belangen tegen hun Aziatische broeders te vechten, De Britten hielden slechts enkele enclaves rond de belangrijkste steden bezet en trokken de binnenlanden in om de gevangen Hollanders te bevrijden. Sukarno en de zijnen hadden de fanatieke strijdgroepen die zich in deze chaotische periode allemaal achter het revolutionaire vaandel hadden geschaard nog lang niet in de hand en konden aanvallen op de tot een compromis bereidde Britten niet voorkomen.
Het kwam al snel tot gevechten tussen de Engelsen en de 'pemoeda's'; in zo'n geval kon het nationale leger van de republiek (TRI, Tentara Republik Indonesia, later om gedoopt in Tentara Nasional Indonesia, (TNI)), om gezichtsverlies te voorkomen, niet achterblijven.

De strijd bereikte zijn trieste hoogtepunt in de slag om Soerabaja. Duizenden geregelde en ongeregelde soldaten van de republiek vielen de Engelsen in de stad aan. De gevechten duurden enkele dagen en pas nadat de Britten er nog een complete divisie, vliegtuigen en scheepsgeschut tegenaan gooiden werden ze de situatie weer meester. De strijd kostte hun ruim zeshonderd man, het aantal slachtoffers aan Indonesische kant moet daar een veelvoud van zijn geweest.

Nederland reageert

In Nederland worden troepen opgeleid voorde oorlog tegen Japan en voor de bevrijding van Indië, maar die zijn nog lang niet inzetbaar als de atoombommen vallen en Japan capituleert. Kort daarop sijpelen de eerste berichten door dat er daar in de Oost verschrikkelijke dingen gebeuren. Maar de conclusie wordt te snel getrokken: die hele republiek is niets anders dan een hersenschim van een paar dol geworden revolutionairen, die met de Japanners hebben geheuld. Er moeten snel troepen naar Indië om eens goed orde op zaken te stellen. In eerste instantie heeft Nederland die troepen zo vlak na de oorlog niet. Slechts een paar parachutisten worden gedropt om inlichtingen over de situatie in te winnen en ervoor te zorgen dat de mensen uit de kampen worden gehaaid. Deze eenlingen (Sisselaar en Westerling bijvoorbeeld) weten

ondanks grote moeilijkheden opmerkelijk veel te bereiken. Voormalige KNIL-(Koninklijk Nederlandsch Indisch Leger) soldaten nemen weer dienst en samen met de eerste bevrijdde kampbewoners vormen ze enkele bataljons, die in de buitengewesten de strijd met de republiek aangaan.

En redelijk succesvol, want een aantal kleinere eilanden (Bali, bijvoorbeeld) wordt heroverd. Het moederland beschikt medio 1945 verder eigenlijk over maar twee goede gevechtseenheden: de Prinses Irene brigade, de veteranen van Normandië, en de Mariniersbrigade, die bij het United States Marine Corps in opleiding is voor de in middels afgelopen oorlog met Japan. In korte tijd worden een aantal bataljons oorlogsvrijwilligers uit de grond gestampt, die na een haastige opleiding in Engeland eveneens richting de Oost worden gestuurd.

De eerste politionele actie. De TNI vernielde zoveel mogelijk bruggen om de opmars te vertragen.

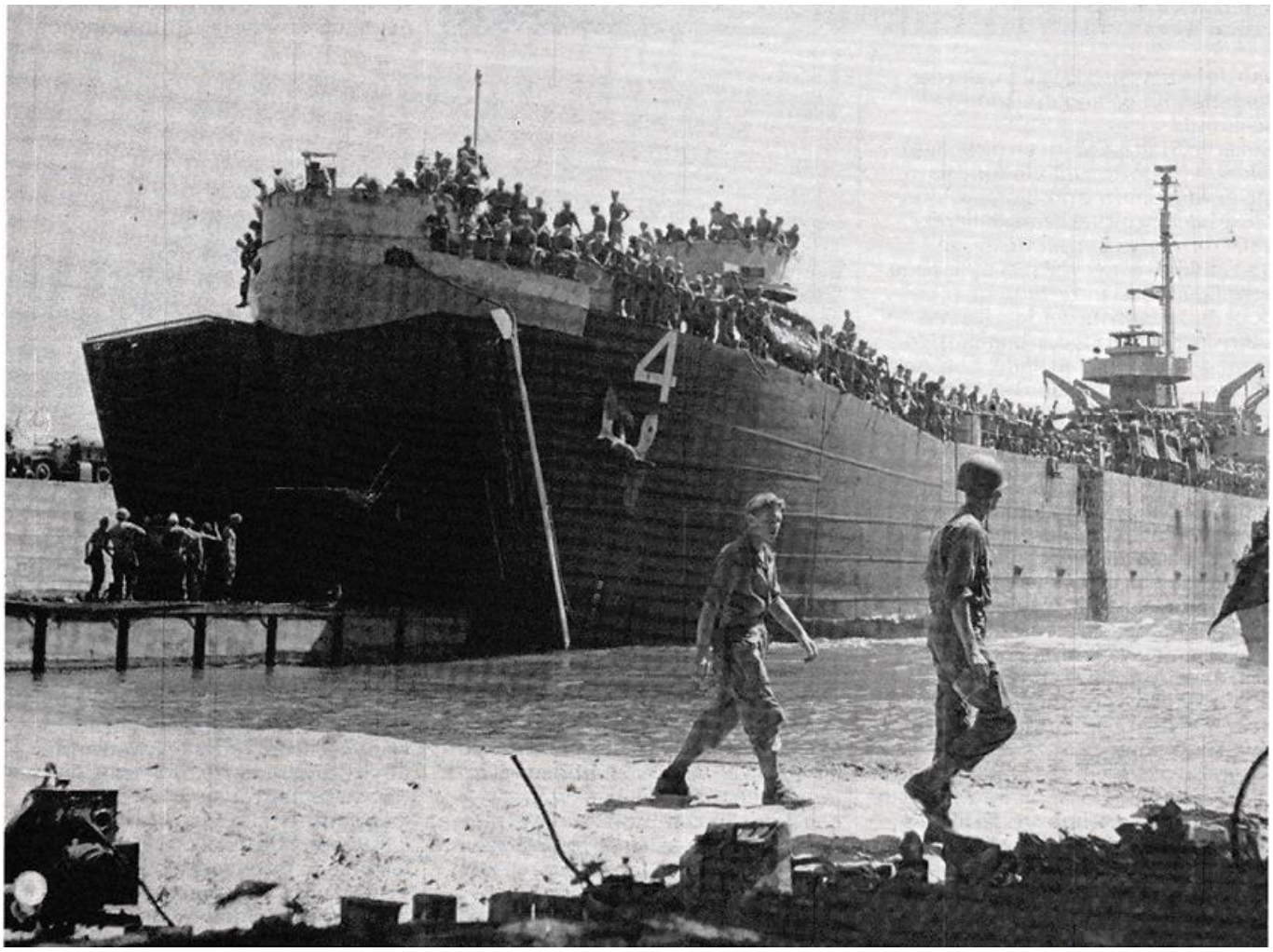
Het is niet voldoende om deze batterij 25 ponders tegen te houden.

Het verschil tussen de Mariniers en de landmachteenheden is groot en heeft de hele oorlog door bestaan, wat vaak aanleiding geeft tot een ongezonde rivaliteit. De mariniers zijn uitstekend getraind, goed gekleed en voorzien van de nieuwste Amerikaanse bewapening. Ze worden veel beter betaald dan de landmacht militairen, worden sneller afgelost en kennen daarnaast nog een aantal privileges. De KL- oorlogvrijwiliigers daarentegen ontbreekt het aan vrijwel alles, vooral training. De dienstplichtige soldaten van de '7 december'-divisie (zo genoemd naar een op die dag in 1942 uitgesproken rede van koningin Wilhelmina, waarin Indië een zekere mate van zelfstandigheid werd toegezegd), die kort daarop volgen hebben het weliswaar iets beter, maar blijven qua training en uitrusting onder het peil van de mariniers. Een situatie, die niet goed te praten is.
Eind 1945 gaan de eerste van deze troepen aan land op de twee belangrijkste, en door de Engelsen beheerste eilanden van de archipel: Java en Sumatra.
Nu staan de échte tegenstanders oog in oog en onmiddellijk breken de gevechten weer los. Dat zindt de Britten, die de zaak net weer een beetje rustig hebben gekregen, allerminst en zij verbieden verdere aanlandingen. De op de schepen voor de kust liggende troepen vertrekken

naar Malakka, waar zij op oude rubberplantages worden gehuisvest in afwachting van een accoord tussen de Engelse en Nederlandse regering overeen 'rustige wisseling van de wacht'. Pas in maart 1946 zouden ze weer aan land gaan; de vervelende tijd in de rimboe van Malakka wordt gedood met jungletraining, iets waarvoor veel militairen achteraf erg dankbaar zijn geweest.

Een politieke oorlog

De oorlog tussen Indonesië en Nederland is zoals elke oorlog een zaak van politiek, maar veel meer dan in de voorafgaande conflicten worden de militairen aan beide zijden daar keer op keer keihard met hun neus op gedrukt.
De politiek van Nederland is in grote lijnen vrij eenvoudig. De republiek van Sukarno en consorten, die immers met de Jappen hebben geheuld, is volstrekt onwettig en bovendien verantwoordelijk voor de plunderingen, brandstichtingen en moordpartijen in de kolonie.



Een amphibische landing door de Mariniersbrigade luidde voor Oost-Java de eerste politionele actie in. Pasir Poetih, 1947.

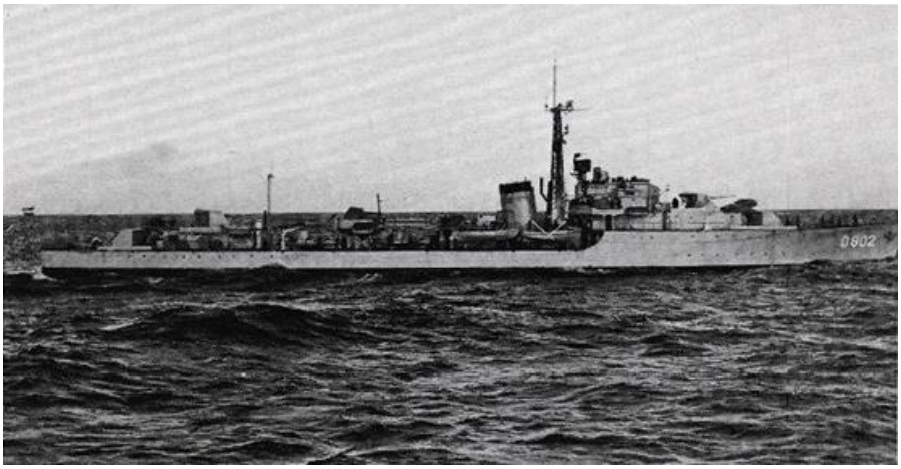
Eerst zullen Nederlandse militairen orde op zaken stellen en daarna zal met wél acceptabele vertegenwoordigers van het Indonesische volk worden gesproken over andere verhoudingen met het moederland.
Als blijkt dat de republiek een niet meer weg te denken zaak is, wordt overgeschakeld op een andere strategie: de archipel wordt verdeeld in een aantal republieken, waarvan die van Sukarno er één is, en de zo ontstane statenbond zal in een soort gemenebest-verhouding

komen te staan met Nederland. Omdat dit land grote invloed zal krijgen in de meerderheid van de Indonesische staten, zijn de Nederlandse belangen alsnog beschermd.
Sukarno, Hatta, Sjahrir en de andere leiders van de Republik Indonesia staan voor enorme problemen. Indonesië bestaat uit vele verschillende volkeren met eigen gebruiken en godsdiensten; het valt niet mee die te verenigen. Het land is uitgemergeld door de Japanse bezetting.

