"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 46 – 7e jaargang – 14 november 2024

Inhoud…..

Kaping van de Tjikampek
Kanonneerboten- Pantserboten- Instructieschip- stoomkanonneerboot Freijer
Grootse zeilschip ter wereld
De avond vóór de muiterij deel 1 van 2
De laatste reis van de "Tell"
Reisverslag Hr.Ms. Borculo en Alblas november 1960
In Nippon's klauw
Een jaar opkomstcentrum Voorschoten.
In Nippons klauw
Jan Hendrik van Kinsbergen
Marine Nieuws 1975

Kaping van de Tjikampek

Zoals verteld door Henk Krijnen aan zijn kleinkinderen

Het was 27 maart 1952 toen om ongeveer 10.00 uur een politieboot langzij de "Tjikampek" kwam en hierna volgend avontuur begon:

Op 25 maart 1952 te 10 uur arriveerde het ss "Tjikampek" op de rede van Hongkong en ging aldaar ten anker om te laden en te lossen. Allerlei sampans kwamen langszij, ook de gebruikelijke met de "sausie-sausies".
Een sausie-sausie is een vrouwtje, die zich aanbiedt om je te sokken te stoppen en je kleren te herstellen, zoals knopen aanzetten en scheuren netjes dicht te maken enz. Elke keer als we in Hongkong kwamen en dat was gemiddels 1 x per maand, kwam dezelfde sausie naar je toe, om de sleutel te vragen van je hut. Ze onderzocht dan je barang en herstelde wat gedurende de reis stuk was gegaan, al zittende op de vloer van je hut. Als alles klaar was en weer netjes opgeborgen, kwam ze de sleutel terug brengen en kreeg je een briefje met wat ze gedaan had. Helaas kon je dat briefje nooit lezen, gezien het bestond uit Chinese karakters en dat had je op school natuurlijk nooit geleerd. Maar geen probleem, als je niet genoeg Hongkong dollars gaf, werd het je wel verteld.

Enfin, het lossen en laden ging in rap tempo door en op 27 maart 1952, enkele uren voor vertrek, kwam een politieboot langszij. De baas ging naar de kapitein en vertelde hem dat het gerucht ging, dat we communistische infiltranten met bestemming Indonesië aan boord hadden en dat ze graag het schip wilden doorzoeken teneinde die lieden in te rekenen.

Ik kreeg order van de kapitein om de politie te begeleiden en daar gingen we op zoek. Naar mijn mening zijn we overal geweest. Alle hutten bekeken, in de machinekamer gezocht, in de storerooms, ja zelfs de laadruimen doorzocht, maar niets konden we vinden, zelfs geen spoortje wat leek op vreemde lui. Achteraf maar goed ook, want later bleek dat ze zwaar bewapend waren.

Toen de loods aan boord kwam voor vertrek, zo ongeveer 13.00 uur, zijn de politiemensen onverrichter zaken weer van boord gegaan, ze wensten ons "good luck" en een goede reis.
We vertrokken uit Hongkong om 13.30 en voeren al rap in de Zuid Chinese zee op weg naar Tanjung Priok op Java. Ik was toen 4e stuurman en had de wacht van 20.00 tot 24.00 uur.

De wacht verliep normaal en om 24.00 uur toen Proper, de 3e stuurman, me kwam aflossen, ging ik als gebruikelijk naar het schavotje om de kompaskoersen te vergelijken met het standaardkompas. Het schavotje is gesitueerd boven op het dak van het stuurhuis en je kan er komen door een stijl laddertje op te klimmen.
Ik ging dus het laddertje op en stak m'n hoofd boven het stuurhuis uit en schrok me een hoedje, want op het schavotje zaten 2 Chinezen, die er beslist niet hoorden te zitten. Als een haas daalde ik het laddertje af en vertelde aan de 3e stuurman , dat er 2 Chinezen zaten die zeker

niet tot de bemanning behoorden. Hij zei, "joh, we roepen ouwe Brom erbij, het gerucht is zeker toch waar en die infiltranten zijn aan boord!!!"
Ik ben toen naar beneden gegaan om de kapitein te waarschuwen. Ik trof de kapitein in z'n hut en hij zou juist naar kooi gaan, want hij zat in zijn onderbroek op de hoek van zijn bureau een sinaasappeltje te schillen. Ik zei: "Kapitein, ik denk dat die infiltranten toch aan boord zijn, want er zitten 2 vreemde Chinezen op het schavotje."
"Nou," zei hij, "dan moeten we maar eens gaan kijken" en hij pakte uit zijn brandkast een pistool. "Ga jij maar voorop," zei hij, "want ik ben niet bang!! " En wij op naar de brug en toen naar het schavotje. Ze stonden ons al op te wachten met van die automatische geweren in hun hand.

We konden natuurlijk maar één voor één het laddertje op en ik was de eerste die boven was. Ik had niets in te brengen natuurlijk en stond al gauw met mijn handjes boven mijn hoofd. Toen kwam kapitein Brommersma (we noemden hem altijd "ouwe Brom", als hij het niet hoorde) en die kon niets anders doen dan zijn pistool afgeven en netjes naast mij gaan staan met zijn handen op dezelfde plaats. Daarna kwam Propsan (Proper) met zijn hoofd boven het dek en die dook meteen weer naar beneden, maar ook hij kwam niet ver, want er kwamen 3 Chinezen met die barre wapens naar de brug gestormd en toen was de brug meteen van de infiltranten.

Wij hadden niets meer in te brengen dan lege briefjes en er kwamen nog meer van die kerels aan. Het eerste wat ze deden, was de marconist een bezoek brengen. Hij schrok behoorlijk, want hij lag in zijn kooi en moest daar blijven. Hij mocht de radiohut niet meer in. Ondertussen gingen wij in optocht naar de hut van ouwe Brom.
De 3e stuurman moest met een gewapende wacht op de brug blijven en gewoon de navigatie en zijn wacht doen.
In de hut van de kapitein zei de hoofdman van de Chinezen, dat ze ons schip gebruikten om ongezien in Indonesië te komen. We moesten verder varen, maar we werden voortdurend bewaakt en gecontroleerd. Op 1 april moesten we zo dicht mogelijk bij middernacht op de rede van Tanjung Priok ten anker gaan. Als dat alles zo gebeurde, zou ons niets overkomen.

Nou, het is ongeveer 5 dagen varen naar Tanjung Priok, als het weer goed bleef, dus voorlopig zaten we met die kerels opgescheept. Wat zeg ik? Nee, we werden door die kerels zwaar bewaakt. In elke gang van de hutten, in de kombuis en in de machiekamer liep zo'n vent met zo'n prachtig geweer. Als we zaten te eten, in de messroom, keek je naar zo'n geweer. In de kaartenkamer was zo'n kerel. Zelfs als je onder de douche ging of naar de wc, werd je bekeken.

De zon en sterbestekken werden gecontroleerd, en het middagbestek moest elke dag naar het kantoor in Hongkong worden gestuurd. Dat ging gewoon door, maar we mochten geen argwaan wekken. De marconist moest de frequentie instellen, het formulier invullen en de radioman van de infiltranten seinde het bericht dan over. Als de kapitein een telegram moest versturen, dan was dat hetzelfde recept.

En zo voeren we op Indië aan. Op den duur begon je die kerels te leren kennen, je vroeg hun namen en je zei ze gedag en tenslotte maakte je nog een praatje ook. Die kerels sliepen bij de Chinese bemanning op het hoofddek en ze hadden daar de grootste lol. Speelden majong tot in de kleine uurtjes met elkaar en dat hoorde je door de hele accommodatie.

We hadden op den duur het idee, dat de Chinese bemanning gewoon bevriend met die lui was. Aan gekomen op de ankerplaats in Priok bleek dat dat ook zo was. Ik denk dat ze voor die reis aardig betaald zijn geworden, Chinezen kennende.
Maar op de 1e april 1952 werd te 01:00 ten anker gegaan op de rede van Priok en tot onze grote verbazing kwamer er 3 motorprauwen uit de duisternis op ons aanvaren en werden langszij het schip gemeerd bij luik 2. Luik 2 werd toen open gemaakt en met de laadbomem werden diverse kisten in de prauwen geladen, waarna alle mannen met hun wapens in de prauwen klommen. Het bleek dat ze zich in Hongkong hadden verscholen onder hun eigen kisten, Ze hadden gewoon een ruimte tussen en onder de kisten in gebouwd, geen wonder dat we ze niet konden vinden.

Maar enfin, de hoofdman sprak ons toe en bedankte voor de “gastvrijheid” en gaf het pistool terug aan kapitein Brom, met de woorden dat dat hij blij was, dat er geen munitie was verspild deze reis.
De prauwen vertrokken en het schip was weer voor ons. Iedereen van de Hollandse officieren was blij en dankbaar dat het avontuur was afgelopen en dat het zo goed was afgelopen voor allemaal. De Chinese bootsman en zijn mannen maakten ruim 2 weer dicht en wij gingen naar de hut van ouwe Brom om een borreltje te drinken op de goede afloop. Veel zin om naar kooi te gaan hadden we niet en het hele gebeuren hebben we die nacht nog eens besproken en we kwamen tot de conclusie, dat we toch wel best angstig waren geweest, want je wist nooit hoe de stemming van die infiltranten was en of die kon veranderen.

Henk Krijnen

Om een uur of zes kwam een marineboot langszij en de commandant kwam aan boord met de mededeling , dat hij orders had het schip te doorzoeken. Hem werd verteld dat hij een aantal uren te laat was, want de prauwen met de infiltranten en lading waren al lang weg. Waarheen was ons niet bekend. De commandant zei dat hij zou gaan patrouilleren en zoeken. We hebben nooit gehoord of hij ze heeft gevonden, maar ik denk het wel niet.

In de loop van de dag zijn we anker op gegaan en kwam de loods aan boord om ons de haven in te brengen. Ik zelf heb als adjudant van kapitein Brommersma nog een hele klus gehad om de scheepsverklaring uit te tikken, maar ook dat hoorde erbij.

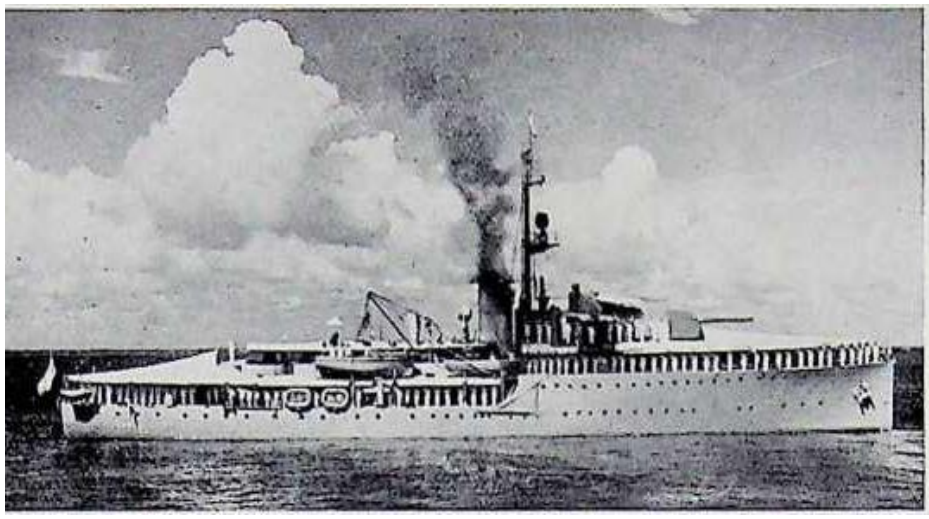
De volgende dag kwam de Chinese bootsman naar boven om ons uit te nodigen om ’s avonds aan de wal op kosten van de Chinese bemanning een diner te genieten. Dit om de goede afloop te vieren en de opgelopen spanningen te laten wegvloeien. Uiteraard hebben wij die uitnodiging aangenomen en onder leiding van ouwe Brom zijn we een Indies restaurant binnen gewandeld en hebben werkelijk zitten te genieten van het natje en het droogje, dat ons werd aangeboden, want er was geen nee te koop. En zo kwam er werkelijk met veel plezier en pret een einde aan deze kaapreis, waar een ieder die het heeft meegemaakt nog altijd aan moet denken.

Bron:
R.J.Bersma

Varen is fijner

dan je denkt.

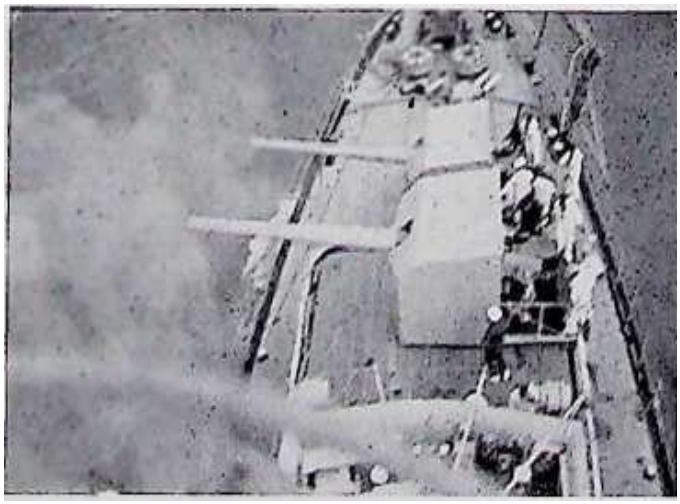
KANONNEERBOTEN



Sedert 1935 zijn de pantserbooten (type: Brinio, Friso en Gruno), de flottielje-vaartuigen (Soemba, Flores en Johan Maurits van Nassau) en het artillerie-instructieschip (Van Kinsbergen) geklassificeerd bij de kanonneerbooten (type Freyer, de z.g. strijkijzers). Daarmede heeft men de schepen voor de locale verdediging, die geen kustverdedigingsschepen zijn (Soerabaia, Gelderland, Hertog Hendrik en de oude Heemskerck) en die geen mijnenlegger of mijnenveger zijn, tot een groep vereenigd. Men moet aan een dergelijke herklassificatie geen andere waarde hechten, dan een rangschikking van schepen en vaartuigen naar de inzichten, die in een bepaalde periode van onze weermacht ter zee bestaat omtrent de samenstelling en groepeering der geheele vloot als operatief orgaan. De herclassificeering beteekent dus niet altijd een verandering, verbetering of vermindering in de waarde van elk schip afzonderlijk.

De kanonneerbooten hebben, met de schepen voor de kustverdediging en den mijnendienst, tot taak beschermend op te treden lang de kust en het voorkomen van landingen. De kanonneerbooten zullen meer in het bijzonder tot taak hebben de mijnversperringen voor de kust en in de zeegaten te beschermen en waar noodig zullen zij ook in staat zijn de handelsvloot of eenheden van transportschepen te convoyeeren. Daartoe zullen uiteraard alleen de grootere kanonneerbooten in staat zijn, zooals die van het type „Flores". Deze schepen waren overigens hoofdzakelijk voor den dienst in de overzeesche gewesten aangewezen. De „Johan Maurits van Nassau", die in 1933 in dienst gesteld werd, vertoefde voornamelijk in West- Indië. De „Flores ", waarvan hier een afbeelding gegeven wordt, werd in 1924 op stapel gezet bij Fyenoord, gleed in 1925 te water en werd op 25 Maart 1926 in dienst gesteld. Het schip is 75,6 m lang, 11,9 m breed, 3,6 m diepgang, waterverplaatsing 1457 ton, machinevermogen 2 duizend Aspk, snelheid 15 mijl.

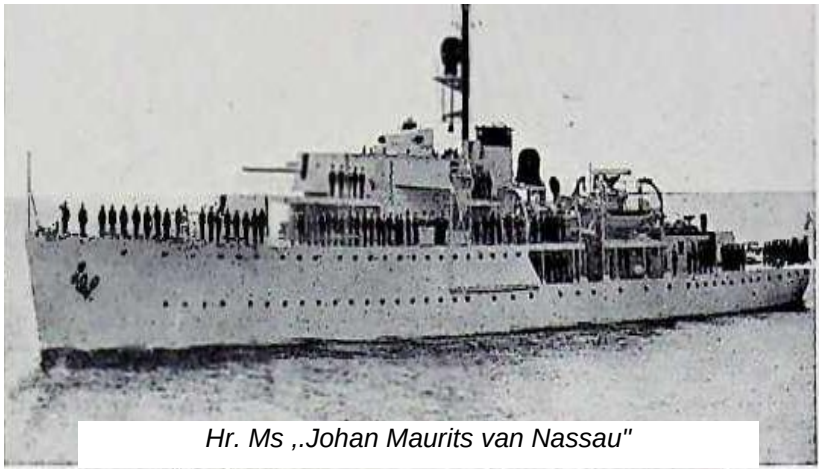
De bemanning bestaat uit 136 koppen. Als bewapening voert de ,,Flores" 3 kanons van 15 cm no. 7, 1 kanon van 7.5 cm no. 6, 4 mitr. van 12.7 mm en 2 mitr. no. 4 Ik. (De „Soemba" is in bijzonderheden geheel overeenkomstig de ,,Flores", werd ook in 1924 op stapel gezet, doch bij „Wilton en werd 12 April 1926 in dienst gesteld). Beide schepen vertrokken op 15 Juni 1926 naar Oost-Indië via Sevilla, Tunis, Port Said, Aden, Colombo, Sabang, Batavia, waar de schepen op 16 Aug. 1926 aankwamen. In Maart 1927 maakten beide schepen een oefentocht door de Riouw-archipel naar Singapore en Saigon. Tijdens een bezoek van den Gouverneur-Generaal van Ned.Indië aan Haiphon, Saigon en Bangkok, vergezelde de „Flores" het gouvernementsvaartuig „Zuiderkruis" van 24 October 1930 tot 29 Nov. 1930. In Mei 1931 verleende de „Flores" hulp bij de opsporing van een vermist Junkervliegtuig in de Timorzee.



