"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

Arie Krijgsman

Vijverlaan 101

3319 SN Dordrecht

e-mail:
arcon46@kpnmail.nl

telefoon

tussen 10.00 en 16.00 uur

078-7504575

b.g.g.h.

06-25160899

www.tenanker.com

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 47 – 7 e jaargang
21 november 2024

Inhoud

- De dood van Piet Heyn
- Koninklijk Instituut voor de Marine 1946 / 1947
- Marinebeleid 1969 deel 1 van 2
- De avond voor de muiterij deel 2 (slot)
- 300 jaar Nederlands – Surinaams betrekkingen
- Waarom MARVA ?
- Uitspraak van den Marineraad betreffende het ongeval overkómen aan Hr. Ms. Abraham van der Hulst en Pieter Florisz
- De Hel
- Zwevende scheepswrakken..
- Aan het Winschoterdaip
- Spoelt u maar…
- Hr.Ms. Overijssel met pech in Gibraltar
- Hr.Ms. Balder en Hr.Ms. Freyr 29 MEI-12 JULI 1968

De dood van Piet Heyn

In „Piet Heyn: z'n daden benne groot", augustus-Wimpel 2002, blz. 318, konden we lezen dat onze zeeheld Piet Heyn in Cuba wordt ingedeeld bij de absolute top van het Caribische piratendom, op gelijk niveau met illustere, maar ook notoire boekaniers als Sir Henry Morgan, Blackbeard en William Kidd. In 1995 werd een prachtige Cubaanse muntenuitgifte met Heyn's beeltenis zijn deel onder de titel, ‚Piratas del Caraibe". Omdat onze zeeheld bij een schermutseling met Duinkerker kapers dodelijk werd getroffen, is Wimpelmedewerker Piet Kloeck in de literatuur over deze episode uit onze gezamenlijke zeegeschiedenis gedoken teneinde hierover iets meer te weten te komen. Kloeck wist bijvoorbeeld dat lieden die in de Noordelijke Nederlanden altijd als "Duinkerker kapers" werden betiteld, in feite „vrije jongens" met kaperbrieven uit Oostende, Nieuwpoort èn Duinkerken waren, de laatste toen nog een geheel Vlaamse stad. Hij schrijft ons:

"Het is als aanvulling op het artikel zeker van belang te wijzen op het nauwelijks bekende historische feit dat de Hollandse admiraal gedood werd door een kanonschot, afgevuurd vanaf een Oostendse kaper.[1] Dat staat te lezen in het in het Rijksarchief te Brussel bewaarde logboek van de Vlaamse kaper Jacob Besage uit Oostende. Deze maakte met zijn fregat „St. Anna", uitgerust met 32 kanonnen, deel uit van het "Eskader van Wakken".

Op 17 juni 1629 stootte dit eskader nabij Dungeness op een oppermachtige Hollandse vloot onder commando van Piet Heyn. Het kwam tot een langdurig vuurgevecht en de dag daarna wist Besage zijn schip zodanig in de strijd te plaatsen *„dat den Admiraal Heyn door eenen kanonbal doorschoten wierd"*. Besage zelf sneuvelde aan dek van zijn „St.Anna", terwijl zijn onderkapitein *„standrastig aenhield en die het fregat in eenen slegten staet tot Oostende opliep"*. Kapitein Besage werd in de Oude Kerk van Oostende begraven.

Kapers...

De Vlaamse kapers uit Oostende en Nieuwpoort werden door de Hollanders steevast als "Duinkerkers" betiteld. Het Vlaamse Duinkerken werd in 1646 voorlopig, en in 1662 door Lodewijk XIV aangekocht en aan Frankrijk toegevoegd. Deze vorst adelde ook de beruchte maar ook onverschrokken Vlaamse kaper Jean Bait die; in 1650 te Duinkerken geboren, aanvankelijk onder De Ruyter diende, maar later werd aangesteld tot Frans vlootvoogd.

...en Geuzen

Tussen 1690 en 1710 enterde een 25- tal Vlaamse kapers meer dan 800 koopvaarders. Bekend is ook dat Hollanders ter kaapvaart voor de Franse koning streden, en andersom. Ook mag hierbij meegegeven worden dat de eerste admiraal der Geuzen de Vlaming Adrien de Bergues graaf van Dolhain, was. En dat de Brusselaar Louis de Boisot - Antwerpen eert hem nog altijd door de Admiraal de Boisotstraat - als Geuzenadmiraal Leiden ontzette. Zijn Antwerpse naamgenoot Louis de Bergues - admiraal Trés Long - was een der eerste watergeuzen die van Willem van Oranje een kaperbrief in ontvangst mocht nemen".

Een Hollands matrozenlied over deze schermutseling luidt als volgt:

Eer dat ons Admirael
De dood heeft wech genomen
Zagen wy sonderfael
Drie schepen nae ons komen
En hebben zonder schromen
Haer lustigh nagejaeght
Wy zyn daer by gekomen
Kloeckmoedigh onbeswaert.

Een aardige gravure „Gezicht op Duinkerken" uit 1612

Biografie

Nu wil het toeval dat recentelijk de biografie van Piet Hein, “Admiraal Zilvervloot” van de hand van dr. Ronald Prud’homme van Reine is verschenen.[2] De zeehistoricus, die eerder al goed ontvangen biografieën van Maarten Harpertsz. Tromp en van De Ruyter op zijn naam heeft staan, geeft met betrekking tot het gevecht waarin Piet Hein sneuvelde een enigszins afwijkende lezing. Waar dr. Prud’homme de drie Oostender schepen alle drie laat veroveren door het tweemaal grotere eskader van viceadmiraal Liefhebber, citeert Debrock notabene uit het scheepsjournaal van de „St. Anna”, één van de drie door Piet Hein achtervolgde Oostenders.

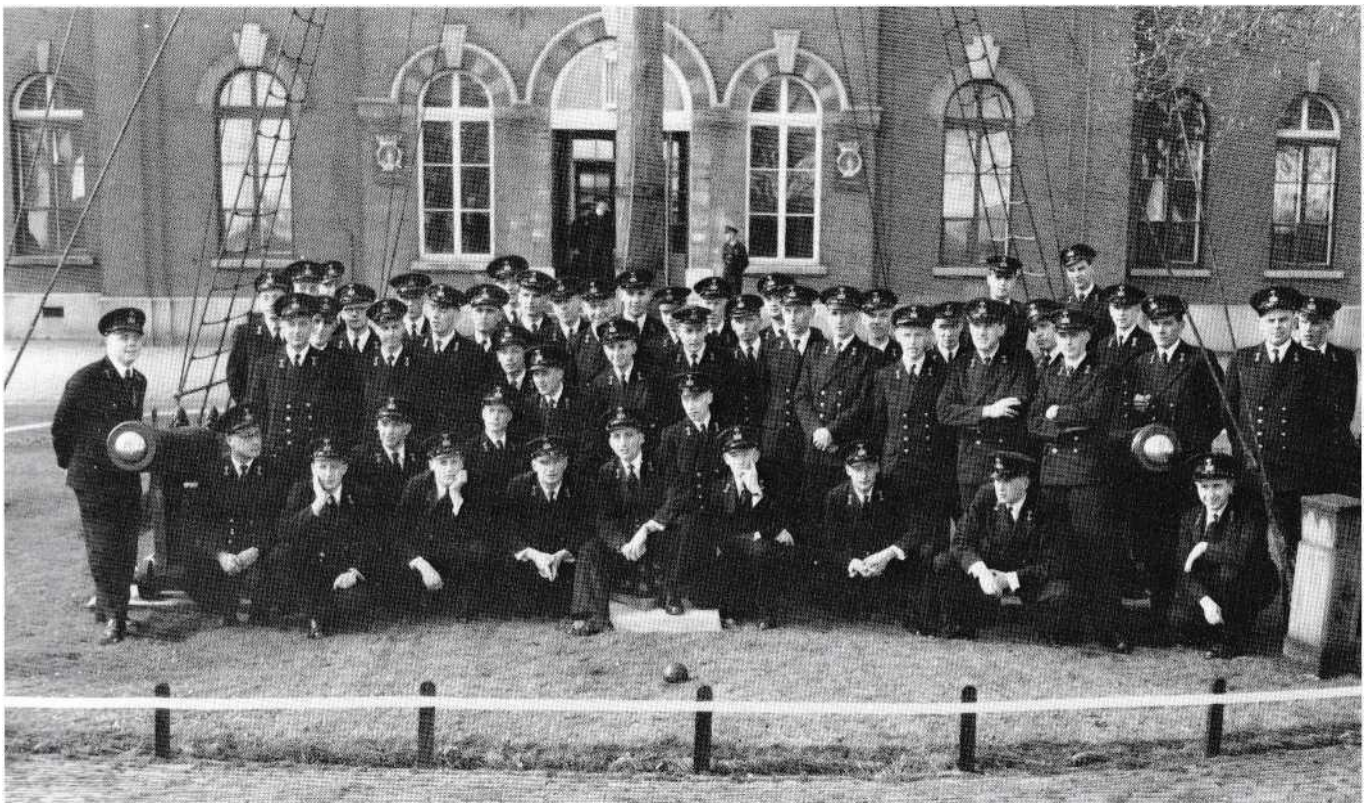
Dr. Prud’homme beschrijft deze episode in de strijd als volgt: ”Het oorverdovende gevecht was ongeveer een half uur aan de gang toen Piet Hein een explosie in zijn lichaam voelde en het hem zwart voor de ogen werd. In de rook zag Tromp Piet Hein naast zich neerzijgen op het dek.[3] De luitenantadmiraal was dodelijk getroffen door een kogel van acht pond in de schouder, vlak bij zijn hart, zodanig *„dat hij datelick is dootgebleven*”. [...] Prud'homme vervolgt: ”De admiraalsvlag bleef waaien en de vijf andere Nederlandse schepen onder leiding van viceadmiraal Liefhebber kwamen de Groene Draeck (Piet Heins vlaggenschip, red.) te hulp. Tromp en zijn mannen enterden één van de Oostenders en doodden het grootste deel van de bemanning. Liefhebber veroverde de andere kaper. Het derde kaperschip sloeg op de vlucht, maar werd door het schip van de Amsterdamse kapitein Jacob Volckertszoon Vinck achterhaald, en na een gevecht van anderhalf uur veroverd. Later zou dit schip naar Texel worden opgebracht, de andere twee werden meegenomen naar de Maas”. In de index van het bronnenmateriaal van de biografie konden wij het door Kloeck geraadpleegde werk van prof. Walter Debrock niet vinden noch een verwijzing naar het Brusselse Rijksarchief. Als geïnteresseerde lezer blijf je dan toch met de vraag zitten: wat is de correcte versie? Is de „St. Anna” van schipper Jacob Besage hetzelfde schip dat op zijn vlucht naar de thuishaven door kapitein Jacob Vinck werd achterhaald en, na een gevecht werd opgebracht naar Texel? En hoe komt dan het journaal van de „St. Anna” met het verhaal over Piet Heyns dood in het Brusselse en niet in het Haagse Rijksarchief? Voer voor historici. Het is eens te meer opvallend om te zien hoezeer de geschiedenis van de Noordelijke en de Zuidelijke Nederlanden met elkaar verweven is en tezelfdertijd bijzonder spijtig om vast te stellen hoever we heden - de meer dan vijftigjarige „samenwerking” in Beneluxverband ten spijt - uitééngedreven zijn.

[1] *De Oostendse Kapers - (1994) prof. Dr. Walter Debrock.*
[2] *Ronald Prud'homme van Reine: „Admiraal Zilvervloot",*
Uitg. De Arbeiderspers, ISBN 90 295 3663 2 Prijs €24,95.

Koninklijk Instituut voor de Marine 1946/47
Exercitie op het 'Bokkeveldje'. Sergeant der mariniers tot adelborst:
'Staat stil jonker!!! Al sta je op je hartklep, dan sta je nog stil!!!'

Instructie Militaire vorming door Sgt. Marns. K.I.M.
Sergeant der mariniers, enigszins moedeloos door het veelvuldig corrigeren van des jonkers' fouten: '(Zucht) 'Tja jonker, we weten het allemaal: U doet niet véél, en wat U doet, doet U óók nog rottig!!!'

Koninklijk Instituut voor de Marine 1946/47
Oefening Brandpiket: Korporaal der mariniers tot kapitein der mariniers: 'Kapitein, het is vijf minuten vóór brandalarm; waar wilt U de brand hebben!?'...



Ter inleiding van anecdotes en verhalen omtrent het Koninklijk Instituut voor de Marine hierbij een foto van een willekeurig aaelborsten-jaar (in dit geval het K.I.M.-jaar 1957), verzameld rond de vlaggemast van 'Van Speyk' vóór de ingang van het hoofdgebouw.

Koninklijk Instituut voor de Marine 1946/47
Op een gegeven moment moét je wel namen noemen, anders zakt het hele verhaaltje in elkaar. Vooruit dan maar, al zullen we daar geen gewoonte van maken... De Oudste instructeur militaire vorming op het K.I.M. was een sergeant-majoor der mariniers, genaamd Mersey (Spreek-uit: Mersie). Het kon dan ook gebeuren, dat na afloop van de vrijdagse middag-exercitie, compagnieschool genaamd, je van de compagniescommandant (zélf een oudste-jaars

adelborst) bij het inrukken het volgende commando kon horen: 'Compagnie!... Ingerukt... Mars', en direct daarop: 'Tamboer... bedankt, majoor... Merci!!!'
Algehele hilariteit onder de adelborsten en de majoor... éven dachten we dat-ie kiespijn had of kreeg, doch direct daarna glimlachte hij breed... een marinier kan best wat hebben!

Koninklijk Instituut voor de Marine 1946/47

Exercitie op het 'Bokkeveldje' Toppunt van labiel evenwicht. Het toppunt van labiel evenwicht werd bij het geven van les P.M.V. (practische militaire vorming) gedemonstreerd door een peloton adelborsten, hetwelk moest reageren op het volgende commando (natuurlijk gegeven door óók een adelborst, die het geven van commando's kennelijk nog moest leren!): "Péloton... Voorwaarts rechts... hersteld!!!...'

Synoniem voor het werkwoord 'Kankeren'

Een ander woord voor 'kankeren' was bij de marine nóóit een probleem; daar had je bij -voorbeeld: 'Griepen' en 'gallen' en later ook het veelgehoorde 'Balen'. Nog nooit heb ik echter een synoniem zo subtiel en fijntjes horen verwoorden als door collega Kltz Bottema, die het als volgt wist te vertalen: Kankeren = 'De stoelgang des geestes'...

Militaire vorming

Het zal een ieder (nog wel) bekend zijn dat de procedure, voorafgaande aan een mars het richten en het afnummeren inhoudt. Dat kan soms op zeer originele wijze geschieden. U weet het, guides nummeren niet mee, en de rest van rechts naar links brult één, twéé... enzovoorts tot de laatste man. Op het Koninklijk Instituut voor de Marine ging het op een middag in 1948 tijdens de exercitie een pietsie anders; de sergeant der mariniers (pelotonscommandant): 'Afdeling gééééééft... acht!' waarna: 'Nummert... af!' Het peloton adelborsten reageerde daarop met stalen gezichten als volgt: 'Eén, twéé, drié, viér, vijf, zés, zéven, acht, négen, tién, boér, vrouw, héér, aas!'

ARO's...

Als je instructie moet geven aan een klas ARO's (Aspirant Reserve Officieren) doe je er goed aan, éven na te gaan waar ze vandaan komen, want daar zit letterlijk van alles tussen... Zo had één onzer illustere instructeurs van het 'Gesticht', zoals het Koninklijk Instituut voor de Marine wel eens oneerbiedig werd genoemd, tijdens de les militaire vorming de pech een der ARO's (mét ingenieurstitel) ongeduldig toe te voegen: 'Nou 't spijt me wel, maar wat hersens betreft, steek ik jou in m'n zak!' De ARO (Ir.): 'Nou, dat moet U dan vooral doen, want dan hebt u méér hersens in uw zak dan in uw hóófd!'

Marinebeleid 1969

Twintig jaar Nato

Het jaar 1969 was het jaar van de herdenking dat 20 jaar geleden de Nato werd opgericht. Deze mijlpaal geeft aanleiding om te beschouwen of er mogelijk wijzigingen zijn opgetreden in de factoren die indertijd tot de oprichting van de Nato deden besluiten en de structuur ervan bepaalden. Wij moeten dan constateren dat er, wat dit betreft, grote veranderingen hebben plaatsgevonden.

In 1949 had een sterk, conventioneel bewapend, autarkisch, communistisch Rusland een gordel van communistische randstaten gecreëerd. Een aantal landen, in West Europa en Noord Amerika, die hun strijdkrachten hadden gedemobiliseerd, voelden zich bedreigd en sloten zich aaneen tegenover de grote dreiging van de Russische land- en luchtstrijdkrachten in Europa. De Nato-strategie concentreerde zich op de beveiliging van het bruggehoofd in West Europa, met als logistieke basis Noord Amerika. Zeestrijdkrachten moesten de verbindingswegen tussen bruggehoofd en basis beveiligen.

Nu, 20 jaar later, kan worden geconstateerd, dat uitbreiding van de communistische ideologie nog steeds de voornaamste doelstelling is van de Sovjetrussische politiek. Tevens kan worden gesteld dat de Nato aan haar doel heeft beantwoord. Immers, dank zij de gezamenlijke bouw van strijdkrachten, gesteund door het Amerikaanse nucleaire wapenarsenaal, kon de Russische dreiging ten aanzien van West Europa in zekere zin worden geneutraliseerd. De Nato-visie beperkt zich praktisch nog steeds tot de gedachte bruggehoofd-logisitieke basis; dit blijkt ook uit de beperking van het Nato-gebied.

Het is echter deze beperkte visie, die niet in overeenstemming is met de wijzigingen, die sedert 1949 hebben plaatsgevonden.

Rusland heeft zich immers ontwikkeld tot een nucleaire macht, gelijkwaardig aan de Verenigde Staten. Dit wederzijdse vernietigingspotentieel, gepaard gaande met de zogenaamde second strike capability, heeft tussen de grote machten een evenwicht doen ontstaan, waarbij beide zullen vermijden tot een nucleaire confrontatie te komen. Het ligt dan voor de hand, dat de Sovjet Unie bij het nastreven van haar doelstellingen haar activiteiten daar zal ontplooien, waar de kans op escalatie het geringst is.

Het is wel duidelijk, dat dit niet het Nato-grondgebied in West Europa is, althans niet zolang de Nato de Sovjet Unie met het in standhouden van strijdkrachten weet te overtuigen van het risico van escalatie en duidelijk saamhorigheid en eensgezindheid toont.