De luchtmacht heeft de militaire acties op de grond zeer goed ondersteund, onder andere met deze P-51D Mustang. Na 1949 gingen vrijwel alle Mustangs over naar de Indonesische luchtmacht. Bij het conflict om Nieuw-Guinea kwam de MLD ze weer tegen .. .

De verschrikkelijke wandaden begaan door fanatici en criminelen onder het banier van de revolutie hebben het imago van de nieuwe staat ernstig geschaad, ook onder het eigen volk. Het leger is een wanboel en de bewapening ervan hopeloos onvoldoende.
Het lijkt onmogelijk dat de TRI enige successen tegen de Hollanders kan behalen.
De blokkade van de Nederlandse vloot tenslotte zorgt ook nog eens voor grote economische problemen.
Maar de Indonesiërs beschikken over één machtig wapen, dat, zo beseffen zij maar al tegoed de hoop op de uiteindelijke overwinning gerechtvaardigd doet zijn: de internationale publieke opinie.

Vooral in de Verenigde Staten, nu definitief een absolute wereldmacht, en in de zojuist opgerichte en van idealisme barstende Verenigde Naties is de stemming rond uit anti koloniaal. Ook in Nederland zijn de meningen sterk verdeeld. Steeds weer wordt op twee gedachten gehinkt: eerst militair geweld en dan praten of eerst praten en dan (als het niet anders kan) de inzet van militairen. Het hele conflict wordt dan ook bepaald door afwisselend het sluiten van de zoveelste overeenkomsten wapenstilstand en dan weer grote militaire acties.
Zowel op militair als politiek gebied weten de Indonesiërs uit deze situatie meer profijt te trekken dan de Nederlanders en daarmee staat de afloop van de oorlog vast.



De Koninklijke marine handhaafde met haar schepen een blokkade van het grondgebied van de republiek, die maar op een kleine schaal kon worden doorbroken.

Dit is Hr. Ms. Evertsen in Indische wateren.

Onwerkbare compromissen

Politiek winnen de Indonesiërs de strijd omdat zij, zoals gezegd, de internationale opinie aan hun kant weten. De compromissen die beide partijen met elkaar sluiten (Linggadjatti, Renville) zijn onwerkbaar, omdat de eigenlijke wensen van de betreffende achterbannen zo tegengesteld zijn, dat een dergelijk compromis vrijwel niet wordt geaccepteerd. De regering in Den Haag geeft bijvoorbeeld een iets andere uitleg aan het accoord van Linggadjatti dan de onderhandelaars hebben bedoeld.

Dat is nodig om het parlement mee te krijgen, maar op deze manier wordt het verdrag niet oprecht nageleefd. Integendeel, de eisen aan de republiek worden voor de Indonesiërs onacceptabel verscherpt en dus weigeren ze erop in te gaan. Dat leidt weer tot Nederlands militair ingrijpen (de eerste politionele actie) en zo maakt de kortzichtigheid van de politici het de Republik Indonesia wel heel gemakkelijk om Nederland voor het oog van de wereld af te schilderen als een onredelijke, krijgszuchtige koloniale staat.

De Veiligheidsraad van de Verenigde Naties roept keer op keer op tot wapenstilstand en overleg. Nederland kan dat niet naast zich neerleggen, want dat is ook de uitdrukkelijke wens van de Amerikanen. En die hoeven er, weinig subtiel, alleen maar even op te wijzen dat de door hen geschonken Marshallhulp bedoeld is voorde opbouw van het land en niet voor dure koloniale oorlogen . . .

TNI geen partij

Militair lijkt het er de jaren tot ongeveer 1948 op dat de TNI geen partij is voorde Nederlanders. Ondanks dat men de beide politionele acties ruim van te voren aan ziet komen, weten de Indonesiërs vrijwel nergens het Nederlandse leger (gesteund dooreen zeer efficiënt opererende luchtmacht) langere tijd op te houden, laat staan te stoppen. De verliezen onder de slecht getrainde en veel te licht bewapende TNI-soldaten zijn soms wel veertig keer zo hoog als onder de Nederlanders, die dankbaar mogen zijn voor het feit dat maar zo weinig Japanners en Brits-Indiërs de zijde van de Republik hebben gekozen. In het voorjaar van 1948 echter wordt de TNI op een voor velen zeer pijnlijke wijze gereorganiseerd. Het is de bedoeling om het massale volksleger om te bouwen tot een goed te beheersen strijdmacht, die in nauwe samenwerking met de bevolking een guerrilla tegen de Hollanders kan voeren.

Dat lukt, ook al omdat de laatsten na de tweede politionele actie (in datzelfdejaar) met evenveel of zelfs minder soldaten een steeds groter gebied moeten controleren.

Brandende kamponghuizen; steeds weer het zelfde beeld waar de beeld waar de militairen met elkaar slaags raakten.

De Nederlanders beheersen weliswaar de steden en de hoofdwegen, maar op het platteland zijn de republikeinse soldaten de baas. De talloze 'zuivering'-acties van het Nederlandse leger, kosten de 'Belanda's' veel meer slachtoffers dan de beide politionele optredens.

Spectaculaire acties zoals de overval op Djocjakarta (onder leiding van luitenant kolonel Suharto) bewijzen de wereld dat de TNI nog allerminst verslagen is, zoals de Nederlandse propaganda wil doen geloven.
Voor de soldaten aan beide zijde is het een moeilijke oorlog. De Nederlandse soldaten die naar Indië worden gestuurd zijn daarvoor vaak nog niet eerder over de grens geweest.
De Nederlandse propaganda, veelal hun enige bron van informatie, stelt de zaak zodanig voor dat zij denken de arme Indonesische bevolking te gaan bevrijden van armoede en grote benden 'rampokkers'. De term 'politionele acties' spreekt in dat verband genoeg.
De soldaten verwachten zeker in het begin niet dat zij terecht komen in een regelrechte oorlog. Steeds als zij denken de TNI opeen haar na opgerold te hebben, moeten zij op last van de politiek stoppen achter een nieuwe demarcatielijn. En wat dat betekent weten ze maar al te goed: nieuwe beschietingen, overvallen en hinderlagen . . .

Het is allemaal zeer frustrerend. Dat geldt evenzeer voor de TNI in de laatste fase van de strijd. Had het verdrag van Lingadjatti in hun ogen misschien nog wel de staat van de ondergang gered, de bepaling in de daarop volgende overeenkomst op de 'Renville', die stelt dat zij de 20.000 man geïnfiltreerde guerrilla's uit het Nederlandse gebied moeten terugtrekken, doet de Indonesische strategen pijn. De latere overeenkomsten en concessies zijn in hun ogen helemaal niet nodig meer, omdat ze vinden dat ze de oorlog op militaire basis alleen ook wel kunnen winnen.

De afloop en de naweeën . .

In december 1949 eindigt de strijd en legt ook Nederland zich neer bij de Indonesische onafhankelijkheid. De afwikkeling ervan toont wellicht nog iets van het dualistische van deze oorlog: het vertrek van de Nederlanders lijkt in de verste verte niet op de vlucht van de Amerikanen uit Saigon, 25 jaar later. Veelal dragen de Nederlanders hun materieel over aan de Indonesische krijgsmacht.
Hele KNIL bataljons gaan als geheel over naar hun voormalige vijand. Maar niet alle. Een aantal van deel republieken wijzen Nederland op het feit dat dit land hen heeft beloofd te steunen in hun onafhankelijkheid. Sukarno en de zijnen hebben, misschien wel vanwege die Nederlandse verdeel en heers-politiek, maar één doel voor ogen: de Indonesische eenheidsstaat.
Het felste verzet daartegen komt van de bewoners van de Molukken. De meeste van hun soldaten dienen traditioneel in het KNIL en zijn gelegerd op verre eilanden als Celebes. Wanhopig wenden de Ambonezen zich tot de Hollanders met het verzoek hun beloften na te komen en deze militairen te transporteren naar de Molukken, zodat zij kunnen vechten voor hun land. Nederland heeft echter geen behoefte meer aan nieuwe problemen en de Molukkers komen tenslotte via Java terecht in . . . Nederland.
Hiermee is de oorlog afgelopen, maar de naweeën ervan zullen ons land nog driemaal opschrikken. De eerste maal is in het begin van de jaren zestig, als er wederom een oorlog dreigt tussen beide landen. Nu om Nieuw-Guinea. Dit laatste stukje bezit in de Oost wordt echter zonder grootschalige gevechten overgedragen aan Indonesië. De tweede keer is in 1969, als er een golf van publiciteit komt over door Nederlanders begane oorlogsmisdaden.

Vooral de voormalige kapitein Westerling wordt het symbool van moordpartijen op onschuldige burgers. Volledige openheid is er over dit beladen onderwerp nooit echt gekomen. Alhoewel het zeer waarschijnlijk is dat de Indonesiërs bijvoorbeeld de Zuid-Celebes-affaire voor

propagandistische doeleinden sterk hebben overdreven, lijdt het weinig twijfel dat er inderdaad oorlogsmisdaden zijn begaan.
Verontschuldigingen hiervoor zijn nooit acceptabel, maar er is wel gezocht naar de oorzaken: militairen die technisch en psychologisch geschoold zijn volgens koude wetenschappelijke normen. Normen die geweld slechts beoordelen op de uitwerking ervan. Soldaten die zelf zijn opgegroeid in een wel zeer gewelddadige tijd en omgeving.

Een goede herinnering voor velen: de tampat. De klamboe en post van thuis…

KNIL-lers, die nog een rekening hebben te vereffenen en heel goed beseffen dat zij bij een verloren oorlog zeker het kind van de rekening zullen zijn . . .
De derde keer dat het Nederlandse volk zal worden herinnerd aan haar laatste oorlog is bij de Molukse kapingen in de jaren zeventig. De uitzichtloze positie van deze jongeren leidt tot wanhoopsdaden. Daden waarvoor onschuldige burgers, maar ook zijzelf een te hoge prijs betalen. Misschien dat de vorige maand gedane suggesties om de dialoog tussen de politiek en de Molukkers weer op gang te brengen, eindelijk het definitieve einde van Nederlands laatste oorlog zal zijn. Het valt te hopen; omzien in wrok brengt niemand verder, begrip en rechtvaardigheid daarentegen wel . . .