Een salvo met de kanons Hr.Ms. Soemba

Drie jaar later fungeerde de „Flores" tijdelijk voor de opleiding inheemsche schepelingen. Tijdens een oefening in 1935 aan boord van de „Flores" werd door het ontijdig afvuren van een kanon, dat met los kruit was geladen, een man gedood en werden drie man zwaar gewond. Toen de algemeene mobilisatie in 1939 werd afgekondigd bevond de „Flores' zich in Indië. Het schip werd eind 1939 naar Nederland terug geroepen. Op 3 Febr. 1940 voegde het zich bij de zeemacht in het Moederland, vertoefde hoofdzakelijk in de Zeeuwsche wateren en wist zich na de capitulatie van het Ned. Leger in Mei 1940 aan in beslagname te onttrekken. Uit de veronwaardiging rondom de overval door een bandietenleider Urbano op Curaçao in Juni 1929, werden de plannen geboren voor den aanbouw van de „Johan Maurits van Nassau", een schip dat hoofdzakelijk voor den dienst in West- Indië bestemd zou zijn. In 1931 werd bij „De Schelde" de kiel gelegd voor de „Johan Maurits van Nassau", genoemd naar Johan Maurits van Nassau — Siegers, bijgenaamd den Braziliaan. zoon van Graaf Johan VIII.

Hij werd geboren op 17 Juni 1604 te Dillenburg en overleed op 20 Dec. 1679 te Bergenthal bij Kleef. In 1637 werd hij door de West-Indische Comp. benoemd tot gouverneur van het op de Portugeezen veroverde Brazilië, waar hij tot 1644 bleef. Hij stichtte Mauritsstad, het tegenwoordige Recife op Pernambuco. Het schip werd aanvankelijk onder de flottieljevaartuigen, doch sedert 1935 onder de kanonneerbooten gerangschikt, De lengte was 78,6 m, breedte 11,6 m, diepgang 3,7 m, waterverplaatsing 1537 ton, machinevermogen 2100 Aspk, snelheid 15 zeemijl, bemanning 124 koppen, bewapening 3 kanons van 7.5 cm no. 8, 4 mitr. van 12.7 mm, 4 mitr. no. 4. In 1932 liep het schip van stapel. Op 5 April 1933 werd het in dienst gesteld en op 29 Juni 1933 vertrok de „Johan Maurits" voor het eerst naar West-Indië. Van 5 tot 16 Nov. 1934 maakte het schip uit West-Indië een reis naar Colon (Panama) en van 17 — 28 Nov. 1936 naar Kingston (Jamaica). Op 7 Mei 1937 werd het schip afgelost door de ,,O 14" en „O 15", teneinde te convoyeeren in de Spaansche wateren, waarvan het op 20 Jan. 1938 in Nederland terugkeerde en eenige verbouwing onderging.



Hr. Ms ,.Johan Maurits van Nassau"

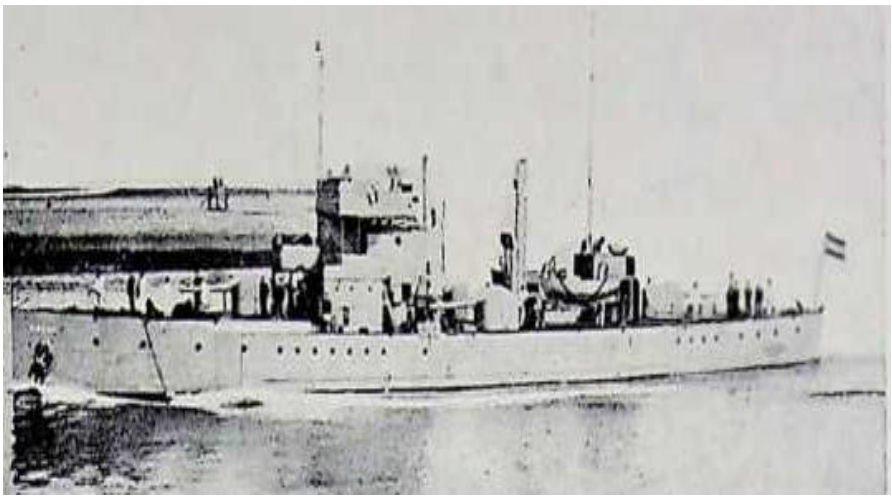
Zoo werd b.v. in den mast ter hoogte van het zoeklicht, een mitrailleurdek aangebracht, zooals op onderstaande foto, die in West-Indië genomen is, valt te onderscheiden.

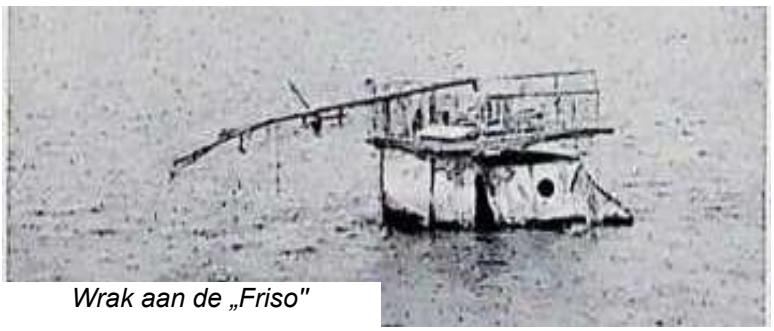
Gedurende 1938 was het schip afwisselend in Nederland en in de Spaansche wateren en vertrok in Januari 1939 weer naar West-Indië. Vandaar werd het eind 1939 naar Nederland terug geroepen. Toen de Mei-oorlog 1940 uitbrak vertoefde het schip te Vlissingen, werd naar Hoek van Holland gezonden, patrouilleerde tegen valschermjagers en vertrok 12 Mei naar Den Helder. Onderweg werd het door vliegtuigen gebombardeerd. doch niet getroffen. Op 13 Mei lag het schip in N.W.- richting op plm. 15 km van den afsluitdijk, waar het den geheelen dag onafgebroken het vuur met succes geopend hield.
Op 14 Mei vertrok de ,,Joh. Maurits" naar Den Helder om zich met de „van Brakel", „Nautilus", „Douwe Aukus". „G 13" en „G 15" naar elders te begeven. Tusschen Petten en Callantsoog

werd de „Joh. Maurits" door 3 vliegtuigen aangevallen en kreeg direct reeds een bom op den commandotoren, nabij kanon 2, die brand in het benedenschip veroorzaakte. Aan boord bleef men de aanvallen afslaan. Negentien maal werden deze herhaald. Met de laatste aanval vielen twee bommen ter hoogte machinekamer en waarschijnlijk een in den schoorsteen. Het schip brak; desondanks bleef men met de mitr. van 40 mm doorgaan de vliegtuigen te beschieten. Het voorschip zonk snel; van het achterschip sprongen de overblijvenden te water. Het aantal gesneuvelden is nog niet bekend. Een aantal opvarenden werd door omliggende schepen en door de Dorus Rijkers gered.

Pantserbooten type ,,Friso"

Voor de kustverdediging werden in 1911 —1912 drie pantserbooten op stapel gezet, n.l. de ,,Friso", de „Brinio" en de „Gruno". De namen werden ontleend aan de mythologische stamvaders, resp. der Friezen, van de germaansche volksstam de kaninefaten en der Groningers. De pantsering bestond uit een gordel van 55 mm pantser ter hoogte van de





Wrak aan de „Friso"

waterlijn en een pantserdek van 17 mm pantser. Gordel en dek waren echter niet over de geheele lengte van het schip gepantserd. Voorts hadden de schepen een gepantserden commandotoren van 50 mm pantser en stonden de kanons in gepantserde

schilden. De lengte van de schepen was 52,5 m, breedte 8,5 m, diepgang 2,8 m, waterverplaatsing 542 ton, machinevermogen 1200 Aspk. snelheid 14 zeemijl; het aantal manschappen was 63. De bewapening bestond uit 4 kanons van 10.5 cm no. 1 en 2 mitrailleurs no. 1. Het waren de eerste motorbooten (turbine), die bij onze marine werden ingevoerd.

De ,,Brinio" kwam 16 Oct. 1911 op stapel, werd gelijk met de „Friso" op 12 Aug. 1912 te water gelaten, doch kwam reeds 8 Sept. 1914 in dienst, terwijl de „Friso" en de ,,Gruno" op 12 Juli 1915 in dienst gesteld werden, hoewel deze laatste eerst op 12 Febr. 1912 op stapel gezet werd. Alle drie werden gebouwd op de voormalige marinewerf te Amsterdam. Het waren moeilijk te manoeuvreeren schepen, vooral in de overgang van vooruit naar achteruit haperden de machines dikwijls. Buitenlandsche reizen hebben deze schepen nooit gemaakt, hun terrein beperkte zich tot de zeegaten in Zeeland, de havens Hoek v. Holland of IJmuiden, het Marsdiep of tusschen de waddeneilanden. Gedurende den wereldoorlog waren zij dan ook speciaal aangewezen voor de verdediging van deze havens en gaten. In den Mei-oorlog 1940 patrouilleerden zij op de Zuiderzee.

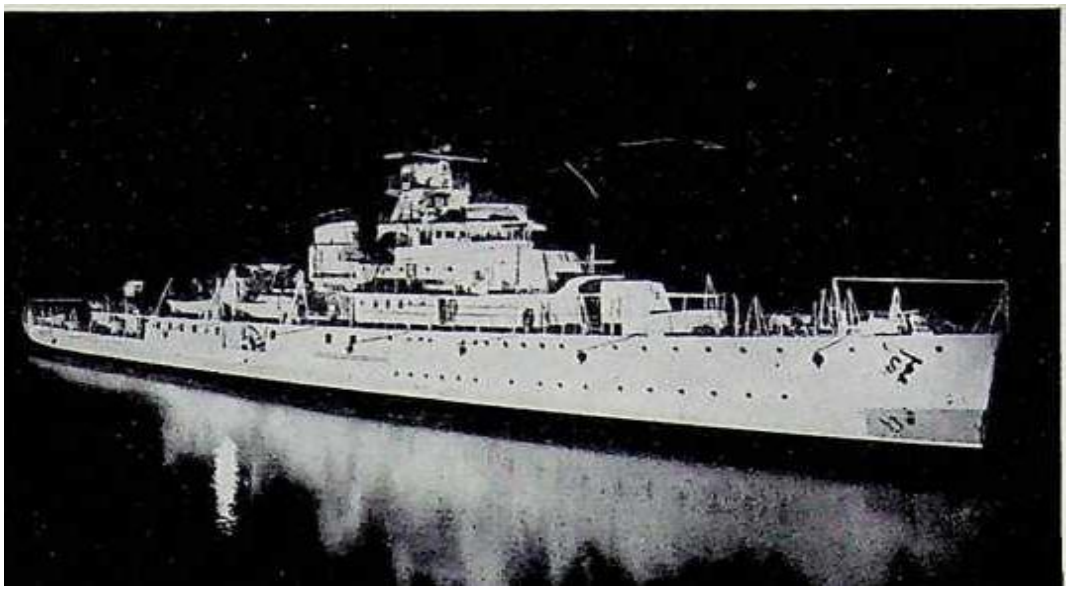
Op den derden oorlogsdag kreeg de „Friso" opdracht zich naar Stavoren te begeven, omdat vandaar een uitval verwacht werd met schepen van den dienst Stavoren-Enkhuizen, die reeds door de Duitsche troepen bezet waren. Nabij Stavoren kwam echter het bericht van den wal, dat er geen troepen in Stavoren waren, doch dit bericht bleek onjuist, zoodat de ,,Friso" heen en weer kruisende, met alle beschikbare kanons het vuur op de haven opende en 101 schoten loste. Van den wal uit werd het vuur beantwoord, doch dit maakte geen treffers doordat de „Friso" met het zwaardere en verdragende geschut ver uit den wal kon blijven. De in de haven van Stavoren liggende schepen konden niet meer uitvaren. In den namiddag naderde een negental bommenwerpers, die een aanval openden op de „Friso".

Eenige aanvallen werden afgeslagen. Omstreeks 3 uur kreeg het schip een voltreffer aan stuurboord tusschen de brug en het aan stuurboord staande kanon van 10.5 cm, dat door de explosie van de vliegtuigbom buitenboord geslingerd werd. De bom was door het pantserdek heen gedrongen en sloeg een gat in het schip. Twee man waren zwaar gewond. Het schip kapseisde, terwijl de radiotelegrafist op z'n post bleef en om hulp seinde, daar ook de eenige sloep stuk geslagen was. De „Abr. v. d. Hulst" haalde de bemanning van boord en bracht deze naar Enkhuizen; de „Pieten Floresz" gaf de „Friso" het genade schot, waarop het schip zonk. Na de capitulatie werd de „Brinio" door eigen bemanning tot zinken gebracht, de „Gruno" kon zich buitengaats begeven

Artillerie-instructieschip Hr. Ms. „Van Kinsbergen"

Na veertig jaren trouwen dienst, waarvan 20 jaar als artillerie-instructieschip, werd de „Gelderland" in September 1939 vervangen door het artillerie-instructieschip ,,Van Kinsbergen", dat in 1936 op stapel gezet was bij de Rotterdamsche Droogdok Mij. te Rotterdam. Op 5 Januari 1939 gleed de ,,Van Kinsbergen" van de helling. Het is een fraai modern schip, dat het type heeft van een kleinen kruiser en door opstelling van het geschut, de geschuttoren en vuurleiding bijzonder geschikt is voor het doel waarvoor het werd gebouwd, n.l. voor de

opleiding van kanonniers en konstabels der marine, doch uiteraard als oorlogsschip van klein charter toch ook een belangrijke aanwinst is. Het schip draagt den naam naar Jan Hendrik van Kinsbergen, die op 1 Mei 1735 te Doesburg werd geboren en op 24 Mei 1819 te Apeldoorn overleed.

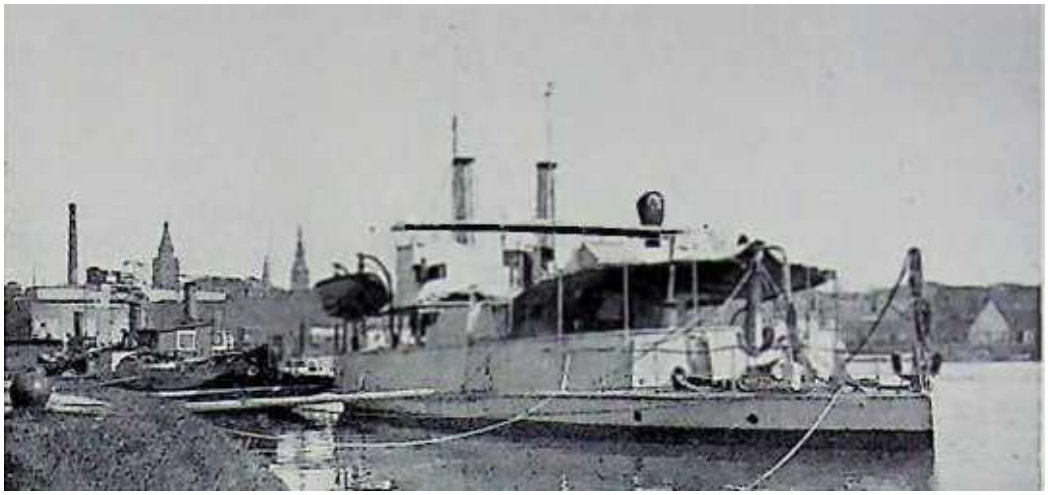


Als jong officier kwam Van Kinsbergen op 's lands vloot en kreeg in 1768 toestemming over te gaan in Russischen dienst, vanwaar hij in 1775 in ons land terugkeerde. Van dien tijd af legde hij zich vooral toe op verbeteringen bij onze marine, het versterken van de discipline en het opvoeren van de geoefendheid. Met succes nam hij deel aan den zeeslag bij Doggersbank aan boord van den „Admiraal-Generaal". op 5 Augustus 1781, onder admiraal Zoutman. Gedurende den Franschen tijd weigerde Van Kinsbergen de marine te dienen en weerstond de vele aanbiedingen om in Russischen. Deenschen of Franschen dienst over te gaan. Bij het herstel van Neerlandsch onafhankelijkheid in 1813, bood Van Kinsbergen Koning Willem I zijn diensten aan, die den 78-jarige benoemde tot luit.-admiraal en hem onderscheidde met het grootkruis van de in dit jaar ingestelde Militaire Willemsorde.

Van Kinsbergen schreef leerboeken over de zee-tactiek, den oorlog ter zee, over den algemeenen scheepsdienst (aan hem is de nu nog geldende „Baksorder" te danken) en interesseerde zich bijzonder voor de scheepsartillerie. Het naar hem genoemde artillerie-instructieschip „Van Kinsbergen" is 103 m lang. 11,6 m breed en heeft een diepgang van 3,3 m. De waterverplaatsing is 1760 ton, het machinevermogen is 16 duizend Aspk, de snelheid 25,5 zeemijl per uur. De bemanning bestaat uit 183 koppen. Als bewapening voert de „Van Kinsbergen" 4 kanons van 12 cm no. 6, 2 dubbel-mitrailleurs van 40 mm no. 4 en 4 mitrailleurs van 12.7 mm. Aanvankelijk liep de buitenhuid onder de bak door tot aan den schoorsteen, zooals op onderstaande foto te zien is. Dat was ook het geval bij den flottielje-leider „Tromp", die omstreeks dienzelfden tijd gebouwd is. Bij de proeftochten van deze beide schepen bleek, dat het boegwater bij volle kracht varen over het laag gelegen achterdek spoelde. Men heeft toen de buitenhuid enkele meters naar het achterschip doorgetrokken en op de „Van Kinsbergen" een inbouw aan stuur- en bakboord opengelaten voor de plaatsing van een paravane, zooals op de eerste foto onder de sloep aan het sloependek te onderscheiden is. Op 3 October 1939 — een maand na de indienststelling — vertrok de „Van Kinsbergen" naar West-Indië met plm. 20 man in den bovenrol als extra aanvulling voor de kanonniers- en konstabelsopleiding. Het schip vergezelde daarbij twee onderzeebooten, de „O 15" en de „O 20", welke laatste op eigen gelegenheid de reis naar Oost-Indië via het Panamakanaal vervolgde. In West-Indië nam de „Van Kinsbergen" den dienst over van de „Johan Maurits van

Nassau”. die naar Nederland terugkeerde. Gedurende den Mei-oorlog 1940 was de „Van Kinsbergen" in West- Indië.