Terwijl nu de Nato zich in feite nog geheel concentreert op de visie bruggehoofd-logistieke basis voert de Sovjet Unie al sedert jaren een, in vergelijking met 1949, geheel gewijzigde politiek. Zij streeft haar ongewijzigde doelstellingen na met behulp van een wereldomvattende strategie, in volle vredestijd, de Nato omvattend en doorbrekend, waarbij maritieme visie wordt getoond, gebruikmakend van alle componenten zoals koopvaardij, visserij, onderzoekingsvloot en oorlogsvloot, welke alle van staatswege worden geleid en waarvan de activiteiten door de staat worden gecoördineerd. De ontwikkelingen op maritiem gebied, de daarbij behorende research en het gebruik van het maritiem potentieel tonen aan, dat de Sovjet Unie ervan overtuigd is, dat zij op deze wijze met het minste risico de westelijke positie kan ondermijnen en het vestigen en daadwerkelijk ondersteunen van communistische, althans bevriende, regimes kan bewerkstelligen. Het is deze ontwikkeling waarmede de Nato meer dan tot op heden ernstig rekening zal moeten gaan houden.

Crisisbeheersing

Zoals reeds gezegd is tussen de grote machten een nucleair evenwicht ontstaan. Dit heeft tot gevolg gehad dat de Nato de strategie van 'massale vergelding', waarbij iedere agressie van betekenis met nucleaire wapens zou worden beantwoord, heeft vervangen door die van het 'aangepaste antwoord'. Het bewaren van de vrede en het voorzien in de beveiliging van het grondgebied van de Nato door geloofwaardige afschrikking, wordt hierin vooropgesteld. Daarbij moet de Nato in staat zijn elke mogelijke of dreigende agressie gezamenlijk en vastberaden tegemoet te treden en te weerstaan met voldoende passende strijdkrachten. Hoge paraatheid, directe inzetbaarheid en goede uitrusting is daartoe een vereiste.

Het is in verband met deze strategie van het 'aangepaste antwoord', ofwel de 'flexible response', dat de laatste jaren het begrip 'crisisbeheersing' en het gebruik van de strijdkrachten daarin, naar voren is gekomen.

Niet in het minst door de gebeurtenissen in Tsjechoslowakije in 1968 kreeg dit onderwerp bij de behandeling van de begroting 1969 in de Staten-Generaal ruime aandacht. Gesteld werd daarbij dat vanwege het nucleaire evenwicht tussen de Verenigde Staten en de Sovjet Unie een totale nucleaire oorlog tot wederzijdse vernietiging zou leiden en dat daarom het accent was verlegd van afschrikking van een doelbewuste grote Russische aanval op West Europa naar het voorkomen van de mogelijkheid, de crisissituaties uit de hand lopen.

De strategie is daarmede gericht op het beheersen van crises en incidenten, op het voorkomen van onaanvaardbare voldongen feiten, die tot escalatie aanleiding zouden kunnen geven.

De materie werd van dusdanig belang geacht dat de minister van defensie deze heeft doen bestuderen en de resultaten van deze studie in de memorie van toelichting bij de begroting voor 1970 heeft verwerkt. Een crisis dan kan in dit verband gedefinieerd worden als die fase van een slepende politieke conflictsituatie tussen mogendheden, waarin het geloofwaardig wordt dat één der partijen zijn toevlucht gaat nemen tot geweld. Crisisbeheersing kan dan omschreven worden als het geheel van politieke, diplomatieke, militaire en alle overige relevante maatregelen, die worden genomen om de partij, die de neiging heeft de controverse desnoods met geweld in eigen voordeel te beslechten, tot matiging te dwingen en aldus te verhinderen dat de crisis zich in een oorlog ontlaadt.

Doch ook als onverhoopt toch oorlogshandelingen op grote schaal zouden uitbreken kan de politieke strategie blijven stoelen op de conceptie van beperking en bedwinging daarvan door afschrikking. Het is deze gedachte die ten grondslag ligt aan de strategie van de 'flexible response'. Tussen crisisbeheersing en 'flexible response' bestaat aldus een nauwe samenhang. Zonder een nucleaire macht op de achtergrond en zonder voldoende militaire middelen om de afschrikking te kunnen laten doorwerken indien het tot gevechtshandelingen komt, zou onder de huidige politieke omstandigheden en militaire verhoudingen de gedachte, crises te kunnen beheersen, slechts een illusie zijn.

De strijdkrachten, die tot die militaire middelen behoren, dienen zo talrijk en gevechtsvaardig te zijn dat niet alleen met de aanwezigheid daarvan de verdedigingswil overtuigend wordt gedemonstreerd, maar dat daarmee ook in alle gevallen van daadwerkelijke agressie direct een passende tegenweer kan worden geboden. In feite wordt van de strijdkrachten een variabele verscheidenheid van nucleaire en niet-nucleaire afweermogelijkheden geëist; geen vastlegging op één of enkele onveranderlijke methoden van tegenweer, maar het daarvoor openhouden van zoveel mogelijk opties.

Maritieme strijdkrachten nemen in cisisbeheersing een bijzondere plaats in. Zij voldoen immers reeds naar hun aard en door het karakter van het medium waarin zij opereren aan de

voorwaarden van flexibiliteit en mobiliteit, die in de eerste plaats aan militaire middelen ten behoeve van die crisisbeheersing worden gesteld. Zij kunnen reeds in vredestijd worden ontplooid. Het vrij en onbelemmerd gebruik van de open zee en het luchtruim daarboven bieden mogelijkheden om zeestrijdkrachten, wereldwijd, zonder enig territoir te schenden reeds in een vroeg stadium voor het beheersen van conflictsituaties te gebruiken. Verkenningen kunnen worden uitgevoerd, inlichtingen worden verzameld. Zeestrijdkrachten kunnen snel naar een bedreigd gebied worden gedirigeerd, alwaar zij reeds alleen door hun aanwezigheid een belangrijk stabiliserend element kunnen vormen. Daarbij zijn het niet alleen mogelijke crisissituaties op zee, waarop hier wordt gedoeld, de mobiliteit van zeestrijdkrachten maakt deze ook geschikt voor gebruik in geval van conflictsituaties te land.
Wanneer nu wordt nagegaan in welke mate de Koninklijke marine voldoet aan de te stellen eisen in verband met crisisbeheersing dan kan worden gesteld dat met de beschikbare zeestrijdkrachten een verscheidenheid van laken kan worden uitgevoerd. De organisatie is gericht op flexibiliteit en mobiliteit; door veelvuldig oefenen in nationaal en internationaal verband zijn de zeestrijdkrachten op een zodanig peil gebracht, dat zij zowel zelfstandig kunnen optreden als taken in een groter dan wel bondgenootschappelijk verband uitvoeren.
Op permanente basis neemt de Koninklijke marine deel aan de Standing Naval Force Atlantic, opgericht met het oog op crisisbeheersing. Daarnaast zal de Koninklijke marine deelnemen aan de Maritime Contingency Force Atlantic, een vlootverband dat in crisissituaties zal worden samengesteld om over meer kracht te kunnen beschikken.
In het algemeen kan van de thans beschikbare eenheden worden gesteld dat zij operatief en materieel als goed kunnen worden beoordeeld. Voor wat de bewapening en de uitrusting van schepen, vliegtuigen en marinierseenheden betreft, bestaan nog wensen, die echter, gezien de beperkte financiële middelen niet zo snel vervuld kunnen worden als wenselijk zou zijn.

Plannen

De inschrijving voor en de gunning van de bouw van twee geleide wapenfregatten zullen in 1970 hun beslag krijgen.
Beide schepen zullen worden uitgerust met een geavanceerd geautomatiseerd geleide wapensysteem, waarmede de modernste aanvalsmiddelen kunnen worden bestreden. Daarbij behoort ook de zogenaamde 3-D radar, die in Nederland is ontwikkeld. Het wapensysteem zal ook tegen oppervlaktedoelen ingezet kunnen worden. Voorts zullen de schepen van een modern onderzeebootbestrijdingssysteem worden voorzien. De jagers van de Holland-klasse en daarna die van de Friesland-klasse zijn in de zeventiger jaren aan vervanging toe.
Voor de Holland-klasse jagers is op de begroting reeds een eerste termijn gevoteerd voor de bouw van een nationaal produkt.
De Britse marine heeft omstreeks die tijd eveneens een aantal schepen nodig, welke in grote mate overeenkomen met de schepen, die de Koninklijke marine voor ogen staan ter vervanging van de Friesland-klasse. Getracht wordt om tot een gemeenschappelijk ontwerp te komen; op deze wijze immers wordt de flexibiliteit en mobiliteit van de vloot gediend en kan beter en sneller worden opgetreden bijvoorbeeld bij crisisbeheersing en eventuele operaties van de Verenigde Naties.
Aan de bouw van de onderzeeboten van de nieuwe Zwaardvis-klasse wordt overeenkomstig de plannen voortgewerkt. Zij zullen in de jaren 1971/1972 aan de vloot worden toegevoegd.
Van de negen bestelde Atlantic maritieme patrouillevliegtuigen zijn er inmiddels drie afgeleverd.

De overige zes zullen volgen in 1970/1971. Van de mijnenvegers, die tot mijnenjager zullen worden omgebouwd is inmiddels de eerste gereedgekomen. De tweede zal in 1970 volgen.
In verband met deze invoering van mijnenjagers zijn inmiddels vijf mijnenvegers van de Wildervank-klasse uit de sterkte afgevoerd.
Eind 1969 werd in Vlissingen de nieuwe kazerne in gebruik genomen; de bouw van de kazerne te Den Helder wordt voortgezet. Op het haventerrein te Den Helder is voorts een aanvang gemaakt met de bouw van een nieuwe onderzeebootbestrijdingsschool.
Het meer dan 50 jaar oude logementschip Hr. Ms. Cornelis Drebbel, in Rotterdam in gebruik voor het personeel van de schepen die op Rotterdamse werven in herstelling zijn, zal worden vervangen door een botel.
In het bovenstaande zijn de voornaamste plannen op korte termijn aangegeven. Daarnaast moet de Koninklijke marine zich reeds bezinnen op plannen op langere termijn. Daarom is bij de marinestaf een studie ter hand genomen, hoe de Koninklijke marine er in de periode 1975-1990 uit zal moeten zien. Deze studie zal moeten leiden tot een vlootplan, waarbij de operationele, de materiële en de personeelsaspecten getoond moeten worden met de daaruit voortvloeiende financiële consequenties.

Operaties en oefeningen

In 1969 werd onder meer deelgenomen aan de volgende oefeningen:
Sunny Seas (bewesten Portugal) met een onderzeeboot en de Standing Naval Force Atlantic.
Quiet Sentinel (Atlantische oceaan) met een onderzeeboot en vier vliegtuigen van vliegtuigsquadron 320.
Razor Sharp (golf van Biskaye) met smaldeel 5 en een mijnenbestrijdingsgroep, alsmede vliegtuigen van vliegtuigsquadron 320.
Peace Keeper (Atlantische oceaan - Kanaal) met drie jagers en fregatten, de Standing Naval Force Atlantic en een onderzeeboot.
Grey Sextet (zuidelijke Noordzee) met twee mijnenbestrijdingsgroepen.
Het smaldeel maakte oefenreizen naar het Middellandse zeegebied en de Noordzee alsmede de wateren bewesten Portugal.
Vier schepen, waaronder Hr. Ms. Poolster en Hr. Ms. De Ruyter, voerden een bevoorrading-op-zee proef uit op de Atlantische oceaan waarbij de schepen vier weken verstoken waren van logistieke steun van de wal.
Hr. Ms. De Ruyter voerde een vlagvertoonreis uit in het Middellandse zeegebied waarbij onder meer Tunis en Malta weer eens werden aangedaan.
Gedurende het gehele jaar heeft de Koninklijke marine met een of twee schepen deelgenomen aan de Standing Naval Force Atlantic, welk verband dit jaar onder een Nederlands bevel stond.
Het opwerken van schepen (jagers en fregatten) bij de Flag Officer Sea Training in Portland vond voortgang.
De marineluchtvaartdienst nam aan de meeste bovengenoemde smaldeel- activiteiten deel.
Er werden drie Breguet Atlanticvliegtuigen aan de dienst toegevoegd (twee in juli en een in oktober).
Het vliegtuigsquadron 321 werd hiertoe in augustus wederom in dienst gesteld.

Wordt vervolgd

DE AVOND VOOR DE MUITERIJ (deel 2)

In de longroom bridgen de officieren nog steeds, heel ontspannen, onwetend van wat zich elders in het schip afspeelt. Geen aanleiding om ergens in te grijpen, ook al wordt geconstateerd dat er eerder op de dag munitie is ontvreemd. Natuurlijk, het moet onderzocht worden, maar dat kan wachten. Dan gaat plotseling het licht uit. Er is rumoer bij de geweer-rekken, waarvan men de sleutel heeft bemachtigd. Bij de hoogmogenden begint eindelijk door te dringen dat er iets mis is. Na de verbijsterende argeloosheid is er plotseling de paniek. Muiterij. Verwarring over het hele schip. Een aantal manschappen dringt de machinekamer binnen. Het schip moet onder stoom worden gebracht. Elders worden twee slapende officieren gevangengenomen. Waar is de verantwoordelijke officier? Waar is Fels? Hij blijkt naar de wal te zijn gevlucht om de commandant te waarschuwen. De verwarring aan boord is nog steeds groot. De pistolen werken niet. Ze kunnen niet geladen worden. Het ontbreekt de muiters aan goede coördinatie. De enige die kalm blijft, is de jonge officier De Vos van Steenwijk, die in de radiohut een bericht laat uitgaan over de muiterij. De muiters zelf versturen een telegram naar de commandant. In overleg met de officieren is besloten *De Zeven Provinciën* te laten opstomen naar Soerabaja.

Soldatenvrouwen op wacht

Van Eijkeren: ‘Het was een reuze gezellige avond. Opeens, het was al in de late avonduren, stond de onderluitenant op het podium. Hij verzocht de onderofficieren van *De Zeven Provinciën* zich met spoed naar de kruiser te begeven. Er stonden al taxi’s gereed aan de uitgang. Ik hoorde een van onze gasten zeggen: “Dat is donderen.” De afvoer verliep heel vlot. Wij vroegen ons intussen af wat dat allemaal te betekenen had. Er viel een akelige stilte. Toen verscheen de onderluitenant opnieuw op het podium. Hij verzocht alle onderofficieren van het garnizoen terug te keren naar hun onderdeel. Mijn vrouw en ik liepen naar huis. Ik verwisselde mijn witte uniform voor het grijsgroen, pakte het leergoed en de klewang en racete op de fiets naar de kraton-kazerne. Daar hoorde ik dat de achtergebleven onderofficieren op de kruiser zich meester hadden gemaakt van het schip, het anker hadden gelicht en waren afgevaren. Ik moest van alle beschikbare militairen patrouilles formeren, elk van achttien man sterk plus een sergeant als commandant en hen van munitie voorzien. De opdracht was: alle marinemensen oppakken en gevangenzetten. Een deel van de kazernementen bleef daardoor onbewaakt. Dat was niet verantwoord, want de hoofdmannen van de Atjehers, geduchte krijgslieden, zouden wel eens van de situatie gebruik kunnen maken door een of andere aanval uit te voeren. Daarom verzamelde ik een aantal soldatenvrouwen, die werden bewapend en die munitie kregen. Ik bracht hen naar de plaatsen waar zij hun wacht moesten lopen en gaf hun het advies bij onraad gewoon de trekker over te halen. Ik deed telkens de ronde om hen te controleren, aanwijzingen te geven en hen op hun gemak te stellen.’

Het blijft rustig in de kampementen van het KNIL. Als de gevangengenomen onderofficieren en manschappen over land worden af gevoerd naar Java, bevinden commandant Eikenboom en de officieren die met hem passagierden, zich aan boord van de gouvernementsboot Aldebaran. Zij zetten de achtervolging in op *De Zeven Provinciën*. Op 10 februari komt het pantserschip ’s morgens aan in Straat Soenda. Daar liggen de kruiser Java en de torpedojagers Evertsen en Piet Hein de muiters op te wachten.
Een sommatie tot overgave en een schot voor dé boeg worden beantwoord met een

proclamatie over de reden van het protest. Het noodlot van de muiters is onafwendbaar. Om 9.18 uur werpt een Dornier-Walvliegboot op last van de Nederlandse regering van 1200 meter hoogte een bom van 50 kg, die explodeert op het voordek. De gevolgen zijn verschrikkelijk. Twintig doden, elf zwaargewonden en zeven lichtgewonden.

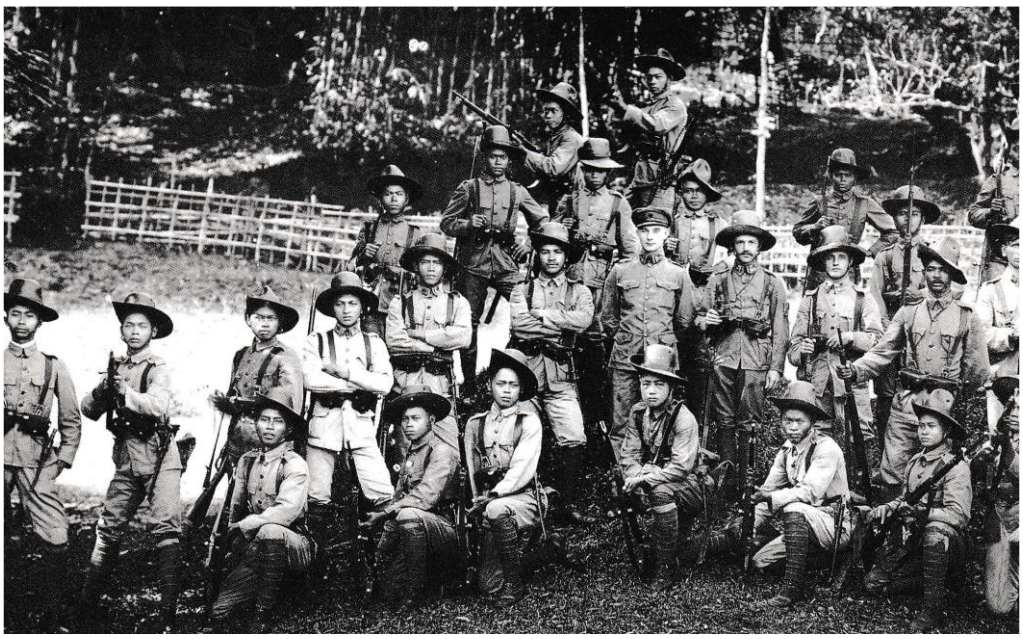


Foto: collectie Van Eijkeren

Sergeant-majoor Van Eijkeren als sportinstructeur in 1924 in Banjoe Baroe te midden van zijn recruten

Twee dagen later heeft in Carré in Amsterdam een grote bijeenkomst plaats van de SDAP tegen het arbeidsbeleid rond *De Zeven Provinciën*. Ir. Albarda noemt het optreden dom en tactloos. De Indonesiër Palar zegt dat de gebeurtenissen een krachtige prikkel zullen zijn voor de nog jonge nationalistische beweging. Verontwaardiging golft door Nederland. In het weekblad *De Proletarische Vrouw* schrijft ene Kasje een met veel emotie geladen gedicht, dat onder meer verwoordt: ‘In naam van het gezag, de muiterij gewroken/Maar twintig moederharten zijn gebroken/Toen hen de mare trof, dat snijdend ene woord:/ Dood, ook uw kind in ’t ver gewest vermoord.’