Tekst: J. R. Gramsma
foto's: sectie militaire geschiedenis en afdeling maritieme historie

TOON VAN DUN VLIEGER MLD.
(SLOT)

Na ongeveer 35 vluchten met de eerder genoemde Bell, stapt Toon al snel over op de Sikorsky H-19 Chicasaw, bij de Navy genaamd HO4S. Later werd het de S-55 zoals ik die heb leren kennen. Ook met de Sikorsky SH-34-J Seabat, later genoemd de S-58 maakt hij een tiental

vluchten. Buiten deze twee maakt hij nog enkele vluchten met de Hiller. Volgens zijn logboek was hij al geplaatst op Vliegtuig Squadron 8 toen hij op de laatst genoemde vloog.

In December 1959 is hij dus geplaatst bij VSQ8 en begint aan een langere tijd als vlieger op de S-55. Zij hebben er twee, de 076 “Salomé” en de 077 “Cleopatra”. Ik zie in zijn logboek vele, voor mij later bekende, namen voorbij komen. Toon vliegt zowel op MVK Valkenburg als op de Karel Doorman. Buiten diverse andere opdrachten vliegt hij op de Doorman veelvuldig als “Plane Guard”. Op 12 oktober 1960 komt dat goed uit als sergeant vlieger Jan Albers met zijn Avenger een ditch maakt. Hij pikt Albers en mede bemanningslid Verhage uit hun dingy. Er zaten er nog twee in het vliegtuig maar ik weet niet hoe die gered zijn. VSQ8 is ondertussen VSQ2 geworden. Dit even terzijde.

Hij maakt ook de reis naar NNG met Smaldeel 5 mee. Ik zie de naam van de omgebouwde burger tanker “Mijdrecht” een paar keer voorbij komen. Ook in Nederlands Nieuw Guinea (NNG) maakt hij diverse vluchten, ik zie Boeroekoe, Woendi, Rendani, Sentani en meer. Hij blijft vliegen op de S-55 tot april 1961. Dan wordt hij geplaatst op VSQ 5 dat onder andere vliegt met de S-11 en hij weer gaat wennen aan de vaste vleugels. In september verruilt hij VSQ5 voor VSQ321 wat is begonnen te leren vliegen met de splinter nieuwe P2V7B “Neptune” in Burbank USA, met uiteindelijke bestemming NNG.

Het was de bedoeling dat Toon met zijn gezin naar dit verre oord zou gaan. Zij hadden hun prikken al gehad. De “ontwikkelingen” op het land van hun bestemming waren echter van dien aard, dat in dit geval een plaatsing aldaar jammer genoeg alleen voor Toon kon gaan gelden. Na verschillende les vluchten op het nieuwe type vertrekt hij met vlieger de Rouw en de mede bemanningsleden De Vries, Palthe, Polwijk, Kind en Kragt op 28 september 1961 met de “202”van Burbank naar Almeda. De dag daarna vliegen ze van Almeda naar Barberspoint op Hawaï. Ze doen dit in 11.1 of te wel elf uur en 6 minuten. Hierna hebben ze een dag rust. Niet verkeerd daar denk ik.

Op 1 oktober vertrekken zij met bestemming Kwajalein. Zij doen daar 10.9 over (reken maar uit, alles achter de punt is verdeeld in 10 maal 6 minuten). Op 4 oktober volbrengen zij de laatste etappe Van Kwajalein naar Biak, vliegveld Beroekoe. Daar wordt het ernst.

Zelfde kisten van achteren gekiekt

De volgende dag vliegt hij met vliegers Kuiken en de Rouw, met de rest van de bemanning Fransz, Wendel de Joode, Visscher en Veerman een lokale algemene kennismaking, met de "201".

Kisten met bemanningen te Biak

Van de tijd die hij met de Neptune doorbracht tijdens die spannende tijd in NNG, zijn slechts de eerste 3 maanden terug te vinden in zijn logboek.

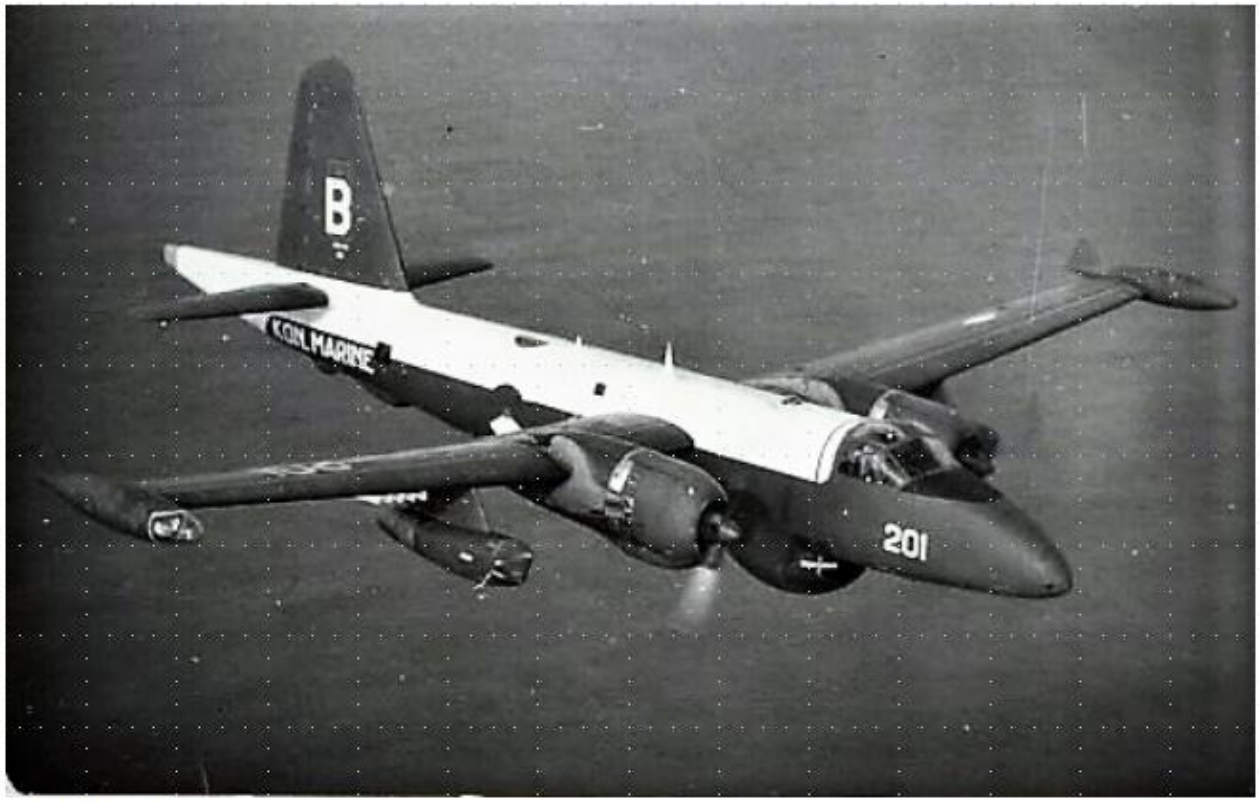
Het logboek van de verdere tijd die hij daar verder doormaakte is helaas nog steeds niet te vinden. Ik vond in het eerste echter nog wel enkele vluchten en opdrachten. Zij komen overeen met de informatie van collega's die in die tijd ook bij VSQ321 op de Neptune vlogen. Ik noem onder andere: Kampong verkenning, patrouille boven land en boven zee tegen infiltraties, ondersteuning van het Korps en de Landmacht in de bush en meer. Er werden echte bommen gegooid. Ook werd met raketten en andere doeltreffende middelen de tegenstander te lijf gegaan.

Er zijn toch nog twee speciale vluchten die ik kan noemen. Op 23 november 1961 vliegt hij een OSRD vlucht met Veenis, Swiggling, Palthe, Dekker en Plat met als opdracht het lokaliseren van een zeer bekend persoon, Rockefeller. Deze werd vermist tijdens een soort ontdekkingsreis. Misschien mede door diens beroemde afkomst werd er door de hele wereld veel aandacht aan geschonken. Zoals wellicht bekend is er nooit meer iets van hem vernomen. Er zijn twee theorieën. Hij is waarschijnlijk verdronken in zee. Het sensatie verhaal ging ook dat

hij is verorberd door een paar zee krokodillen, haaien of hongerige vijandige inwoners. Het laatste heeft mij altijd, ondanks dat dit misschien niet gebeurd is, tot nog toe erg gefascineerd.

Alles is geladen. Overal afblijven, zegt Willem Verkaar. Foto Cor Zwartewaalsloot.

In die tijd is er ook een Dakota van de luchtmacht (X-11) door onverklaarbare oorzaak, op ongeveer 4200 meter hoogte tegen de hoogste berg van NNG gevlogen. Deze was op weg van Merauke naar Biak. Er waren strikte orders dat de kist niet boven 8000 voet mocht omdat er een baby aan boord was. Toen de kist niet aankwam op Biak is lange tijd gezocht door de Neptunes van 321. Zonder resultaat, omdat de werkelijke plaats van het ongeluk ver buiten de gebruikelijke route lag en onlogisch was. Onder bemanningsleden die hebben gezocht was ook Toon. Ik heb dit uit een berichtje uit de correspondentie over X-11 van Einte Prins. Op 11 juli 1962 was deze telegrafist tijdens op zo een zoekvlucht, met als vliegers Toon van Dun en Gerrit Voskamp. Helaas tevergeefs.



P2V7B 201

Na het einde van de politieke moeilijkheden en de overname van NNG door Indonesië, keert Toon terug naar Nederland met wederom de “202”. Dezelfde kist die hem naar NNG bracht. Hierna hapert zijn logboekregistratie tot hij gaat vliegen op de “Augusta Bell”.*

AANVULLING REDACTIE :

* Hier is tot op heden helaas niets meer van gevonden.

Naam	Overleden
A.J. van Dun	04-05-1964

Soesterberg, 'Gedenkteken Luchtvarenden'
Verlengde Paltzerweg 3, 3769ZK, Soesterberg, Utrecht
Totaal 416 namen MLD
Overleden na 15-01-1950

'GEDENKZUILEN LUCHTVARENDEN
TER NAGEDACHTENIS AAN
ALLE NEDERLANDSE SLACHTOFFERS VAN DE MILITAIRE LUCHTVAART
DIE ZIJN OMGEKOMEN IN EEN LUCHTVAARTUIG
ALS DIRECT GEVOLG VAN OORLOGSHANDELINGEN
OF EEN LUCHTVAARTONGEVAL
BIJ DE UITVOERING VAN DE AAN HEN OPGEDRAGEN MISSIE.

UIT DEN KRIJGSRAAD 1900

VONNISSEN.