Stoomkanonneerboot ,,Freyr”



Van de 30 stoomkannonneerbooten, die in de jaren 1871 — 1879 werden gebouwd, heeft een klein aantal een bijzonder langen staat van dienst gehad. Vele van deze kanonneerbooten hebben, voor ze van de sterkte afgevoerd en gesloopt werden, een andere bestemming gekregen, werden opnemer of mijnenlegger of werden verbouwd tot tanker. Tot de kleine groep, die onafgebroken dienst gedaan heeft als kanonneerboot, behoort de „Freyr”. Deze boot werd in 1877 bij Christie, Nolet en De Kuyper te Delfshaven op stapel gezet en te water gelaten en op 24 November 1877 in dienst gesteld. Dat was, toen de Mei-oorlog 1940 uitbrak bijna 63 jaar geleden!

Er zijn weinig schepen, die het zoo lang in de vaart hebben uitgehouden. Nu hebben deze vaartuigen in werkelijkheid weinig gevaren. Buitenlandsche reizen werden er nooit mee gemaakt; in het „binnenland” beperkte zich de vaart tot de Zuiderzee, het Marsdiep, de Zeeuwsche wateren en de groote rivieren. En als de zee wat al te woelig was, bleef men binnengaats of trok binnendoor van Noord naar Zuid. Het 28 cm kanon heeft echter al jaren geleden plaats gemaakt voor een kanon van 7.5 cm no. 3, drie kanons van 3.7 cm, 1 mitrailleur no. 2 en 1 mitrailleur van 12.7 mm. De ,,Freyr” was n.l. bestemd voor oefeningen met kanonniers. Als de „Bellona” en later de „Gelderland", als artillerie-instructieschepen, het te druk hadden met de opleiding voor kanonniers, dan werd b.v. de „Freyr" aangewezen om de jaarlijksche herhalingsoefeningen van de kanonniers te „verschieten”, althans zeker voor die kanonniers, die aan den wal geplaatst waren b.v. aan de opleidingen.

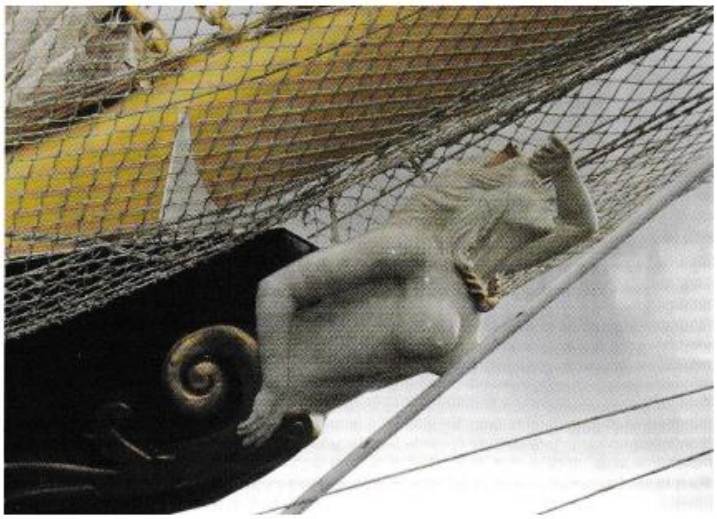
Want het is regel bij de marine, en daaraan wordt streng de hand gehouden, dat elke kanonnier jaarlijks blijken moet geven de noodige schietvaardigheid te bezitten. De „Freyr” bleef dus kanonneerboot. De laatste jaren lag het schip te Nijmegen. Sedert jaren, ook reeds in den tijd van de riviermonitors, was daar een marinevaartuig gestationneerd en toen de mobilisatie 1939 gelast werd, behoorde de „Freyr” tot de maritieme verdediging van de bovenrivieren. Op 10 Mei 1940 ving de bemanning van de „Freyr" de eerste stoot der invallende Duitsche troepen bij Arnhem op, toen het schip aan de Rijnkade lag.

Hier sneuvelde een matroos, de eenige marineman wiens stoffelijk overschot op het helden-kerkhof „De Grebbeberg" begraven ligt.
De overige bemanning werd krijgsgevangen gemaakt.
De „Freyr" is als oorlogsbuit met de Noorderzon vertrokken.

Bron : ONZE MARINE 1948

Grootste zeilschip ter wereld: vijfmastvolschip „Royal Clipper"

Uniek varend visitekaartje voor De Merwede



Het boegbeeld is gesneden naar het evenbeeld van Mikael Kraffts 19-jarige dochter Marie. Foto G.J. van Burgeler.

DOOR GERRIT VAN BURGELER
Indrukwekkend. Dat vond men in het begin van de vorige eeuw van het vijfmastvolschip „Preussen" en dat zullen w aarschijnlijk velen denken bij het zien van het naar het voorbeeld van de „Preussen" gebouwde vijfmast-cruiseschip „Royal Clipper". Die indruk zal zeker opkomen als men het schip in volle zee met alle zeilen bij zal te-genkomen, of als men het afgemeerd of voor anker zal zien liggen in of bij een van de toeristisch aantrekkelijke plaatsen in het Middellandse-Zeegebied, waar het schip inmiddels wordt ingezet.

Naast gebouw havendiensten lijkt alles zo klein

De Wilhelminakade in Rotterdam, waar de "Royal Clipper" op 17 juli aan haar eerste reis begon, is wat minder geschikt om het schip goed te doen uitkomen. Het reusachtige nieuwe gebouw van de havendiensten brengt daar alles tot dwergachtige proporties terug, ook de cruiseterminal en het hotel New York, waarin vroeger de Holland Amerika Lijn zetelde. Jammer! Niettemin zullen de vele Rotterdammers, die naar de Nieuwe Maas waren gekomen om het vertrek van het schip te zien, hebben genoten. Ondanks de pogingen van Cruise Rotterdam meer cruiseschepen naar de stad te halen, krijgen de Rotterdammers deze zeekastelen nog veel te weinig te zien. Als het vertrekkende schip dan ook nog het grootste zeilschip te wereld is, gaat het natuurlijk helemaal om een unieke gebeurtenis.

Saluut aan de „Preussen"

De „Royal Clipper" is inmiddels via Londen naar Cannes gevaren, waar het schip officieel is gedoopt. Tijdens de tocht door het Nauw van Calais werd vanaf de vijfmaster een saluut

gebracht op de plaats bij Dover waar 90 jaar geleden de „Preussen” haar einde vond, na een aanvaring met de Engelse Kanaalboot „Brighton”.
Aan boord tijdens de maidentrip was niet alleen een beperkt aantal eregasten, maar ook een honderdtal medewerkers van scheepswerf De Merwede en onderaannemers. Het schip was namelijk nog niet helemaal voltooid en men zal alles uit de kast hebben moeten halen om een en ander voor aankomst in Cannes te voltooien.

Bij de onthulling van het boegbeeld. Van links naar rechts kapitein Lickfett, mevrouw Krafft, Marie en Mikael Krafft. Foto G.J. van Burgeler.

De afbouw

De „Royal Clipper” had eind april al in de vaart moeten komen, maar de afbouw heeft aanzienlijk meer tijd gekost dan oorspronkelijk was geraamd. Een belangrijke oorzaak was natuurlijk het feit dat het om een uiterst ingewikkelde klus ging. Aan de ene kant is de „Royal Clipper" een cruiseschip met alle luxe en voorzieningen van dien en aan de andere kant een reus-achtig zeilschip met een voor een deel gemechaniseerde zeilbediening. Probleem was volgens directeur Adriaan Houweling van De Merwede onder meer dat het casco hierop eigenlijk niet was berekend.

De Zweedse eigenaar van de rederij Star Clippers, Mikael Krafft, kocht de nog niet voltooide romp indertijd in Polen. Het schip zou ooit in Gdansk op stapel zijn gezet voor de Poolse mijnwerkersbond, maar het project was door geldgebrek aan de grond gelopen. De Polen zullen ongetwijfeld ook een eenvoudiger inrichting op het oog hebben gehad, terwijl de eisen op het gebied van comfort en veiligheid sinds het op stapel zetten van het casco inmiddels weer zijn opgevoerd.

De „Royal Clipper" bij het begin van haar eerste reis met bijna alle zeilen bij. Foto Sea Sky Martin.

Ook het tuigen van het schip verliep niet zonder problemen. Krafft had dit onderdeel uitbesteed aan een Poolse

onderneming, maar die kreeg moeilijkheden, onder meer met de afstelling van de lieren, waardoor tijdens de proefvaarten enkele zeilen werden stukgetrokken. Overigens waren de Polen niet de enige buitenlanders die bij het project waren betrokken. De hutten bijvoorbeeld waren in Griekenland geprefabriceerd en werden door Griekse timmerlieden in Hardinxveld-Giessendam geïnstalleerd. Een en ander leidde ertoe dat soms zo'n 400 werknemers van verschillende bedrijven in de beperkte ruimte van het schip aan het werk waren!
Het pleit voor de professionaliteit en het vakmanschap van de mensen van De Merwede dat ze erin zijn geslaagd alle stukjes van de puzzel in elkaar te passen. De werf in Hardinxveld-Giessendam heeft in de "Royal Clipper" een visitekaartje gekregen waarmee ze voor de dag kan komen.!

Geen „Preussen"

Het vlaggenschip van Laeisz mag voor Mikael Krafft dan wel het grote voorbeeld zijn voor zijn "Royal Clipper" , de vergelijking gaat eigenlijk alleen op voor de zichtbare afmetingen, dus lengte, breedte en masthoogte. De romp bijvoorbeeld is enkele meters minder diep dan die van het origineel. Met de oorspronkelijke diepgang zou men een wel heel grote hoeveelheid ballast moeten innemen om niet te hoog boven het water uit te steken. Passagiers vormen nu eenmaal een lichtere lading dan nitraat of erts.
Het zeiloppervlak is bijna even groot als dat van de „Preussen" maar anders verdeeld. De razeilen zijn naar verhouding wat kleiner en de oppervlakte aan snijzeilen is vergroot. Op die manier verwachtte men de aan de windse eigenschappen van het schip te verbeteren. Ook de in Polen vervaardigde masten zijn anders; ze bestaan uit één stuk en voeren dus geen stengen. De achterste twee zijn extra dik uitgevoerd voor de afvoer van gassen.

Een blik op de bak. De korvijnagels zijn van roestvrij staal, net als alle stagen en wanten. Foto G.J. van Burgeler.

De ra's zijn niet strijkbaar. Dat is ook niet nodig omdat ze voorzien zijn van een elektrisch aangedreven inwendig rolreefsysteem, zodat de zeilen van dek kunnen worden bijgezet of weggenomen. Alleen de onderste ra's aan de grote mast en de achterste mast* zijn traditioneel uitgevoerd. Krafft vindt het belangrijk dat de passagiers toch de gelegenheid krijgen te zien hoe een en ander vroeger in zijn werk ging.
De meeste snijzeilen worden gezet met behulp van hydraulische lieren. Ook het brassen is gemechaniseerd. Een man kan een hele 60 m hoge toren zeil met een enkele pedaaldruk laten draaien. Al deze arbeidsbesparende middelen hebben ertoe geleid dat de „Royal Clipper" kan worden gezeild door 20 man. De oude „Preussen" had daar 60 man voor nodig.

224 Passagiers

De passagiers mogen en worden zelfs aangemoedigd om bij de bediening van de zeilen te helpen. En als ze daar niet voor voelen kunnen ze toch een kijkje nemen op de marsen, waar zelfs een bankje met veilige reling is aangebracht. Over passagiers gesproken, de „Royal Clipper" heeft accommodatie voor 224 passagiers, voor wie 112 hutten beschikbaar zijn. Hut is in dit verband een benaming, die zelfs voor de zogenaamde standaardhutten als een understatement kan worden aangemerkt, laat staan voor de dekhutten en luxe suites. De bemanning telt ruim 100 mannen en vrouwen die, zoals dat hoort, uiteindelijk allemaal verantwoording verschuldigd zijn aan de Duitse kapitein Lickfett.
De 61-jarige Lickfett is een echte zeilveteraan. Hij begon zijn zeemansloopbaan in 1955 als cadet op het vrachtvarende zeilende opleidingsschip „Passat". Deze viermastbark is nog steeds te bewonderen in Travemünde. Het schip werd uit de vaart genomen na de ramp met zijn "running mate" „Pamir". Bij het kenteren van die bark op de Atlantische Oceaan, in september 1957 tijdens het passeren van de orkaan Carrie, kwamen 80 van de 86 opvarenden, onder wie een groot aantal cadetten, om het leven.

Zoals een modern cruiseschip betaamt, heeft ook de „Royal Clipper" een atrium. De tafels zijn al gedekt, maar de vloerbedekking ontbreekt nog. Foto G.J. van Burgeler.

Bijzonderheden
De „Royal Clipper" is ingeschreven in het register van Luxemburg. Toch een merkwaardige gedachte dat niet de vlag van een van de traditionele zeevarende mogendheden, maar die van onze landomsloten Benelux-partner van de bezaansgaffel van 's werelds grootste zeilschip waait.
De lengte over alles van de "Royal Clipper" bedraagt ruim 133 m, de breedte 16,40 m en de diepgang 5,70 m. Aan de vijf masten worden 26 ra's gevoerd. Daarnaast vaart het schip 15 snijzeilen (kluivers en stagzeilen) en natuurlijk een bezaan. De totale zeeoppervlakte is 5050 m^2. Het schip meet 5061 gt, de waterverplaatsing bedraagt 857 ton. Twee Caterpillar-diesels leveren 4000 pk, goed voor een dienstsnelheid van bijna 14 knopen. Onder zeil moet de vijfmaster bij een goede wind 17 knopen kunnen halen.

**Op de "Royal Clipper" met haar internationale bemanning worden de masten in het Engels van voor naar achter fore-, main-, middle-, mizzen- en jiggermast genoemd. De benaming jiggermast werd vroeger zowel voor de achterste mast op fregatten of volschepen als voor die op barken gebruikt (bij ons werd jiggermast indertijd vernederlandst tot jagermast). Op Duitse volschepen met meer dan drie masten, zoals de "Preussen", bleef de achterste mast Kreuzmast (kruismast) heten. De vierde mast op de „Preussen" werd naar de reder Laeiszmast genoemd.*

Bron:
De Blauwe Wimpel

DE AVOND VÓÓR DE MUITERIJ DEEL 1 VAN 2

Op weg naar Hansweert, stel ik mij de ontmoeting met de 95-jarige Adri van Eijkeren voor. Hoe broos is zo'n leven? Toeteren in zijn oor waarschijnlijk, omdat alle geluiden van ver komen. Bevende handen, waarmee hij voortdurend met een zakdoek langs zijn ogen wrijft.
De man in de deuropening van de bejaardenwoning is misschien zijn zoon, denk ik, conform het koddige verhaal van Godfried Bomans, die een hoogbejaarde turner wil interviewen en op weg naar de zolder oude baasjes tegenkomt, die wel familie zijn, maar jonger dan de vitale turner onder de dakpannen. Ik aarzel. De man in de deuropening noemt mijn naam. Hij is het toch. Kaarsrecht, in 'tweede rust', donkerblauw pak, grijs vest, sterke kop met doordringende ogen en zilveren haardos.
Zijn stem draagt nog zo ver, dat een aangetreden compagnie zonder problemen zijn bevel zou kunnen opvolgen.

Met ongekende veerkracht loopt hij terug naar de huiskamer en vraagt waar ik wil zitten.
Adri van Eijkeren is geboren in Schore, twee kilometer buiten Hansweert en daarom ligt het Zeeuws nog altijd in zijn taal verankerd. Achter bijna elke zin zegt hij hé zonder de 'h' uit te spreken, met een zangerig uithaaltje. Ik kijk om mij heen. Behalve een vogeltje, dat constant kwettert, is er verder niemand in huis.

Van Eijkeren: 'Op 10 januari 1922 tekende ik in Nijmegen voor zeven jaar bij de Koloniale Reserve. Acht jaar later, in het najaar van 1930, ging ik met verlof terug naar Nederland. In
1929 had ik de kaderschool voor de cursus sergeant-majoor-instructeur gevolgd en was daarvoor geslaagd. In 1931 ging ik gehuwd terug naar Nederlands Oost-Indië. Zesenveertig jaar zijn mijn vrouw en ik bij elkaar geweest. Ze overleed in 1976. Mijn tweede vrouw kwam uit Amsterdam. Die is vijf jaar geleden gestorven. Op vakantie leerde ik daarna mijn vriendin kennen. Niet mee getrouwd nee, gewoon gezellig hé. Big firn. Samen stappen, winkeltjes kijken, lekker eten. Een maand geleden is ook zij overleden.' Van Eijkeren heeft een aantal hoogtepunten uit zijn leven op papier gezet, in opvallend goed Nederlands trouwens. Ergens lees ik: '*Zij gingen in looppas naar het*

Links: Adrie van Eijkeren (95), zijdelings betrokken bij de muiterij op 'De Zeven Provinciën'.

Rechts: Aspirant-onderofficier Van Eijkeren

Zoals hij in 1922 poseerde voor de fotograaf.