Zware straffen

Zware sancties treffen de bemanning van *De Zeven Provinciën*. In totaal omvatten de opgelegde straffen 715 jaar, 10 maanden en 21 dagen. Een aantal veroordelingen gaat gepaard met ontslag uit de militaire dienst, zoals die van de commandant en diens eerste officier.

En wat gebeurt er verder met Adri van Eijkeren? Ongelooflijk wat een lang mensenleven allemaal kan bevatten. In 1939/1940 komt hij met verlof naar Nederland. De oorlog breekt uit, hij meldt zich in de stelling Zeeland. Als de korte tragedie van vier dagen vergeefse weerbaarheid achter de rug is, raakt Adri in het illegale werk verzeild. Hij is de onbetwiste leider en wordt om die reden De Majoor genoemd. Na de bevrijding speldt Prins Bernard hem als eerbetoon voor zijn daden het verzetskruis op.

Adri zegt niet veel over die tijd. ‘De stellingen van de Duitsers hé, die overal Flak (Flugabwehrkanone) hadden, daar maakten wij schetskaartjes van en die gaven wij door hé. Door het Kanaal door Zuid-Beveland vervoerden de Duitsers munitie en ander materiaal over de Schelde naar Antwerpen en dat moesten wij ook doorgeven. Die schepen en sluizen zijn ook gebombardeerd. Meer kon je ook niet doen hé. En dan zorgden we voor onderduikers en zo al die dingen meer.’ Een smoezelig geworden brief van de

Foto: collectie van Eijkeren

Op 5 mei 1995 nam prins Bernhard in Wageningen een internationaal defilé af van 2500 veteranen vooraan: Arie van Eijkeren

Nationaal Socialistische Beweging in Nederland, district Zeeland, Kring De Bevelanden, Groep Hansweert uit 1943 maakt duidelijk dat Adri een gevreesde tegenstander is geweest. Ik lees: ‘Kameraad, Naar aanleiding van ons onderhoud, hedenmiddag deel ik U mede, dat de volgende menschen voor ons een gevaar beteekenen...’ Boven aan de lijst prijkt de naam A. van Eijkeren. Uit het vergeelde archief van Adri’s leven steekt ook een langwerpig schrift. Als ik het doorblader, blijkt het een forsgeschreven dichtbundel van hemzelf te zijn. Adri heeft alle gedichten rechts bovenin een nummer gegeven. Nummer 159 is de laatste. Het is, zoals alle andere, geschreven in het taaleigen van onze grootouders, ontroerend van eenvoud en in alle vezels bewogen: ‘Zij die het leven met mij deelden zijn reeds lang heengegaan. Zie ik nog hun beelden in gedachten, ach, waarom moet het mensenleven geknakt worden daardoor? Waarom wordt ons niet meer gegeven?

Geluk is slechts zeer kort in het leven. Zie slechts om u heen, het is alles om het even: leed, verdriet en stil geween.’ Op een kromgetrokken foto komt mij vervolgens een man tegemoet in het naoorlogse battledress.
Adri: ‘Dit is het uniform dat ik in Engeland droeg. Voor ik weer terugging naar Indië, heb ik daar een jaar lang instructies gegeven aan de jongens die na 1945 naar de Oost werden gestuurd.’

In juni 1950 gaat Adri met pensioen. Hij is 47 jaar oud, heeft vijf kinderen, die allemaal schoolgaand zijn, die fietsen nodig hebben en leerboeken. Als adjudant kan hij in Indië met zijn salaris gemakkelijk rondkomen, in Nederland is zijn pensioen niet toereikend. Adri begint met het opzetten van een assurantiekantoor. ‘Ik volgde een cursus die in feite twee jaar duurt, maar ik deed hem in vijf maanden. Examen bij de Sociaal Economische Raad en ik slaagde. Op den duur had ik van twintig maatschappijen een agentschap. Dat heb ik tot mijn zevenenzestigste gedaan. Toen heb ik die portefeuille verkocht en had ik een paar centen.’
Adri van Eijkeren, de oudste in het dorp, wil niet nadrukkelijk voor vitaal doorgaan. Hij voelt zich zoals hij zich gedraagt: jong genoeg om desnoods de hele dag te sjouwen, van ’s morgens tot ’s avonds. ‘Vanavond heb ik nog een vergadering om half acht. Ben ik pas om elf uur thuis. Ik heb daar geen moeite mee. Ik ben ook raadslid van de verzorgingshuizen. In Den Haag heb ik geprotesteerd tegen de regering.’

The End Bron: febr. 1999 nr. 1

Dit jaar is het 500 jaar geleden dat voor hel eerst een belangrijk Nederlands contact ontstond met het huidige Suriname, thans een zelfstandige slaat, door het Koninkrijk statuut verenigd met Nederland en de Ned. Antillen onder het Huis van Oranje.
Dit contact ontstond op een wel zeer bijzondere wijze. De lezers van Alle Hens hebben hun kennis over de Tocht naar Chatham nog eens kunnen ophalen in enkele artikelen, die dit jaar in ons blad werden geplaatst. Ook de intentie die hierbij voorzat, de Engelsen gevoelig te treffen, teneinde hun bereidheid tot het sluiten van vrede, hetgeen voor ons betekende herstel van handel en nijverheid, te bespoedigen.

Het zal niet velen bekend zijn dat een dergelijke actie in dezelfde periode, ver van de Europese kusten, tegelijkertijd gepland en gedeeltelijk uitgevoerd is. Een onderdeel van deze actie was de verovering van Suriname op de Engelsen.
Zoals Johan de Wilt het plan voor de Tocht naar Chatham heeft ontworpen, in zijn kwaliteit van raadpensionaris van Holland, kwam dc raadpensionaris van Zeeland Pieter de Huybert tot een zeker zo vermetel plan om de Britten afbreuk te doen.
Foto rechts: https://www.museabrugge.be/collection/work/id/2014_GRO1289_III

Deze plannen werden echter door een vrij uitgebreide briefwisseling tussen de beide staatslieden voorafgegaan, zodat we eigenlijk kunnen stellen dat dc beide expedities deel uitmaakten van een gezamenlijk streven de vijand zo gevoelig mogelijk te treffen. Tot welk vermetel plan was men in Zeeland gekomen? In het kort niet meer en niet minder dan uitschakeling van de opkomende Britse invloed in de Nieuwe Wereld!

Een vloot van zeven scheepjes met Abraham Crijnssen als kapitein-commandeur voer op 50 december 1666 het Veerse Gat uit. De vloot bestond uit drie fregatten, een jacht, een fluit, een hoeker en een snauw. De totale bemanning van deze schepen was ongeveer 1000 personen, van wie 750 koppen van de vaste bemanningen der schepen, waaraan toegevoegd onder meer 225 soldaten, inclusief de kaders. Deze vloot had opdracht lot de volgende acties over te gaan:

1) Verovering en bezetting van dc Wilde Kust (waarvan het tegenwoordige Suriname deel is)
2) Verovering, eventuele bezetting van dc Britse eilanden in het Caraïbisch gebied.
5) Aanvallen op havens en koloniën der Britten aan de Atlantische kust van Amerika.
4) Belemmering van de Britse visserij bij New-Foundland en IJsland.

Bovendien diende men steeds waakzaam te zijn voor vloten van Britse koopvaarders en moest men deze als ..prijs" proberen te bemachtigen of indien dit niet mogelijk was ernstig beschadigen.
Al deze acties zouden met deze kleine vloot of gedeelten hiervan worden uitgevoerd, ook de landingstroepen en bezettingstroepen in de te veroveren gebieden dienden hieruit te worden betrokken.
Dc kans bestond dat in het Caraïbisch gebied enige steun van de Fransen zou kunnen worden verkregen, zij waren in deze periode onze bondgenoten. Hel zal geen verbazing wekken dat niet alle geplande acties voor honderd procent slaagden, maar toch werden grote successen geboekt.

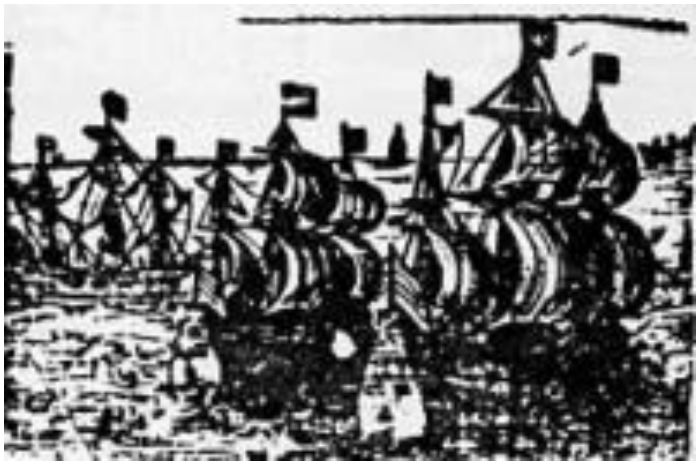
De aanval van Crijnssen op Suriname

Op weg naar Suriname heeft de vloot slechts geringe voordelen kunnen behalen, slechts een Iers en Engels scheepje werden buitgemaakt. Voor Suriname werd Cayenne nog aangedaan. Deze Franse kolonie was enige jaren tevoren door de Fransen op de Nederlanders veroverd, de verdreven Nederlanders waren gedeeltelijk naar Suriname getrokken. Onder hen bevond zich een vrij groot aantal joden, die eerst in Brazilië gevestigd waren geweest. doch dit Portugese land om godsdienstredenen moesten verlaten.
Daar echter nu de Fransen onze bondgenoten waren, zag Crijnssen van bezetting af. mede op grond van het feit dat een sterk Frans eskader hier spoedig werd verwacht. Indien hij hiermede een treffen zou riskeren, zou hij zeker van de rest van zijn expeditie kunnen afzien. Zo verscheen hij dan ook reeds op 25 februari voor de Surinamerivier.
Direct werd de rivier opgevaren tot ongeveer een mijl benedenstrooms van het aan de linkeroever gelegen fort Willoughby. Suriname was in die tijd „kolonie van Willoughby," graaf

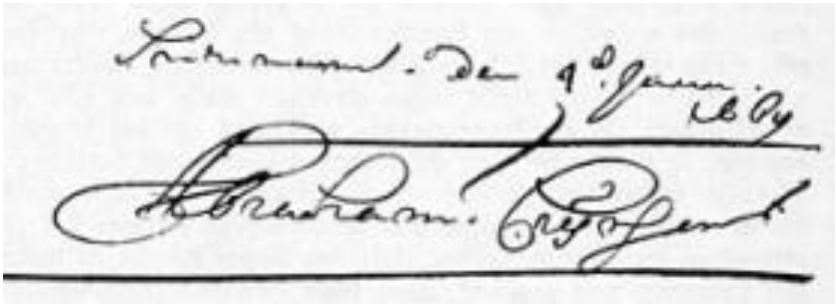
Waerachtich Verhael
Vande Heerlijke overwinning van
PIRMERIBA,
Ende
De Reviere Seraname,
Gelegen aen 't vaste lant van America, door de Zeeusche Oorlogschepen, en 't gene zy daer verrigt hebben: Nevens 't weder veroveren van
Ysequepe, Boumerona en Tabago,
En wat haer verder op hare Reys ontmoet is onder het Commando vanden Commandeur Crijnsen.

van Parham. Willoughby was de stichter van de kolonie. Een gouverneur nam voor hem en zijn broer, die hem in 1666 opvolgde, het bestuur in de kolonie waar. Dit was in 1667 William Byam. Op 26 februari tegen het middaguur werd aldus nabij fort Willoughby geankerd, een afgezant werd naar de Britse gouverneur gezonden, waarin mededeling werd gedaan, dat hem (Crijnssen) was bevolen het fort te nemen, dat bij overgave de inwoners hun bezittingen zouden mogen behouden, doch dat verzet gebroken zou worden en geen pardon zou worden gegeven.
Toch weigerde de Britse commandant zich zo maar over te geven. De volgende dag vroeg lichtte de kleine vloot de ankers en kwam met de hier nog merkbare vloed hogerop. Bij hoogwater gingen de vier grootste schepen, nl. de drie fregatten en het jacht tot vlak onder het

fort en openden het vuur. Tevoren was het grootste deel van de bemanning der vloot overgestapt in de drie kleine scheepjes, die in een baai even bovenstrooms van het fort werden ontscheept. Deze landingsdivisie — ongeveer 700 man sterk — werd gereedgehouden voor een stormaanval op de fortificatie.
De Engelse bezetting, die de vorige dag zo resoluut de overgave had geweigerd en een zo spoedige aanval zo direct onder het fort niet had verwacht, nam een houding aan, die omgekeerd evenredig was aan hun militaire sterkte. Bij de nadering van onze schepen vertoonde een deel der bezetting zich op de wallen, die met niet mis te verstane tekenen op hun achterste lichaamsdeel klopten met hun handen, daarmee te kennen gevend hoe ze over onze aanvallers dachten.



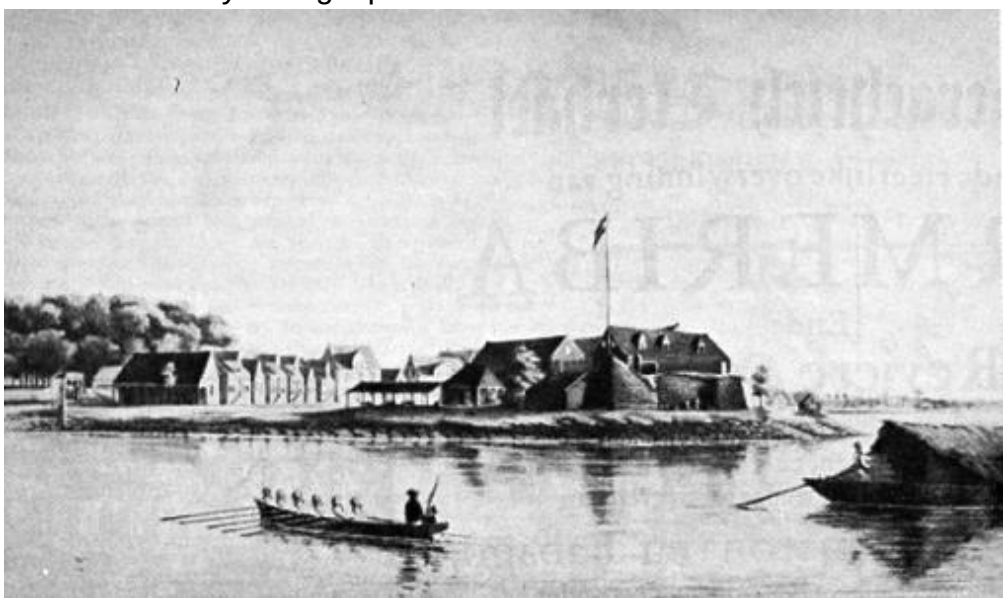
Van de door de Britten opgestelde kanonnen was bijna de helft nog niet op de affuiten geplaatst, een kleiner deel was onbruikbaar omdat de aanwezige kogels er niet op pasten. Slechts vier vaatjes buskruit waren in het fort. De wallen waren nog niet op hoogte, waardoor de Britse kanonniers zonder dekking aan het scheepsvuur blootstonden. De bezetting bestond uit slechts 100 Europeanen en ongeveer 60 met pieken bewapende negers. Van deze geringe bezetting moest een gedeelte in een wanhopige poging door een uitval trachten de gelande aanvallers in hun opmars te stuiten.
Het is in deze situatie duidelijk, dat dit voor de Britten een onhoudbare toestand was en reeds na een eerste artilleriebombardement van de schepen op het fort, liet Byam de witte vlag hijsen, nog juist voor onze landingsdivisie een stormaanval op hel fort zou inzetten. Byam en zijn krijgsraad toonden zich bereid elke verdere tegenstand te staken, mits dit op eervolle voorwaarden kon geschieden. Crijnssen heeft zich toen zeer edelmoedig getoond, door toe te staan dat de Britse troepen met' „vliegende vaandels, brandende lonten en slaande trommels" met al hun bezittingen het fort mochten verlaten. Dezelfde dag nog vaardigde Crijnssen een „declaratie" uit. waarin dezelfde rechten werden herhaald. Ze golden eveneens voor de vrije burgers in de kolonie. Een groot deel der voormalige bezetting ging diezelfde dag over in dienst van de Staten van Zeeland. De dag werd bekroond met een op niets verdachte Britse koopvaarder, die argeloos binnenliep en zonder tegenstand buitgemaakt kon worden.



Handtekening van Abraham Crijnssen onder brief uit Suriname gedateerd 4 januari 1669

Het fort Willoughby kreeg de naam Zeelandia. De Engelse commandant Byam was met enkele getrouwen in de nacht na de overgave verder de rivier op getrokken om hogerop wonende kolonisten tot verzet te manen en tot een aanval op het fort over te halen, maar de bereidheid hiertoe was vrijwel nihil. Dit had buiten het feit dat succes bij een dergelijk treffen niet verzekerd was nog twee zeer sterke

redenen. De declaratie van Crijnssen, die naar de Britten uit die dagen was gekomen ..not to desiroy but to build” stemde de meeste kolonisten gunstig ten opzichte van het Nederlandse bewind, dat men in feite zelfs verkoos hoven het straffe bewind dat Lord Willoughby eerst zelf en later in zijn dienst de gouverneurs uitoefenden.
Dan gingen er geruchten dat een Franse generaal De la Barre met een sterke vloot onderweg was — de Engelsen waren immers nu ook met de Fransen in oorlog —. dezelfde vloot waarover te Cayennc gesproken was.



Fort Zeelandia

Deze Franse vloot voerde in het Caraïbisch gebied een ware terreur uit. Daarom was men gaarne bereid het Engelse bewind voor het Zeeuwse te verwisselen. Dit betekende ook. dat indien de kolonie Nederlands (Zeeuws) was. de Fransen — immers bondgenoot zijnde — aan Suriname voorbij zouden gaan. Ook waren door overlijden ten gevolge van een epidemie de gelederen der strijdbare kolonisten gedund, kortom het verlangen naar vrede, waardoor de kolonie in rust tot welvaart kon worden gebracht, overheerste.
Byan zag dan ook spoedig in dat geen tegenstand zou worden geboden.
Men zocht contact met Crijnssen om ook het nog niet bezette deel der toenmalige bewoonde gedeelten der kolonie eervol te kunnen overgeven. Men stuurde twee gentlemen-kolonisten als gijzelaars, waarop Crijnssen de beide kapiteins, die het bevel over de bij zijn vloot ingescheepte soldaten voerden, voor onderhandelingen naar de kolonisten zond.