Oud 29 jaren, geboren in den Haag. Beklaagde was met verlof en meldde zich 10 dagen daarna vrijwillig op zijn schip aan. Duidelijk bleek het hier, dat de delinquent in de war was met de verschillende ingewikkelde bepalingen, die op desertie van toepassing zijn. Hij had gemeend dat hij nog disciplinair gestraft zou worden, indien slechts de termijn van achterblijven het tijdperk van 14 dagen niet overschreed. De krijgsraad nam in de overwegingen van het vonnis op, dat de gedetineerde reeds vele malen gestraft was voor te laat komen van passagieren en achterblijven "van verlof. Tot nu toe was hij steeds door de mazen van het net heen gekomen, doch deze buitengewoon listige voorschriften hadden hem, oude rot, die reeds 15 jaren dienst had en een soort van scheepsadvocaat was geworden, ten langen laatste in hun scherpzinnigheden gevangen. Dit wilde wat zeggen, als men weet dat ook in het vonnis was opgenomen dat de zaak, waarvoor hij terecht stond, niet als een op zich zelf staand feit beschouwd moest worden, doch meer een herhaling was van zijn zucht om zich aan den dienst te onttrekken, hierbij zorg dragende juist buiten de competentie van den krijgsraad te blijven.

Matr. 1e kl…….
„Desertie" (1e maal).
Gestraft met:
4 mnd. mil. gev.straf.

Oud 19 en 17 jaren, geboren beiden te Rotterdam. Zij dienden a/b. Hr. Ms. „Zeeland" en passagier zijnde gingen zij zonder vergunning naar Rotterdam en verkochten van te voren bijna hun geheele uitrusting ten einde aan geld te komen, om per particuliere gelegenheid naar Antwerpen te gaan. Daar hoopten zij een boot te vinden, waarop zij zich konden laten aanmonsteren voor een oversteek naar Buenos-Ayres. Het was hun wil 's lands dienst voor goed te verlaten, doch ter juister tijd werden zij in de volvoering van hun plan verhinderd door hun arrestatie op de boot, die hen van Rotterdam naar Antwerpen zou brengen. De uniform was reeds verwisseld met burgerkleeding. De één beweerde een tegenzin gekregen te hebben in het militair gareel, van den ander was de handeling slechts een spontane uiting van wrevel geweest. Deze was meer overgehaald door zijn vriend. Waarschijnlijk gevoelden zij meer neiging tot het bewerken van den grond dan wel tot het beploegen der zee. Indien de straf voorbij is, zullen beiden wel van oordeel zijn dat het op zee beter is dan op het land.

Twee matr. 3e kl. ….. en … het maken van „complot of afspraak", tot desertie tusschen twee of meer schepelingen in tijd van vrede, welke desertie werkelijk is gevolgd. Ieder gestraft met:
6 mnd. mil. gev.straf.

Oud 20 jaar. Een lange, stevige, goedige jongen, doch als zeer dom gequalificeerd. Onlangs van marinier 3e klasse overgegaan tot stoker. Volgens zijn bewering werd hij veel geplaagd door de andere stokers, omdat hij marinier was geweest. Vele aardigheden werden onder elkaar op hem gedebiteerd, doch wat hem het meest gehinderd had was het gezegde van één zijner kameraden „dat de mariniers zwamjassen met stalen punten" als uniformstuk zouden krijgen. Volgens zijn directe superieuren was dit plagen meer uit aardigheid dan wel om hem te kwetsen en had de delinquent zich hierover nooit beklaagd. Op den bewusten dag verkoos hij echter niet in een ketel te gaan om dezen schoon te maken, hetgeen eenvoudig een gewoon stokerswerk is. Bedaard en rustig werd deze weigering om dien stokersplicht te vervullen te kennen gegeven, en hoewel de order door verschillende superieuren met nadruk werd gegeven, iederen keer voorafgegaan door een waarschuwing voor de gevolgen eener weigering, mocht niets baten. Hij verklaarde liever in dienst te willen blijven, want hij had geen ouders meer en hij zou niet weten hoe anders aan den kost te komen of waar hij een dak zou vinden. Hij werd door zijn superieuren goed behandeld, had geen reden zich verder over iets te beklagen, alleen was hij toen „baloorig" geweest. Zijn superieuren zeiden dat hij anders zeer gewillig was.	Stoker 2e kl. ……. uitdrukkelijk weigeren en opzettelijk nalaten enz." Gestraft met: 6 mnd. mil. gev.straf.	
Beklaagde, oud 15 jaar, een tenger zwak ventje, die den indruk maakt alsof hij een borstlijder is. Ontevreden gelaatsuitdrukking. Was drie maanden geleden uit de gev. ontslagen, waar hij voor dienstweigering voor den tijd van 6 weken had gelogeerd. Bij die gelegenheid had hij geen zeuntjesdienst willen verrichten en het scheen dat deze onwil nog niet gewijzigd was door de reeds ondergane straf. Als zeuntje moest hij de schaftblikjes van zijn bak schoon maken, doch gevolg gevende aan een opgekomen onwil om dit werk te doen, smeet hij 14 schaftblikjes het patrijspoortje uit in zee. Hij wist niet dat hij voor deze handeling voor den krijgsraad kon komen, anders had hij het niet gedaan, dit was zijn excuus.	Jongen …… „opzettelijk en wederrechtelijk wegmaken van eenig goed, dat geheel of ten deele aan een ander toebehoorde, gepleegd door een kind beneden den leeftijd van 16 jaar, doch met oordeel' des onderscheids". Gestraft met: 3 mnd. gev.straf.	

Bron: Marineblad april 1900

alle hens
april 2008

Je weg vinden aan boord

Kruisreis in het Caraïbische Gebied

"Gewoon kijken, kijken, kijken en een heleboel vragen stellen!" Zo luidt het advies van het Hoofd Materieels Dienst, luitenant-ter-zee van de technische dienst 1 Rick Fransbergen aan de vier adelborsten die tegenover hem zitten in de longroom. Aan boord van het stationsschip in de West, Hr.Ms. Van Galen, ruilen zij de schoolbanken in voor de praktijk om nader kennis te maken met hun dienstvak.

Tekst en foto's: Fanneke Frinks

Elk jaar beginnen ongeveer 120 studenten aan de opleiding tot marineofficier op het Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM). Al voor hun eerste studiedag hebben zij meerdere keuzes moeten maken. Waar ga ik studeren? Wat ga ik studeren? Als ze gekozen hebben voor het KIM, moeten ze nog beslissen bij welk korps zij willen werken en welke bachelor richting zij daaraan willen koppelen. Dat lijkt best moeilijk, maar is dat ook echt zo?

Sergeant-adelborst voor de elektrotechnische dienst Thierry Berns had zijn keuze snel gemaakt. "Mijn vader zei altijd dat je met een technische richting alle kanten op kan. Dat advies heb ik onthouden." Een doordachte en praktische reden. Toch zijn er ook velen die voor een technische richting kiezen omdat ze affiniteit hebben met techniek. "Mijn vader was altijd veel bezig met motoren, dan keek ik mee en ging vanzelf meedoen" vertelt sergeant-adelborst voor de technische dienst Jan Willem Ulkeman. Hij stond al van jongs af aan met een schroevendraaier in de handen, net als zijn Korpshoofd op het KIM. Deze kluste ook graag en wilde altijd weten waarom iets op een bepaalde manier werkt. "Ik was meer met werktuigbouwkundige dingen bezig, terwijl mijn leeftijdsgenootjes achterover hangend aan het Nintendo'en waren", legt kapitein-luitenant-ter-zee Henk Boomstra uit. De werkelijkheid is echter wel dat je na je studie niet aan het klussen slaat. Op het KIM wordt de student opgeleid tot technisch manager.

Zelf ervaren

Aardig ingewikkelde elektronica

Als de adelborsten op Curaçao aankomen, ligt Hr.Ms. Van Galen al op hen te wachten, afgemeerd bij Marinebasis Parera. Dit is de thuisbasis van de studenten voor de komende drie weken. Hier zullen ze ontdekken hoe hun toekomstige functie bij de Koninklijke Marine er uitziet. Deze periode, die 'kruisreis' genoemd wordt, is voor de toekomstige officieren een gelegenheid om na te gaan of zij een juiste keuze hebben gemaakt.
Met een 'memoriaal' in de hand, een soort mini-takenboek. vinden zij hun weg aan boord van dit M-fregat. Ze vinden uit wat er allemaal bij komt kijken als je leeft aan boord van een schip; waar ze rekening mee moeten houden en wal er later van hen wordt verwacht. De focus ligt echter niet puur en alleen bij hun eigen dienstvak. Veiligheid staat altijd voorop, dus eerst kennis nemen van de NBCD en weten wat je in geval van nood moet doen. Zodra dat bekend is, kan er op de techniek worden toegespitst.

Sonar

Welke systemen zijn er, waarvoor worden ze gebruikt en welke link kan er gelegd worden naar de operationele gebruikers. Dit zijn de drie hoofdvragen waar de adelborsten zich volgens luitenant- ter-zee 2OC Edwin de Poorter mee bezig moeten houden. Als Systeem Verantwoordelijk Officier begeleidt De Poorter voornamelijk sergeant-adelborst Berns. Hij wil bereiken dat Berns aan het eind van de kruisreis het belang weet van de inzet van apparatuur en hoe je dat zo optimaal mogelijk doet. “Stel dat de sonar en radar tegelijkertijd een storing vertonen. Er zijn geen onderzeeboten in de buurt, maar wel vliegtuigen. Dan heeft de radar een hogere prioriteit dan de sonar. Dat, bijvoorbeeld, is voor hem interessant materiaal om over na te denken."

Goede begeleiding essentieel

De kruisreis maakt deel uit van het vaktechnische gedeelte van de militair-wetenschappelijke opleiding die het viertal volgt. Vanwege het aantal beschikbare uren in het onderwijs is de kruisreis een jaar geleden ingekort van zes naar drie weken. Sergeant-adelborst Frank van Es geeft zelf al aan dat het wel erg kort is. "Net als je het een beetje weet, ga je alweer van boord af." Deze mening wordt gedeeld door de begeleiders van de Van Galen. "Drie weken is te kort om mensen echt vakbekwaam te maken. Toch kan een hoog rendement wel gehaald worden", stelt De Poorter vast. “Ze moeten dingen sneller oppakken. Dat lukt, met de juiste begeleiding. Waar ze tijdens deze reis niet aan toe komen, moet later gedurende hun Praktische Bedrijfsintroductie in het vierde studiejaar worden ingehaald. Nu overal even kijken, diepgang komt later."

Veel plezier

Sleutelen in de machinekamer

Van de drie weken kruisreis ligt het stationsschip ook nog één week afgemeerd. Velen zullen denken dat de adelborsten daar niets aan hebben. Het tegendeel is waar. "Eigenlijk is het wel ideaal. Nu kan je overal bij. Het schip ligt stil en alle systemen staan af. Nu kunnen we dus echt overal in kijken," geeft Ulkeman aan. Daarnaast heeft de bemanning tijdens de zogenoemde reewacht meer tijd voor de begeleiding. Vragen worden uitvoerig beantwoord. Meelopen tijdens de zeewacht blijft natuurlijk de beste manier om het te leren, maar de combinatie blijkt uitstekend uit te pakken.
De omgang met adelborsten wordt door de bemanning als prettig ervaren. "Ik vind het leuk om jonge mensen op te leiden. Enthousiast te maken voor het werk.", merkt Fransbergen over de aanwezigheid van adelborsten op. "Ik hoor dat de 'KIM-opstappers' de bemanning het hemd van het lijf vragen en dat mijn sergeanten en korporaals al die vragen soms best lastig vinden. Toch beantwoorden ze alle vragen met veel plezier en liefde voor het vak. Mensen vertellen nu eenmaal graag over hun werk". Eén van zijn teamleden sergeant-majoor Paul van Dijk vertelt: "Het is erg nuttig dat ze nu aan boord komen, later komen we ze weer tegen als leidinggevende en wat je nu in ze investeert, krijg je later ook weer terug."
Omdat het schip in de haven ligt, krijgen de adelborsten ook te maken met andere aspecten van het officiersschap. Recepties, vergaderingen met de staf van CZMCARIB, familievaardagen en allerlei andere representatietaken. Er vindt zelfs een korte ontmoeting met de premier plaats. Niet verkeerd, zo'n weekje Curaçao, maar dat is geen opzet. Het mooie weer, de innemende cultuur en het prachtige eiland zijn toevallige bonussen voor de adelborsten. De keuze voor de kruisreis valt op de schepen die beschikbaar zijn. Dat het schip zich toevallig in het Caraïbische gebied bevindt, is mooi meegenomen. Alles valt of staat immers met de juiste keuze!