ADRI VAN EIJKEREN EN DE 'REVOLUTIE' OP 'DE ZEVEN PROVINCIËN'

DE AVOND VOOR DE MUITERIJ (deel1)

het centrum van de stad. In het maanlicht glinsterden de getrokken klewangs. ’ Gevoel voor sfeer. Van die geur zijn al zijn verhalen doortrokken. Zoals over de patrouilles door de jungle van Halmaheira ten westen van Nieuw-Guinea. Een paar afgebroken takjes zetten hem toen op het spoor van een groep oermensen, die nog nooit een blanke had gezien. Signalen uit een bewogen leven. Tot voor kort ging Van Eijkeren nog geregeld naar Amerika, waar zijn zuster woont, en op vakantie naar Turkije. Na dit interview zal hij een reis maken naar Tsjechië.
Adri van Eijkeren wordt geboren als zoon van een kleermaker. Nadat zijn moeder is overleden, vervalt het gezin met drie kinderen door tegenslagen tot bittere armoede. Adri moet als negenjarige aardappelen rooien. ‘Ik zat in de vijfde klas en vroeg mijn vader nog één jaar naar school te mogen gaan.
Dat mocht niet. Hij zei: “Toen ik negen was, zat ik op de tafel van een kleermaker.’”
Op zijn dertiende gaat Adri werken op de scheepswerf in Hansweert voor drie centen per uur. Tussen zijn dertiende en achttiende jaar doet hij nog een beetje avondschool. Veel leert hij er niet. ‘Hoewel mijn vader er niet zo vóór was, wilde ik het leger in. In Nijmegen liet ik mij keuren voor het KNIL en ging drie maanden op proef in dienst. Daarna - wat een lot uit de loterij - tekende ik voor zeven jaar. Door te studeren werd ik onderofficier en vertrok in 1923 naar Indië. Na de keuring doe je een klein examen en — blijf je met vijf man over. Weet je wie daar bij zat? Jan Nijholt, de vader van Willem Nijholt. Wacht even, ik dat is Jan Nijholt. Eigenlijk heb ik zoon Willem aan een moeder geholpen. Dat zat zo. Ik kende een dienstmeisje. Dat mocht nooit weg, behalve met haar vriendin. Op een zondag zou ze uitgaan. Ik zeg tegen Jan: “Kom mee, want ik wil niet met twee meisjes tegelijk uit.” Zo gebeurde het.’

Een foto uit 1923 van Adrie van Eijkeren (rechts hand in zijn zij) en zijn maten in een hotel in het Belgische Blankenberge. In het midden (half liggend in licht overhemd) Jan Nijholt de vader van de later beroemd geworden Willem Nijholt.

Toen Jan er zes jaar op had zitten, ging hij terug naar Holland en trouwde met datzelfde meisje. Zelf kwam ik terecht in het oerwoud. Je correspondeerde wel, maar hoe lang deed zo’n brief er over? Ik dacht: Zo’n jonge meid zit gekluisterd omdat ze een beetje verkering heeft met iemand die zo ver weg zit. Dus ik schreef haar: Kijk eens Rie, neem de vrijheid maar, want je bent nog jong en om je dan op die manier vast te houden, dat is niks. Als ik terugkom zal ik je opzoeken en dan bekijken we het opnieuw. Ik bleef een jaar langer in Indië, want ik ging op voor de rang van sergeant-majoor. Toen ik met verlof naar Holland kwam, zocht ik contact met haar ouders in Druten. Maar hun dochter was gelukkig getrouwd en

woonde in Den Haag. Daarna kreeg ik kennis aan mijn eerste vrouw uit Dordrecht. Een mens maakt wat mee in zijn leven hé.'

In 1931 gaan Adri van Eijkeren en zijn jonge bruid op weg naar Indië. Nadat het schip de haven van Colombo heeft verlaten, komt het bericht binnen dat de sergeant-majoor Van Eijkeren in Koetaradja - Atjeh - op Noord- Sumatra is geplaatst. Dat houdt in: debarkeren in Sabang, de eerstvolgende havenplaats. Koetaradja ligt ongeveer vijf kilometer landinwaarts.
Adri: 'Met de vrouw moest ik de eerste paar dagen in een hotel.
Daarna konden wij op het kazerneterrein een kamer in een barak op palen betrekken. Alle barakken waren op palen gebouwd, omdat door overstromingen het terrein vaak onder water kwam te staan. Op de tweede dag van ons verblijf werden wij getroffen door een forse aardbeving. Wij vluchtten de barak uit, naar de begane grond en zagen dat de daken van de gebouwen een golvende beweging maakten. In de omliggende kratons begonnen de inlanders op trommen, deksels en pannetjes te slaan. Volgens hun volksgeloof rust de aarde op een reuzenschildpad. Als die zich verroert, schudt de aarde. Door flink leven te maken komt hij weer tot rust.' Sergeant-majoor Van Eijkeren wordt geplaatst in de hoofdkazerne. In de kraton zijn twee compagnieën infanterie gelegerd van de koloniale reserve van het KNIL. Na verloop van tijd vertrekt de adjudant kleine staf met pensioen. Adri, oudste in rang, neemt zijn dienst over. Die bestaat uit het bijhouden van de administratie, het toezicht houden op alle gebouwen van de kazerne en de omringende wegen. Hij regelt de wachten, gaat over de munitie en de toegang tot de kazerne.

Crisis in Indië
Intussen wordt de wereld bij het aanbreken van de jaren dertig geteisterd door de economische crisis. Ook Nederlands-Indië blijft niet gespaard. De ondernemingen kunnen hun tabak, rubber, suiker, thee, kokos en andere producten niet meer kwijt. Veel werknemers op de plantages raken werkloos. Personeel van leger en vloot wordt binnen een jaar in totaal zeventien procent op zijn toch al niet riante salaris gekort. De klap komt hard aan. Onder de marine gaan stemmen op, die voorlopig alleen nog fluisteren over dienstweigering of, radicaler, over muiterij naar het voorbeeld van Engelse en Australische schepelingen. De bonden weten aanvankelijk erger te voorkomen. Op 30 januari 1933 zijn er op schepen en aan de wal toch nog vierhonderd dienstweigeringen.
Ook aan boord van het pantserschip *De Zeven Provinciën* hangt een sfeer van onrust en nauwelijks bedwongen uitingen van bitterheid en protest. Het schip vertrekt op 2 januari 1933 uit Soerabaja voor een reis rond Sumatra. Op het programma staan het houden van oefeningen en het plegen van vlagvertoon. Begin februari 1933 laat de kruiser zijn anker vallen ter hoogte van Koetaradja in het hoge noorden van Sumatra. De Zeven Provinciën is een van de grootste marineschepen in Nederlands-Indië. Een bejaarde baas, 6530 bruto registerton in gewicht, in 1910 in dienst gesteld, ruim 101 meter lang en 17 meter breed. Aan boord 141 Europeanen (30 officieren en 26 onderofficieren) en 250 inlanders (7 onderofficieren en 80 jongens in opleiding). De commandant is kapitein-luitenant-ter-zee P. Eikenboom, een goed zeeman, vriendelijk, geliefd bij zijn

Pantserschip 'De Zeven Provinciën

officieren, heel populair bij het lagere personeel.
De kruiser heet een strafschip te zijn, maar zo erg is het niet. Er worden wel officieren, onderofficieren en manschappen op geplaatst die ooit ‘ondisciplinair zijn opgetreden’. Op de rondreis van het pantserschip varen twee lastige klanten mee, die dat predikaat verdienen. Er is ook een officier aan boord met dezelfde aantekening op zijn conduitestaat. Zij krijgen de kans zich te rehabiliteren. Maar op de rede van Sabang worden plannen gesmeed om de regering en de leiding van de marine te tarten in een actie die op een tragische mislukking zal uitdraaien.
Van Eijkeren herinnert zich *De Zeven Provinciën* als een mooi marineschip. ‘We hadden niet veel marine. Leger en vloot zijn altijd misdeeld geweest. In heel Indië, dat groter is dan Europa en dat tienduizenden eilanden telt, moest het leger bestaan uit 30.000 manschappen. Door de bezuinigingen waren het er niet meer dan 20.000. Er was een groot tekort aan kader, manschappen en officieren.’

Zaterdag 4 februari 1933 staat in het geheugen van Adri van Eijkeren gebeiteld als een onheilspellende ervaring.
Die dag zal het feest zijn in de kazernes van het KNIL. Een deel van de bemanning van *De Zeven Provinciën* wordt in Koetaradja een ontvangst bereid, waarvoor de infanteristen al dagen in de weer zijn. De sociëteit en de kantines zijn versierd. De zaal van de onderofficierskantine is omgetoverd tot een winterlandschap met grote ijsblokken. Tegen de zijwanden zijn rustieke plekjes gecreëerd met tafels en stoelen. Er zal dansmuziek zijn, onverbrekelijk verbonden met de cultuur van het sociale leven in Indië en op hetzelfde niveau zal er volop te eten zijn. De militairen trekken hun witte uniformen aan, de dames zullen hun mooiste japonnen uit de kast halen. Het wachten is op de marine-collega’s van het pantserschip.

Geladen stemming
De stemming aan boord van de kruiser is geladen. In alle ruimten, in de ‘gouden bal’ van de onderofficieren, in de manschappenverblijven, maar niet in de longroom van de officieren hangt een broeierige sfeer. Commandant Eikenboom is geïnformeerd over enig rumoer, over de protestbijeenkomsten die er op zijn schip zijn geweest of nog steeds aan de gang zijn. Hij hoort het aan, haalt zijn schouders op en produceert een geruststellende glimlach alsof het allemaal zo’n vaart niet zal lopen. Hij vertrouwt op zijn populariteit, die hem zeker voor rampspoed zal behoeden. Met zijn eerste officier Meijer maakt hij zich op om met een deel van de bemanning aan wal te gaan. De belangstelling onder de officieren is gering. Zij blijven liever aan boord. Op aandrang van de commandant gaan er toch tien mee op weg naar de ontvangst van het KNIL. De zestien overige officieren verzamelen zich in de longroom voor een drankje en een spelletje bridge. Intussen wil een korporaal de commandant verwittigen van naderend onheil waarvan hij op de hoogte is. Hij zou het moeten spelen via de eerste officier, maar hij vreest door hem te worden afgesnauwd. De korporaal klampt een politie-inspecteur aan, die op zijn beurt de commandant informeert. Eikenboom overlegt met zijn eerste officier. Ze hebben hun twijfels. Die korporaal, dat is toch die notoire dronkaard? Kan men zo’n man nog serieus nemen? Niettemin krijgt ene Reynierse de opdracht de verantwoordelijke officier aan boord te waarschuwen. Hij heet Fels. Verwonderlijk dat juist hem die taak is opgedragen, want wegens slechte dienstvervulling elders werd hij op *De Zeven Provinciën* geplaatst.
Sergeant-majoor-instructeur Adri van Eijkeren heeft de beelden van die avond haarscherp in zijn geheugen staan. Zoals dat gaat in de hiërarchische structuur van leger en vloot, worden de marineofficieren ontvangen in de sociëteit, de onderofficieren en manschappen hebben hun feestje elders.

Adri: ‘Mijn vrouw en ik waren aan een tafel gaan zitten waar ook vier onderofficieren van *De Zeven Provinciën* hadden plaatsgenomen. Aan gespreksstof was geen gebrek natuurlijk. Hoofdmoot vormde de zorgelijke financiële toestand van zeventien procent salariskorting.’
Omstreeks tien uur ’s avonds zijn aan boord van De Zeven Provinciën de voorbereidingen begonnen. Waarvoor?

DE LAATSTE REIS VAN DE “TELL”

In november 1976 begon ik weer eens wat krap bij kas te zitten. in oktober was ik getrouwd en het was de bedoeling, dat mijn vrouw Akkie mee zou varen op het volgende schip. De afgelopen jaren had ik als aflos-stuurman gevaren; 2e stuurman op de Grote of 1e stuur op de Kleine Handelsvaart. Er was voldoende vraag naar stuurlui en als mijn geld op was zocht ik maar weer een bootje.

Ik probeerde ‘s winters in de tropen te varen en ‘s zomers in West Europa en de Oostzee. Dit lukte me vrij aardig.

ik kreeg via het arbeidsbureau voor zeevarenden te horen, dat er een 1e stuurman gezocht werd op de "Tell” van rederij Schellen uit Rotterdam, een coaster van 3000 ton, zonder laadgerei en nog vrij nieuw, dus dat leek me wel wat.

Er was ook een vacature voor kapitein op een 300-tonnertje, ik belde een telefoonnummer in het uiterste noorden des lands en een rondborstige Grunninger vroeg me: "Kaptain hep jai verstaand van motoor’n?” Ik weet, dat er op ieder schip een vetput aanwezig is en er de brood-nodige motor instaat, maar dat is zo’n beetje alles wat ik er vanaf weet, daarom ging dit niet door. Het werd dus de "Teil”.

Akkie zou ook mee mogen varen, maar de kapitein moest eerst toestemming geven en dat kon pas als ik op die boot zat. In het Kieler Kanaal stapte ik ‘s avonds in de sluis aan boord, terwijl er een stomdronken figuur door 2 man van boord gepiekeld werd, dat bleek mijn voorganger te zijn.
Mijn hut stonk als een kroeg op zondagochtend en kapitein van Denderen vroeg, of ik wel eens in het Kieler Kanaal gevaren had. Ik antwoordde instemmend en kreeg te horen, dat ik voorlopig de wacht zou hebben, want de 2e stuurman kon niet sturen en zelf had hij 2 dagen zijn kooi niet gezien vanwege het slechte weer in de Oostzee, mijn voorganger was al sinds Stettin niet meer nuchter geweest en die 2e was een bal gehakt.
De matrozen liepen stand-by wacht en ik gaf er een meteen opdracht om mijn hut uit te mesten en weer bewoonbaar maken.
Goede wacht en welterusten,” wenste kapitein van Denderen me toe

Guten abend, Herr Steuermann," verwelkomde de loods me op de brug en of ik het sturen van hem kon overnemen, want daar was hij niet voor ingehuurd.
Het was wel even wennen aan het stuurpookje en de afstandsbediening, maar die boot stuurde gelukkig als een tierelier. De loods wist de weg op de brug, hij kon de koffie vinden en de 2e machinist kwam ons nog wat te eten brengen.

Na diverse malen vastgemaakt te hebben om andere schepen te laten passeren, waar de matrozen en de 2e stuurman steeds bij aanwezig waren kwamen we de volgende ochtend in Brunsbuttel aan en na het passeren van de sluis voeren we de Elbe af. Het was inmiddels daglicht en ik zag nu, dat het schip er keurig uitzag; geen roest aan dek en alles goed in de verf.

Om acht uur kwam er een Portugese matroos boven, die zich voorstelde als Phillipe en vroeg, wat de werkzaamheden voor deze dag waren.
Ik stelde voor om mijn hut verder te luchten en nogmaals een keertje te soppen en verder te gaan met hetgeen ze de vorige dag begonnen waren, dit alles in het Spaans-Portugees wat ik aan boord van de Nederlandse Christelijke Koopvaardij geleerd had.

Om tien uur kwam de kapitein weer boven water die het weer van me overnam; de 2e stuurman was een Filippijn, die mocht alleen op open zee wachtlopen, voorlopig moesten wij tweeën het samen doen. "Als je een slaapmutsje wil, pakje het maar uit mijn hut", zei hij nog voor ik mijn kooi indook.

Die middag werd het normale leven weer hervat en maakte ik kennis met de rest van de bemanning. De tweede stuurman stelde zich voor als captain Caluza, hij had een Filippijns kapiteinsdiploma, maar daar had die ouwe geen hoge pet van op.
De eerste machinist was een gezellig ogende man die echter stotterde, hij vertelde later dat hij als kind helemaal niet kon praten en dolblij was, dat hij na lange jaren spraaklessen zich goed en duidelijk verstaanbaar kon maken.
De 5 matrozen waren Portugees en Phillipe was eerste matroos, een soort bootsman. Uiteraard heette er eentje Jesus, op ieder schip waar ik met Spanjaarden en Portugezen gevaren heb zat er altijd een Jesus tussen. Veilig gevoel, want tenslotte heeft er ooit eens een Jesus over het water gelopen.
De kok kwam uit Spanje, een klein vrolijk mannetje, die de hele dag liep te lachen.
De 2e machinist was een somber ogend figuur, die weinig met maatschappij Schellen en de maatschappij in het algemeen op had.

Mijn hut viel erg mee, ik had een zit- en slaaphut met eigen badkamer, dus ideaal om de huwelijksreis mee te maken. Eenmaal in volle zee, liep die bal gehakt ook wacht (12-4), zodat we om twaalf uur altijd gezamenlijk een drankje voor de lunch nuttigden in de hut van die ouwe. Naast het glaasje bier werden er ook borreltjes genuttigd en zorgde de kok voor een bittertafel. Tijdens dat eerste borreluurtje hoorde ik wat meer over schip en maatschappij.

Dat we kolen naar Newcastle gingen brengen wist ik al; het is een bekend spreekwoord, in Holland beter bekend als water naar de zee brengen, maar de mijnwerkers in Engeland waren al maandenlang aan het staken, dus vandaar. De meester wist te vertellen, dat er geruchten gingen dat die boot verpatst zou worden.
Die ouwe wist van niks en de tweede meester had zoiets wel verwacht. Ik kreeg ook meteen veel inside info over de huiselijke omstandigheden van mijn nieuwe collega's.

De meester was zijn huis uitgeschopt door zijn ppokke wijf en woonde tijdens zijn verlof in zo'n klein kkut-kamertje in het Rotterdamse zeemanshuis.
De tweede meester vond, dat er geen enkele vrouw deugde en die ouwe had thuis niets te vertellen; hij was die vent, die af en toe eens kwam logeren en voor de poen zorgde.
Een fraaie gelegenheid voor mij, om te opperen, dat ik mijn vrouw mee wilde laten varen en dat ik net een maand getrouwd was.