De belangrijkste vestiging dezer kolonisten was Thorarica aan de Sara, een zijrivier van de Surinamerivier.
De kolonisten werden volledig in hun rechten en bezittingen gelaten. Als geschenk voor de Staten van Zeeland werd een hoeveelheid suiker bedongen, aanvankelijk werd 500.000 pond geëist, dit werd later teruggebracht tot slechts 100.000 pond. Bezittingen van planlagehouders. die buiten de kolonie waren, werden verbeurd verklaard. Deze bezittingen werden tegen redelijke prijzen verkocht aan de planlagehouders in het land.

Kolonisten, die in weerwil van de gunstige voorwaarden er de voorkeur aan gaven toch uit de kolonie te vertrekken werd alle medewerking verleend bij de verkoop en konden zich met gezin, slaven en eventueel zelfs bezittingen inschepen op door Crijnssen beschikbaar te stellen scheepsgelegenheid. Alle bekendmakingen zouden in het Nederlands en het Engels geschieden, generlei discriminatie tussen Nederlandse en Britse kolonisten werd geduld.

Gedenkpenning, geslagen te gelegenheid van de vrede van Breda (31 juli 1667), waarbij Suriname aan Nederland kwam.

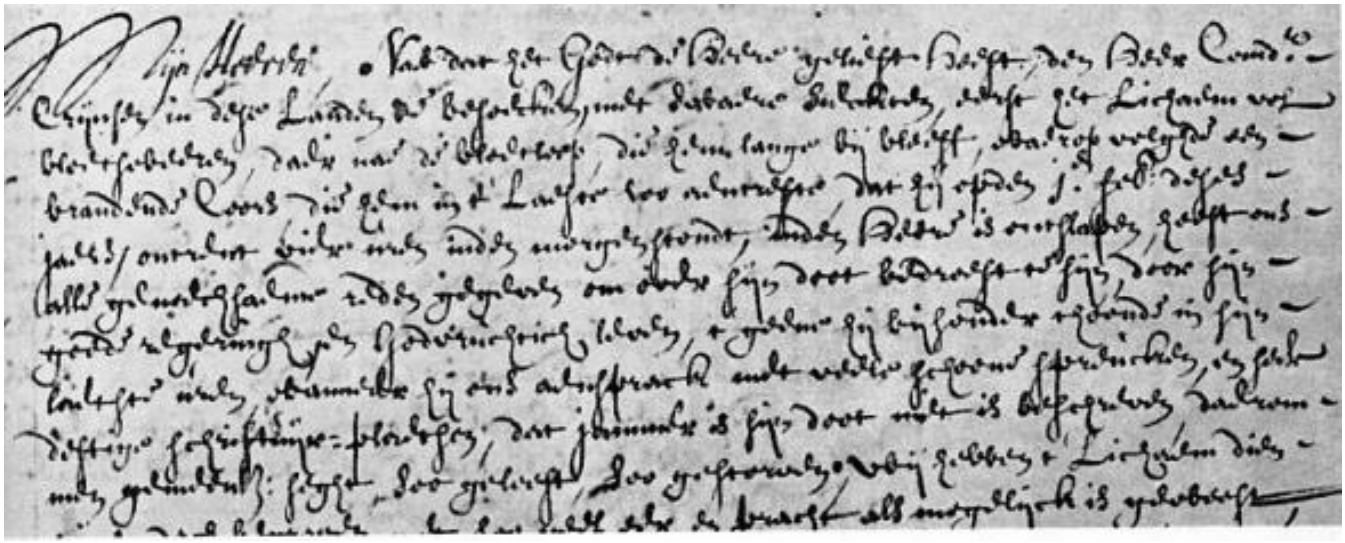
De Engelsen werd zelfs medegedeeld. dat indien er een Engelse inval zou komen, niet van hen geëist zou worden zich hiertegen teweer te stellen, slechts neutraliteit werd verlangd.
Strijd tegen de eigen natie zou niet worden opgedrongen. De administratieve afwikkeling van het beheer in de kolonie, de confiscatie van de verbeurd verklaarde bezittingen der afwezige kolonisten, de instructies aan kapitein Maurits de Barna, die met een aantal soldaten zou achterblijven en met het gouverneurschap zou worden belast, duurden langer dan in de instructies aan Crijnssen was gepland, doch toen (waarschijnlijk op 17 april 1667) Crijnssen Suriname verliet, was een behoorlijk bestuur geregeld. waren zeer gedetailleerd in een register dc confiscaties verantwoord aan de Staten en waren voor zover in zijn vermogen de faciliteiten geschapen voor een voorspoedige opbloci van de kolonie.

Britse herovering van Suriname

Zoals reeds vermeld deden de Britten in datzelfde jaar nog niettegenstaande de Vrede van Breda van 31 juli 1667 o.m. bepaalde dat Suriname aan Nederland kwam, (op dat moment hiervan waarschijnlijk nog onkundig) met een grote overmacht aan schepen en mensen een aanval op het fort, nadat een sommatie tot overgave genegeerd was.
De Ratna's geringe aantal mannen was enigermate versterkt door een aantal Fransen, die over land van Cayennce naar Suriname waren getrokken, daar Cayenne ook door de Engelsen was veroverd.
Op 17 oktober 1667 viel men het fort aan. De wallen van het fort waren in de korte periode nog niet geheel in orde. Hetzelfde als enige maanden tevoren de Engelsen. ondervonden nu de Nederlanders. Door dc onvolledige dekking bij het geschut vielen zeer snel slachtoffers. Zes doden en vijfenveertig gewonden vielen reeds spoedig. Vandaar dal De Rama de witte vlag hees, ten teken, dat hij wenste te onderhandelen. In deze fase, waarin aan weerszijden de artillerie zweeg, drongen gelande matrozen en soldaten met geweld naar binnen, zonder echter veel tegenstand te ondervinden. Hoewel De Rama krachtig protesteerde legen deze schending van de internationale gewoonten, die strijdenden in dergelijke omstandigheden jegens elkaar in acht namen, werd het fort genomen
Nochtans was zeven uur dapper stand gehouden. De aanvallers, die een veelvoud aan mankracht hadden, hadden bijzonder zware verliezen geleden, de kapiteins van twee der Britse schepen een vaandrig der troepen te land en vele matrozen en soldaten waren gesneuveld,

terwijl zeer vele gewonden geteld werden. De gewezen Engelse gouverneur Byam. die met vele landgenoten in het land was gebleven, moest voor de krijgsraad verschijnen, wegens ontrouw aan zijn koning en oneervol gedrag tegenover zijn generaal."
Na gestreng onderzoek erkende men echter dal hij zich had gedragen als verwacht mocht worden en werd hij in ere hersteld. De Rania werd na de overgave met zijn ondercommandant vaandrig Colve en de Zeeuwse bezettingsmacht gevankelijk naar Barbados gevoerd.

De Britse vloot vertrok weer op 15 november 1667. Op Barbados moesten ze lijdelijk toezien, hoe na de plaatselijke afkondiging van de Vrede van Breda, door Willoughby. een neef van de stichter van de kolonie, een sterke vloot werd uitgerust. Willoughby liet louter en alleen uit gramschap omdat de kolonie, zoals in de vredesbepalingen was geregeld, toch in Nederlands bezit zou overgaan, zijn vloot ontschepen en als barbaren tekeer gaan. Wat maar branden kon werd in brand gestoken, slaven en vee werden weggevoerd, het te velde staande suikerriet en voedingsgewassen werden vernietigd. De Engelse kolonisten werden aangeraden hel land voorgoed te verlaten. Dit alles opdat: „The Dutch shall have little glory of the purchase."
De meesten bleven echter. Zij verlieten in 1675 Suriname omdat hun door de Engelse regering elders kansen werden geboden. Zelfs na deze ongekende plunderingen en brandstichtingen wenste Willoughby het fort niet over te geven aan een inmiddels gearriveerde kleine Nederlandse vloot, met gewaarmerkte brieven van onder meer de Engelse koning. Willoughby liet het fort en de geheel ontredderde kolonie achter in handen van sergeant-majoor James Bannister. die nog enkele maanden het Engelse gezag handhaafde.



Mijn Hoeren
Naedat het Godt de Hecre gelieft heeft, den Heer Commandeur Crijnscn in dese landen to bcsoecken mot swaoro slcckton. eerst het lichaem vol bloetswecren. dacmae de bloetloop, die hem lange bij bleeff. waorop volghdo eer. brandende coors, die hem In 't laestc soo «entostc. dat hij op den 1c lebr. doses jaers omtrent vier uron in den morger.stondt. in den Heere is ontslapen, heott ons alle genoegsaeme reden gegeven om oover sljn doot bedroeft te zijn, door sijn goede regcringh cn Godvruchtich leven, 't gene hij bijtonder toonde In Sqn laotste uren, wanneer hij ons acnsprack met veele teboone spreucken cn scer deftige schriftuyr-plactscn. dat jammer Is sijn doot niet is beschreven, dacrom men gemcenl(gk) seght: soo gelooft, soo gestorven. Wij hebben 't lichaem dacr — enz. enz.
(Rijksarchief in Zeeland. Middelburg).

Crijnssen herstelt het gezag

Omstreeks Kerstmis was in Nederland de bezetting door dc Engelsen van Suriname bekend geworden.

Crijnssen, die op 25 augustus 1667 weer in het vaderland was aangekomen, kreeg opdracht om met een vloot scheep te gaan en Suriname weer aan de Staten te brengen.

Op 22 september was door hem en kapitein Lichtenberg!) aan dc Staten van Zeeland verslag uitgebracht van de verovering van Suriname, het treffen met d Britten in het Caraïbisch gebied en hun afbraak van dc Britse bezittingen aan de Atlantische kust. 4 februari 1668 zeilde Crijnssen uit met de fregatten Suriname, Zeelandia en de fluit Het Land van Beloften.

Daar het reeds een half jaar vrede was ging de reis o.m. via Plymoulh (Engeland), waar men i.v.m. ongunstige wind geruime lijd bleef liggen en arriveerde op 25 april bij Paramaribo.

Zonder bloedvergieten was op 28 april 1668 Suriname weer in Zeeuwse handen overgegaan.

Lord Willoughby. die zulke grote vernielingen had aangericht, werd door de Britse koning gelast alle schade te vergoeden en het gestolene te vervangen. De laatste Britse gouverneur Bannister. die na Crijnssens overname nog bleef intrigeren, werd gevangen genomen en naar Zeeland gebracht, na enkele maanden werd hij op voorspraak van de Britse gezant weer op vrije voeten gesteld.

Kapitein Lichtenberg!). die als kapitein der ingescheepte soldaten op de eerste expeditie Crijnssen heeft gediend, werd door de Stalen van Zeeland tot gouverneur aangewezen. Deze benoeming moest door de Staten-Generaal bekrachtigd worden. Dit heeft nog lang geduurd, maar op 4 december ging de nieuwe gouverneur onder zeil naar Suriname.

In afwachting van de nieuwe gouverneur oefende Crijnssen het gezag uit. Doch nog voor de aankomst van Lichtenbergh was Crijnssen op 1 februari 1669 overleden. Tot de aanvaarding van het gouverneurschap heeft gedurende enkele weken Pieter Versterre, die later ook zes jaar het gouverneursambt heeft uitgeoefend het bestuur waargenomen. In een bij dit artikel afgedrukt fragment maakt Versterre gewag van het overlijden van Crijnssen deze grote Zeeuw, wiens declaratie aan de „Inwoonders" een zo menselijk zuiver en democratisch stuk was dat ware zulks in 1967 geschied, misschien wel dc niet uitgekeerde Nobelprijs voor dc Vrede aan hem toegevallen zou zijn. Deze verklaring in de herstelbetalingen (dus ook toen al!) door Willoughby zijn basis geworden voor een verdere ontplooiing van dit mooie land.

Want ondanks veel leed, dat in latere jaren werd geleden, iets van Crijnssens geest is altijd in Suriname blijven leven.

Dezelfde geest, die Crijnssen bezat, die later in en buiten de kolonie meer vaardig werd over de mensen, hebben hun bekroning gevonden in de totstandkoming in 1954 van het Koninkrijks-statuut waarbij op vrijwillige basis toch iets bewaard blijft van de banden, door Crijnssen in 1667 en 1668 tussen Suriname en Nederland gesmeed.

Want noch Nederland, noch Suriname hoeft zich in zijn geschiedenis voor Crijnssen te schamen.

alle hens

Januari 1968

overal februari 1947

WAAROM MARVA?

***door-* MARVA-OFF. IV C. P. C. FABIUS**

„Waarom bent U eigenlijk Marva?" Is dat
niet een vraag, die ons dikwijls gesteld wordt
en welke dan soms zoo in ons na kan klinken.
Ja, waarom ben ik eigenlijk Marva? Juist door de kritiek, die wij als Marva's dikwijls hebben te doorstaan, doet deze vraag ons wel eens een onbevredigend gevoel geven van binnen. Maar daarom komt het er nu juist op aan, Marva's, om sterk te staan en zich gepantserd te voelen tegen ongegronde en afbrekende kritiek.
Maar om sterk te staan, moeten we eerst met ons zelf tot een oplossing komen. Waar- om zijn we Marva's?
Toen na 5 oorlogsjaren van onderdrukking, verwoesting en ellende een gedeelte van ons land bevrijd werd, hadden de meisjes even- goed als de jongens het gevoel, wat te willen doen voor het land. Velen waren niet in de gelegenheid om ondergronds te werken, nu eindelijk kon er voor diegenen en ook voor vele anderen, een tijd aanbreken, om iets „te doen".
Maar laten we eerlijk zijn. Puur en alleen nationale overwegingen zijn het heusch niet altijd geweest. Na 5 jaar in een engen kleinen kring geleefd te hebben, verlangde ieder mensch naar vrijheid. Zoowel de vrouwen als de mannen. Dat was voor velen de reden, dat zij naar het buitenland gingen, om hun vleugels weer geestdriftig uit te slaan. Ook waren er, die hun geest wilden verzetten met nuttig en dienend werk te doen. Och, ten slotte waren er zooveel oorzaken, die de menschen, na de laatste moeilijke jaren tot het beginnen van „iets nieuws" dwongen.
Een van de mogelijkheden, die de meisjes gesteld werd, was in dienst te treden bij de Marine Vrouwen Afdeeling. Maar de lang verbeide vrijheid bleek uiteindelijk toch gebondenheid te zijn, want een Marva werkt nu eenmaal in dienstverband. Militair zijn houdt in: discipline, regelmaat, geen onbeperkte vrijheid, samenleving, afzien van eigen belangen, enz.

Overzag ieder meisje de consequentie van haar Marva-daad? Misschien niet. Wellicht valt iemand, die slechts uit nationale gevoelens in militairen dienst ging het gebonden leven minder zwaar dan iemand, die het voor verandering deed. De eerste heeft de gevolgen van haar daad waarschijnlijk wel overdacht, terwijl de andere in een roes dit besluit nam.
Doch ook kan het zijn, dat de persoon, die het uit nationale overwegingen deed, zich nooit een idee gevormd heeft over dienstplicht en dientengevolge ook niet kon weten, wat er eigenlijk aan vast zat.
Maar hoe het ook zij, alle Marva's hebben zich spontaan en uit vrije beweging gemeld, dienst genomen en zijn met enthousiasme haar militaire loopbaan begonnen.
Maar dat sluit niet uit, dat de Marva ook wel eens haar moeilijke momenten heeft.
Ieder leven heeft zijn hindernissen, die over- wonnen moeten worden, zeer zeker ook het leven van de Marva. Want het Marva-corps is nog zoo jong. Er moet nog zooveel uit groeien. Het is een plotseling in het leven ge- roepen militair geheel, dat nog niet aan voor- afgaande praktijk getoetst kan worden. Het is nieuw en daarom moet er nog enorm veel geschaafd worden.

Dit kan slechts gebeuren door „groei”. Het Marva-corps moet groeien.
Ik bedoel hiermede nu niet het aantal, maar het moet een moreel sterk geheel worden, een onmisbaar onderdeel van de Marine.
Na de laatste twee wereldoorlogen hebben we wel leeren inzien, hoe weinig concreet een gesloten vrede eigenlijk is. Vooral in den laatsten oorlog is gebleken, hoe noodzakelijk het is, dat vrouwen hun krachten geven, ten einde de mannen (voor zoover het in haar vermogen ligt) te vervangen. Dit kan alleen, indien er een georganiseerd en getraind corps bestaat, dat op het critieke moment op volle toeren kan werken.

Valt het U Marva's misschien wel moeilijk om aan de voortdurende disciplinaire regels volgens welke geleefd moet worden, te wennen, denkt dan aan de taak, die U op U genomen hebt. U hebt haar niet alleen als Marva. Ieder mensch moet een heilig doel voor oogen staan, namelijk te helpen aan den opbouw van deze noodlijdende wereld. Zoo snel mogelijk te zorgen de groote maatschappelijke, geestelijke en sociale gaten, door den oorlog wreed geslagen, met het werk van opgeruimde, vooruitstrevende, en innerlijk sterke menschen te dichten. Daarom zijn wij Marva's.

UITSPRAKEN VAN DEN MARINERAAD

Nederlandsche Marineraad

Uitspraak van den Marineraad betreffende het ongeval Overkómen aan Hr. Ms. mijnenvegers Abraham van der Hulst en Pieter Florisz, welke op 30 December 1937 op de reede van Vlissingen voor de haven met elkaar in aanvaring zijn gekomen.

Op 30 December 1937 te ongeveer 1000 zijn Hr. Ms Abraham van der Hulst en Hr. Ms. Pieter Florisz op de reede van Vlissingen voor de haven met elkaar in aanvaring gekomen.
Naar aanleiding van de vanwege den Commandant der Marine te Willemsoord aan den Voorzitter van den Marineraad medegedeelde uitkomsten van het voorloopig onderzoek, dit ongeval betreffende, besliste de Marineraad op 22 Maart 1938, dat in verband met aard en omvang van het ongeval een onderzoek door den Raad wenschelijk werd geoordeeld.
Dit onderzoek had plaats in 's Raads openbare zitting van 20 April 1938 te 's-Gravenhage gehouden.

De Raad nam kennis van de stukken van het voorloopig onderzoek en hoorde als getuigen buiten eede: J. M. Logger, luitenant ter zee 1e klasse, wonende te Vlissingen, ten tijde van het ongeval commandant van Hr. Ms. Abraham van der Hulst, en J. A. Agelink van Eentergem, luitenant ter zee der 2e klasse, wonende te Vlissingen, ten tijde van het ongeval commandant van Hr. Ms. Pieter Florisz.