Ondertussen op Hr.Ms. Evertsen...

Aan de andere kant van de oceaan stappen vier adelborsten voor hun kruisreis aan boord van Hr.Ms. Evertsen in de Middellandse Zee. Op het moment van vertrek uit Den Helder is het nog steeds onduidelijk wat de missie van dit LCF precies wordt. De eerste les is daarmee al geleerd. "Als marineofficier moetje met onzekerheden om kunnen gaan", legt korpshoofd Boomstra uit. Sergeant-adelborst Mark Potjer moet hier nog aan wennen. "Zelf kun je er wel mee omgaan, maar nu merk ik ook hoe het thuisfront op die onzekerheid reageert. Voor hen hoop je toch dat er snel duidelijkheid komt."

Hart van de organisatie

Doordat de Eversten aan het begin van een nieuwe vaarperiode staat, maken de adelborsten een aantal weken van het opwerkprogramma mee. "We hebben maar liefst elf machinekamer noodoefeningen gedraaid!" vertelt Potjer enthousiast. Toch maken de brandoefeningen de grootste indruk op deze student. "De technische centrale is dan het hart van de organisatie. Zij sturen de hele brandbestrijdings-organisatie aan." Met alleen wat basiskennis achter de hand kan hij alleen nog maar meekijken bij deze oefeningen. "Het is best ingewikkeld en ik heb het

proces nog niet helemaal duidelijk in mijn hoofd. Eén ding weet ik wel zeker: dat wil ik ook doen." Niet alleen de brandoefeningen overtuigen Potjer dat hij voor het juiste korps heeft gekozen. "Ik weet dat mijn eerste functie straks platformofficier of ondergeschikt Hoofd technische Dienst wordt en nu zie ik wat dat inhoudt. Het is een drukke baan. Je bent van 's morgens vroeg tot 's avonds laat bezig, maar het is absoluut de baan waar ik dat voor over heb."

OUDGEDIENDEN OP HET STRIJDTOONEEL

IN DEN DRIEHOEK NIJMEGEN • MILLINGEN • ARNHEM

MEI 1940

De „Freyr" was één der drie te Nijmegen gestationeerde kanonneerboten, alias „strijkijzers". Beurtelings ging één der drie scheepjes een week naar Millingen, om de wacht te betrekken vóór de splitsing van Rijn en Waal. „Wij liepen daar oorlogswacht", aldus de opvarende v. d. S., aan wiens verslag wij één en ander ontleenen. „Werd er nu alarm geblazen, dan moest één boot in Millingen blijven liggen, één in Nijmegen, terwijl de derde naar Arnhem stoomde. Toen dan ook op 9 Mei 1940 het eerste alarm gegeven werd, stoomde onze „Freyr" naar Arnhem op, om z'n post te betrekken. Doel hiervan was het tegenhouden van eventueel de rivier afzakkende vijandelijke schepen. Op order van onzen Divisie- Cdt., Lt.t.z. 2e kl. Madsen, lieten we boven de brug ons anker vallen. Onze bewapening bestond uit een 7.5 cm kanon, 3.7 cm geschut en een mitr. a.1. Vanaf 9 Mei 's avonds werd wacht geloopen op den wal — i.c. de Rijnkade — om ongewenschte belangstelling te voorkomen.

Hr. Ms. Freyr aan de kade te Nijmegen

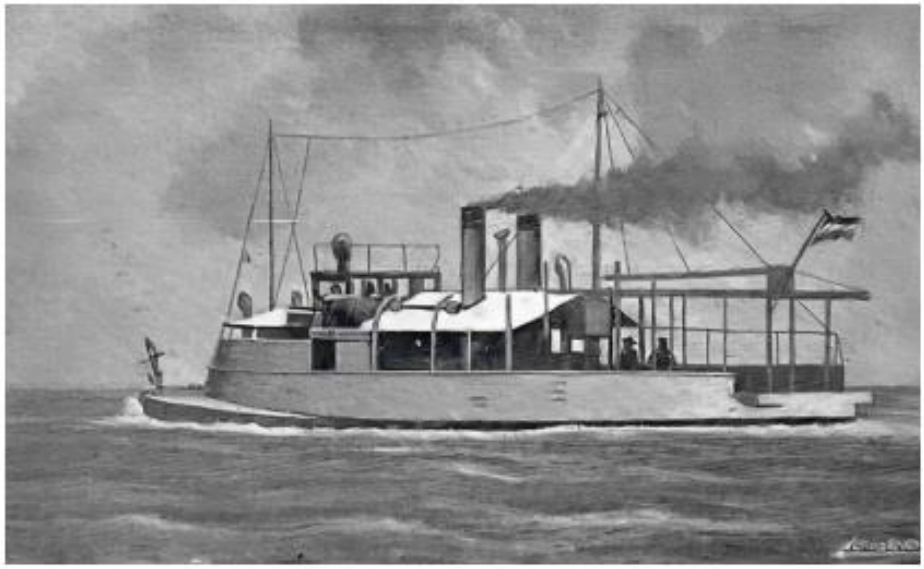
De bemanning van de „Freyr” bestond uit 2 officieren, 3 onderofficieren, 4 man machinekamerpersoneel en 13 man dek personeel”.

Vrijdagmorgen, 10 Mei 1940, om plm. 4 uur constateert de wacht zwaar motorgeronk; weldra is de lucht bezaaid met vliegtuigen. Onmiddellijk wordt de Cdt. gewaarschuwd, die in no time aan dek komt. Hij vertrouwt de veronderstellingen over luchtraids op Engeland of Duitschland niet erg, laat de schildwacht aan boord komen, de trossen losgooien en zakt de Rijn af, om 250 m W. van de verkeersbrug ten anker te gaan. Dit, om zich niet de terugtocht afgesneden te zien, ingeval de brug wordt opgeblazen. Daarna gaat de Cdt. naar den wal om te trachten met Nijmegen te telefoneeren. Met ’t nieuws: we zijn in oorlog met Duitschland!, keert hij weldra terug. Vlak daarna gaat onder ’n daverende knal de Rijnbrug het luchtruim in.
Intusschen wordt de „Freyr” gevechtsklaar gemaakt: al het overtollige materiaal wordt over boord gezet. Een ordonnans brengt de order: vuur openen op den rechter brugpijler om deze verder te vernielen.

Na enkele schoten met ’t 7.5 cm “kanon wordt daarvan verder afgezien, bij gebrek aan resultaat. Geruimen tijd na 6 uur komt iemand van den wal naar ons toe, en roept: „Jullie mogen wel voortmaken! De D. trekken Arnhem al binnen!” Derhalve laat de Cdt. ’t anker indraaien, en begint de „Freyr” af te zakken naar de inmiddels ook reeds opgeblazen — spoorbrug bewesten Arnhem. Vanaf den wal wordt ons uit tal van ramen „goede moed” toegeroepen onder levendig armgezwaai. Maar vlakbij de spoorbrug aangekomen, besluit de Cdt. zekerheidshalve nog even terug te koeren, om de juistheid van de alarmerende melding te toetsen. Plotseling evenwel vallen er schoten in ’t water. „Dekken!” wordt er gebruld. Alles aan bakboord tracht zich zoo snel mogelijk naar stuurboord te begeven om beter dekking te vinden. Hierbij wordt de matr. 3e kl. C. van Slooten door een op de ketelkap afstuitende kogel levensgevaarlijk gewond in den buik, en overlijdt kort daarop. Wij ontvingen nog meer vuur uit de huizen aan de Rijnkade, waarop ook wij het vuur openen. Intusschen zien we over de Arnhemsche brug reeds Duitsche stoottroepen optrekken naar Wageningen. De Cdt. beveelt daarop „Vast vuren!”, wij wenden den steven en zakken den Rijn af naar Rhenen. Maar daarheen op weg doet zich een nieuwe hinderpaal voor: de spoorbrug is vernield, de vaargeul derhalve onbruikbaar. Ons schip had ’n breedte van plm. 8 m, terwijl aan de rechterzijde van den pijler nog ‘n vaargeul was van pl.m. 6 m, met daarnaast een steenen dam. Goede raad was duur! Kwamen wij er niet langs, dan moesten wij van boord af en het schip opgeven en laten springen. Er was maar één oplossing: het schip over de strekdam heen probeeren te krijgen. Hierbij hadden we één voordeel: de bodem van de „Freyr” was geheel plat.
De Cdt. waarschuwde onzen machinist: „Jaap, we moeten er over heen, ik ga achter het roer. Laat de machines volle kracht draaien!” Zoo gezegd, zoo gedaan; op volle kracht stoomden we op de te nauwe opening af, het schip schoof tegen de dam op. We waren voor ongeveer de helft er over heen, toen de stuurboordmachine gestopt werd, om de schroef niet kapot te laten slaan op den dam. De Cdt. gooide bakboord aan boord, en keurig gleden we aan den anderen kant van den dam in het water! Een knap staaltje van stuurmanskunst dat het behoud van ons schip beteekende.

Zonder dat op de Duitsche troepen het vuur geopend werd, om geen slapende honden wakker te maken, en na onderweg nog 2 soldaten in een bootje opgepikt te hebben, die de spoorbrug hadden laten springen, werd opgestoomd naar Rhenen.

Daar werd assistentie verleend bij het vertrek-per-schip van geëvacueerden. Voorts werd hier, nadat de laatste militaire eer bewezen was, 't stoffelijk overschot van den gesneuvelden matroos per roeiboot naar den wal gebracht.