Toen ze dat hoorden werd er nog een fles jenever opengemaakt en begonnen ze me te beklagen. Die ouwe was in principe tegen het meevaren van echtgenotes, toen ik dreigde in Newcastle meteen weer af te stappen draaide hij wat bij en zei het met kantoor op te zullen nemen.
Het lossen in Newcastle zou bijna een week duren, want ze hadden daar alleen installaties om kolen te laden en niet om te lossen.

Na een telefoontje met de rederij kon Akkie meteen overvliegen en na twee dagen stapte ze na een hobbelige vliegreis in een fokker Friendship met windkracht 9 aan boord.
We lagen nog steeds kolen te lossen, dus we hadden veel tijd voor onszelf.

De dagelijkse borrel om twaalf uur liep wel wat uit, omdat er geen zeewacht gelopen hoefde te worden en die kolen lossen ging vanzelf.
De 2^{e} stuurman, captain Caluza deed iets onduidelijks bij een internationale dienstverlening voor Filippijnse zeelui en had in Newcastle een hotelsuite afgehuurd, alwaar hij zijn zakelijke contacten kon leggen. Hij was zo dom, om ons uit te nodigen een borreltje te komen drinken in dat hotel.

Dus zaten we 's avonds met 5 man sterk in de lounge de duurste drankjes te drinken op rekening van captain Caluza, die dat niet zo leuk vond.
Hij was officieel gekleed in een zwart kostuum met vlinderdas en kreeg de hele avond bezoek van Filippijnse zeelui, op zoek naar een boot.
Wij namen verscheidene dubbele whisky's of cocktails en proostten steeds op zijn gezondheid.
Hij schrok zich rot als we weer een rondje bestelden, maar liet zich niet kennen. Tenslotte waren wij uitgenodigd, maar dit was echt wel de kat aan het spek binden.

En de sterke verhalen kwamen weer los..

Die ouwe had als matroos op 200 tonnertjes gevaren, hele winters vastgevroren gelegen in een Oostzeehaven en 30 uur per dag moeten sappelen op die bootjes, dat waren nog eens tijden.
De eerste meester had uiteraard op nog kleinere bootjes gevaren, met een maststrijkinrichting, ging de hele Seine af en in een klein haventje in Frankrijk laden voor Engeland om daar op de Theems weer via sluizen en kanaaltjes ergens in het binnenland te lossen.
Dat waren nog eens gezellige bootjes, de kapitein met zijn vrouw en hij als machinist-kok-matroos, dat was de hele bemanning. Dit werd speciaal naar mij benadrukt, want ik kwam van de grote vaart waar ik mijn eigen Chinese of Indonesische bediendes aan boord had, die mijn hut schoonmaakten en de was voor me deden, zelfs in de haven ontbijt in mijn hut serveerden.

Maar op de Teil had ik helemaal niets te doen; zolang we in Newcastle lagen, werden die kolen er vanzelf uitgeschept door een gammele kraan en de matrozen hielden alles verder wel in de gaten. Die waren niet zo stapperig, dat kostte alleen maar geld.

De volgende ochtend werd het ontbijt overgeslagen, zo laat was het geworden en we begonnen de dag met pikheet. Frisse neus halen aan dek en meteen daarop maar een klein borreltje voor het eten om het niet af te leren.
De conversatie was iedere dag bijzonder levendig, ondanks het feit dat we constant met hetzelfde groepje aanwezig waren.
Nadat we daar eindelijk leeg waren maakten we nog wat reisjes op de Engelse oostkust.

Zo waren we een keer in ballast onderweg van Leith naar Tees met windkracht 8 op de kop. We hadden 24 uur dezelfde vuurtoren dwars gehad, toen de meester kwam vertellen, dat er bijna geen gasolie meer aan boord was, dus terug naar Leith om te bunkeren. En daar lekker een dagje liggen wachten, tot de wind zou draaien, alleen duurde dat deze keer wel heel erg lang.

Van Tees gingen we lossen in Antwerpen en kregen het gelukkige bericht, dat we (het was december) in Antwerpen staal moesten gaan laden voor Livorno in Italië. In de golf van Biskaje werd ons kerstdiner genuttigd en lagen we bijgedraaid, om het voor Akkie wat aangenamer te maken, want ze had last van de combinatie alcohol en penicilline; ze was in Antwerpen mishandeld door een tandarts. Ondanks het bijdraaien kon ze niet meegenieten aan tafel, jammer, dat Spaanse kokkie had er zijn best voor gedaan.

Ik had mijn eerste aanvaring met die ouwe, want na diverse gangen waar overal verschillende flessen wijn bij gedronken werden kreeg ik de schuld van dat bijgedraaid liggen. Omdat mijn vrouw zo nodig mee moest. Ik ben naar boven gegaan en heb die boot met volle kracht weer op koers gelegd. Op de automaat gezet; niets te zien in de wijde omgeving en op de radar ook niet (Jesus stond op de uitkijk, wat wil je nog meer? Hij had maagklachten dus had hij beneden toch niets te zoeken).

In de messroom waren er diverse flessen en glazen gesneuveld, maar dat is niets bijzonders op deze reis, want met een lading van rollen staal slingert die boot als een gek.
Ondanks het heftige slingeren werd de maaltijd met smaak vervolgd en bracht ik Akkie iets lekkers in haar kooi, daar lag ze wat rustiger.
De dagen daarop werd het weer wel rustiger, maar die ouwe wat onrustiger want zo vaak was hij hier niet geweest; zijn hele leven had hij op de Noord- en Oostzee gevaren en nu zag hij de kust niet meer. Hij was toch wel blij dat ik aan boord was, want ik had hier 10 jaar met tankers en grotevaartschepen gevaren.

Maar hij kon in de haven goed manouveren met die boot, dat kon ik nu weer niet; op de grote vaart krijg je een loods, die alles verder doet en sleepboten doen de rest. Zo vulden we elkaar goed aan. Het dagelijkse borreluurtje werd steeds gezelliger en het weer steeds mooier.
Gelukkig waren we Biskaje goed doorgekomen met die rollen staal, want als die rollen beginnen te rollen, worden ze steeds dunner en langer en gaan ze steeds meer rollen. Al het stuwhout wat we aan boord hadden we er al tussen gegooid, dus het bleef rustig in het ruim.

31 december kwamen we op de rede van Livorno aan en daar er storm voorspeld werd, wilden we zo gauw mogelijk naar binnen om daar oud en nieuw te vieren. De Italiaanse autoriteiten dachten daar anders over en reageerden totaal niet op VHF en telegrammen, zelfs niet op onze morselamp. We besloten om een paar mijl buiten de haven voor anker gegaan.
Dit was de meest onrustige jaarwisseling die ik ooit heb meegemaakt; om tien uur ’s avonds barstte er een zware storm los en de lading begon weer aardig te rommelen. Ook nog oud en nieuw vieren...

Op 2 januari, toen het mooi weer geworden was kwam er een loodsbootje langszij en mochten we naar binnen. Aan een wachtkade moesten we een week wachten tot er plaats vrij was op de losplaats. Daar hadden we geen problemen mee. Er was slechts een klein probleempje; de bonded stores waren verzegeld en daarin bevond zich de drank voor ons middagbittertje. Gelukkig hadden we daar Akkie voor aan boord, die elke dag braaf een paar flessen Stock Brandy aan de wal ging kopen. Zullen we er voor vandaag een Stockje voor gaan steken? Op één Stock kun je niet lopen. Zorg er altijd voor een Stock achter de deur te hebben. Zoals het Stockje thuis tikt, tikt het nergens.

Spontaan kwamen er iedere dag nieuwe Stockspreuken boven drijven en heel populair was de song: Stock around the Clock. Een heel gezond drankje: je kunt er Stock-oud mee worden. Ook Stock-doof maar dat is lekker rustig. Beter een Stock in de hand, dan de lucht van tien. Er waren drie kleuren Stock: rood, groen en blauw. Voordat de twee flessen leeg waren kreeg Akkie altijd van die ouwe te horen dat ze weer de verkeerde kleur had meegenomen. Na twee glaasjes was het probleem al opgelost. Met een Stock in de hand kom je door het hele land. Het was inmiddels bekend geworden, dat het schip bij terugkomst in Rotterdam aan een Duitse rederij verkocht zou worden en onder een of ander vaag vlaggetje zou gaan varen.

“Zit er de volgende reis zo'n dikke vette pokkemof op deze stoel,” klaagde de eerste meester dagelijks. “Ik heb me driejaar de pestpokke gewerkt in deze machinekamer.” (Zag er werkelijk pico-bello uit, die vetput.) Ook de matrozen zaten vanaf de nieuwbouw aan boord en ze waren zo trots op het feit, dat er geen spatje roest op te bekennen viel.

Na lossen in Livorno moesten we staal gaan laden in Algerije!! en naar Taranto brengen. Een paar jaar geleden was er daar staal gelost maar niemand die er ooit iets mee gedaan had. Wel leuk voor Akkie; Algerije. Niet leuk voor mij, want er lagen alleen maar roestige rollen staal, slecht verpakt en ook nog stalen platen en er was geen stuwhout te bekennen. Onder veel officieel protest over de staat van de lading en het ontbreken van stuwhout zo goed en zo kwaad als het ging, die handel aan boord genomen. Alles met alle staaldraden die we aan boord hadden gesjord en zelfs twee dagen gewacht op beter weer.
Gelukkig verliep deze reis voorspoedig.

In Taranto werden we geconfronteerd met de driftige ontvangers van de lading, die deze roestzooi niet wilden accepteren. Dus daar weer twee weken liggen wachten.
Weer dagelijks aan de Stock, we kregen het steeds meer aan de Stock met kantoor en de Italiaanse agent. Gelukkig hadden we in Algerije al officieel bezwaren gemaakt tegen de toestand van de lading...

Onze Portugese matrozen trakteerden ons op een mooie zaterdag op vers zeefruit, het kwam zo uit de boot vandaan, oud-collega’s van ze. Smaakte fantastisch, maar ziek dat het halve schip 2 dagen was. Het liep wel heel erg dun door de darmen en er werd 2 dagen geen Stock gedronken.
Pas jaren later las ik dat er in de Golf van Taranto een chemicaliënboot gezonken was; daar waren we toen al achter gekomen...

Nadat we eindelijk gelost waren moesten we naar Chioggia, om ....staal te gaan laden voor Antwerpen. Ik maakte zoveel problemen om voldoende stuwhout voor die rollen staal en goeie staaldraadsjorringen voor die platen te krijgen, dat het bijna weer op een grote vertraging uit zo lopen.

In Chioggia hadden ze ook drie kleuren Stock. Ik weet nu nog steeds niet, wat nu wel de goede kleur was. De Stock-gesprekken hadden nu vooral betrekking op de gevolgen van de verkoop van de Teil: '"Die directeur, die puntneus, komt straks in Antwerpen aan boord en ik zal hem wel eventjes vertellen dat we dit allemaal niet pikken."
Die ouwe vond zich te oud voor een andere rederij en zag zijn toekomst in een schillewijk.
De 2e machinist had het altijd al gedacht, maar zag het niet zo scherp, nadat hij die nacht samen met een dikke ouwe slettebak, allebei echt als een hoeretoeter aan boord gestrompeld was; wie hield wie nu vast?
Het leverde wel een komisch tafereel op. En we hadden geen eigen laadgerei om die tante weer van boord te piekelen, dus dat moest met spierkracht gebeuren.

In Antwerpen kwam de directeur (die puntneus) aan boord, samen met de walkapitein. Bij die ouwe in zijn hut. Ben er ook bij gaan zitten, want er werd gezellig geborreld.
Niemand deed zijn muil open, om te zeggen wat ze al die maanden hadden willen zeggen.

Ik kon als jong stuurman alle kanten nog op, dus ik deed het maar voor ze, namens mijn vrienden, die ik op dit schip gemaakt had. Niet dat het hun veel zou helpen. "Mijnheer Puntneus, waar ben jij nou mee bezig, ik kreeg van die walkapitein een compliment, dat die boot er zo mooi uitzag, kan ik ook niets aan doen: komt door die matrozen die vanaf de nieuwbouw dit als hun schip beschouwden en nu weer wat anders moeten gaan zoeken.
Die ouwe gaat op zoek naar een schillewijk en de meester gaat weer naar dat kleine kutkamer-tje in het zeemanshuis in de hoop nog een bootje te vinden, wat ga jij doen. Puntneus?? Je gaat naar je mededirecteuren en bent blij, datje die boot met Hollandse subsidie heb laten bouwen, hem mooi meteen als nieuw hebt kunnen verpatsen aan een stelletje pokkemoffen, die er een Cypriotisch vlaggetje aan hangen en jij strijkt de winst op."
Die puntneus dronk bijna nooit en die walkapitein ook niet, maar ze gingen van schrik mee met het tempo van de Tell, met allerlei mooie beloftes.

We hebben die boot nog naar Rotterdam gebracht en hoorden later, dat die puntneus met de walkapitein op de terugreis in een greppel gereden waren.
Ze waren met de schrik vrijgekomen, maar de auto was total loss.

Ik zou die reis zo weer over willen doen.

Jos Komen †

Bron: Website Sleeptros

==========

REISVERSLAG Hr. Ms. BORCULO EN Hr. Ms. ALBLAS

14 oktober—16 november 1960

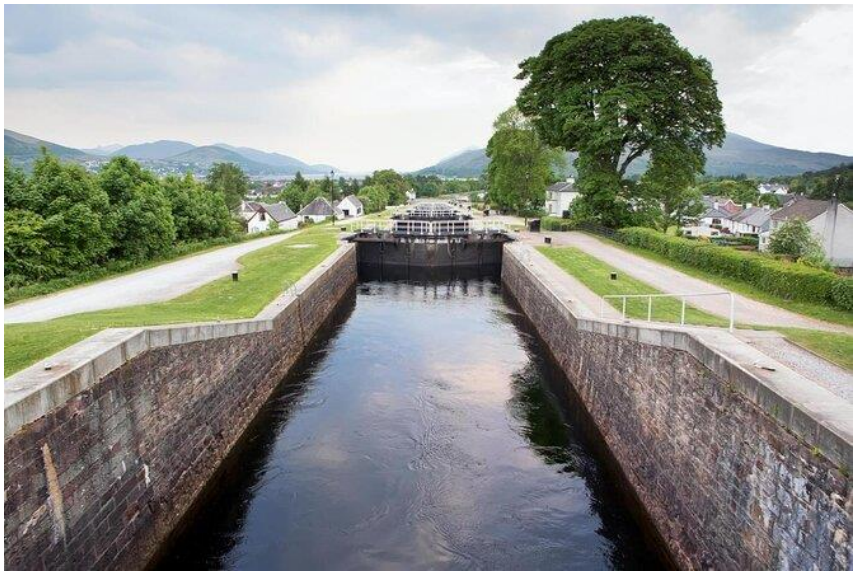
GARE LOCH — FASLANE

Hr. Ms. Borculo, commandant: luitenant ter zee der 2e klasse o.c. A. Tortike
Hr. Ms. Alblas, commandant: luitenant ter zee der 2e klasse R. Stöcker

Op 14 oktober vertrokken Hr.Ms. Borculo en Hr. Ms. Alblas naar Faslane, Gare Loch, voor het houden van proefnemingen. De te volgen route was vastgesteld, via Engelands oostkust en door het Caledonian Canal. Op de dag van vertrek woei er een noordnoordwestelijke wind

kracht 4, die echter later aanwakkerde tot kracht 6 met uitschieters tot kracht 7, waarbij de wind tevens draaide naar het noordoosten. De weerberichten van Nederlandse en Engelse stations werden zoveel mogelijk opgenomen, aan de hand waarvan twee maal daags een weerkaart werd samengesteld. Hr. Ms. Alblas was voor vertrek van de nodige voeding voorzien en had noodrantsoenen aan boord voor het geval dat het weer zo slecht zou worden, dat geen voeding kon worden overgenomen van Hr.Ms. Borculo.
In verband met slecht weer gingen beide schepen in de avond van 14 oktober ten anker in Bridlington Bay. Op 15 oktober toen de wind inmiddels was afgenomen tot kracht 4 gingen beide schepen ten 08.20 uur anker op en vervolgden de reis langs Engelands oostkust. Op zondag 16 oktober passeerden de schepen Kinneards Head en nam de wind af in kracht tot 1-2 (beaufort) uit noordoostelijke richting, waardoor dit laatste gedeelte van de reis, alvorens het Caledonian Canal werd bereikt, onder een stralende zon langs de zeer afwisselende en mooie kust van Schotland, een genoegen werd. Hr.Ms. Alblas werd op zee van voeding voorzien, tevens hielden beide schepen enige manoeuvreeroefeningen. Ten 13.15 uur ankerden de schepen in de Inverness Firth in verband met het feit dat in de zeemansgids van het betrokken gebied vermeld staat dat zondags geen schepen geschut worden in het Caledonian Canal.

Na aanboordkomst van de loods werd bericht ontvangen dat doorgeschut kon worden om daarna in het Muirtown-Bassin af te meren, ten einde de volgende dag direct door te varen door het Caledonian Canal.
Ten 17.05 uur nadat met eigen mankracht door de zeesluizen was geschut, meerde Hr. Ms. Alblas langszij van Hr. Ms. Borculo waarna de eerste voorzien werd van water en voeding. Op maandag 17 oktober waren beide schepen ten 06.30 uur stoomklaar terwijl de aangevraagde loods voor het Caledonian Canal aan boord was gekomen.



Fotograaf onbekend.

Het vertrek moest uitgesteld worden in verband met de nog te passeren trein over de spoorbrug waarvoor beide schepen gemeerd lagen. Ten 07.30 werd ontmeerd en werd een aanvang gemaakt met het mooiste gedeelte van de reis, de vaart door het Caledonian Canal. In Inverness werden de eerste vijf sluizen doorgeschut en vervolgens stoomden beide schepen door het zeer nauwe kanaal met 5 mijl vaart en variërende koersen naar het Loch Ness. Hier werd maximale vaart gelopen om Hr. Ms. Alblas zodanig voor te blijven dat zij niet onnodig zou worden opgehouden tijdens het schutten in de nog resterende sluizen. Hr. Ms. Borculo was volgens opgave van de Super Intendent van het Caledonian Canal wel één van de grootste schepen welke ooit was doorgeschut. Dit viel ook op in verband met de centimeters waarmee gewerkt moest worden tijdens het afmeren in de sluizen.