Uit een en ander is den Raad het navolgende gebleken: Hr. Ms. mijnenvegers Abraham van der Hulst en Pieter Florisz zijn zusterschepen, beide gebouwd in 1937, lang 55,8 m,
breed 7,8 m, met een diepgang in zeewater van 22 dm en voor- zien van 2 schroeven in Kort straalbuizen, gedreven door stoom- machines met een totaal vermogen van 1600 I.P.K. Beide .schepen hebben Vlissingen als standplaats.
Op den 30en December 1937 zouden beide mijnenvegers in divisieverband oefeningen met het markeertuig gaan houden.
Commandant van de divisie was luitenant ter zee der 1e klasse J. M. Logger, tevens commandant van Hr. Ms. Abraham van der Hulst.
Het uur van vertrek was te voren tusschen de beide commandanten overeengekomen en vastgesteld op 1000. Over de plaats der oefeningen was tusschen hen niets te voren bepaald; tot dusverre waren deze steeds ter reede van Vlissingen gehouden. In de bedoeling van den divisiecommandant had het dan ook gelegen om met de oefeningen bij de lichtboei van de Spijkerplaat te beginnen, doch dit was den commandant van Hr. Ms. Pieter Florisz onbekend.

Beide mijnenvegers lagen in de buitenhaven te Vlissingen.
De windrichting was 0.N.0. met kracht 8; het zicht was zeer goed, de zee kalm. Op de reede liep een weinig vloed, naar schatting ongeveer één mijl.
Te ongeveer 1000 ontmeerde Hr. Ms. Pieter Florisz het eerst en stoomde de haven van Vlissingen uit naar een punt ongeveer Z.Z.O. van het Oostelijk havenlicht, waarna met de machines op langzaam vooruit (slagen voor 5' vaart) het schip op koers N. 220 º. gehouden werd.

Inmiddels ontmeerde Hr. Ms. Abraham van der Hulst ook en kwam, ongeveer 5 minuten nadat Hr. Ms. Pieter Florisz op haar koers N. 220º. lag, de haven uit, volle kracht stoomende.
Op dat oogenblik lag Hr. Ms. Pieter Florisz ongeveer in de verlengde havenas op de reede op naar schatting 800 m uit den wal.
Door den vloed liep de kop van Hr. Ms. Abraham van der Hulst bij het uit de haven komen even naar B.B. uit, doch door S.B. roer te geven werd dit tegengegaan, waarna zij koers zette recht op Hr. Ms. Pieter Florisz; de machines stonden toen V.K. vooruit(omw. voor vaart van 9,5').
Even daarna liet de commandant van Hr. Ms. Abraham van der Hulst iets naar S.B. draaien tot de lichtboei op 1 streek aan S.B. werd gezien. Tijdens deze koersverandering liet hij het sein “M” hijschen, hetgeen door Hr. Ms. Pieter Florisz met “contrasein” werd beantwoord, waarna beide vlaggen werden neergehaald.
Kort hierop draaide Hr. Ms. Abraham van der Hulst wederom iets naar S.B., zoodanig dat de lichtboei even aan B.B. werd gezien. Hr. Ms. Pieter Florisz behield haar koers.
Waar de commandant van laatstgenoemden bodem zag, dat de schepen elkaar in ongeveer ramkoers naderden en hij het andere schip niet naar voren zag doorzetten, werden door hem de telegrafen op zeer langzaam (60 omw. is 3') gezet.
Ook op Hr. Ms. Abraham van der Hulst” werden de telegrafen, toen de schepen elkaar tot op ongeveer 150 m genaderd waren, verzet en wel op H.K. vooruit (omw. voor 7,5').
Op dit moment of even later, toen beide commandanten het gevaar van een aanvaring inzagen, werden door hen de navolgende maatregelen genomen:
Op Hr. Ms. Abraham van der Hulst gaf de commandant den roerganger het commando „roer S.B.’ , waarbij hij eén stoot op de stoomfluit gaf, doch waar deze weinig geluid gaf, herhaalde hij

dit sein op de stoomfluit, om vergissingen te voorkomen, niet. Dadelijk hierna commandeerde hij “roer S.B. aan boord”.
Op naar schatting 50 m van het andere schip gekomen, beduidde hij den commandant van dien bodem om achteruit te slaan of om B.B. uit te draaien; nog dichter genaderd zijnde praaide hij hem toe “achteruit!”. Waar de telegrafen op H.K. vooruit stonden, werden deze op het allerlaatste moment op “stop” gezet en werd, met het roer “B.B. aan boord”, getracht het achterschip te houden, hetgeen de aanvaring echter niet meer kon voorkomen.

Op Hr.Ms. Pieter Florisz zette de commandant de beide telegrafen op V.K. achteruit en liet het roer op ongeveer 20" aan S.B. leggen; tevens werd toen van den commandant van den anderen bodem de wenk waargenomen om achteruit te slaan, voor welke manoeuvre de telegrafen reeds stonden.
Onmiddellijk hierop wreef het voorschip van Hr. Ms. Pieter Florisz tegen de B.B.’s zijde van Hr. Ms. Abraham van der Hulst ter hoogte van de midscheeps onder een hoek van ca.
40", doch door de achteruitgaande beweging van Hr. Ms. Pieter Florisz kwamen de schepen na den eersten stoot vrij van elkaar.
Een direct ingesteld onderzoek op beide schepen wees uit, dat de volgende beschadigingen ontstaan waren: Op Hr. Ms. Abraham van der Hulst: stut aan B.B. onder tentdek ter hoogte van achterdavit-motorsloep, verbogen en afgescheurd vlak onder tentdek; eenige beschadiging van de kraal en van de kraal van de motorsloep. Op Hr. Ms. Pieter Florisz: beveiligingsboom uit de rust gewrongen en blijven hangen op een borgstrop het hekwerk op de punt aan S.B. verbogen; de stringerplaat van de huid aan S.B. bij de punt over een lengte van 5 m omgebogen.
Geen der beide schepen maakte water, De Raad is van oordeel, dat deze aanvaring in hoofdzaak is toe te schrijven aan het verkeerd en onhandig manoeuvreeren
door Hr. Ms. Abraham van der Hulst, die Hr. Ms. Pieter Florisz geen duidelijke orders heeft gegeven en dit schip in verwarring heeft gebracht. De Raad wil hierbij voorop stellen, dat ten deze, nu het ging om de uitvoering van het door Hr. Ms. Abraham van der Hulst gegeven bevel “verzamelen in marschformatie”, geen rol speelt de omstandigheid, dat Hr. Ms. Pieter Florisz het ander schip aan stuurboord had. Zoodra sein M, na het contra-sein van Hr. Ms. Pieter Florisz, was neergehaald, golden de gemaakte manoeuvres uitsluitend de uitvoering van voormeld bevel. Derhalve kan ook de vraag, of op een gegeven oogenblik de onderlinge positie der schepen zoodanig was, dat Hr. Ms. Abraham van der Hulst ten opzichte van Hr. Ms. Pieter Florisz een oploopend vaartuig was, hier buiten beschouwing blijven. Hetzelfde geldt voor het voorschrift van art. 4 van het “Bijzonder aanvaringsreglement Westerschelde (K. B. van 14 Augustus 1924, Staatsblad 419).

Het moet helaas aan zeer onvoldoende leiding worden toegeschreven, dat de beide schepen onder de gegeven omstandigheden met elkaar in aanvaring zijn gekomen. Hr. Ms. Pieter Florisz lag te wachten om achter Hr. Ms. Abraham van der Hulst op post te komen.
De beide commandanten waren het er over eens, dat in voormeld bevel bij stilzwijgende afspraak lag opgesloten, dat het moest worden uitgevoerd zoo snel mogelijk langs den kortsten weg. Een strikte uitvoering van dit bevel zou hebben medegebracht, dat Hr. Ms. Pieter Florisz zich naar Hr. Ms. Abraham van der Hulst zou hebben begeven, waarvoor voldoende ruimte was. De commandant deed dit echter niet, omdat hij zag, dat de Abraham van der Hulst volle kracht stoomde, hetgeen niet was overeenkomstig de ten deze mondeling getroffen regeling, dat de vaart, die van H.K. zoude zijn. Hij wachtte de divisieboot nu in en dacht niet anders of dit

schip zou stuurboord uit blijven gaan. Hr. Ms. Abraham van der Hulst echter heeft wel twee maal een streek naar stuurboord gekoerst, doch had het plan om bij de boei de oefening aan te vangen, hetgeen echter aan de Pieter Florisz niet bekend was gemaakt en hetgeen dit schip ook niet wist. Het was verkeerd van den commandant van Hr. Ms. Abraham van der Hulst sein M te hijschen toen het schip bezig was stuurboord uit te gaan en nog V.K. liep. Het sein is dus te vroeg geheschen, waardoor Hr. Ms. Pieter Florisz is misleid en bij den commandant van dit schip de gedachte moest post vatten, dat de Abraham van der Hulst nog meer stuurboord uit zou gaan en zich voor de Pieter Florisz zou plaatsen. Hoewel de commandant van Hr. Ms. Pieter Florisz ongetwijfeld eerder achteruit had moeten slaan, wil de Raad hiervan den commandant geen ernstige grief maken, daar deze niet anders dacht, of de Abraham van der Hulst zou stuurboord uit blijven gaan. Dit schip, dat de Pieter Florisz in het onzekere liet, had alles kunnen voorkomen, indien het gezorgd had de Pieter Florisz ruim vrij aan bakboord te houden en zich voor het schip te plaatsen. De afwachtende houding van Hr. Ms. Pieter Florisz acht de Raad onder de gegeven omstandigheden verklaarbaar en begrijpelijk.

Aldus gewezen door de heeren prof. mr. B. M. Taverne, voorzitter, B. Kruijs, C. E. L. Helfrich, H. J. van der Stad en A. C. Wakerlin, leden, en door den voorzitter in het open-baar uitgesproken op Juni 1938, in tegenwoordigheid van Raads secretaris H. Hubenet.

Herinnering aan de Moermansk-route: de koude hel

‘Een pasgeboren baby in de muil van een krokodil’

'Tussen de kusten van Noorwegen en Groenland ligt een van de roerigste brokken water ter wereld, met een doorsnede van meer dan 900 mijl. Een gebied van nooit aflatende stormen, met regen, hagel en ijzige sneeuw, die het water tot woeste hoogten en diepe dalen opzwepen. Om de Noorse Noordkaap razen deze brullers.
Vlak daaronder passeert de Warme Golfstroom en de ontmoetingen van koud en warm water veroorzaken mistvelden van mijlen in het rond. Het is hier zeer onprettig varen en dat is mild uitgedrukt. Maar het is ook het gebied waar de schepen zich massaal moesten wagen toen de nazi's Rusland aanvielen.'

Wij schrijven 1941. De Duitse legers hebben het grootste deel van West-Europa, Polen en Tsjecho-Slowakije bezet. Denkend dat Rusland net zo’n gemakkelijk te veroveren prooi zal zijn als Frankrijk, stuurt Hitler zijn legers oostwaarts en ontsteekt daarmee pas goed de wereldbrand.
Japan, niet langer bevreesd voor de Russische dreiging, geeft uitvoering aan zijn droom van een groot Azië onder Japanse heerschappij.
Rusland wordt op hetzelfde moment tot de nieuwe, sterke bondgenoot van Engeland gepromoveerd. Churchill belooft Stalin alle steun die hij kan opbrengen. Een ware armada van koopvaardijschepen, beladen met oorlogsmaterieel voor het Rode Leger en de marine kiest zee. De bestemming is de enige ijsvrije Russische haven, Moermansk. De route voert de schepen over de noordelijke ijszeeën. In totaal ruim honderd schepen zijn op de Moermansk-

route ten onder gegaan. Het aantal omgekomen zeelieden bedroeg 829. De bescherming van de konvooien kostte 1944 marinemensen het leven...

De koude hel

De naam ‘Moermansk’ krijgt onder de zeelieden al gauw een onheilspellende klank...
Om een mogelijke geallieerde invasie op de Noorse kust te voorkomen, had Hitler behalve enkele vliegtuigeskaders, zijn grootste slagschepen naar het noorden gedirigeerd. De trage konvooien vormden een gemakkelijk doelwit.
Onder de 118 schepen, deel uitmakend van de veertig konvooien die de tocht naar en van Moermansk hebben gemaakt, voeren er drie onder Nederlandse vlag: het ss. Pieter de Hoogh, het ms. Mijdrecht en het ss. Paulus Potter.
Dit is het verhaal van een van de nog levende opvarenden van de laatstgenoemde vrachtvaarder, de nu 73-jarige W.J.P. van Laar.
Van Laar: ‘Toen wij op 27 juni 1942 van IJsland vertrokken, lag de Paulus Potter vooraan in het konvooi van maar liefst zes-en-dertig koopvaardijschepen. We werden begeleid door eenentwintig oorlogsbodems. “In de verte” koersten bovendien nog eens twee dekkingsgroepen waarin vier kruisers, vijf slagschepen en veertien torpedojagers opereerden. Een indrukwekkend gezicht, dit Konvooi PQ-17. Dat was de codenaam.’
Niemand kon vermoeden dat Konvooi PQ-17, deze onver-slaanbaar lijkende armada, een ramp tegemoet voer.

Eenmaal in de Noorse wateren, kreeg het konvooi het bevel om zich te verspreiden. De marineschepen moesten zich terugtrekken. Er gingen geruchten dat het machtige Duitse slagschip de Tirpitz, samen met andere Duitse oorlogsmonsters, zich in de richting van PQ-17 bewoog. De Britse zeemacht stoomde op naar het gebied waar de aanvallers werden vermoed. In de enge ruimte tussen de Noordkaap en de ijsgrens waren de solitair varende koopvaardijschepen nu zo kwetsbaar als een pasgeboren baby in de muil van een krokodil. De schepen werden een voor een de prooi van de Duitse bommenwerpers en onderzeeboten. Ook de Paulus Potter trilde en schudde van de explosies. Het schip raakte onbestuurbaar en het ketelschot begaf het.

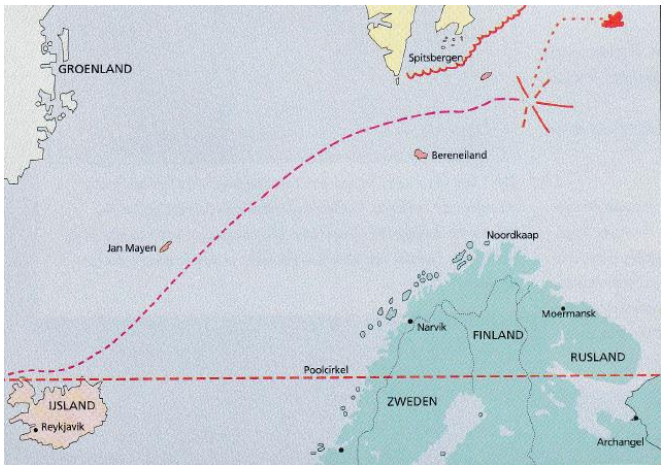
Konvooi PQ-17 vlak voordat het bevel ‘Verspreiden’ werd gegeven.

Niet nog eens zo'n hel!
Van Laar: 'Op de Paulus Potter werd met de moed der wanhoop gevochten voor het behoud van het schip. Het was een drijvende schietschijf geworden. Uiteindelijk zagen we ons tóch gedwongen om het schip op te geven. Dat was op 5 juli 1942, een dag die ik nooit meer zal vergeten. We moesten het schip verlaten, gingen in de reddingsboten en probeerden een goed heenkomen te zoeken. Een Amerikaans schip uit het konvooi wilde ons aan boord nemen, maar wij bedankten voor de eer. Wij wilden niet nóg eens zo'n hel doormaken.

Het is een wonder dat we het er allemaal levend hebben af gebracht. Toen we in Archangelsk aan land kwamen, hadden de meesten van ons bevriezingen. Ik was er beroerd aan toe. Toen ik in een ziekenhuis was beland, werd ik door een vrouwelijke "slager" behandeld. Ze prikte mij met een naald in mijn benen, steeds hoger, steeds hoger, om uit te vinden tot op welke hoogte mijn ledematen gevoelloos waren geworden door de bevriezing. Toen ze met haar naald bijna bij mijn knie was riep ik in arren moede maar: "au!". Ik kon niet begrijpen dat ik nog steeds geen pijn voelde. Mijn benen waren helemaal zwart. De tenen van beide voeten werden geamputeerd, zonder dat ik er iets van voelde. Ten slotte moest mijn linkerbeen er tot boven de knie af.'

Hongertocht
'Ik was toen achttien jaar, maar ik had intussen al wel het nodige meegemaakt op zee.
Op 25 april 1941 voer ik op de Pennland, toen die in de Egeïsche Zee naar de kelder werd gejaagd. Ik kwam in een kamp voor schipbreukelingen op Kreta terecht. Eten hadden ze daar niet voor ons, zodat we 's nachts op hongertocht gingen. Met het troepenschip Delane werd ik naar Alexandrië gebracht, waar ik in een krijgsgevangen- kamp voor Duitsers terecht kwam. De Arabieren zagen het verschil tussen Duitsers en Nederlanders namelijk niet.

Maar goed - we hadden het over dat ziekenhuis in Archangelsk. De operaties werden daar zonder verdoving uitgevoerd. De morfine was gereserveerd voor de veldhospitalen van het Rode Leger.'
'Stoker Nietveld heeft in dat ziekenhuis zijn beide benen achtergelaten. Bij twee stokers, Van der Hoek en Mac Donald, bij een bediende net als ik, Kegge heette-ie, en twee kajuitjongens, P. Brind en J. Newman, werden ook ledematen geamputeerd.
De ramen van de ziekenhuizen waren dichtgetimmerd, verduistering op zijn Russisch. Het stonk er vreselijk. De muren golfden van de wandluizen...
Toch ben ik de dokter en verpleegsters nog altijd dankbaar. Ze hebben hun uiterste best voor ons gedaan. De hele crew van de Paulus Potter is van zijn verwondingen genezen. De Nederlanders wisten niet dat zwaargewonde frontsoldaten plaats hadden moeten maken voor de schipbreukelingen van de Paulus Potter.'



De Route van konvooi PQ-17 tot aan het moment dat het bevel 'Verspreiden' werd ontvangen. De stippellijn geeft de route aan van het ss. Paulus Potter tot aan de luchtaanval. De golfjes onder Spitsbergen geven de ijsgrens aan.