Hr.Ms. Bulgia

Na overleg met Den Helder, meldde de Cdt. van Hr. Ms. „Freyr" zich bij den Cdt. Grebbeberg. (Niet duidelijk is of dit de D.C. van IV Div. is of de R.C. van 8 R.I.). Deze gaf order om terug te stoomen tot boven de spoorbrug, en daar ligplaats te nemen aan den voet van den Grebbe-berg, juist halfweg brug (Rhenen) en Griftmonding, waar de bewapening werd gecompleteerd door 'n aantal li.mitr., beschermd door zandzakken. Drie dagen lang werd hier wacht gehouden, teneinde een oprukken van de Duitschers langs de N. oever van den Rijn aan den voet van den berg te verhinderen.
Een dezer dagen kwam nog een order, dat de „Freyr" zich gereed moest houden om een aantal rijnaken te beschermen, die een paar honderd man aan wal moesten zetten in den rug van de inmiddels op de Grebbeberg doorgedrongen Duitschers, doch van dit voornemen werd afgezien.
In den avond van 12 Mei was de bemanning van Hr. Ms. ,,Freyr" vol goeden moed, toen gedurende een uur zwaar artillerievuur vanuit de Betuwe losbarstte tegen de Duitsche posities op den berg.
Nadat echter op 13 Mei de terugtocht van het Nederlandsche Leger vanuit de valleistelling begonnen was, werd ook de „Freyr" naar Amsterdam ontboden. Opmerkelijk was tijdens de vaart van Rhenen naar 't IJ op 14 Mei, hoe overal langs den kant door eigen troepen — die hier blijkbaar geen eigen Marine-vaartuigen verwachtten — het vuur op de kanonneerboot geopend werd, ondanks het feit dat de Nederlandsche driekleur van den achtersteven wapperde. Voor de brug te Weesp moest geruimen tijd gewacht worden, daar deze geheel afgeschut was met balken — voor de inundatie.
Omstreeks 7 uur echter ging de brug open, en vervolgde Hr. Ms. „Freyr" haar reis. Tijdens dit laatste traject werden reeds de eerste symptomen der capitulatie waargenomen. Bij de Oranje-sluizen ontving de Cdt. bevestiging van dit trieste bericht.

Hr. Ms. Friso, gezonken in het IJsselmeer.

Hierop werd alles wat voor den vijand waarde had vernield of onbruikbaar gemaakt, waarna het bootje buiten de sluizen plechtig tot zinken gebracht werd. De bemanning werd toen ondergebracht op het watervliegkamp Schellingwoude, later in de loodsen van de Mij. „Nederland", totdat zij per 15 Juli 1940 met groot verlof naar huis gezonden werden.
Dit was 't tragische einde van de 60-jarige „Freyr".
Van de beide andere booten is ons bekend, dat de „Hefring", welke in Millingen lag, eerst al haar zware munitie heeft verschoten in de richting Lobith. Daarna heeft men de boot tot zinken gebracht en is de bemanning overgegaan naar de bezetting van Fort Pannerden. De derde boot, de „Tyr", onder bevel van Lt. t.z. Madsen, lag bij Nijmegen. Nijmegen werd reeds lang vóór 5 uur v.m. bezet door een Duitsch gemotoriseerd bataljon van bijzondere samenstelling: de Waalbruggen waren tijdig opgeblazen. De bemanning van de „Tyr" zag zich krijgsgevangen gemaakt, met uitzondering van het stokerspersoneel dat aan boord bleef voor het bedienen van ketels en machines.

W. A. POORT.

Bron:

No. 3 1945

Blij dat ik vaar

Bron:

In Singapore van de 'Nedlloyd Drive' afgemonsterd zijnde, kwam ik na twaalf uur hangen en zitten in zo'n kreng van een vliegtuig doodmoe op Schiphol aan, waar mijn vrouw me probeerde af te halen, maar ze kon vanwege de drukke pleziervaart natuurlijk niet langs de kant komen, zodat ik mijn zware koffers naar een ankerplaats op de ree van de luchthaven moest tremmen. 'Hebben ze hier geen koelies?' zei ik, terwijl Junior weliswaar gedienstig met een bagagekarretje kwam aanroeien, dat hij echter te laat in z'n achteruit zette, waardoor ik op het achterschip werd geraakt en plat aan dek viel.

'Kijk, daar hebbie de Paus,' zei zo'n Amsterdamse kraakfiguur die me voorover zag liggen en ik kwam verontwaardigd recht, maar gelukkig zei m'n vrouw: 'Doorvaren, Jan!' anders had ik z'n ankerbal gehesen. Toen we eindelijk in de auto zaten, ontdekte ik op de achterruit een sticker BLIJ DAT IK RIJ, en ik zei 'Schat', want ik was natuurlijk als boter en dacht dat er VRIJ stond. Ik probeerde haar een smakkerd te geven, want ze frummelde aan mijn linkerknie, maar ze was natuurlijk al aan het schakelen en stortte zich letterlijk en figuurlijk in het verkeer.

'Hou je 'n beetje in!' zei ik nog en ze zei: 'Jij ook!' en gaf meteen volle kracht vooruit zonder op de torsie, rpm, pitch of het laadprogram te letten, evenmin als al die andere gekken in de buurt. Ik weet nou wat een loods voelt als ie naast me op de brug staat, orders geeft en in feite geen moer te vertellen heeft! Ik ging op tilt. Terwijl bij mij de horizon na eenentwintig dagen varen tussen Panama en Singapore als een brede streep nog op mijn netvlies ingebrand stond en mijn hele lichaam op langzame deining ingesteld was, viel zij als volleerd coureur schuin door de bocht een groot konvooi binnen. Ik had het niet meer, zat met de doodstuipen in mijn lijf als een wezel met opgetrokken poten naast haar en zuchtte van pure ellende. Dit was zelfmoord!

'Is er wat, Pa?' vroeg Junior fijntjes. Ik gromde.

Die krengen worden niet alleen groot maar evenredig brutaal.
'Nee niks,' bracht ik uit, de ogen knijpend omdat een idioot met een speed van minstens honderd n.m. per uur voor de boeg over liep en toen minder klappen ging maken, terwijl een aantal opdringerige oplopers in ons kielzog met knipperende lichten van hun ongenoegen blijk gaven.
Tegen de pertinente regels van het ZAR (Zee Aanvaring Reglement) in trachtten ze ons in te halen, hoewel het vaarwater volledig versperd was, en toen dat niet lukte begonnen ze notabene aan de fluit te hangen! 'Wel 's van ZAR gehoord?' riep ik woedend uit, maar Ma gaf een nerveuze ruk aan het stuurwiel en zei: 'Ja, dat horen ze niet, Pa. En wijs niet op je voorhoofd want dat doe je op de brug ook niet en het is trouwens verboden.' 'Wat is het SAR, Pa?' vroeg die stomme Junior. 'Sarren ze je?'

'Weet jij dat ook al niet?' vroeg ik, zenuwachtig om me heen loerend naar al die flitsende koerskruisers .
'Hoe moet ie dat weten?' vroeg Ma geërgerd. 'Hij heeft geen zeevaartschool gehad I'
'Ik ga later ook varen, Pa,' stelde Junior opgewekt. 'Maar ik moet eerst mijn rijbewijs nog halen.'
Ik zag het verband niet en wilde zeggen: 'In allebei de gevallen breek ik je poten,' maar zweeg natuurlijk want anders zou Ma d'r parapluutje wel weer opzetten om dat arme jong tegen zijn rauwe, onbehouwen zeevader te beschermen.

Ze knipperde intussen zelf ongeduldig met de boordlichten omdat 'n vrachtwagen traag als een supertanker op dezelfde hoogte bleef hangen. Z'n peiling veranderde niet. Ik kneep 'm als een koelie in een kolenruim, en vroeg me met samengeklemde lippen af of ze wel eens van het zuigende 'close-sailing-effect' had gehoord. Intussen braakte de tanker naast ons een roetwolk uit die me in een reflex naar de telefoon deed grijpen om die kazak van een roetblazende werktuigkundige op zijn lazer te geven, maar het was al niet meer nodig. We waren inmiddels uit de mistbank opgestoomd en kregen helder zicht op een tegenligger, die met groot licht en dito snelheid door de bocht kwam laveren.

Dat kon niet goed gaan: dat werd een aanvaring en ik had geen reddingsboten of -boeien bij de hand. Hoewel ik hem heel duidelijk zag naderen, zei mijn vrouw met een ruk aan het stuur die ons bijna deed kapseizen. 'Jezus, een spookrijder!' en ik snapte dat niet want ik heb geleerd dat Hij is opgestaan en toen hadden ze alleen ezels.
Een truck als een OBO lag schuin voor ons over en ik zei zacht: 'Mijn God!' waarop mijn vrouw, twee handen verbeten aan het stuur, bits antwoordde: 'Wéét je het weer beter, kapitein?'

Ik was confuus. Dat had niemand van mijn opvarenden de laatste zes maanden tegen me durven zeggen. De Pacific ruiste nog in mijn oren en de kust van Kalimantan achtervolgde me als de bomen langs de weg, maar dan wel hondermaal versterkt en versneld. Als ik ernaar keek werd ik zeeziek. 'Meid,' probeerde ik voorzichtig. 'Gaat 't niet een beetje te hard, kan je niet wat afslacken?' en ik had het nog niet gezegd of een witte Porsche met het woord EITILOP aan de boeg scheerde als een hovercraft voorbij en we hadden het nakijken.
'Da's de politie, Pa,' zei Junior. 'Pak 'm Ma!'

Ik loerde naar Ma die even halve kracht gevaren had maar nu met dubbele snelheid andere tijdelijk geschrokken tobbers trachtte in te halen.
'Hebben jullie dan geen snelheidslimiet?' vroeg ik. 'Ja,' zei Junior, 'maar daar trekt niemand zich iets van aan. Doe je veiligheidsgordel om, Pa I'

Ik had dat kreng tijdens de lange vliegreis snel afgedaan, en zei: 'Die heb ik als het stormt op de brug ook niet om, dus zit niet te zeuren!'
'Het scheelt honderden doden per jaar, Pa,' wijsneusde Junior, terwijl Ma met volle vaart door rood licht ging.
'Hij stond op rood,' mompelde ik, maar ze reed tachtig door de groene golf en we kwamen dus regelmatig voor rood.
'Je mag niet door een rood stoplicht rijden,' zei ik nog. Ze antwoordde: 'Je bent te lang weggeweest, Pa. Je mag niet door een rood licht rijden, als het niet kan!'

Ik slikte van ellende. Ik was gebroken. Dit land was gek geworden. Ik slaakte een zucht van verlichting toen ze de machine bij onze thuishaven eindelijk op stop zette en de buren bij het uitstappen uitliepen.
'Goeie reis gehad, kapitein?' vroeg er een.
Ik keek hem met troebele blik aan en antwoordde: 'Die rondom de wereld ging wel en die Filippijnse tyfoon viel achteraf gezien ook wel mee, net als de vliegtuigtrip, maar de thuisreis vanaf Schiphol...' 'Hij is het verkeer ontwend,' zei Ma filosofisch.

'Die Pa!' zei Junior. 'Die zeeman!' Brutale donder! Die zou ik goed moeten bijspijkeren tijdens verlof.
'Ga je weer gauw varen?' vroeg buurman terwijl ik nog niet eens binnengelopen was.
Het dek onder mijn voeten scheen te bewegen. De lange deining zat nog in m'n benen. Als in een floers zag ik dat bordje op de achterruit: BLIJ DAT IK RIJ. 'BLIJ DAT IK VAAR,' lispelde ik.