In de Super Intendents Office werd een reglement ontvangen en tevens enkele touristische kaarten en boekwerken voor het Caledonian Canal, waar uiteraard het Loch Ness met het Monster in werden vermeld. In Fort Augustus werden de sluizen dank zij het (reeds!) geroutineerde werken van de bemanning snel gepasseerd.
Na Loch Oich werd Laggan Locks bereikt alwaar ten 17.20 uur beide schepen voor de nacht langs elkaar afmeerden. Op dinsdag 18 oktober ten 07.00 uur zetten beide schepen de reis voort om ten 15.00 uur Corpach, de westelijke ingang van het Caledonian Canal te bereiken. Na doorschutten stoomde beide schepen naar Faslane via Firth of Lorne en Muil of Kintyre. Ten 20.20 uur kwam een stormwaarschuwing. De wind was inmiddels op gaan steken tot 6 — 7 uit zuidoostelijke richting gepaard gaande met hevige regen. Het zicht was slecht. In verband met de weersverwachtingen werd ten anker gegaan in Loch Tarbert.

De beschutting in deze Loch tegen de oostelijke wind was zeer goed. Gedurende de nacht wakkerde de wind aan tot kracht 8 en draaide naar het zuiden. Gezien het weerbericht op 19 oktober waarin vermeld stond dat de wind uit zuidwestelijke richting zou gaan waaien en de betrokken zeemansgids hiervoor waarschuwde in verband met de Atlantische deining welke tot in voornoemde ankerplaats doorzette, werd besloten naar Oban op te stomen voor het uitvoeren van reparaties en het afwachten van gunstige weersomstandigheden. Ten 12.20 uur meerden beide schepen te Oban om weder te vertrekken op 20 okt. ten 08.15 uur na ontvangst van het weerbericht. Via Sound of Islay en Muil of Kintyre bereikten beide schepen Kempock Point, Greenock, ten 21.00 uur alwaar beide schepen een loods aan boord namen overeenkomstig de aldaar bestaande voorschriften. Tevens kwam de liaison officer van het SM 3 (HMS Adamant) aan boord die ons welkom heette in Schotland. De wind was inmiddels opgestoken tot windkracht 6 — 7 uit oostelijke richting met striemende regen. Ten 22.05 uur meerden beide schepen langszij HMS Exmouth te Faslane. Beide commandanten legden op vrijdag 21 oktober bezoeken af bij de commandanten van respectiveelijk SM 3 (aan boord HMS Adamant), HMS Exmouth. Tegenbezoeken werden als gedaan beschouwd.

Op zondag 23 oktober ontmeerden Hr. Ms. Borculo en Hr. Ms. Alblas om op te stomen naar Inveraray, Argyllshire, waar beide schepen ten 17.35 uur aan de steiger meerden. Op maandag 24 oktober begon Hr. Ms. Alblas met de proefnemingen welke duurden tot zaterdag 29 oktober. Op donderdag 27 oktober bood de admiralty research laboratory een cocktailparty, aan commandanten en officieren in het St. George hotel te Inverrary. Voor de bemanningen van beide schepen werd naast het filmdraaien aan boord in de avonden, een excursie georganiseerd naar het kasteeltje Inverraray van de Duke of Argyll, waarbij de commandanten eveneens hun opwachting gemaakt hadden in verband met bovengenoemde excursie. Tevens was een Schots dansfeest georganiseerd voor de bemanning op vrijdagavond 28 oktober.
Op 29 oktober ontmeerden beide schepen ten 07.20 uur en stoomden via Loch Fyne naar Faslane alwaar werd afgemeerd ten 13.15 uur langszij HMS Blackwood. Te Faslane was transport ter beschikking gesteld voor beide commandanten en officieren.

Op 29 oktober gaven HMS Adamant en HMS Exmouth een cocktailparty en des avonds een diner voor commandanten en officieren, waaraan door alle Nederlandse officieren werd deelgenomen. Op zondag 30 oktober gaven commandant en officieren van de beide mijnenvegers een cocktailparty aan boord van Hr. Ms. Borculo voor de commandanten en een beperkt aantal (in verband met de aanwezige ruimte in mijnenvegers) officieren van HMS

Adamant, HMS Exmouth en HMS Blackwood. Op maandag 31 oktober ten 07.50 uur ontmeerden beide schepen en aanvaardde de terugreis via Oban en het Caledonian Canal onder zeer gunstige weersomstandigheden. Op de achtermiddag stak de wind op tot kracht 6 uit zuidoostelijke richting en werd tevens een stormwaarschuwing ontvangen kracht 9 — 10 (beaufort) uit dezelfde richting. Op 1 november waren betrokken stormwaarschuwingen nog steeds van kracht en besloten wij te Oban te blijven totdat de windkracht afgenomen was. De waarschuwingen bleven echter van kracht en draaide daarbij naar het noordoosten, waarbij het afgemeerd blijven liggen te Oban niet verantwoord was in verband met de in de baai bij noordoostelijke wind heersende deining. Hierop ontmeerden beide schepen op 2 november en stoomden naar Corpach alwaar doorgeschut werd 1 uur voor de normale opening van de zeesluizen naar het Caledonian Canal (normale tijden zijn 2 uur voor tot 2 uur na hoogwater Corpach). Hr. Ms. Borculo meerde daarna boven „Neptunes Staircase" (8 sluizen) aan de zeer goede houten steiger en Hr. Ms. Alblas wegens het niet doorschutten na het invallen van de duisternis vóór de 8 sluizen ten 16.45 uur. Op 3 november na het doorschutten van Hr. Ms. Alblas zetten beide schepen de reis voort. Gedurende de nacht meerden beide schepen aan de steiger in Loch Ness. (Fort Augustus).

Op 4 november werd een duikersonderzoek gehouden. Daar de schroeven van beide schepen in verband met het af en toe zeer dicht langs de oevers passeren. Ten 12.40 bereikten beide schepen Inverness. De weersverwachtingen waren niet gunstig (wind noordoost 5 - 6 en uitschieters tot 7). Tevens werd uit Nederland een weerbericht ontvangen met stormwaarschuwingen voor de gebieden Fladengronden en Doggersbank. Hierop besloten wij de haven van Inverness binnen te lopen om tevens voeding aan te kopen en water te laden. De bestelde loods kwam ten 16.41 aan boord. Bij het naar binnen lopen van de haven van Inverness raakte Hr. Ms. Borculo bij laag water geboeid, op een niet in de kaart aangebrachte bank. Hr. Ms. Alblas ging hierop ten anker in de Inverness Firth. Hr. Ms. Borculo raakte wederom vlot ten 20.17 uur en stoomde de haven van Inverness binnen om tevens de volgende dag een duikersonderzoek in te stellen naar de schade onder de waterlijn welke na controle beperkt bleek tot de schroeven. Op de 5e november 's morgens ontmeerde Hr.Ms. Borculo en ging Hr.Ms. Alblas anker op om via de Moray Firth de terugreis naar Nederland te aanvaarden. Ter hoogte van Bucky waren de weersomstandigheden zodanig geworden dat de commandanten besloten op te stomen naar Invergordon en daar beter weer af te wachten. Op de eerste wacht bereikten beide schepen deze haven. Op woensdag 9 november 's morgens kwamen Hr.Ms. Aalsmeer en Hr.Ms. Meppel te Invergordon om respectievelijk Hr.Ms. Borculo en Hr. Ms. Alblas naar huis te escorteren.

Op de voormiddag van 9 november vertrokken genoemde schepen, om echter, in verband met slechte weersomstandigheden en ongunstige weersverwachtingen, diezelfde dag nog terug te keren. Om 10.00 uur van de 14 november werd wederom de thuisreis aanvaard. Gedurende de nacht van 14 op 15 november stak de wind wederom op tot windkracht 8 met uitschieters tot windkracht 9. Hr. Ms. Meppel en Hr. Ms. Alblas zochten hiertegen beschutting in de haven van Peter Head, waardoor zij eerst op 17 november Den Helder bereikten. Hr. Ms. Aalsmeer en Hr. Ms. Borculo, die de thuisreis niet hadden behoeven te onderbreken waren daar reeds op de 16e november aangekomen.

overal februari 1947

EEN JAAR **OPKOMSTCENTRUM VOORSCHOTEN**

Een van de slagaders der Marine

Het Opkomstcentrum te Voorschoten bestond op 16 Januari 1947 één jaar. Eén jaar van hard werken en van vele resultaten op Vaderlandschen bodem ligt achter den rug.
Eén jaar, waarin eenige duizenden nieuwe en jonge marinemannen gekeurd en geselecteerd werden, één jaar, waarin aan de. Marine groote diensten bewezen werden, doordat iedere dienst de geschikte menschen toegewezen kreeg. Wanneer de nieuwe recruut na zijn eerste opleiding in een vak geplaatst wordt en daarin voldoet en ook de recruut tevreden is, (waardoor de geheele marine gediend wordt), dan is dit het werk van Voorschoten en van Voorschoten alleen. Hier worden maandelijks honderden recruten medisch gekeurd en onderzocht, worden zij getest en geselecteerd.
Op 16 Januari bestond dit kamp dus één jaar. Op dezen zestienden Januari heeft de CZM Nederland, Schout bij Nacht J. A. Gauw een rede gehouden in het MOC, waarin hij o.m. zeide, dat, indien men nagaat, dat elke maand menschen, voor vele verschillende ambachten, maar tevens ook voor verschillende dienstverbanden, zooals beroeps KMRSDTV voor overgang naar OVW of beroepsverband, dienstplichtigen, enz. zich aan- melden, welke dan na goedkeuring door de afd. selectie moeten worden ingedeeld, dan is zeker een woord van waardeering op zijn plaats voor het gepresteerde werk.
Na een overzicht gegeven te hebben van de andere dienstvakken van de marine, waarbij de CZM Nederland hulde aan deze diensten bracht voor hun belangrijk werk, noemde hij het Opkomstcentrum te Voorschoten de bron der opleidingen, met als uitloopers de officiersopleiding te Willemsoord, de eerste militaire opleiding- en kaderschool te Loosdrecht, de technische opleidingen te Amsterdam (en elders) en de opleiding van marinevliegers te Valkenburg.

In het kader van den feestdag, werd des middags een filmvoorstelling gegeven voor de geheele bemanning en de recruten, terwijl des avonds het Leidsch Amateurtooneel een voorstelling gaf, in aansluiting waarop tot drie uur in den nacht nog druk gedanst werd.
In het begin van den avond hield de commandant van het MOC, Kapt. Lt. ter Zee M. A. J. Derksema een korte rede, waarin hij een overzicht gaf van het afgeloopen jaar.
Voor herselectie kwamen 468 man aan, voor dienstplicht 809, officieren en adelborsten: 902, OVWers: 1304, beroepsrecruten: 2459. Een totaal van 5942 man.
Door den Geneeskundigen Dienst werden in totaal 5741 man gekeurd (het verschil van 201 man met het aantal opkomelingen duidt erop, dat reeds voor de geneeskundige keuring menschen afvallen), terwijl uiteindelijk naar het opleidingskamp te Hilversum 3604 man vertrokken.

Hij noemde het geen onmogelijkheid, dat in de toekomst ook de mariniers in Voorschoten gekeurd en geselecteerd zouden worden. Ten slotte bracht de Commandant grooten dank aan de vorige commandanten Kltz. J. Ossewaarde, en W. F. Van Vreeswijk, die de basis legden voor het Opkomstcentrum.

De Transportafdeeling, die hier een zware taak te vervullen heeft, beschikt over 17 wagens, welke in het afgeloopen jaar een afstand hebben afgelegd gelijk aan 6 maal Nieuwediep—Soerabaja en terug.

Matroos I J. F. van Halderen, die de Slag in de Javazee overleefde en zich niet enige anderen op een vlot wist te redden, zal in een tweetal artikelen zijn belevenissen in Overal weergeven. In zijn tweede artikel beschrijft hij o.m. het vallen van de atoombom op Nagasaki, waar hij in een krijgsgevangenkamp verbleef.

In Nippon's klauw

Matroos I J. F. van Haldcren, die de Slag in de Java zee overleefde en zich niet enige anderen op een vlot wist te redden, zal in een tweetal artikelen zijn belevenissen in Overal

Hr. Ms. „de Ruyter" was zinkende en ieder die nog het leven had, trachtte zich te redden. Aanvankelijk zwom ik te midden van wrakhout en golven en hield mij drijvende op een stuk hout. Rondom mij zag ik, dat nog anderen zich op dezelfde wijze het hoofd boven water hielden. Het zag er niet erg hoopvol voor ons uit. Te midden van olie, hout en andere voorwerpen in volle zee te drijven, wetende, dat de kusten ver weg zijn, is niet bemoedigend. Hoelang zouden wij het vol moeten houden?

Zouden wij het wel vol kunnen houden?
Een antwoord op deze vragen te geven was nutteloos en onzin.
Toen het dag werd hoorde ik achter mij stemmen en zag een vlot waar een stuk of wat lieden op zaten. Zodra het vlot bij mij in de buurt was klom ik over en herkende mijn maats van de „de Ruyter"..
Onze herenigingsvreugde duurde kort. Nie- mand zei iets, iedereen zweeg. Elke inspan- ning was te veel. Ook praten. Een enkele, die een opmerking maakte kreeg geen antwoord.
Iedereen had zijn eigen gedachte, voor een ieder waren de anderen te veel. Zo dreven wij rond. Waarheen wist niemand. Uren hebben wij zwijgzaam gezeten en gelegen. Uren van denken en denken. Dan: alsof het afgesproken was, begonnen wij te pagaaien. Langzaam gingen wij vooruit. Héél langzaam, want na één uur merkten wij, dat wij slechts 10 meter per uur maakten. Dit had geen zin. Onze krachten moesten wij sparen.
Immers niemand van ons wist hoelang wij zo zouden moeten blijven drijven en óf zouden blijven drijven.
Het was een geluk, dat een van ons waterdicht horloge had, dat toen 12 's middags aanwees. Het was de 28ste Februari 1942.
Heet stond de zon boven ons, woelig was het water rondom, zwijgzaam was de stemming „aan boord". Opeens schreeuwde iemand: „Schip in zicht!". Wij gingen overeind zitten en zagen aan de horizon een twintigtal rookpluimen.
Hoop kwam in onze harten. Met enthousiasme begonnen wij te pagaaien en maakten suggesties, dat het Amerikaanse of in ieder geval geallieerde schepen waren. De schepen kwamen recht op ons af. Echter, toen de schepen duidelijker te zien waren bemerkten wij, dat het een Japans convooi was. Met grote snelheid doorkliefden de jagers het water, koopvaarders , volgden hen. Uit alle macht probeerden wij uit de weg van het convooi te komen, doch moesten het opgeven. 60 schepen passeerden ons links en rechts zonder aandacht aan ons te besteden. Even vlug als zij gekomen waren verdwenen zij weer uit het gezicht en hiermee vrijwel onze hoop en onze harten…..

Niets was meer te zien dan water en lucht, lucht en water.
In de late middag begonnen enkelen van ons al vreemde dingen te zien. Een zag een autobus rijden, een ander riep om een taxi. Wij vonden het niet eens gek en dachten er ook niet om. De avond viel. De zee werd woeliger en dc wind werd koud. Zoveel mogelijk kropen wij onder water, omdat het daar warm was. Een doodse stilte omringde ons, ook wij zwegen.
Enkelen werden overmand door de slaap en dreigden in de onmetelijke diepte der Javazee te verdwijnen. Wij sloegen de armen om elkaar heen, ten einde een zekere verdrinkingsdood te voorkomen.
Plotseling een kreet: „Licht, Licht!!" Allen kropen op het vlot en grepen de pagaaien. Als bezetenen werd gepagaaid, maar hoe wij ons ook inspanden, de afstand werd niet kleiner. Integendeel: Steeds hoger ging het licht staan, totdat wij eindelijk onze vergissing inzagen en de planeet Venus naar de hel verwensten.
Nu was ook het kleine beetje hoop verdwenen en moedeloos zakten wij weer in het water.

Redding
Na middernacht hoorden wij in de verte het geluid van motoren. Onze spanning steeg.
Wéér hoopten wij op een geallieerd schip. De afstand was niet te bepalen in de duisternis.
Des te meer gissingen werden gemaakt.

Dan, één van ons ,,Verd.....Een Jap!" Het was een Japanse torpedobootjager, die wij met volle kracht voorbij zagen stomen.
De afstand was klein tussen jager en vlot en toen wij even later de machines langzamer hoorden draaien, wisten wij, dat de jager ons ontdekt had.
Met een grote bocht kwam de Jap naar ons toe en bleef vrijwel vlak bij ons stilliggen.
Er werd een lijn uitgegooid en wij werden aan boord gehesen. Aan dek van de Japanse jager gekomen wilden wij gaan staan, doch zakten prompt door onze benen. Ons eigen gewicht was tè zwaar geworden. Maar de 32 uren van hoop en vertwijfeling, de uren van hitte en koude, uren van spanning en verveling waren voorbij. Wij waren gered.....