Therapie

‘Degenen met minder ernstige bevriezingsverschijnselen werden bestraald en verbonden. Soms gingen hun benen in wijde rubberlaarzen, waarin een hete vloeistof werd gegoten. Na een paar behandelingen slonken de benen en werd de huid weer soepel en glad. Maar we moesten ook weer terug naar Engeland. Dat vooruitzicht maakte al onze zenuwen grondig kapot!

Hoe het later met onze pensioenen zou gaan wist geen mens.

Ik vertrok op 14 september 1942, aan boord van het reddingsschip Zamalek, in Konvooi QP-14. Een reddingsschip heeft de opdracht om schepen die onderweg getroffen worden, hulp te verlenen. Reddingsschepen rennen als hazen door het konvooi heen. De hulpverlening komt meestal neer op het opppikken van drenkelingen.

De Zamalek had 25 bedlegerige patiënten en 125 gezonde passagiers aan boord. De meeste mannen bleven bovendeks, in de buurt van de sloepen. Daar maakte je misschien nog een kans om er levend vanaf te komen als het schip werd aangevallen.

Ik had de pech dat ik in het petieterige noodhospitaal-annex operatiekamer werd ondergebracht. Ik voelde me als een rat in de val en was doodsbang. Maar de kapitein, Morris, stelde me gerust. "Heus," zei hij, “we gaan naar Engeland en we halen het. Wees maar niet bang!” Gek, maar dat gaf me vertrouwen op de goede afloop,’ aldus Van Laar.

De hel breekt los

Het was 20 september toen een van de schepen uit Konvooi QP-14, de Leda, werd getorpedeerd. De Zamalek was er snel bij, maar de veertien schipbreukelingen van de Leda bleken al door de kou bevangen te zijn en waren bezweken. Een dag later brak de hel pas goed los. De Bellingham, een ander schip uit het konvooi, werd getroffen en kort daarop ging de Ocean Voice eraan.

Bij een derde explosie leek het alsof de Zamalek zelf de klos was. De zee kolkte. Het schip ging tekeer als een gek. Veel opvarenden renden naar de sloepen. Maar een afdeling gewapende mariniers joeg ze terug.

Toen werd een marinetanker, de Grey Hanger, getroffen. De Zamalek ging erop af. Het schip voer tussen de verminkte en verbrande lichamen. De drenkelingen werden gesorteerd op dood of levend.

Van Laar: ‘Ik moest maar raden wat zich buiten afspeelde, maar vlak voor mijn ogen werd druk geopereerd. Er was een zwaar gewonde Poolse vrouw met haar baby aan boord gehaald. Dankzij het bloed van vrijwilligers haalde zij het. Maar haar baby van een week oud haalde het niet. Mijn wereld stortte in...’

Tranen.

Op 24 september bereikte Van Laar levend en wel de haven van Gourock in Schotland. Twee vertegenwoordigers van de Nederlandse Scheepvaarten Handelscommissie zagen de trieste stoet van boord komen. Gewonden werden per brancard van boord gedragen. Anderen steunden op krukken of strompelden, ondersteund door hun maats, van boord.

Van Laar: ‘Deze vertegenwoordigers, die toch wel iets gewend waren, stonden te janken als kinderen. We werden naar een hotel gebracht.

Onze vierde machinist, T. Drop, riep daar een bediende bij zich, gaf hem twee pond en zei: “Dat ene pond is voor een fles whisky en dat andere pond is voor jou om me van ‘t dek te rapen als ik straks straal bezopen ben, en me in m’n kooi te gooien...” Drop had de fles binnen het uur

leeg en heeft twee dagen aan een stuk door geslapen, dwars door sirenegeloei en bomexplosies heen.'

Koninklijk bezoek

De meeste schipbreukelingen van de Paulus Potter zaten binnen een paar weken weer op zee. De gewonden bleven in arren moede in de ziekenhuizen achter.

Van Laar: 'In Glasgow liep iedereen het ziekenhuis in en uit, zelfs de muizen…. De behandeling blonk uit door onverschilligheid. Op een dag heeft koningin Wilhelmina de zeelui bezocht. Dat gebeurde in Wolverhampton. Een stoker, een zekere Kuijper, heeft zich toen bij haar beklaagd. "Het is geen stijl, majesteit," zei hij zoals we hier verwaarloosd worden.

Ik mocht Hare Majesteit het een en ander over onze lotgevallen op de Moermansk- route vertellen.

OPMAAT

ARNE ZUIDHOEK

Bron: Opmaat, data onbekend.

overal

Mei 1947

Zwervende scheepswrakken

DOOR
F. W. VAN GULIEK

Wat is het lot van de vele schepen, die midden op de oceaan door hun bemanningen zijn verlaten, omdat zij hetzij in zinkende toestand blijken te verkeren, hetzij niet meer bestuurbaar zijn? Het merendeel van deze wrakken zinkt inderdaad onder de zeespiegel, zoals door den kapitein en de bemanning van het verlaten schip ook werd aangenomen.

Maar niet met alle wrakken gaat het aldus.

Naar schatting drijven op ieder willekeurig ogenblik, dus ook in volle vredestijd, alleen al in de Noord-Atlantische Oceaan twintig ten dele met water volgelopen wrakken rond. Elk dezer wrakken blijft gemiddeld nog dertig dagen drijven. Doch de annalen der scheepvaart vermelden ook tal van gevallen, waarin wrakken vele maanden lang drijvende bleven.

Gedurende al die tijd, dat zij een vrijbuiters- bestaan lelden, vormen zij, her- en derwaarts geworpen door wind en zeestromingen een voortdurende bron van gevaar voor de scheep vaart.

Vaak zijn dergelijke wrakken geheel vol gelopen en ontdaan van masten en boven bouw, zodat zij niets anders zijn dan karkassen, die amper een meter boven het wateroppervlak uitsteken. Dat niet vaker botsingen, speciaal tijdens de nachturen, met deze drijvende scheepsruïnes voorkomen, mag een wonder heten.

Menigeen zal zich nog de mysterieuze verdwijning, nu al weer verscheiden jaren geleden, herinneren van het Deense opleidingsschip „Köbenhavn". Vruchteloos heeft men de oceanen tot het Zuiden van Afrika en zelfs tot Australië toe, afgezocht in een vergeefs pogen het raadsel op te lossen. Vermoedelijk zal nooit iemand weten, wat met schip en opvarenden gebeurd is. Het laatste wat met betrekking tot de „Köbenhavn" werd vernomen, was, dat zij vermoedelijk bij het eiland Tristan da Cunha gesignaleerd werd; klaarblijkelijk bevond zij zich toen in nood.

De eilandbewoners constateerden, dat zij haar masten verloren had. Tevens meenden zij waar te nemen, dat het schip met water volgelopen was, doch het was hun niet mogelijk het ook maar enigszins nauwkeurig te identificeren. Een paar pogingen werden gedaan om het te bereiken, doch deze mislukten wegens het stormachtige weer. Langzaam verdween het onbekende schip uit het gezicht. Van dat ogenblik was het als weggevaagd; noch wrakhout, noch lijken van opvarenden zijn ooit gevonden. Men neemt aan. dat het tijdens de storm gezonken is, de dag nadat de bewoners van Tristan da Cunha het zagen voorbijdrijven.
Het geval van de „Köbenhavn" herinnert aan de nimmer opgehelderde verdwijning van de „Waratah" in 1909 aan de Afrikaanse Oostkust. De „Waratah" was een nukkig schip; zij lag maar weinig stabiel in het water en dat weinigje verdween alras bij ruw weer.
Dan ging zij achterover hellen en elke abnormaal hoge golf kon haar tot zinken brengen of doen kapseizen. Door welke van deze twee oorzaken haar lot bezegeld is, zal niemand ooit meer kunnen nagaan. Men neemt aan, dat zij eerst gekapseisd is en vervolgens tussen Port St. John en East-London aan de kust van Afrika tijdens een nachtelijke storm is vergaan. Van de Bashee-vuurtoren uit heeft men de „Waratah" het laatst waargenomen, koers zettend naar het Zuiden.

Ook in dit geval is nimmer enig wrakhout aangespoeld.
Voor dit laatste merkwaardige feit kan misschien het gebeurde met de door brand geteisterde kolenboot „King Cadwallon" een verklaring geven, die in 1929 op een reis van Durban naar Australië door haar bemanning verlaten werd. Drie weken lang bleef de ,.King Cadwallon", die aanvankelijk als een oven brandde, een gevaar voor de scheepvaart op de route langs Oost-Afrika. Na tal van vergeefse pogingen gelukte het ten leste de sleepboot „Annie" haar naar East-London te slepen. Kort daarop braken echter de ankerkettingen; de „King Cadwallon" werd tegen de rotsen geslagen en verpletterd.
De merkwaardige tocht van de „King Cadwallon" van het ogenblik af, dat zij door haar bemanning verlaten was, totdat de „Annie" haar op sleeptouw nam, is zeer belangwekkend voor hen, die getracht hebben het mysterie van de „Waratah" op te lossen.

Geconstateerd is nl., dat de laaiende kolenboot in 40 uur tijds een afstand van 120 mijl afgelegd heeft, nadat zij door een walvisvaarder tot in de nabijheid van de Bashee- vuurtoren voortgesleept was. De kolenboot raakte in de nacht echter weer op drift en werd pas 40 uur nadien door de „Annie" teruggevonden, nadat zij, zooals gezegd, 120 mijl afgelegd had.
Uit dit geval leidde men nu af, dat de „Waratah" inderdaad nabij de Bashee-vuurtoren gezonken is en het wrakhout — er staat hier een sterke van het land af gerichte stroming — op dezelfde wijze als de „King Cadwalllon" zeewaarts afgedreven is, waardoor het binnen twee etmalen buiten de gewone scheepvaartroutes geraakt moet zijn.
Het is al weer een jaar of vijftien geleden, dat „Lloyd's List" het relaas deed der verbazingwekkende avonturen van twee wrak geslagen schoeners in de Atlantische Oceaan. Beide schepen klampten zich met een waarlijk katachtige taaiheid aan hun bestaan vast, ondanks verscheidene pogingen ze tot zinken te brengen.
Niet het minst opvallend in deze beide gevallen waren de afstanden, die de wrakken tijdens hun omzwervingen aflegden, nadat de schepen door de bemanningen verlaten waren. Een ervan, de „Governor Parr", keerde letterlijk op zijn schreden terug, alvorens zich vervolgens naar het Oosten en daarna naar het Zuiden te wenden.

De „Governor Parr”, een schoener van 972 bruto-registerton, had in September 1923 Port Ingram verlaten met bestemming naar Buenos Aires. Op 3 October werd zij midden in de Atlantische Oceaan door de bemanning verlaten. Op dat oogenblik bevond zij zich op 42° 49' Noorderbreedte en 55° 56' Westerlengte en van dat moment werd zij elk ogenblik op de Noord-Atlantische Oceaan gesignaleerd.

In de loop van een jaar, nadat de „Governor Parr' wrak geworden was, bereikten Lloyd's niet minder dan omstreeks 30 berichten over haar positie. Minder dan vier weken, nadat de bemanning haar verlaten had, signaleerde de „Saxonia” van de Cunard line het schip. Een sloep werd uitgezet en enige leden van de bemanning van de „Saxonia” begaven zich aan boord. De „Governor Parr” bleek geheel te zijn volgeloopen, doch overigens in goeden staat te verkeeren. Voordien was zij trouwens al vier keer gesignaleerd, namelijk op 4, 8, 9 en 21 October.
Begin November trok het Amerikaanse kustwachtschip „Seneca” er op uit, met opdracht het wrak te vernietigen. Voor zij echter de „Governor Parr” gevonden had, liep de „Seneca” zelf averij op, zodat zij haar speurtocht tijdelijk moest opgeven.
Op 3 November, 12 en 25 December werd het wrak wederom gesignaleerd. Het dreef nu eens Oostwaarts, dan weer in Noordelijke of Zuidelijke richting. Op de dag voor Kerstmis kreeg de „Tampa", eveneens een schip van de Amerikaanse kustwacht, bevel de „Governor Parr” op te sporen en haar door kanonvuur tot zinken te brengen. De „Tampa” slaagde er inderdaad in het ronddrijvende schip te vinden, doch de kapitein achtte het niet wenselijk de „Governor Parr" te vernietigen, onder meer wegens de lading hout, die nog intact was. Derhalve nam de „Tampa” het wrak op sleeptouw naar Halifax. Doch het weer werd tijdens deze sleepreis zo slecht, dat de „Governor Parr” op 3 Januari 1924 opnieuw aan haar lot overgelaten moest worden.
Dat gebeurde op 45° 47' N.B. en 42° 48' W.L. Nogmaals kreeg de „Tampa” bevel de drenkeling op te sporen; ditmaal gelukte dit echter niet. De „Governor Parr” was nergens meer te vinden en algemeen geloofde men reeds, dat zij eindelijk inderdaad naar de kelder gegaan was.

Edoch, op 17 Februari zag de „Emergency Aid”, een Amerikaanse vrachtboot, haar toch weer en wel op 42° 10' N.B. en 27° 25' W.L.
Begin Mei nam een andere Amerikaanse vrachtboot, de „West Wauma”, haar waar.
Het wrak stak toen nog anderhalve meter boven de waterspiegel uit en dreef in Oostelijke richting met een snelheid van omstreeks 30 mijl per dag. Intussen was zij ook reeds weer op 12, 17, 20 en 26 April gesignaleerd, zodat aan het bestaan van dit wrak niet meer getwijfeld kon worden. Het was zeer gevaarlijk, dat het wrak in een druk bevaren scheepsroute rondzwalkte.
Ruim een maand liet de „Governor Parr” niets meer van zich horen. Pas op 15 Juni dook zij weer op; het Amerikaanse s.s. „Olen” nam haar toen waar op 45° 20' N.B. en 17° W.L. Op 9 Juli bevond het wrak zich vlak bij de kust van Portugal, precies in het midden van de scheepvaartroute naar de Kanarische eilanden. Onophoudelijk kwamen van dat ogenblik bij Lloyd's weer berichten binnen van schepen, die het wrak opgemerkt hadden. Begin Augustus begaven zich zelfs nog opvarenden van het s.s. „Zaria” aan boord; de houtlading bleek door de tien maanden lange onderdompeling zodanig gezwollen te zijn, dat elk ogenblik de dekken uiteen konden barsten. Met behulp van petroleum werd het wrak op twee plaatsen in brand gestoken, doch.....
toen het op 13 Augustus weer gesignaleerd werd, brandde het niet meer.

Dat was de laatste maal, dat men iets van de „Governor Parr” gehoord heeft. Waarschijnlijk zijn haar dekken ten slotte inderdaad gebarsten en is het schip voor goed in zee verdwenen.

De andere schoener was de „B.B. Hardwick”, een scheepje van slechts 149 bruto- registerton, dat op 6 October 1919 door de bemanning verlaten werd, terwijl het zich van Bridgewater in Nieuw-Schotland op weg bevond naar Madeira en de Kanarische eilanden. Drie weken later werd het schip waargenomen op slechts korte afstand van de plaats, waar de opvarenden het verlaten hadden. Pas op 22 April hoorde men weer iets van de „B.B. Hardwick”; op dat ogenblik bevond zij zich halverwege tussen de Azoren en de kust van Portugal. Achttien dagen nadien dreef zij ten Oosten van de Azoren rond. Het laatst wérd zij op 20 October 1920 gesignaleerd; de positie van het wrak was op dat ogenblik 27° N.B. en 36° W.L.
Het record voor taaiheid van leven staat echter op naam van een wrak, dat 39 maanden lang op de Noord-Atlantische Oceaan is blijven ronddrijven. Een ander merkwaardig geval was nog, dat van de Amerikaanse schoener „W. L. White”, die in Maart 1888 nabij de kust der Verenigde Staten door de bemanning verlaten werd en in Januari van het volgende jaar op de Hebriden strandde.
In die tien maanden tijds had hij een afstand van 6000 mijl afgelegd.

==========

AAN 'T WINSCHOTERDAIP

HENK ZUUR

Scheepswerf Ferus Smit bouwt voor Koninklijke Wagenborg en aangesloten rederijen een grote serie 4500 en 6000 tons ijsversterkte schepen. Naar thans bekend zal aan de locaties Westerbroek en Leer een vijftien tal schepen kennismaken met zijn element. Ook bij Volharding Shipyards wordt weer gebouwd. Geruime tijd vonden hier geen tewaterla-tingen meer plaats, maar er staat thans weer een schip ‘op smeer’: een 3600 tdw olie-tanker. In Martenshoek beschikt Bodewes Shipyards over een goedgevulde orderportefeuille. Deze werf verwierf zijn bouwopdrachten zelfs uit het Zuldamerlkaanse Colombia.

Houtsnede Winschoterdiep, periode Groninger Ploeg, kunstenaar onbekend.

“Wild en woest en ledig was het ruwe veen…” luidt de eerste regel van het Veenkoloniale volkslied. En dat gold zeker voor het gebied waar thans Hoogezand-Sappemeer ligt. Vervening van dit gebied raakte in een stroomversnelling toen de gronden in handen kwamen van de kapitaalkrachtige stad Groningen. Turfwinning en veenkoloniale scheepvaart was in de 17e eeuw de aanleiding voor het graven van

het Winschoterdiep, het ontstaan van Sappemeer en Hooge-zand en van de eerste scheepswerfjes aldaar. In het noorden van het omvangrijke veengebied werd een kanaal gegraven naar het (inmiddels drooggelegde) ‘Sapmeer’, dat ook wel bekend stond onder de duistere benaming ‘Duivelsmeer’. Tijdens de aanleg van deze vaarroute stuitte men op een zandrug; zodoende werd de naam 'Hooge Sandt’ geboren.

Her en der verspreid in de Veenkoloniën verrezen talrijke werfjes, die zich in later jaren centraliseerden aan het Winschoterdiep. Ze bouwden houten en later ijzeren schepen. Deze werven trokken uiteraard tal van nevenactiviteiten: touwslagerijen, zeilmakerijen, houtzaagmolens en een ankersmederij.

Pramen, tasken en tjalken

Ging het vervoer van goederen over water in eerste instantie met kleine vaartuigen, zoals pramen en snabben. later werden de schepen steeds groter en voeren Veenkolonialen over alle wereldzeeën. De meeste scheepjes werden dus gebouwd op kleine werfjes die her en der verspreid lagen in de Veenkoloniën. In verge-lijking tot de moderne scheepswerven, zoals die tegenwoordig te zien zijn aan het Winschoterdiep, waren het maar kleine bedrijfjes. Een helling, met een paar schuurtjes. Hier moest de eigenaar met zijn knechten de schepen bouwen en repareren. In eerste instantie voeren de schepen naar plaatsen in de nabije omgeving. Hiervoor waren pramen en tasken wel geschikt. Voor grotere afstanden, over de Zuiderzee naar Amsterdam en langs de kust naar Duitsland, waren zee-waardiger schepen nodig. Al snel gingen de scheepsbouwers over op grotere typen schepen. De tjalk is hiervan een goed voorbeeld. Dit scheepstype was ruimer en zeewaardiger van opzet en geschikter voor groter en ruiger water. Nu was de tjalk geen garantie voor een veilig overtocht. Menig ‘zeewaardig’ schip is voorgoed op zee gebleven. Ondanks dat was de tjalk een hele verbetering.