'Pa is moe,' zei Ma. 'Dag buurman, we gaan naar binnen. Hij moet nodig naar kooi.'
'Staat ie op dubbel werk?' vroeg ik recht voor z'n raap, want zó moe was ik nou ook weer niet. Ik had wel zin een oppertje achter Kaap Kont te zoeken. 'Dubbel werk?' vroeg Ma. 'Ja hoor, ik kom nét thuis!'

'Ik ook,' zei ik ontstemd, maar toen begon ze te gieren van de lach

HET TE WATER LATEN VAN Hr. Ms. PANTSERSCHIP

„KONINGIN-REGENTES",

OP 's RIJKS MARINEWERF TE AMSTERDAM, OP DEN 24sten APRIL 1900,

IN TEGENWOORDIGHEID VAN H . M. DE KONINGIN,
EN VAN H . M. DE KONINGIN-MOEDER.

Moge het van stapel loopen van een groot oorlogsschip voor de Marine zeer zeker eene belangrijke gebeurtenis wezen, hoeveel gewichtiger wordt zij nog niet, wanneer zij geschiedt in tegenwoordigheid van H . M. de Koningin en van H . M . de Koningin-Moeder. . .
Aan het nieuwe pantserschip, dat den naam „Koningin-Regentes" zal dragen, zou die eer te beurt vallen en wel tijdens het gewone jaarlijksche bezoek der Koninginnen aan de hoofdstad.

Eene beschrijving te geven van het schip leek mij hier overbodig toe; deze komt toch voor in de eerste aflevering van den vorigen jaargang van dit tijdschrift. In herinnering wordt gebracht dat de kiel den 3den December 1898 gelegd werd. Een paar aanteekeningen, voornamelijk betrekking hebbende op genomen maatregelen en voorzorgsmaatregelen bij het van stapel loopen, kunnen wellicht belangrijk genoeg zijn om hier neer te schrijven. Zooals gewoonlijk staat het schip op een cradle, welke rust op twee slagbedden. De druk van het ondervlak der cradle op de slagbedden bedraagt bijna 2 KG. per cM² . Na het te water loopen wordt het schip gestopt in een rijsbed, waarachter een balklaag. Er wordt geen gebruik gemaakt van trossen, kettingen en ankers. Uit eene berekening, in verband met de lengte der slagbedden en de ligging van het zwaartepunt van den romp, is gebleken, dat het plaatsen van ballast, om het dompen te voorkomen, niet noodig was. Het schip liep dus zonder ballast af. Uit hoofde van den hoogen ouderdom der voorheen gebruikt wordende slagbedden en cradle, moesten deze geheel vernieuwd worden.

Op het midden van het voorschip is een kleine houten koker aangebracht, waar bovenin, een scherp geslepen beitel hangt, ter zwaarte van ±10 KG. Zoowel aan stuurboords- als aan bakboordszijde van het voorschip zijn twee, eveneens vertikale, doch pl.m. 14 M. hooge houten kokers opgesteld. In elken koker hangt bovenin, een gewicht van circa 300 KG. Aan een touw, dat de gewichten der beide kokers met elkaar verbindt, welk touw bovendien door eerstgenoemden, middelsten koker gaat. Boven dit touw nu hangt de straksgenoemde zware beitel aan een dun koord, hetwelk over eenige schijfjes vaart naar de plaats, waar het doorgehakt moet worden. Geschiedt dit, dan valt de scherpe beitel door den middelsten koker op het touw, dat in tweeën wordt gesneden; de beide zware gewichten vallen van eene hoogte van 14 M. op de beide klinken, die de laatste beletselen vormen voor het schuiven van de cradle over de slagbedden. Weigert het schip op het eerste oogenblik te loopen, dan worden hydraulische dommekrachten aangezet. Aan stuur- en aan bakboord kan op die wijze 30 ton druk worden uitgeoefend, terwijl bovendien een zware stut, onder den voorsteven geplaatst, hydraulisch opgevijzeld kan worden; een druk aanbrengende van 40 ton. Eene vergelijking makende tusschen de gewichten bij het te water laten, van eenige onzer nieuwe schepen, komt men tot het onderstaand overzicht:

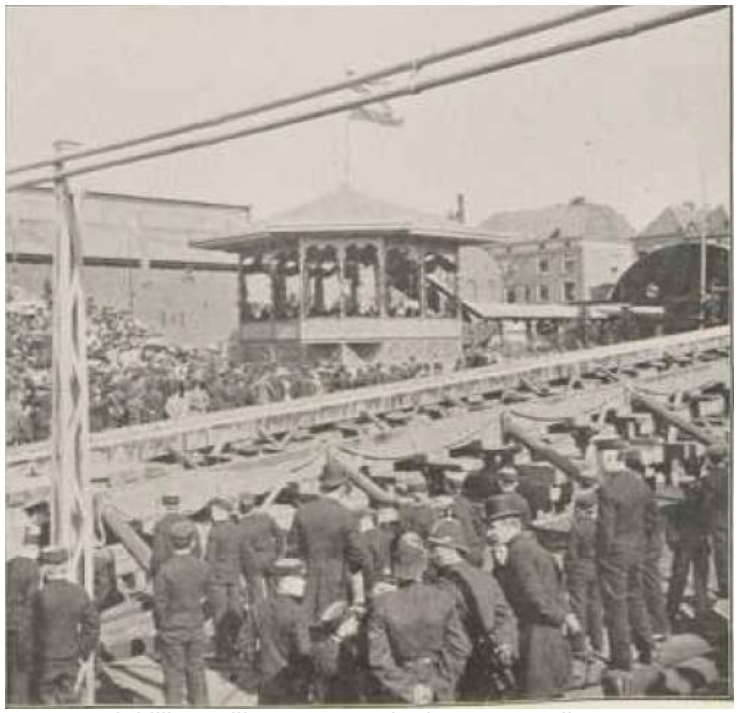
„Koningin Wilhelmina"	1660 ton
„Kortenaer"	1375 ton
„Holland"	1767 ton
„Koningin-Regentes"	1700 ton

terwijl bij het vergelijken der laatste twee getallen in aanmerking dient genomen te worden, dat Hr. Ms. „Holland" bij het te water loopen verder afgetimmerd was dan laatstgenoemd schip.

Het heerlijkste voorjaarsweder, dat men zich denken kan, gaf ruimschoots zijne medewerking aan deze plechtigheid; heldere zonneschijn verlichtte het terrein; een frisch koeltje deed het dundoek van het op stapel staande schip, van de omliggende schepen en van de tribunes vroolijk wapperen. Veel, zeer veel voorbereiding was er noodig geweest, om zorg te dragen, dat alles met de grootst mogelijke orde zou kunnen geschieden en dat toch aan een groot aantal belangstellenden de gelegenheid zou kunnen worden aangeboden, om van het schouwspel te genieten. In de onmiddellijke nabijheid van het schip was voor de beide Koninginnen een zeer schoon paviljoen gebouwd. Hoog stak het boven de omgeving uit; aan alle zijden open zijnde, gaf het aan een ieder gelegenheid de vorstinnen te aanschouwen. Door eene

overdekte gaanderij, gebouwd in den stijl van het paviljoen, had dit door een daarvoor expresselijk gemaakten toegang, verbinding met de Groote Kattenburgerstraat. Keurig was het paviljoen gedrapeerd; een schat van bloemstukken en planten verhoogde het effekt. Rechts van dit paviljoen was eene groote tribune gebouwd voor ruim 1800 personen; hier waren o. a. plaatsen voor de leden der beide Kamers der Staten-Generaal; de leden van den Gemeenteraad van Amsterdam; directeuren van Rijks- en Gemeente- instellingen te Amsterdam; officieren van Zee- en Landmacht, enz. enz.; allen met hunne dames.

Eene afgesloten ruimte vóór de tribune gaf bovendien nog plaats aan pl.m. 800 personen, die zich met eene staanplaats wilden tevreden stellen. Aan de andere zijde van het schip was nog eene tribune opgeslagen, speciaal bestemd voor de ambtenaren bij 's Rijkswerf en daarachter lagen Hr. Ms. „Utrecht" en „Cerberus", voor welke beide schepen ook wederom afzonderlijke toegangsbewijzen waren verstrekt. Aan de overzijde van het dok eindelijk nog eene flinke tribune voor onderofficieren en mindere geëmployeerden van de Marine en daaromheen langs den waterkant, eene enorme ruimte voor het publiek. Onnoodig zeker wel om te zeggen, dat op de verschillende tribunes en op de schepen geen plaatsje onbezet was; aan toegangskaarten waren dan ook alleen al ruim 5000 stuks afgegeven, terwijl bovendien het getal toeschouwers langs den waterkant niet te schatten was; het geleek ééne groote zwarte massa. Maar zeker ook niet noodig is het, om hier neer te schrijven, hoe, toen de klok „twee" geslagen had en iedereen wist, dat de Koninginnen het paleis verlaten hadden, die duizenden harten sneller begonnen te kloppen en naar het oogenbhk verlangden, dat de geliefde Vorstinnen in hun midden zouden zijn. Het was nog even vóór half drie, toen een gejuich, eerst heel in de verte, maar snel naderbij komende, zich deed hooren en ons allen deed begrijpen, dat de Koninginnen in het zicht waren. Eene compagnie Mariniers, onder bevel van den kapitein J. C. J. B. A. de Josselin de Jong, was als eerewacht opgesteld aan weerszijden van de overdekte gaanderij, welke naar het paviljoen voerde. Het was eene eerewacht, uitsluitend bestaande uit mannen, wier borst met een of meerdere eereteekenen of medailles versierd was. Bij den ingang van 'sRijks werf waren aanwezig Z. Exc. de Minister van Marine Jhr. Röell en de Vice-admiraal C. ten Bosch, Directeur en Commandant der Marine te Amsterdam, ten einde de Koninginnen te ontvangen. Daar klonk duidelijk de parademarsch van de tamboers en pijpers der eerewacht; langzaam schreden de Koninginnen tusschen de gelederen; schoon klonk het „Wilhelmus van Nassauen" der Marine-muziek; maar bijkans werd dit alles overstemd door het aanhoudend en zoo hartelijk gejubel, waarmede allen de vorstinnen begroetten; welk gejuich in waarheid overweldigend mocht heeten, toen H.H. M.M. in het paviljoen voor een ieder zichtbaar werden.