De eerste indruk
Onmiddellijk werden wij gegrepen en gefouilleerd en daarna in een verblijf gebracht.
Van de Jap kregen wij scheepsbeschuit en zoete melk, droge kleren en cigaretten.
Van de meesten waren de kleren wel is waar te klein, maar dat mocht niet hinderen, de kleren waren dróóg. Ondanks uitputting konden wij niet slapen.
Het zoute water in haren en huid en het geweldige transpireren gaf ons geen rust. Pas toen de Jap ons wat zoet water bracht en wij ons konden wassen dommelde de een na de ander in.
De eerste indruk van de Jap was niet gek.
Ze sleepten dozen met cigaretten aan, 's morgens kregen wij een rijstbal als ontbijt en mochten zelfs aan dek gaan zitten.
Aan de zon te zien voeren wij pal Zuid en omstreeks 4 uur naderden wij de kust van Java.
Wij moesten naar beneden.
Een der Jappen vertelde ons, dat het schip, waarop wij zaten de „Hatsukase" heette.
Door de patrijspoorten konden wij de kust goed zien. Zover het oog reikte zagen wij Japanse transportschepen langs Java's kust.
Lang bleven wij niet liggen, na een goed uur vertrok de „Hatsukase" weer.
In Bandjermassin werden wij op een ander schip* gebracht, de „Op ten Noord", en hospitaalschip. De „Op ten Noord" was vol met Amerikanen, Engelsen en Australiërs. Wij waren de eerste Hollanders. Bedden waren er niet, dus in het ruim moesten wij slapen.
Vier dagen bleven wij liggen om daarna op te stomen naar Makassar.

De tweede indruk
In Makassar begon het leven pas. In loop- pas moesten wij van boord. Op elke 10 meter, op de bedden en in de gangen stond een Japans soldaat.
Iedereen die voorbijkwam kreeg een klap met een stok. Op deze manier was het schip in een half uur leeg. Na een telling werden wij naar een kamp gebracht. • De eerste vier dagen was er geen eten, doch daarna werd verbrande rijst verstrekt, met de mededeling, dat wij die rijst zelf verbrand hadden en nu zelf maar moesten eten.
Het eten was krap en een intensieve ruilhandel begon in vele artikelen. Een brug over een sloot, aan de rand van het kamp was het ruil- en smokkelcentrum. Wanneer de bij de brug lopende schilwacht voorbij was, slopen wij naar de brug, gooiden een zak met geld en een briefje over de sloot. Op het briefje stonden onze wensen, 's Avonds hadden de inlanders onze inkopen gedaan en gooiden de zak weer gevuld terug.
Aanvankelijk waren de artikelen redelijk in prijs. Zo deden de eieren een kwartje, later echter

f 2,50 per stuk. Geld kregen wij niet van de Jap, zodat andere middelen verzonnen moesten worden. Op vele manieren kregen wij door werk en handel „bijvoeding", die ons in leven hield.

Naar Japan
Op 15 October gingen wij scheep naar Japan met het passagiersschip „Asama-Maru".
Een tijd van folteringen en ellende, van sadisme en onzekerheid lag achter ons. Een tijd, waarin wij kennis maakte met de Japanse methoden, en een tijd, waarin wij geleerd hadden, dat de Jap met onze levens speelde en geen waarde aan onze levens hechtte. . . .
Na een rustige reis bereikten wij 10 dagen later de haven van Nagasaki en werden gedebarkeerd. Wij waren stevig in Nippon*s klauwen.

Bron : Overal mei 1947

DE ONTWIKKELING VAN HET OPKOMSTCENTRUM

door **KLTZ. M. A. J. DERKSEMA**

Toen in het begin van 1944 door de geallieerden de laatste voorbereidingen voor een invasie in Europa getroffen werden, zou ook de KM hieraan deelnemen. Ons hoofdkwartier te Londen werd echter niet met een invasie- afdeeling uitgerust, want wij zouden slechts op zeer bescheiden schaal aan deze operatie deelnemen…… maar hoe kon het ook anders.

Onze vloot leed regelmatig verliezen en deze waren grooter dan het aantal Nederlandsche jongens, dat in de vrije gebieden de vereischte leeftijd voor dienstname bereikte.
Er werd uitgekeken naar de bevrijding van Nederlandsch grondgebied en zoo kreeg in die dagen in een uiterst rustig hoekje van het hoofdkwartier te Londen een kamerdeur de aanwijzing: Afdeeling Personeel -Recruteering.

Het was de Luitenant ter Zee A. M. Valkenburg, die de leiding van dit bureau had en bezig was met de bestudeering van een doelmatige organisatie om de Nederlandsche jongens, zoodra de bevrijding daar was, volgens een vast systeem voor de vloot te selecteeren.
Hij had zijn schema klaar, toen in September 1944 de eerste strook grond van Nederland bevrijd werd. Op 2 November van dat jaar werd het OVW instituut voor de KM geopend en op 6 November kwamen de eerste 12 OVWers in Engeland aan.
De eerste practische uitvoering kon beginnen ..... de Oranje Nassau van de Maatschappij Zeeland, die een ligplaats had gevonden in Shadwellbasin, een der dokken van Oost-Londen, was omgebouwd en gereed gemaakt om te dienen als Opkomstcentrum.
Vermeldingswaard is, dat de le OVWer (stbn 4410001) de stoker III H. Polm was.

Langer dan in de bedoeling lag bleef het Opkomstcentrum aan boord van de Oranje Nassau, doch in Mei 1945 ging het over naar HMS Royal Arthur te Skegness.

Wel is waar werd op 16 Januari ’46 het Opkomstcentrum op Vaderlandsche bodem geopend, doch eerst twee maanden daarna draaide Voorschoten op volle toeren.
Het eenjarig bestaan van een marineinrichting is uiteraard niets bijzonders. Echter moge bij het eenjarig bestaan van het Marineopkomstcentrum wel geconstateerd worden, dat hier uit bescheiden middelen in één jaar een apparaat werd opgebouwd, dat volkomen zijn nut aan de KM heeft bewezen.
Dit werd verkregen door een uitstekende geest, samenwerking en medewerking van hoog tot laag. Ik spreek dan ook de hoop en de wensch uit, dat deze geest, samenwerking en medewerking in den toekomst zullen blijven bestaan en het mogelijk zullen maken, nog aanwezige onvolmaaktheden op personeel- en materieelgebied te volmaken.
Laten wij nooit vergeten, dat er zooveel afhangt van een eersten indruk. Laat voor hen. die hier voor het eerst kennismaken met de KM, deze indruk een goede zijn.
Onze KM zal er wel bij varen.

Op de volgende bladzijden volgen indrukken van de werkzaamheden der verschillende afdeelingen. Het zijn
korte en impressionistische schetsen, die de taken én de moeilijkheden van deze atdeelingen duidelijk illustreren.

BUREAU OPKOMST
Een kort telefoontje van het wervingsbureau: „Reken op een opkomst van honderd man.” Schuchter door al het nieuwe van hun omgeving zien wij de nieuwelingen verschijnen op het Bureau Opkomst met hun Baksmeester, die als een trouwe herder voor zijn bakskinderen optreedt. Zij komen uit alle deelen van het land, vele dialecten worden gesproken, verschillende scholen hebben zij doorloopen.
Jong zijn de meesten, erg jong, sommigen nauwelijks 17 jaar; wat heeft hen hierheen gevoerd om samen een deel van hun leven in de Marine door te brengen? Er zijn er bij, die zich in hun vak willen bekwamen, het grootste gedeelte wil echter naar zee en de wereld zien en is avontuurlijk van aanleg.
Opmerkelijk is, dat de (nuchtere?) Friezen hiervan het grootste deel uitmaken. Dan zijn er die jonge jongens, die liever éérder in dienst gaan èn in hun vak geplaatst worden, dan het risico loopen om bij hun dienstplichtige opkomst, elders geplaatst te worden.
Weinigen vermoeden, dat, wanneer zij zich na hun keuring wéér bij het Bureau Opkomst melden, dan deel uitmaken van de Mechadpers, het bekende Hollrithsysteem van de afdeeling personeel en nog minder hebben zij eenig vermoeden hoeveel hoofdbrekens het dit bureau kost om dit systeem feilloos te laten werken.
Zij zijn dan niet meer zoo schuchter en reeds gewend aan de kampsfeer en hebben elkaar beter leeren kennen. Inmiddels komen de testboekjes, keuringspapieren en registratieformulieren op dit Bureau bijeen en worden ingevuld en aangevuld om daarna doorgezonden te worden naar den selectieofficier.
Dan komt het groote moment in het leven van den jongeling, waarop hij zijn verbintenis teekent en de woorden hoort: „Van nu af aan sta je onder de krijgstucht”. De meesten aanvaarden deze woorden met een lach vol jeugdigen overmoed, die doet denken aan de woorden van onzen grootsten admiraal: „Waarom zou ik deze eerlijke lieden, die immers hun leven mét mij wagen, anders dan goed bejegenen.” Voor het Bureau Opkomst beteekent deze dienstverbintenis practisch, dat het conduite- boekje aangelegd kan worden, het levensboek van den marineman,

hetwelk na vele jaren even interessant is als het Nieuwediepertje. Het Bureau Opkomst is een administratieve slagader, waar met 100 °/o nauwkeurigheid alles moet geschieden.

DE MEDISCHE KEURING

Na aankomst in het kamp en na melding aan het Bureau Opkomst wordt de nieuwe recruut onderworpen aan een grondige gezondheidsinspectie.

Het is een verheugend verschijnsel, dat slechts in weinige gevallen geslachtsziekten worden ontdekt, doch helaas demonstreert het tekort aan zeep in de burgermaatschappij zich tallooze malen, in den vorm van huidziekten. Grappig is, dat bij het navragen van doorgestane ziekten steevast het antwoord luidt, dat men nooit schurft heeft gehad doch wel scabies. Evenwel blijkt er van de scabies na een grondige behandeling door den medischen dienst niets meer over te zijn.

De keuring begint met een foto .....

De eigenlijke keuring begint met een microfoto van de borstkas, hetgeen nu nog in Den Haag gebeurt, doch in de nabije toekomst in Voorschoten zal geschieden. Nadat hij en passant zijn urine in een jampotje heeft gedeponeerd, is de volgende halte een donker hol waarin hij ongeveer een half uur verblijft, voordat een onderofficier hem onderwerpt aan een proef op het nachtzien. Het verblijf in het donker geeft echter vaak aanleiding tot allerlei uitbundigheden, zoodat de luidruchtigen meermalen tot de orde geroepen moeten worden vanwege de overlast bij het bepalen der gehoorscherpte in de aangrenzende lokalen. Het nachtzien wordt nadeelig beïnvloed door gebrek aan vitaminen en voorts door overmatig gebruik aan nicotine en alcohol. Dit laatste speelt ook een nadeelige rol bij kleurenblindheid. Het niet voldoen aan bepaalde minimum voorwaarden bij het nachtzien, sluit de geschiktheid uit voor luitenant ter zee, matroos, konstabel en kustwachter.

Het verdere gedeelte der keuring, te weten: het tandheelkundig onderzoek, het interne onderzoek, het bepalen van gezichtsscherpte en kleurenonderscheidingsvermogen, de inspectie van oogen, ooren, neus en keel moet zeer grondig geschieden, omdat iedere marineman, zoowel voor Holland als voor Indië, geschikt moet zijn.

Behalve dat de artsen zich met de medische keuring belasten, houden zij ook regelmatig voordrachten op medisch gebied voor de recruten, waarvan een preventieve werking uitgaat en de nog jeugdige Nederlanders, die vaak nog zulke echte jongens zijn, wegwijs maken in de medische verzorging en op andere gebieden.

DE SELECTIE AFDEELING

Deze afdeeling heeft tot taak om van elken medisch geschikten recruut na te gaan, of hij door de marine kan worden aangenomen en zoo ja, voor welk dienstvak hij het meest geschikt is. Zij omvat ten eerste de testafdeeling, ten tweede het bureau opkomst met het daarbij behoorend bureau-registratie en den fotograaf, ten derde een werkplaats voor het maken van proefwerkstukken, ten vierde een bioscoopzaal voor het geven van voorlichting betreffende de verschillende dienstvakken en het vertoonen van instructiefilms en ten vijfde de selectie, officieren, die de eigenlijke indeelingswerkzaamheden verrichten.

Zelden zullen de recruten in hun leven gedacht hebben, dat zij dermate interessant zijn en dat er zoo veel belangstelling voor hun nog jonge leven bestaat. Onder vier oogen worden

gesprekken over de meest uiteenloopende onderwerpen gevoerd en de nieuwe recruut zal niet kunnen begrijpen wat dit alles met dienstneming bij de marine heeft te maken.
Ook wanneer later alle recruten in een lokaal bijeenzitten en gedurende twee uren achtereen een aantal schriftelijke opgaven moeten maken, ontbreekt (naar hun opvatting) elke logica. Vooral wanneer zij figuurtjes moeten invullen in „behangselpapier-patronen", vermoeden slechts weinigen, dat deze opgaven en nog vele andere gedaan worden om hun opmerkzaamheid, geheugen, aandachtsconcentratie, abstractievermogen, technische- of rekenkundige aanleg, algemeen ontwikkelingniveau van den recruut, kortom den aard en de graad van intelligentie en denkwerkzaamheid te bepalen. In de bioscoopzaal wordt eerst nog eens uiteengezet wat er te koop is in de verschillende dienstvakken van de marine.
In een gesprek met een selectie-officier, die de test- en keuringsuitslagen, alsmede alle andere gegevens van de verschillende afdeelingen tot zijn beschikking heeft en die vervolgens allerlei vragen stelt, o.a. teneinde de vakbekwaamheid van eigen menschen te toetsen, en daarna de recruut in een dienstvak indeelt, dan zijn de dagen van zenuwachtige spanning voorbij en kan de verbintenis worden onderteekend en volgt het uniform met het daaraan verbonden plunjenummeren.
Het systeem van selecteeren zooals hierboven is omschreven, is gedeeltelijk overgenomen van de Engelsche en Amerikaansche marine, die er met zeer goede resultaten mede hebben gewerkt. Bij een moderne marine kan niet meer worden volstaan met een ouderwetsche, niet-wetenschappelijke selectie-methode, waar teveel aan het toeval wordt overgelaten.
Wat heeft men bijvoorbeeld aan iemand, die over een goede intelligentie en nog meer goede eigenschappen beschikt, maar die door een gebrek aan verantwoordelijkheidsgevoel of door andere karakterslopende fouten, niet voldoet.

Dan volgt het uniform met het daaraan verbonden plunje-nummeren . . . . . *(Foto Marvo/van Breukelen)*

De Amerikaansche strijdkrachten hadden bij het uitbreken van den oorlog 900 psychologen en psychotechnici in dienst en op het einde beschikten zij over 2400 plus nog een groot aantal psychiaters. Hoewel het niet mogelijk is om alles in korten tijd geperfectionneerd en zoo uitgebreid mogelijk te doen, is men te Voorschoten wel is waar zeer eenvoudig begonnen, doch het psychotechnisch onderzoek wordt regelmatig verbeterd en uitgebreid.
Vermeldenswaard is nog, dat 4½ % van de gekeurden wegens intelligentietekort moest afgewezen worden.
Op emotioneele stabiliteit en sociaal gevoel wordt sterk gelet, omdat de marineman op de schepen in kleine gemeenschappen leeft en bij gebleken ongeschiktheid niet afgelost kan worden. Ongeveer 2½ % werd door den psychiater wegens een of andere psychische afwijking, zooals aanleg voor criminaliteit, afgekeurd.
Ktlz. van Vreeswijk, de commandant van Loosdrecht, waar de recruten naar toe gezonden worden, houdt de nieuwelingen ook nog in het oog en, zoo noodig, kunnen recruten. die in de practijk, ondanks dit alles, toch aanleiding tot klachten geven, voor herkeuring worden

teruggezonden. Op deze manier wordt er niet alleen gewerkt aan de materieele opbouw van de marine, maar eveneens aan de geestelijke, welke van even groote waarde is.

KLEEDING EN VOEDING

In het eerste jaar is uitgegeven aan kleeding een bedrag van f 1 070 553,38 voor 3 030 384 eenheden kleeding. Een kleine troost bij dit formidabele bedrag is. dat f 65 000 weer terug is gevloeid naar ’s Rijks kas van diegenen, die op hun kleedingkaart kochten. Hieruit moge blijken, dat het kleedingmagazijn te Voorschoten van een zeer groote omvang is, immers hier wordt elke nieuwe marineman in de puntjes gekleed en van al het noodige voorzien.

Dat de keuken voor de nieuwe recruten zeer belangrijk is, behoeft nauwelijks betoog wanneer men de burgerrantsoenen in aanmerking neemt. De liefde gaat óók voor den marineman door de maag. In de dagen vlak na de indienststelling van het opkomst- centrum werden door de nieuwe recruten enorme hoeveelheden voedsel verslonden, thans is dit mede in verband met de verbetering van het burgerrantsoen afgenomen.
In het afgeloopen jaar werden 200 000 maaltijden verstrekt.
Hoewel de grondstoffen gedeeltelijk uit de marinemagazijnen te Amsterdam komen, wordt zooveel mogelijk de gemeente Voorschoten bij de leveranties ingeschakeld, hetgeen een goede verstandhouding tot gevolg heeft. Ruim f 120 000 werd in Voorschoten besteed.
Hoewel in verschillende marine-inrichtingen niet meer het oude vertrouwde baksgewijs eten wordt toegepast en het zoogenaamde cafetariasysteem is ingevoerd, is men te Voorschoten nog verknocht aan de oude baksgewijs manier. Uit psychologisch oogpunt is deze manier toe te juichen, terwijl bovendien de nieuwe recruut kennis maakt met den rustigen gang van zaken en de eerbied voor het gebed bij de marine.
Nóg kunnen de nieuwelingen geen kennis maken met de beroemde rotmok, wegens gebrek aan rijst en met de even beroemde popi, welke helaas slechts 40 gram per week is, doch aan den anderen kant ervaren zij, dat de vette hap geen gebrek aan vleesch vertoont en dat de snert van goede kwaliteit is.
De marine heeft nu eenmaal zijn eigen gewoonten, gebruiken en uitdrukkingen en laat ons hopen, dat ook de nieuwe leden der KM spoedig met de oude gebruiken vertrouwd raken, en leven in de marine-sfeer, tot heil van de marine zelf en het geheele Koninkrijk der Nederlanden.