Obstakels

Omdat de Groninger schippers vanaf de 18^{e} eeuw regelmatig op Noord-Duitse havens en Scandinavië voeren, ontstond er een levendige handel in de Veenkoloniën. Hierdoor werd het noodzakelijk geacht schepen steeds groter en zeewaardiger te bouwen. Maar hoe groter de zeeschepen werden, hoe meer problemen er ontstonden in de krappe, ondiepe kanalen die deze Veenkoloniën rijk waren. Daarnaast waren er nog andere obstakels. zoals bruggen en krappe sluizen. Berucht was o.a. het Martenshoekster Verlaat. Voor scheepsbouwers uit Veendam, Wildervank en Pekela was het iedere keer weer een hele toer om hun scheepshol (een scheepsromp zonder tuigage en masten) door het verlaat te krijgen. Niet alleen was dit verlaat eigenlijk te krap voor de steeds maar groter wordende schepen. ook was het te ondiep. Er werd veel gevergd van de creativiteit van de scheepsbouwers. Moest men een lage brug passeren en het schip kon er niet onderdoor varen, dan liet men de romp voor een deel vollopen met water zodat het vaartuig dieper kwam te liggen, waarna het obstakel gepasseerd kon worden. Hielp dit niet dan werd de brug gewoon afgebroken en na het passeren weer opgebouwd. Dit op kosten van de scheepsbouwer... Ondiepten waren een nog lastiger probleem. Eerst werd geprobeerd zoveel mogelijk ballast van het schip te halen en over te brengen op zogenaamde vlotters. Was het schip de ondiepte gepasseerd, dan kon de lading weer ingenomen worden. Soms hielp dit niet. In dat geval spande men een groot aantal paarden voor het schip en werd het met ruw geweld door de ondiepte getrokken. Het was niet ongewoon dat een

schip zwaar beschadigd was als het eenmaal in de Stad (Groningen) was aangekomen. In de Stad werd de scheepsromp gerepareerd en verder afgebouwd.

Dwarsscheepse stapelloop van m.s. Dagna' op 29 april jl. bij Scheepswerf Ferus Smit - foto: Groot-Obbink.

In de 19e eeuw bouwden de meeste veenkoloniale scheepshellingen alleen nog kleinere binnenvaartschepen. De enige geschikte plek om grotere zeeschepen te kunnen bouwen was aan het Winschoterdiep, aan de stadskant van het Martenshoekster Verlaat, in of nabij Waterhuizen.

De problemen met de veenkoloniale scheepsbouw zijn nog steeds actueel. Ook nu nog kunnen de bestaande grote scheepswerven alleen met veel passen en meten hun vaartuigen naar open water krijgen.

Bron:
De Blauwe Wimpel augustus 2005

Spoelt u maar

Een machine; daar kan de bemanning, ondanks dat het mensen van vlees en bloed zijn, het best mee worden vergeleken, leder op zijn eigen manier, in zijn eigen baantje, is een radertje in een complete machine, die alleen wanneer elk elementje op zijn plaats zit op volle toeren kan draaien. Hoe neerbuigend sommigen soms ook over anderen kunnen spreken, hoe onbelangrijk het vak van wasser, duiker of bakker ook mag lijken, niet één van de 180 koppen aan boord kan worden gemist. Dat is waarschijnlijk een reden waarom ziek-zijn aan boord taboe is. Op zeeziekte, geslachtsziekte en een knappende kater na is elke vorm van ziekte een zeldzaamheid. Iets wat niet slecht treft, want één blik in de dokterskamer en ziekenboeg vertelt zelfs een leek dat daar van genezing weinig sprake kan zijn.

Het minizaaltje telt vier bedden, een wc en een douche. Op zichzelf een doodgewoon zieken-huiszaaltje op schaal, maar dan leeg, want er ligt niemand; er ligt nooit iemand! Een succes dat

deels te danken is aan de dokter. In al die jaren dat ik bij de marine verbleef, ben ik nog nimmer een normale scheepsarts tegengekomen. Altijd waren het halfbakken artsen in opleiding die hun dienstplicht vervulden, of door de burgermaatschappij uitgekakte medici die bij het aanleggen van een pleister al tegen het dek smakten. In de meeste gevallen bleek de matroos-verpleger, die slechts een korte opleiding tot ziekenverzorger had genoten, kordater en betrouwbaarder dan de arts zelf, die het grootste deel van zijn tijd doodde met lezen, puzzelen en zuipen. Meestal was het de verpleger die de ziekenboeg in zijn eentje runde, verbandjes aanlegde, aspirines en keeltabletten uitdeelde, en blaren - ontstaan door het te hard sjorren aan trossen - doorprikte of depte met jodium. Niet zelden werd hij zelfs in vertrouwen genomen in geval van geestelijke problemen, waardoor hij ook nog eens de rol van part-time psychiater op zich kon nemen.

De enige gelegenheid waarbij hij de dokter nodig had, was wanneer er iemand van de trap was geknikkerd die zijn been als een geknakte soepstengel onder zich had liggen. Dan werd de tovenaar uit zijn bed getrommeld en boog hij zich ontstemd en vermoeid over het slachtoffer om te constateren:
“Ja, is gebroken, vlieg maar weg!”

De helikopter, dat was wezenlijk het enige waarop hij kon terugvallen. Zoals een huisarts een verwijskaart uitschrijft, zo simpel zond hij onze reddende bromvlieg de hemel in.
Maar wat gebeurt er wanneer we midden op de oceaan zitten en iemand verliest een vinger tijdens het dichtgooien van een stalen buitendeur? Of eenvoudiger, wanneer er iemand ge-troffen wordt door een aanval van bonkende kiespijn? Want waar is de tandartsstoel? Waar hangen de boortjes, de water- en luchtspuit? En heeft de dokter wel zijn aanvullende diploma tandheelkunde op zak? Nee! Niets van dit alles!
Maar goed, wanneer komt zoiets zeldzaams nou voor?
Onze jongste officier, met de prachtnaam Rudolf Günther de Moor, was niet op tijd op de brug verschenen om zijn wachtbeurt te vervullen. Toen de seiner erop uit werd gestuurd om te zien waar hij uithing, trof hij de adelborst half huilend op een stoel in zijn hut aan. Kiespijn!
“Geen excuus!”, oordeelde de commandant en liet hem door de eerste officier naar boven halen, waar hij hem opdroeg een handvol pijnstillers in te nemen en zijn dienst aan te vangen.
Rudolf de Moor had nog niet begrepen dat er binnen een varende eenheid geen invalkrachten beschikbaar zijn. Alles is afgestemd tot op de laatste man, als een menselijke piramide waarin tien zwetende en zwaar besnorde Tsjechen op elkaars nek staan. Niet één schakel kan daaruit wegvallen of de hele toren stort in elkaar. Rudolf de Moor moest zijn wachtbeurt draaien; geen enkele kwaal zou daar verandering in brengen.

Duf van de paracetamol deed hij wat er van hem verlangd werd, liet zijn avondmaaltijd schieten en klopte om half 8, radeloos van de pijn, op de deur van de ziekenboeg.
Eenmaal binnen zag hij de schipper met ontbloot bovenlijf en over zijn broeksrand puilende witte buik op een krukje zitten. Achter hem stond de verpleger met een infrarood lamp, die kleine cirkeltjes draaide rond het linkerschouderblad van de schipper.
Zonder dat Rudolf een woord gezegd had, hadden zowel de schipper als de verpleger het al gezien. De patiënt had in de deuropening gestaan met zijn linkerhand tegen zijn van pijn vertrokken gezicht.
“Wacht u daar maar”, zei de verpleger, op het ziekenzaaltje wijzend. “Ik kom er zo aan.”

Nadat de dokter ook was gearriveerd werd de behandeltafel enigszins gekanteld, opdat het licht een heldere blik in de mondholte kon werpen. Rudolf mocht erop gaan liggen.
Met een afgekloven pen tikte de dokter op Rudolfs kiezen tot hij de juiste had gevonden. Er was geen twijfel mogelijk want het scheelde niet veel of de patiënt viel bijna jankend van de tafel.
“Die is rot.” concludeerde de dokter kalm. “Kijk maar.”
De verpleger boog zich ook over Rudolfs mond, keek lang en secuur en merkte op dat hij niets rots zag, maar dat het waarschijnlijk gewoon een verstandskies was.
“Het maakt geen verschil”, legde de dokter uit, “Het is dezelfde kies en die moet getrokken worden.”

“Ik zal de commandant bellen”, zei de verpleger, “dan vliegen we hem weg.”
De dokter schudde lachend zijn hoofd en beduidde de verpleger de hoorn weer op het toestel te leggen.
“We zitten midden op de oceaan. Waar wou je hem heen brengen? Naar Atlantis?”
Begrijpend legde de verpleger de hoorn neer en keek naar de angstige blik van Rudolf, die nog steeds op de tafel lag en zich met beide handen stevig vasthield om er niet af te rollen.
Alles werd in gereedheid gebracht voor de operatie: uit een kastje kwam een speciaal tandarts-koffertje tevoorschijn waarin het gebruikelijke martelinstrumentarium (haak, spiegeltje, spuit en tang). Rudolf kreeg een handdoek als een kinderslabbetje onder zijn kin gebonden en werd bemoedigend toegesproken door de verpleger, die eerlijk bekende dat hij nog nooit zoiets had meegemaakt. En de commandant werd vriendelijk verzocht een zo stabiel mogelijke koers te houden, zodat er bij plotselinge schuivers geen verkeerde dingen konden gebeuren.
Eerst drie spuiten. Rudolf kreunde en merkte even later dat zijn kaak werd opgeblazen. Nadat de dokter geduldig op zijn krukje zittend het inwerken van de verdoving had afgewacht, stond hij op, pakte de stalen tang en dook vol zelfvertrouwen Rudolfs mond binnen. Uiterst precies zette hij zijn instrument om de pijnlijke kies, ging er goed voor staan en trok.
Na twee rukken had hij wat te pakken. Rudolf gaf een gil en voelde dat zijn mond vol bloed liep. Als uit een wijd opengezette kraan stroomde zijn mond over. De handdoek werd rood; er was geen houden aan. Ondertussen stond de dokter daar met iets wits tussen de kaken van zijn tang. Een wit brokje... Een deel van de kies. De verpleger rende heen en weer met tampons en doekjes, waar hij Rudolfs mond mee volstopte om het bloeden te stelpen. De jonge adelborst had inmiddels zoveel pijn had dat hij lag te kronkelen op de tafel.
Nadat er voor even een einde aan het bloeden leek te zijn gekomen, vertelde één blik in de mondholte dat de kies inderdaad was afgebroken. Gek genoeg was niet het bovenste gedeelte eraf, maar was de kies verticaal in tweeën gebroken. Het deel dat nog in het gezwollen tand-vlees zat, was bijna niet meer te zien, laat staan eruit te trekken.

Toen de dokter Rudolf Günther de Moor nog twee extra verdovingsspuiten had toegediend, vloog de helikopter hem alsnog van boord en bracht hem naar een ziekenhuis in Norfolk, de Amerikaanse marinebasis in de staat Virginia, waar we veel dichter bij bleken te zijn dan de dokter dacht.
Slechts twee dagen draaiden we zonder onze jongste officier. Nadat we in Norfolk hadden aangelegd, stapte hij weer lachend en pijnvrij aan boord.

Zijn collega’s echter lachten niet. Twee van hen hadden om beurten zijn dienst moeten overnemen en zouden dat niet gauw vergeten.

Hr. Ms. Overijssel met pech in Gibraltar

Hr. Ms. Overijssel werd in het najaar van 1972 te Gibraltar van stoom voorzien door een locomotiefje op de wal. De reden hiervoor was dat er in het voorketelruim iets was misgegaan. De stookolie voorwarmer was lek geraakt. Hierdoor kwam er stookolie in contact met het stoom en water gedeelte van het machinekamer complex.

Het begon al tijdens een weekend te Lissabon. Daar op de Taag, voor anker liggend met het stoom / ree bedrijf bij werd er aan boord al een zwakke, niet te definiëren lucht waar genomen. Ketel ‘A’ in het voorketelruim stond op dat moment bij voor de energie levering door middel van een turbo generator. Belangrijker nog was het dat, indien nodig, er direct gemanoeuvreerd kon worden. Dat het schip kon varen. Dit i.v.m. de sterke stroming van de rivier de Taag met haar slechte ankergrond. Van menig voor ankerliggend schip is daar het anker losgekomen.

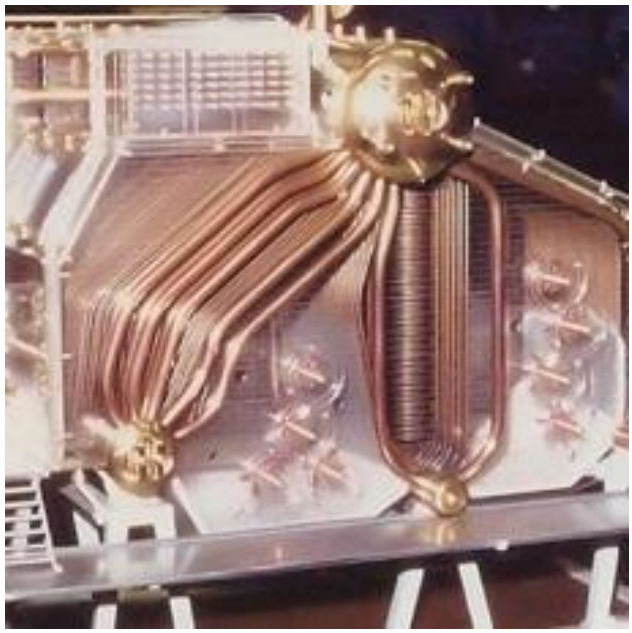
Zonder precies aan te kunnen geven waar die vreemde lucht vandaan zou kunnen komen werd er op maandag ochtend gewoon, met twee ketels naar zee gegaan. Ketel ’B’ werd zoals gebruikelijk ook voor het vertrek naar zee in bedrijf gesteld.

Op zee echter nam de vreemde lucht, in de omgeving van de voormachinekamer en het voorketelruim sterk toe. Deze lucht, zo bleek later, was voor een belangrijk deel afkomstig van de condensor hoofd ejector. Erger was het dat men meer en meer ketel voedingwater begon kwijt te raken. Water wat nodig was om stoom te produceren voor de turbines.

Gebruikelijk is het dat er altijd wel wat lekwater in het scheepsvlak terecht. En als het wat teveel wordt men vlug kan ontdekken waar dit vandaan komt. Nu echter niet, ondanks de vele nasporingen in het scheepsvlak.

In de nacht van dinsdag op woensdag werd duidelijk waar het verlies aan water wel naar toeging. Via de schoorsteen ging het met de rookgassen mee de donkere nacht in. Vanaf de brug was dit goed waarneembaar.

Dit kan zo niet langer besliste het commando. Veel stank aan boord en veel ketel, condensaat en voedingwater verlies. Het schip ging ten anker voor de kust van Algarve.
Het stoombedrijf werd daarop plat gelegd en men ging op onderzoek uit. De enige diesel aan boord moest alle benodigde energie voor het schip gaan leveren. Dit hield in dat energie gebruikers welke niet direct nodig waren, volledig buiten gebruik gesteld moesten worden.



Deze ketel had immers mindere uren bij gestaan.

Het verlies van het water moest haast wel ergens vanuit de ketels komen was de gedachten. Immers met de rookgassen mee ging het de schoorsteen uit. En dat bleek dus wat later ook zo te zijn. Nadat ketel ‘A’ drukloos was gemaakt en het inspectie luikje voor toegang tot de

vuurhaard verwijderd was, stroomde het nog hete water je vanuit de vuurhaard al tegemoet. Het zelfde was het geval met ketel 'B'. Zei het in iets mindere mate.
In Lissabon stond hij af. Om niet al te technisch te worden: de ketelpijpen van zowel ketel 'A' als ketel 'B' vertoonde zeer ernstige lekkage in de ronding van deze pijpen. Oorzaak, een slechte warmte overdracht ter plekke in deze pijpen. Dit door aanhechting van stookolie in die pijpen.

In beide machinekamers constateerde men dat er veel stookolie in het voedingwater en condensaat systeem aanwezig was. Dat ook alle leidingen, apparatuur en tanken inwendig verontreinigd waren. Een foute boel dus. Verder varen was uitgesloten.

Twee ketels in het voorketelruim defect. Het voormachinekamer stoom en watersysteem sterk vervuilt. De achter machinekamer was mindere mate vervuild.
Het enige compartiment waarvan op dat moment de meeste systemen nog redelijk schoon van stookolie waren, was het achter ketelruim.

Veel informatie en overleg volgde met de achterban in Den Helder en Den Haag tijdens het ten anker liggend bij de Algarve. Vele voorschriften werden geraadpleegd met de vraag, wat te doen? Een situatie als deze was in de marine nog nooit voorgekomen.
Besloten werd dat het schip naar Gibraltar gesleept zou worden. Het fregat Hr. Ms. Van Nes zou ons te hulp schieten en ons naar Gibraltar slepen.

Nu er geen stoombedrijf beschikbaar was en daarmee ook geen elektriciteit van de turbo generatoren moest alle energie geleverd worden door de enige diesel aan boord in de voormachinekamer. Zou die het begeven, dan hadden we echt zwart licht aan boord.

Teneinde niet helemaal v.w.b. de elektrische energie op de diesel te moeten afgaan, werd in het achterketelruim ketel 'C' op druk gehouden. Een simpel dieselolie brandertje kon dat aan. Dit impliceerde wel dat ook deze ketel licht vervuild zou kunnen raken. Hoewel het aanwezige water in de ketel niet in contact kwam met de overige machinekamer systemen.

Waarom deze ketel op druk houden? Tijdens het slepen zouden beide schroeven mee gaan draaien en daarmee de tandwielkasten. En ja, die tandwielkasten hebben smeerolie nodig. Met de diesel bij konden de elektrische smeeroliepompen hun werk blijven doen. Zou de diesel uit vallen, dan was het door enkele stoomafsluiters te openen, mogelijk de turbo smeeroliepompen even te laten draaien. Hopelijk lang genoeg tot dat de vaart uit het schip zou zijn. De mogelijkheid was er om één van de assen met een vang te blokkeren. Daar was de nodige equipement voor aan boord aanwezig. Men besloot echter beiden assen mee te laten draaien.