Het Koninklijk paviljoen met gedeelte groote tribune

De Koningin was gekleed in een licht-blauw toilet; de Koningin-Moeder droeg een lila-kleurig kleed. Beide vorstinnen hadden in de hand een schoonen bouquet, bij den ingang van het paviljoen aangeboden door een tweetal dochtertjes van hoofdofficieren der marine te Amsterdam. Zoodra de Koninginnen in het paviljoen aangekomen waren, begon onmiddellijk het wegnemen der stutten, welke tot nu toe het schip schraagden. Een half uur te voren waren reeds de stapelblokken onder de kiel weggenomen. Onderwijl onderhielden beide Koninginnen zich met de verschillende hooge autoriteiten, mede in het paviljoen aanwezig. Behalve Hr. Ms. gevolg konden wij opmerken de Ministers van Financiën, Oorlog, Koloniën en Buitenlandsche Zaken, de heeren Pierson, Eland, Cremer en DE Beaufort; den Vice-President van den Raad van State Jhr. Schorer, de Voorzitters van de beide Kamers der Staten-Generaal Mr. Van Naamen Van Eemnes en Mr. Gleichman, den Commissaris der-Koningin in Noord-Holland Mr. van Tienhoven, den Voorzitter van den Hoogen Raad Mr. Coninck Liefting en den President der Algem. Rekenkamer Baron Six van Oterleek ; den Burgemeester van Amsterdam Mr. Vening Meinesz; den Chef van den Generalen Staf Luitenant-Generaal Kool; den Vice-Admiraal Engelbrecht; den Schout bij Nacht Zegers Veeckens, nieuw benoemd Directeur en Commandant der Marine te Amsterdam, enz. enz. Vóór de zitplaatsen der Koninginnen op het balkon van het paviljoen was onder een glazen stolp een model van de „Koningin-Regentes" opgesteld. Op de balustrade vóór den zetel van H. M. de Koningin-Moeder lag het eikenhouten blok, waarover het koord gespannen was, dat straks met een zilveren bijl doorgekapt zijnde, oorzaak zijn zou van het te water loopen van het schip. De zilveren bijl is waarlijk een kunstwerk uit de fabriek der firma Boonebakker en Zoon te Amsterdam. In het zilveren lemmet met prachtig gepolijste stalen snede, zijn a jour de attributen van de Marine geciseleerd; terwijl daarboven, en reliëf, zich de wapens van het Koninkrijk der Nederlanden en van Waldeck-Pyrmont, omgeven door den Koninklijken hermelijnen mantel, vertoonen. Het geheel is weer gedekt door eene groote, fraai bewerkte, gouden kroon. Aan de andere zijde is het naamcijfer der Koningin-Moeder in émail uitgesneden. De steel is van ebbenhout, rijk met zilver gemonteerd. De geheele bijl is 3 dM. lang. De kist, waarin deze bijzonder schoone bijl wordt opgeborgen, is van eikenhout, eveneens rijk met zilver gemonteerd. In het deksel ligt een zilveren plaat, waarin de attributen der Marine, gedekt door de Koninklijke Kroon en eene nauwkeurige reproductie van het pantserschip zijn gegraveerd. Met zeer veel belangstelling werd een en ander door de Koninginnen bezichtigd. Daar werd de witte vlag geheschen, als bewijs, dat alles gereed was en het schip slechts op het wegvallen der laatste twee klinken wachtte, om zijn toekomstig element te gaan opzoeken. De Minister van Marine trad alsnu naar voren en sprak H. M. de Koningin aldus toe:

De zilveren bijl door H. M. de Koningin-Moeder gebruikt

„Mevrouw!

De hooge eer van Uwer Majesteits tegenwoordigheid bij het te water laten van het eerste nieuwe pantserschip voor buitenlandschen dienst, wordt door de geheele Marine en door het personeel van deze werf op hoogen prijs gesteld en ik veroorloof mij Uwe Majesteit daarvoor, uit aller naam, mijn eerbiedigen en diepgevoelden dank aan te bieden. De aanwezigheid van Uwe Majesteit bij deze gelegenheid te dezer plaatse, geeft ons een vernieuwd bewijs van Uwer

Majesteits groote belangstelling in de Zeemacht en zal zeker allen, die tot den aanbouw hebben meegewerkt, hetzij met hun hoofd om de plannen te maken, of om toezicht te houden bij den bouw, hetzij met hunne handen het schip hebben gebouwd, aansporen tot voortdurenden ijver en trouwe plichtsbetrachting. Indien U het mij vergunt, zal ik aan Uwe Koninklijke Moeder het verzoek richten om de tewaterlating te bewerkstelligen. Daarna zich tot H. M. de Koningin-Moeder wendende, sprak de Minister:

„Mevrouw!

Toen het schip, dat binnen weinige oogenblikken voor de eerste maal in het element zal komen, waarin het bestemd is zijn leven door te brengen, gedoopt moest worden, viel de keuze van H. M. de Koningin op den naam van „Koningin-Regentes." De keuze van Hare Majesteit werd met groote vreugde en instemming door de Marine begroet, want daardoor zoude ook bij de Zeemacht de herinnering levendig blijven aan den schoonen werkkring, door Uwe Majesteit met zooveel toewijding en met zooveel succes vervuld en aan de onschatbare diensten, aan ons vaderland bewezen. Maar nu Uwe Majesteit heeft willen instemmen met ons aller wensch, om de plechtige tewaterlating eigenhandig te doen plaats hebben, en zoodoende den band, die

Het schip vrij van de slagbedden

Uwe Majesteit aan het schip hecht, nog te versterken, wordt de kroon gezet op de vele bewijzen van belangstelling, die Uwe Majesteit in de jaren van Haar Regentschap voor de Marine heeft gegeven. Uwe Majesteit kan overtuigd zijn, dat het feit van de tewaterlating van de „Koningin-Regentes" door Uwe Majesteit zelve, ten allen tijde als een glorie om den naam van het schip zal zweven," en voor het personeel, dat er op zal dienen, een spoorslag zal zijn, om met al zijn vermogen, zoowel in tijd van vrede, als, wat God verhoede, in tijd van oorlog, voor de rechten van H. M. de Koningin, voor de eer van de vlag en voor de belangen van ons dierbaar Vaderland pal te staan. Het zou Uwe Majesteit nu kunnen behagen om binnen eenige oogenblikken, met deze bijl, die de kleuren van Uwe Majesteit draagt, den laatsten band, die het schip op den vasten wal vasthoudt, door te hakken". Na deze woorden van Z.Ex. den Minister van Marine, nam Hare Majesteit de Koningin-Moeder de zilveren bijl in handen, trad naar voren, zich wendende in de richting van het schip, waarop wij duidelijk deze woorden vernamen: „Ik geef dit schip over in Gods hand; moge het veilig op de wateren zijn, voorspoedig en gelukkig bij de vervulling van zijn taak en steeds de Nederlandsche Zeemacht tot eer wezen". Toen viel de bijl op het koord; twee doffe slagen werden gehoord; het waren de zware gewichten die op de laatste klinken vielen, en onmiddellijk kwam er beweging in het schip. Statig en schoon liep het gevaarte te water onder het spelen van het „Wilhelmus van Nassauen" door de kapel van H r . Ms. „Wassenaer", welke zich daartoe aan boord van de „Koningin Regentes" opgesteld had, en het oorverdoovend gejuich der toeschouwers van dit wonderschoone oogenbhk en zeker niet het minst van hen, die na het afloopen van het schip de Koninginnen voor het eerst te zien kregen. Nog geruimen tijd bleven de Koninginnen in het paviljoen en lieten zich verschillende autoriteiten voorstellen. Toen ook werden de

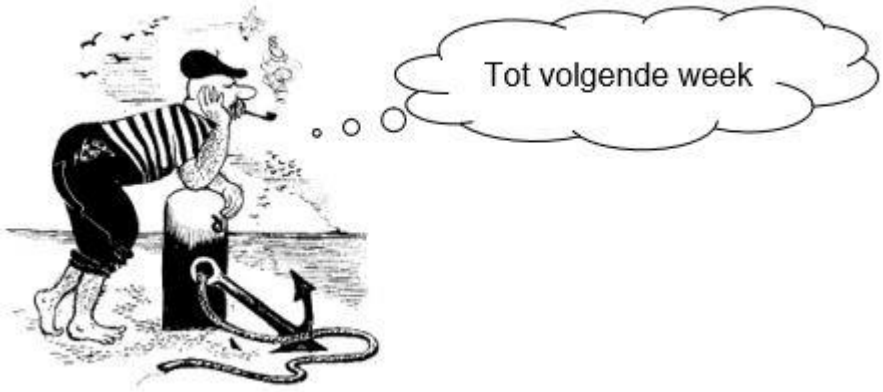
Hoofdingenieur der Marine P. J. Turk en de Kapitein der Mariniers J. C. J. B. A . De Josselin De Jong, door Hare Majesteit de Koningin ontboden en mochten beide heeren uit Haren mond hunne benoeming, respectievelijk tot officier en ridder in de orde van Oranje-Nassau vernemen. De plechtigheid was afgeloopen, de Koninginnen verlieten het paviljoen, uitgeleide gedaan door ZExc. den Minister van Marine en den Vice-Admiraal, Directeur en Commandant der Marine te Amsterdam. Weer sloegen de tamboers en bliezen de pijpers van de eerewacht Mariniers den parademarsch; weer deed zich het „Wilhelmus van Nassauen" hooren; opnieuw klonk het gejubel van de menigte boven dit alles uit en een schoone en vriendelijke dag was wederom toegevoegd aan de geschiedenis van de Koninklijke Nederlandsche Marine.

Bron: Marineblad april 1900

Knipsels..... "Overal " juli 1947

Tante Els...

Zij, die scheep gegaan zijn per troepentransportschip naar Nederlandsch-Indië. kennen zeer zeker nog wel de kleine jonge vrouw, die steeds tussen de vertrekkenden doorloopt, brieven en telegrammen in ontvangst neemt, een laatste woord van afscheid spreekt en nog tientallen andere klusjes opknapt.
Het is Tante Els, die met hart en ziel voor de Nederlandse militairen werkt. Er kan geen schip vertrekken of aankomen, waar militairen opzitten, of zij is erbij.
Het is Tante Els, die kris-kras door Nederland reist en hospitalen en gevangenissen bezoekt.
Er is geen Cadi in ons land of zij kent hem en de bezoekers van de Cadi's kennen haar.
De post weet haar adres in Utrecht maar al te goed.
Immers, wekelijks worden stapels brieven aan haar adres bezorgd van militairen uit Indië en Nederland, maar eveneens van ouders en vrouwen, van militairen, die in moeilijkheden zitten.

Tante Els officieel genaamd Mevrouw Els Meijer, woont ergens in de Domstad, haar kamer is eenvoudig gemeubileerd en aan de wand hangen foto's, vele foto's van „haar" jongens.
Inderdaad zijn het haar jongens, want zij is enig in Nederland.
Moeilijk is de bezettingstijd voor haar geweest. Vierendertig familieleden werden door de nietsontziene Duitse klauw vergast, waaronder haar echtgenoot. Mevr. Meijer werkte illegaal, wist te ontsnappen en ging in Amsterdam als dienstbode werken, totdat zij weer verder moest wegens verraad.
De Biesbos was ditmaal haar centrum. Hier hielp zij vele onderduikers en bij de bevrijding van het zuiden wist zij naar de Geallieerde linies over te steken. Van meet at aan trok zij met de Nederlandse militairen mee en was voor hen een ware steun. Na de bevrijding van geheel Nederland heeft zij haar vrijwillige taak voortgezet en zo is zij dan de matrozen- en soldatenmoeder van Nederland geworden.
In Juni is zij naar Nederlandsch-Indië gegaan en zal „haar" jongens in de tropen een bezoek gaan brengen.

Niet alleen Batavia of. Soerabaja, maar tot in de verste uithoeken en meest afgelegen posten zal zij reizen.
Wanneer Tante Els zulks zegt, dan weten wij. dat zij dit ook zal doen, haar taaie volharding en doorzettingsvermogen kennen wij maar al te goed.