In Nippons klauw

Hier onder volgt het slot van de beschrijving van Matroos I J. F. van Halderen.
Hij beschrijft in dit slotartikel de tijd doorgebracht in Japanse krijgsgevangenschap, alsmede het waarnemen van het werpen van de atoombom op Nagasaki.

De Japanners hielden van korte metten en van zakelijkheid. Nauwelijks waren wij aan land gegaan of de Japanners deelden ons in.
Ons werd gevraagd, waar wij het liefst wilden werken. Was eenmaal een keuze gedaan, dan kon er niet meer geruild worden.
Van de vroege ochtend tot de late avond werden wij op een scheepswerf aan het werk gezet en nadat wij een chaos van ijzerkrullen en ander afval hadden weggeruimd, zagen de Japanners kans om binnen drie dagen vaklui van ons te maken. Dikke platen moesten geboord worden en de resultaten waren belachelijk, omdat er geen gat recht zat. Echter, de Japanners keken niet zo nauw, Als er maar een gat in zat. Ook de kinderen, die in December '42 werkplicht kregen en doorgaans een leeftijd hadden van 13 è 14 jaar, kregen een 3-daagse scholing. De verzorging liet alles te wensen over, weinig eten, geen schoeisel, dus liepen wij op blote voeten over de werf. Deze toestanden waren niet bevorderlijk voor onze gezondheid en reeds in den beginne stierven velen onzer.
Met Kerstmis kregen wij een extraatje bij het eten en bovendien een geestelijke verzorging van een Japans priester van de Church of England.

Het Nieuwe Jaar.
Op de 31ste December kwam het bericht af, dat wij 4 dagen vrij waren. Dit omdat in Japan Nieuw Jaar een groot feest is. Een ieder moet dan rein van ziel en zonder schulden zijn bij het ingaan van het Nieuwe Jaar.
Wij waren overtuigd, dat wij aan deze twee eisen voldeden. Juist in deze periode kwamen de eerste Berri-Berri verschijnselen voor, hetgeen weer vele slachtoffers eisten.
Hoe het met de Asmogendheden verliep konden wij merken aan het optreden van onze bewakers. Waren zij joviaal en toeschietelijk, dan betekende dit, dat de geallieerden ergens op de wereld een nederlaag hadden geleden. Liepen zij met stokken in hun handen en werd zonder aanleiding geslagen, dan was het omgekeerde het geval.
Gelukkig voor ons, liepen de Japanners meer met stokken dan met vriendelijke gezichten rond.
Met hard werken, weinig voedsel, met stokslagen, een uitgebreide ruilhandel, met koorts in onze lichamen en ondanks alles onze harten vol met hoop, verliep de tijd. De geallieerde vliegtuigen zorgden van tijd tot tijd voor een welkome afwisseling en aan het aantal vliegtuigen en aan de steeds sneller opeenvolgende formaties konden wij merken, dat langzaam maar zeker de geallieerden legers en vloten verloren terreinen heroverden.

De atoombom.
Op de 8e Augustus ’45 togen wij als gewoonlijk aan het werk. Vele geruchten van geallieerde overwinningen deden de ronde en strategen becijferden en beredeneerden de afloop van de oorlog. Tegen 9 uur waagde een Amerikaanse bommenwerper het, op zeer grote hoogte boven Nagasaki te vliegen. De Japanners achtten het niet nodig om luchtalarm te maken, en zo ging het werk normaal door.
Niemand schonk er trouwens ook aandacht aan. Plotseling schreeuwden een paar lotgenoten door de fabriek, dat er door het vliegtuig een parachute was neergelaten. Wij renden naar buiten en wij zagen inderdaad langzaam iets wits dalen. Eensklaps een enorme lichtflits, waarop wij onze handen voor de ogen deden, een geweldig warme korte windstoot, rondom rinkelden de ramen, het plafond stortte naar beneden, een enkele gevel viel om.

Boven de stad was een grote vuurbal zichtbaar, die zich bijna over de gehele stad uitbreide en grote vurige ringen stegen omhoog.
Even later zagen wij een brede witte rookkolom tot een ontzettende hoogte in een minium van tijd opstijgen. De knal van de ontploffing deed meer denken aan een dof gerommel van een veraf woedend onweer, dan aan een explosie van een bom.
De Japanners lieten het werk liggen en trokken naar de stad, die geheel in vlammen stond. Gewerkt werd er niet meer, want zowel bazen als bewakers waren weggegaan.
Wij hebben hen niet meer gezien. Nadat de rookkolom was opgetrokken, was van Nagasaki niets meer te zien, slechts een zwart geblakerde vlakte met hier en daar een stuk muur tussen rokende puinhopen. Tot hoog in de bergen waren de bomen verbrand.
Sleepboten met brancards voeren naar de plaats des onheils, beladen met verkoolde lijken keerden zij weer. Tegen het vallen van de avond werden de branden in de stad minder en tegen 10 uur was er van brand nog weinig te bespeuren.

Niemand wist wat het geweest was. De dagen daarna werd er niet gewerkt op de fabriek, doch alleen bij de hulpverlening aan de slachtoffers in de stad.
Onafgebroken zagen wij boten vol met verkoolde lijken varen, mensen waren over hun gehele lichaam rood en met wonden bedekt, waaruit een etterig vocht liep. Tegen deze wonden was niets te doen. De oorzaak moet de inwerking van de radioactieve stralen geweest zijn.
Na enige dagen trokken wij weer naar de werf en na een week gewerkt te hebben, deelde de kampcommandant ons mede, dat wij de volgende dag niet naar het werk behoefden, omdat er een nationale biddag was ingesteld. De volgende dag om 12 uur vertelde de commandant ons, dat Japan en Amerika besloten hadden de oorlog te staken.
Het oorverdoovend gehuil, dat wij aanhieven was voor de Japanners aanleiding om onze Rode Kruisartikelen in beslag te nemen.
Doch toen op die middag om 3 uur een vliegtuig kranten over ons kamp uitwierp, waarin vermeld stond dat Japan gecapituleerd had, namen wij de leiding in handen.
De Japanners werden in een huis vastgezet buiten het kamp en wij namen de bewaking over. Sommigen haalden enkele Japanners, die ons altijd beestachtig behandeld hadden, en gaven hen een houten ton en een theekopje om de W.C. leeg te scheppen. Twee dagen na de capitulatie kwam er een vliegtuig laag over ons kamp gevlogen, met op beide vleugels de woorden: „Voedsel Voorziening Krijgsgevangenen". Kort daarna volgden 5 vliegtuigen, die kisten en drums per parachute neer lieten, beladen met voedsel, kleren en kranten.
Ondanks de buikloop werd er de gehele dag gegeten in dit nieuwe luilekkerland.
Het was de 13de September, dat onze evacuatie begon en wij met Amerikaanse landingsboten weer uit de Klauwen van Nippon verlost werden.

JHR. JAN HENDRIK VAN KINSBERGEN
1735-1819

Jhr. Jan Hendrik van Kinsbergen werd op 1 Mei 1735 te Doesburg geboren. Bij het uit- breken van de oorlog met Frankrijk (1744) trok hij als jonker mede ten strijde bij een bende voetvolk in Staatse dienst, waarvan zijn vader bevelhebber was.
Door het lezen van een levensbeschrijving van de Ruyter, werd in hem de liefde voor de zee opgewekt en op 15-jarige leeftijd werd hij als adelborst op een van 's lands schepen . geplaatst. In 1756 werd hij luitenant ter zee, in 1762 commandeur. Hij maakte verschil- lende konvooireizen ter bescherming van de koopvaart.
Toen Catherina van Rusland een beroep deed op verschillende mogendheden om de Russische marine te reorganiseren, vroeg en verkreeg van Kinsbergen in 1770 verlof om in Russische krijgsdienst te treden, onder voor- behoud, dat hij bij de eerste oproep zou terugkeeren, en dan in de rang van kapitein weer dienst zou nemen.
Bij zijn aankomst in Rusland werd hij aan- gesteld tot kapitein-luitenant ter zee, doch al spoedig bevorderd tot kapitein van de tweede rang.
Nadat van Kinsbergen tijdens een verblijf te St. Petersburg zijn denkbeelden over de strategische betekenis van de Zwarte Zee had uiteengezet, werd hij overgeplaatst naar de Zwarte Zee-vloot, die toen onder bevel stond van vice-admiraal Ciniavin. Tijdens de Turks-Russische oorlog kreeg hij volop gelegenheid de door hem ontworpen denkbeelden in de practijk toe te passen. Van Dolgorousky ontving van Kinsbergen de meest vleiende lofuitingen en tevredenheidsbetuigingen.

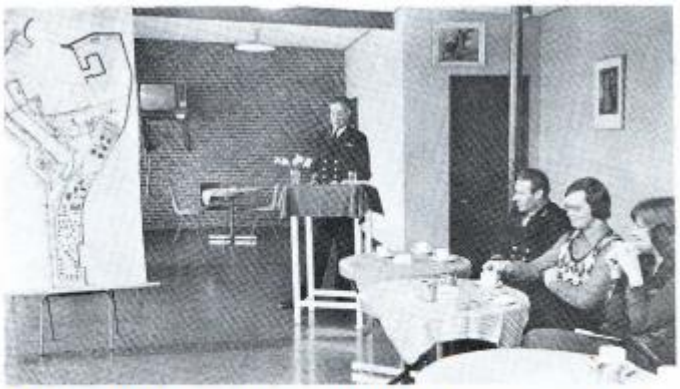
Toen hij vernam, dat een Turkse vloot, bestaande uit 12 schepen met elk 27 stukken, benevens nog een aantal schepen met 5000 man landingstroepen, die bestemd waren voor De Krim, onderweg waren, besloot hij dit transport aan te vallen. Zodra hij de vloot in zicht kreeg, en zich gereed maakte de vijand aan te vallen, kreeg hij van Admiraal Cinianvin het bevel een gevecht te vermijden.
Van Kinsbergen was hierover niet weinig verbaasd, doch liet de boodschapper opsluiten, en opende het gevecht, met het gevolg, dat het Turkse eskader geheel uit elkaar werd geslagen. Als beloning voor zijn optreden ontving hij de Militaire Orde van St. George 4e kl. Na het sluiten van de vrede verliet hij de Russische dienst en werd bevorderd tot ridder 2e kl en tot kapitein van de eerste rang.

In Mei 1775 kwam hij in het vaderland terug, werd in 1776 benoemd tot bevelhebber van de „Amphitrite" en commandeerde ver- volgens de „Argo". Bij het uitbreken van de 4e Engelse Oorlog werd hij geplaatst aan boord van „De Admiraal-Generaal", welk schip hij tevens commandeerde in de Slag bij Doggersbank, op 5 Augustus 1781.

Trouw aanhanger van Oranje als hij was, vestigde hij zich te Wenen tijdens de politieke verwikkelingen tussen Willem V en de Patriotten, en eerst in 1789 keerde hij in het vaderland terug.
Toen de Franse revolutie ook in ons land haar invloed deed gelden, en de Prins ven Oranje zich op 18 Januari 1795 naar Engeland inscheepte, werd van Kinsbergen met het opperbevel van de vloot belast. Kort daarop werd hij gearresteerd, daar men hem er van verdacht Engels gezind te zijn, doch spoedig daarop liet men hem weer vrij. Om de marine van alle „gevaarlijke elementen" te zuiveren werd besloten de gehele marine te liquideren met opheffing van alle graden en rangen.
Hierdoor werd ook van Kinsbergen getroffen.
Van 1795 tot 1806 vertoeft hij in Deense dienst.
Eerst toen Prins Willem van Oranje in Nederland terugkeerde, keerde hij, op verzoek van de Prins, tot de marine terug, thans als luitenant-admiraal. Hij was toen echter al te oud — hij was inmiddels 78 jaar geworden — om nog actief dienst te doen.
Op 22 Mei 1819 stierf hij.

Mottenballen vloot maakt aanvangende beweging

De Koninklijke marine heeft aan Het Nieuwe Diep 120 meter kade prijsgegeven aan de gemeente Den Helder t.b.v. de niet-militaire scheepvaart. Door de commandant maritieme middelen Texel, KTZ W. van Nauta Lemke, werd de vrijgekomen kade-ruimte overgedragen aan het gemeente-bestuur. Na de officiële bijeenkomst werd het gezelschap uitgenodigd in het officiersgebouw "Albatros" bij de MKWD om van daaruit te genieten van het uitzicht over de haven, een uitzicht, dat dit keer letterlijk en figuurlijk de mist inging. Kolonel Van Nauta Lemke gaf een uiteenzetting van de ontwikkelingen die het Nieuwe Haven terrein doormaakt, vernieuwingen die zich min of meer aan het oog van de burger onttrekken, zoals o.a. de aanleg van een nieuw dok.



CMMTEXEL, KTZ W. van Nauta Lemke, geeft een uiteenzetting van de ontwikkelingen, die het Nieuwe Haven complex doormaakt.

CZMNED op reis met VSQ 320

Op maandag 21 april jl. maakte de commandant der zeemacht in Nederland, vice-admiraal B. Veldkamp, een dienstreis naar RAF "Turnhouse" te Edinburgh. Hij maakte hierbij gebruik van een Neptune van het vliegtuigsquadron 320.

Voorstellen van de Neptunebemanning. V. l.n.r.: LTZ 1 F. Meijers (wnd. cdt.VSQ 320), VADM B. Veldkamp, LTZ 1 C.F. Cruyff, LTZ 2 OC F.S. Vleer en LTZSD 2 OC T.L.D. Postma.

VADM B. Veldkamp in de cockpit van de Neptune.

Afscheid C. Edcius

Op 26 maart 1975 heeft het personeel van het Centrum Fysieke Training en Sport (vroeger bekend als de Gymnastiek- en Sportschool) op waardige wijze afscheid genomen van "hun" militair werkman, de heer C. Edcius, die bijna 27 jaar lang onafgebroken het CFTS heeft gediend en nu wegens pensionering de militaire dienst gaat verlaten.

Daar ter gelegenheid van deze gebeurtenis alle actief dienende en oudgediende sportinstructeurs voor een eerste reünie van het "korps" sportinstructeurs in de marinekantine 't Huys Tydtverdryf waren uitgenodigd, werd het voor de heer Edcius niet alleen een hartverwarmend, maar tevens een groots afscheid.

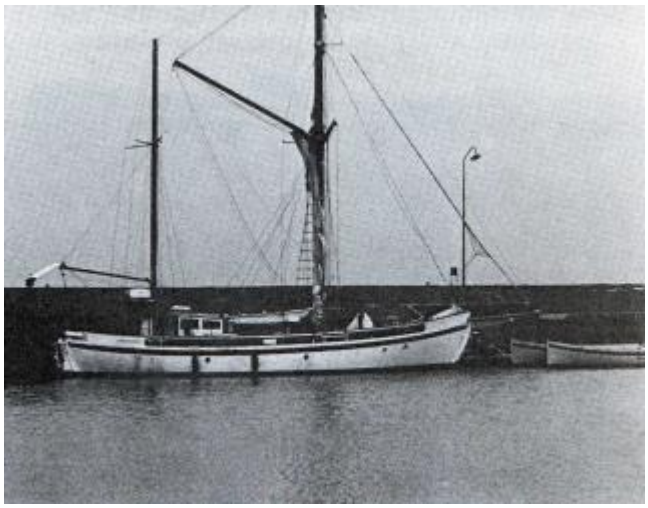
Dankzij de populariteit van "Eds" hadden ongeveer 150 personen, onder wie de commandant van het Korps Mariniers, GENMAJMARNS A.C. Lamers, en diens chef-staf,. KOLMARNS A.J. Romijn, gehoor gegeven aan de oproep om deze reünie en het afscheid mee te maken.

De overhandiging van de geschenken aan de heer en mevrouw Edcius.

Door een spontane bijdrage van alle reünisten kon de heer Edcius een cheque worden aangeboden voor een welverdiende reis naar het buitenland. Uiteraard werd ook mevrouw Edcius niet vergeten, zij mocht een prachtig bloemstuk in ontvangst nemen.

Door het bijzonder ongedwongen en sfeervolle verloop is het voor mevrouw en mijnheer Edcius een onvergefelijke avond geworden.

Hr.Ms. Holland redder



"22.55 uur. Stomen op schip Texel naar in jacht".
Deze regels uit het scheepsjournaal van Hr.Ms. Holland van de EW van maandag 24 maart jl. geven het begin aan van een met succes bekroonde hulpactie.
Het 18 meter lange Engelse jacht HAVFRUEN met vier Duitse bemannings-leden maakte water en de situatie verslech-terde. Dankzij het feit dat Hr.Ms. Holland in de nabijheid kruiste kon reeds een uur later het jacht op sleeptouw worden genomen en naar de rede van Den Helder worden gesleept, alwaar de havensleepboot van de wacht het karwei afrondde door de HAVFRUEN naar de jachthaven te slepen. Een bezoek op de volgende dag leverdebijgaande foto op. Tevens werden enige "herinneringsvoorwerpen" uitgewisseld.

Afscheid Majbott J.C. Schilstra

Het was een zeer druk bezochte receptie die door het korps botteliers werd aangebodenaan de scheidende majoor-bottelier J.C. Schilstra.
Tijdens de receptie werd hem door SGTBOTT C.J. de Vries een passend geschenk aangeboden en tevens een "Abraham", en namens de botteliers van Hr.Ms. Limburg, die momenteel in de Nederlandse Antillen verblijft, kon een prachtig bloemstuk worden overhandigd.
Het werd in de oploopkantine een groots afscheid waarop met vreugde kan worden terug-gezien, want het moet toch wel voldoening geven om op die manier afscheid te kunnen nemen van je collega's, waar je jaren mee hebt samengewerkt.

SGTBOTT C.J. de Vries overhandigt een "passend" afscheidsgeschenk.

==========

tot volgende week...