Gelukkig bleef de diesel het keurig doen tijdens de sleep naar Gibraltar. Gesleept door de Van Nes ging het van 'zeer langzaam' naar 'langzaam' en al spoedig over naar een 'mooie vaart' op Gibraltar aan. Dacht men eerst op zondag pas in Gibraltar aan te komen, nu kon er al op de zaterdagmiddag afgemeerd worden. Het eerste deel was geslaagd.

Wat nu? Eerst maar eens uitzoeken wat de oorzaak van al deze ellende geweest kan zijn. Leidingen schema`s en ontwerptekeningen werden geraadpleegd. Inwendige inspectie van veel onderdelen werd gedaan. Deskundigen van de CZM organisatie uit Nederland kwamen over. De uiteindelijk oorzaak was een verzadigde toevoer stoomafsluiter. Dit was een zogenaamde "vaste" afsluiter welke een "losse" had moeten zijn. Later onderzoek wees uit dat alle 'B' jagers een vaste afsluiter hadden en alle 'A 'jagers de juiste losse afsluiter hadden. Door deze inwendig lekkage in de voorwarmer zag de stookolie kans in het stoom, voedingwater en

condensaat gedeelte binnen te dringen. Daarmee werd het gehele ketel en voedingswatersysteem verontreinigd.
Daar waar de olie zich millimeters dik gesetteld had in de bochten van de ketelpijpen vond een slechte warmte overdracht plaats. Hier door konden de pijpen verpieteren. Of te wel, ze raakten lek.

Het duurde een kleine week voordat er een oplossingen werden aan gedragen. Geruchten gingen er al dat het schip terug gesleept zou worden naar Den Helder. Wel met een kleine (runners) bemanning aan boord. Het overgrote deel van de bemanning zou terug gevlogen worden. Zijn we voor de Kerst wel thuis was de vraag? Het was al november? Uiteindelijk werd het; alle machinekamer systemen inwendig reinigen en het voor ketelruim is bedankt.

Voor het inwendig reinigen werd een zeer gevaarlijk goedje, Greeskilla, verpakt in gallon blikken door de Royal Air Force vanuit Engeland naar Gibraltar overgevlogen.
Civiele luchtvaart maatschappijen waagden zich er niet aan. Bang dat de in slechte staat verkerende gallon vaten, voorzien van een zeer agressief inhoud, schade aan de toestellen zelf zou opleveren. Na bijna twee weken kon het reinigen beginnen. Grote vaten werden er aan dek gezet waarin het goedje Greeskilla gemixt werd met water. Dit geheel werd op temperatuur gebracht door gebruik te maken van stoom locomotiefje op de wal.

Het stokerskoor met - net zichtbaar – het stoom locomotiefje.

De gekste spoel verbindingssystemen werden in de machinekamers aangelegd om de leidingsystemen, tanken en alle apparatuur inwendig te kunnen reinigen. Na ongeveer 10 dagen `a 24 uur per dag gewerkt te hebben (het was zeewacht voor de machinisten) was het zover. De klus was, zo bleek na de nodige inwendige controles, geklaard. De noodzakelijke systemen, benodigd om op eigen kracht thuis te komen waren schoon genoeg.

In het achter ketelruim werd ketel ‘C’ bedrijfsklaar gemaakt.
Alvorens op huis aan te gaan werd er eerst nog een test periode van 24 uur in acht genomen. De uitslag: geen bijzonderheden. Met een matige kruisvaart ging het daarna op Nieuwe Diep af. Gibraltar, wat we gedurende die gedwongen lange stilligweken beter hadden leren kennen achter ons latend. Mooi ook dat we net voor de Kerst weer thuis waren.

Noot: *Na thuiskomst werden van de ketels de defecte pijpen door de Rijkswerf kundig en met spoed vervangen. Het schip kon in het voorjaar van “73 weer dapper met haar zusterschepen gaan oefenen in het noordelijke deel van de Noordzee en in de Oostzee.*

Bart Nijeburght

Hr·Ms· Balder en Hr·Ms· Freyr

29 MEI-12 JULI 1968

Den Helder, Odense, Poole, Portsmouth, Oostende, Malmö, Den Helder

Hr. Ms. Balder, commandant: luitenant ter zee der 2e klasse oudste categorie W. C. Mabesoone Hr. Ms. Freyr (van 10 juni tot 1 juli), commandant: luitenant ter zee der 2e klasse oudste categorie L. Heukelom

29 mei. Te 10.30 uur ontmeerde Hr. Ms. Balder met aan boord vijf jongste jaars adelborsten en stoomde via de ET/EJ- route naar de Elbe. Gedurende de dag werden de adelborsten scheepswijs gemaakt en werden er rollen beoefend. Te 23.30 uur werd het lichtschip Elbe 1 aangelopen. Het schip stoomde vervolgens via de Elbe op naar Brunsbüttelkoog waar te 03.00

30 mei. uur de loods aan boord werd genomen, waarna via het Kielerkanaal werd opgestoomd naar de sluizen bij Holtenau waar het schip te 12.00 uur arriveerde. Vanuit de Kieler Förde werd direct koers gezet naar de Kleine Belt waar het schip te 18.00 uur ten anker kwam in Faas Sund. Voor de adelborsten werden eenvoudige kustnavigatie oefeningen gehouden en lessen gegeven in de aan boord aanwezige onderzeebootbestrijdingsapparatuur. Te 08.00 uur ging het schip anker op en stoomde verder via de Kleine Belt naar de ingang van de Odense Fjord waar te 12.00 uur de loods werd geëmbarkeerd, alsmede de Deense liaisonofficier. Voor de adelborsten werden praktische NBCD-lessen gehouden en werd de werking der

31 mei. onderzeebootbestrijdingsapparatuur gedemonstreerd. Te 13.00 uur meerde het schip in de haven van Odense af, waarna de Nederlandse consul zijn opwachting aan boord maakte. Vergezeld van de consul en de liaisonofficier maakte de commandant vervolgens zijn opwachting bij de garnizoenscommandant en op het stadhuis. Des avonds werd aan boord een ontvangst gegeven voor 30 genodigden.

3 juni. Te 10.00 uur ontmeerde het schip en stoomde in de richting van de Kleine Belt. Onderweg werd er geschoten met kleine wapens en werden artillerie-oefeningen gehouden. Vervolgens werd het ankeren in de Faas Sund beoefend en het hijsen en strijken van de sloep. Gedurende de avond kregen de adelborsten de opdracht met de sloep een rif voor een der eilandjes te heloden en in kaart te zetten.

Afb. Wikipedia: Kleine Belt

4 juni. Gingen te 08.00 uur anker op en oefenend werd via de Kleine Belt opgestoomd naar de Kieler Förde. Praktische NBCD-oefeningen werden gehouden, evenals oefeningen man overboord en het aanpingen met sonar van wrakken en obstakels. Op de achtermiddag werd er met kleine wapens geschoten. Te 19.00 uur kwam het schip in de Kieler Förde ten anker.

5 juni. Gingen te 08.00 uur anker op en werd via het Kielerkanaal opgestoomd. In Projensdorf werd olie geladen. Vervolgens werd koers gezet naar Wilhelmshaven op de rede waarvan het schip des avonds te 20.00 uur voor anker kwam.

6 juni. Gingen te 08.00 uur anker op en werd de haven van Wilhelmshaven aangelopen waar het schip tot 16.00 uur gebruik maakte van de degaussingrange. Te 16.00 uur verliet het schip de haven en stoomde via de ET/EJ- route naar het algemeen oefenterrein voor schepen.

7 juni. Te 09.00 uur arriveerde het schip in het algemeen oefenterrein voor schepen en werden schietoefeningen gehouden met 40 mm en 20 mm wapens op lucht- en zeedoelen. Vervolgens werd een onderzeebootbestrijdingsoefening gehouden waarbij een dieptebom werd geworpen. Na naar de rede van Den Helder te zijn opgestoomd werd het merklijn stomen beoefend. Te 20.30 uur meerde het schip af te Den Helder.

10 juni. Te 12.30 uur ontmeerde het schip en stoomde gezamenlijk met Hr. Ms. Freyr op naar de Zeeuwse wateren waar te 20.45 uur geankerd werd in de Oosterschelde. Een nieuwe ploeg adelborsten werd scheepswijs gemaakt. Rollen werden beoefend.

11 juni. Te 08.00 uur gingen beide schepen anker op en zetten koers naar het Kanaal. De adelborsten beoefenden eenvoudige kustnavigatie en werden onderricht in de onderzeebootbestrijdings- en artilleriebewapening aan boord. Te 18.00 uur kwamen beide schepen ten anker nabij Dungeness.

12 juni. Te 08.00 uur gingen beide schepen anker op en stoomden via de zuidkust van Engeland naar Wight. Gedurende de voormiddag werden taktische manoeuvreeroefeningen gehouden. Op de achtermiddag werd het slepen beoefend en werd een pingdemonstratie gehouden met de sonar. Te 18.00 uur kwamen beide schepen in formatie ten anker in de Fresh Water Bay. Er volgde een oefening hijsen en strijken van de sloep voor adelborsten.

13 juni. Te 08.00 uur ging Hr. Ms. Freyr anker op om vervolgens op te stomen naar een dieptebomoefenterrein voor het houden van onderzeebootbestrijdingsoefeningen en het werpen van dieptebommen. Hr. Ms. Balder bleef nu met uit te voeren reparaties aan bakboordhoofdmotor ten anker. Gedurende de dag werden er brandblus- en NBCD-oefeningen gehouden en lessen navigatie en artillerie gegeven. Te 16.00 uur arriveerde Hr. Ms. Freyr en ging Hr. Ms. Balder anker op. Hr. Ms. Balder stoomde vervolgens op naar Poole teneinde een noodreparatie aldaar te laten uitvoeren. Te 19.00 uur nam het een loods aan boord bij Sandbanks en meerde te 19.36 uur af langszij Poole Town Quay. Hr. Ms. Freyr ankerde deze avond in Poole Bay.

Afb. Google. Fresh Water Bay eiland Wight

14 juni. Te 08.00 uur ging Hr. Ms. Freyr anker op en nam te 08.45 uur een loods bij de Sandbanks aan boord, waarna het te 09.30 uur afmeerde langszij Hr. Ms. Balder te Poole. Tijdens het bezoek werden de commandanten en een aantal officieren uitgenodigd op een lunch bij de Royal Marines, waarvan zich een amfibische oefeneenheid te Poole bevond.

17 juni. Te 10.00 uur ontmeerden beide schepen te Poole en voeren naar zee, waarna koers gezet werd via de

zuidkust van Engeland naar Nederland. Beoefend werd voor de adelborsten het stutten en schorren; een brandblusoefening werd gehouden.

18 juni. Op de dagwacht werd in dichte mist het lichtschip Goeree gepasseerd en vervolgens zetten beide schepen koers naar Den Helder. Te 10.35 uur werd de verkenningston Schulpengat gepasseerd en werd op de Texelstroom het merklijn stomen beoefend, alsmede het noodsturen en de manoeuvre man over boord. Te 15.00 uur liepen beide schepen Den Helder binnen.

20 juni. Te 09.00 uur ontmeerden Hr. Ms. Freyr en Hr. Ms. Balder te Den Helder en stoomden via het Schulpengat naar de Noordzee en zetten koers naar het Engels Kanaal. Rollen werden beoefend.

21 juni. Gedurende de nacht voeren de schepen door straat Dover. Gezien de tot storm toenemende wind en de toestand van de zee zochten de schepen in de loop van de middag een schuilplaats op de rede van Cowes op waar ze te 16.00 uur ten anker kwamen.

22 juni. Gezien de nog steeds verslechterende weersomstandigheden werd toestemming verkregen de haven van Portsmouth binnen te lopen en het weekeinde daar door te brengen instede van in Torquay. Te 18.15 uur werd een marineloods aan boord genomen. Te 09.00 uur meerden beide schepen naast elkaar af langszij HMS Ulster dat als gastschip fungeerde. Na het af meren kwam de liaison- officier aan boord. Gedurende het bezoek aan Portsmouth bezochten de adelborsten de atoomonderzeeboot HMS Valiant en werden de commandanten en officieren uitgenodigd voor het jaarfeest van de Royal Naval Reserve.

24 juni. Te 07.45 uur ontmeerden beide schepen en voeren, na olie geladen te hebben, via de Solent naar het Engels Kanaal. De adelborsten hielden navigatie- en NBCD- oefeningen. Op de eerste wacht werd het Nauw van Calais gepasseerd en werd, gezien de verslechterende weersomstandigheden, rechtstreeks opgestoomd naar de Westerschelde.

25 juni. Te 00.30 uur liepen beide schepen met een harde tot stormachtige zuidwestelijke wind de Westerschelde op en kwamen te 02.00 uur in de Everingen voor anker.

26 juni. Te 08.00 uur gingen beide schepen anker op. Hr. Ms. Freyr hield individuele vaaroefeningen op de Westerschelde. Hr. Ms. Balder liep op de voormiddag de haven van Vlissingen binnen voor het ophalen van verse voeding. Gedurende de resterende dagen kregen de adelborsten onderzeebootbestrijdings- en artillerielessen en brand- blusoefeningen. Op de platvoet kwamen beide schepen in het vaarwater langs de Hoofdplaat voor anker. Op de eerste wacht werden pistoolschietwedstrijden gehouden.

27 juni. Te 08.00 uur gingen beide schepen anker op. Hr. Ms. Balder en Hr. Ms. Freyr hielden, in verband met de nog steeds slechte weersomstandigheden, weer individuele oefeningen op de Westerschelde. Hr. Ms. Balder beoefende voor de adelborsten het man overboord, lichtenlijn stomen, stutten en schorren, alsmede een onderzeeboot-pingoefening. Te 18.00 uur kwamen beide schepen opnieuw in het vaarwater langs de Hoofdplaat ten anker. De adelborsten beoefenden hierna het hijsen en strijken van de sloep.

28 juni. Te 07.30 uur gingen beide schepen anker op en stoomden via de Wielingen naar Oostende waar te 11.00 Uur werd afgemeerd. Nadat de Belgische liaisonofficier aan boord was gearriveerd, maakten beide commandanten hun opwachting bij de maritieme commandant van Oostende. Des middags brachten de adelborsten een bezoek aan de mijnenschool.

30 juni. Te 08.00 uur ontmeerde Hr. Ms. Balder en stoomde op naar Den Helder waar het op de platvoet arriveerde. Te 12.00 uur ontmeerde Hr. Ms. Freyr te Oostende en arriveerde op de eerste wacht te Den Helder.

2 juli. Te 12.00 uur vertrok Hr. Ms. Balder met een laatste groep van tien adelborsten uit Den Helder en stoomde via de ET/JE-route en Elbe op naar het Kielerkanaal. Om 13.30 uur werd tijdens een alle hens de as van opper- schipper F. F. Kooreman over zee uitgestrooid. Op de achtermiddag werden rollen beoefend en een artillerie- oefening gehouden.

Foto. Inhorus: luchtfoto Hoofdplaat Zeeland

3 juli. Te 07.00 uur werd de kanaalloods te Brunsbüttelkoog aan boord genomen. Via de sluizen te Holtenau werd doorgeschut naar de Kieler Förde waar het schip op de platvoet ten anker kwam. De adelborsten beoefenden gedurende de avond het hijsen en strijken van de sloep.

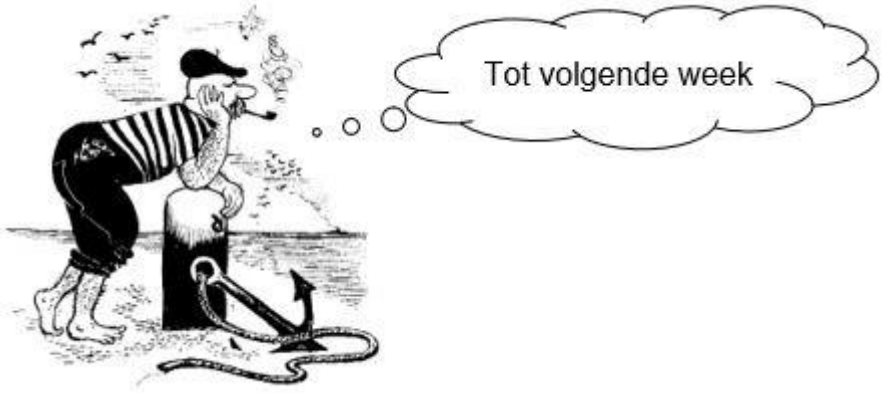
4 juli. Te 04.00 uur ging het schip anker op en stoomde vervolgens op naar Malmö. Adelborsten beoefenden eenvoudige kustnavigatie. Op de achtermiddag werd een onder-zeebootbestrijdingsoefening gehouden. Te 11.00 uur kwam het schip ten anker onder de Zweedse kust in de Lomma Bukten.

5 juli. Te 08.30 uur ging het schip anker op en stoomde op naar Malmö Red Lightvessel waar te 09.00 uur de loods aan boord werd genomen en een Zweedse liaisonofficier aan boord kwam. Te 09.15 uur meerde het schip af langs de Hjalmare kaje te Malmö. Direct hierna kwam de Nederlandse consul aan boord. Gedurende de volgende dag werden door de commandant de gebruikelijke beleefdheidsbezoeken afgelegd en werden burgerlijke en militaire autoriteiten ontvangen. Des avonds werd een ontvangst aan boord gehouden.

8 juli. Te 17.00 uur ontmeerde het schip en stoomde op naar Kiel. Voor de adelborsten werden eenvoudige navigatie-oefeningen gehouden en scheepskennislessen gegeven.

9 juli. Te 07.00 uur werd in de stuwen van Holtenau afgemeerd Na olie te Projensdorf te hebben geladen werd opgestoomd naar Brunsbüttelkoog. Te 16.00 uur stoomde het schip op en zette vervolgens via de ET/JE-route koers naar Den Helder.

10 juli. Te 06.00 uur werd de uiterton Molengat gepasseerd. In verband met slechte weersomstandigheden werden vervolgens individuele oefeningen gehouden op de rede van Den Helder. Te 16.15 uur liep het schip de haven van Den Helder binnen en meerde af langszij steiger 11.

Nautische bijzonderheden:
Het aanlopen van Poole Harbour door het Swash Channel leverde geen moeilijkheden op. Bij harde oostelijke winden en een uitgaande stroom kunnen echter grondzeeën ontstaan, die het aanlopen aanzienlijk zullen bemoeilijken. Het volgen van de vaargeul van Sandbanks naar Poole Harbour, hoewel goed betond, vereist goede plaatselijke kennis, aangezien de zeer vele, dicht opeen liggende, pleziervaartuigen, die tot vlak naast de betonde geul liggen, het zicht belemmeren. Tot in de haven van Poole is de stroom te merken waar vooral bij meren en ontmeren rekening mee dient te worden gehouden.

Bron: Jaarboek Koninklijke Marine 1968