“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

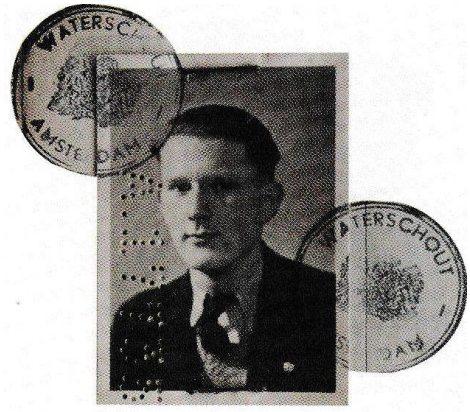
Deze extra toevoeging van het web-magazine fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website:
https://www.tenanker.com
en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

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 48 – 7 e jaargang
28 november 2024

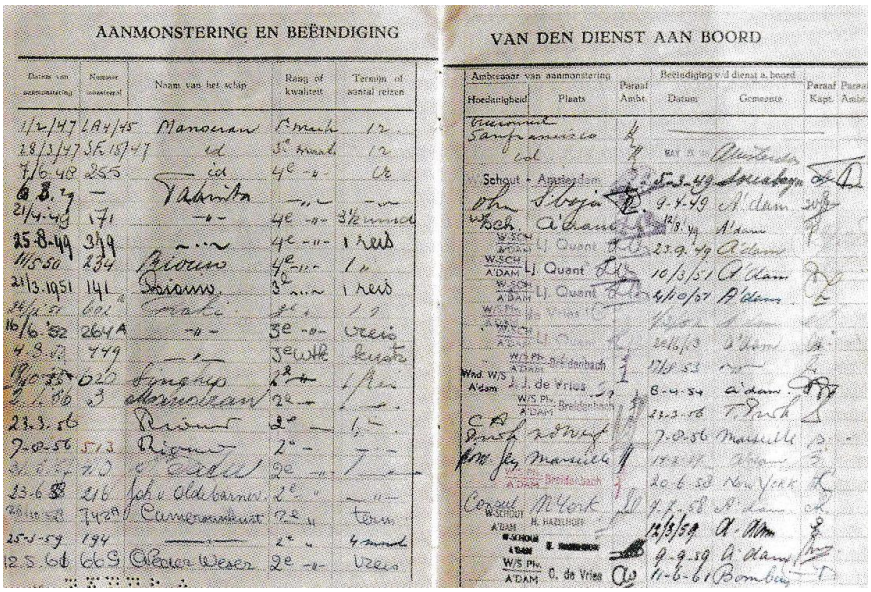
Inhoud.....

- Monsterboekje (zeemansboek)
- Schepen varen de historie in 1971
- Marinebeleid 1969 2 van 2 (slot)
- De Bom op de Zeven Provinciën.
- Wisseling van de wacht bij de tandheelkundige dienst.
- Het ontstaan, bedrijfsvoering en successievelijk afvoering van de sterkte van de Marine Kazerne Rottumeroog
- ‘Zo’n dramatisch commando vergeet je nooit’ uit de CheckPoint
- Terugblik op een halve eeuw militair straf- en tuchtrecht
- Nieuw-Diepse notities – Knipsels uit Allehens 1970
- Het dienstvak Vliegtuig – Metaalbewerker
- Klep 9



Monsterboekje (zeemansboek)

Niet vouwen of rollen



Bladzijde uit het monsterboekje

DOOR JAN BIERMAN

Foto's van de auteur

In dit boekje wordt de „burgerlijke staat van den zeeman" vermeld met de aanvang van de zeemansloopbaan. Ook een foto komt erin en een afdruk van de rechterwijsvinger. En dan een bewijs van gezondheid. Dat verstrekte de dokter van de maatschappij. Die deed ook het röntgenonderzoek. Dat was een gezellige bijeenkomst in de volle wachtkamer. Je ontmoette collega's die je in jaren niet had gezien. De dokter had een rode bril op, dat was nodig voor zijn onderzoek en verder was hij voor niemand te spreken. Hij nam zijn tijd ervoor.

Voor de ogenkeuring moest je naar een dokter in Amsterdam. Die woonde ergens in een mooi grachtenhuis in de stad. De wachtkamer was tjokvol. Maar er was een assistent en als je hem vertelde waarvoor je kwam dan kreeg je voorrang. Na de keuring gaf je die man een rijksdaalder en dat bedrag kon je niet declareren. De orenkeuring ging op dezelfde wijze. Dokter fluisterde een woord, zoals Scheveningen en dat woord moest je nazeggen. Was niet moeilijk want je kon hem tien huizen verder nog horen. Het kostte je weer een rijksdaalder en dat terwijl je nog niets had verdiend.

In het boekje is tevens een bladzijde voor adressen van de houder in noodgevallen. Je kan nooit weten. En een machtiging als de houder nog minderjarig is. En natuurlijk de diploma's die in de loop van de tijd zijn behaald. Ook de aanmonstering en beëindiging van „den dienst aan boord" worden erin vermeld, met de paraaf van de kapitein.

Dan was je nog niet klaar om te gaan varen. Er werd een „pokken-boekje" verstrekt en daarin werden de diverse vaccinaties aangetekend met bijbehorende stempels.

Voor een zeeman, die terugkijkt op zijn vaartijd, is het zeer interessante lectuur. Er zijn data die een diepe indruk hebben gemaakt.

Leest u mee?

Enige hoogtepunten

Vertrek uit Holland op oudejaarsavond.
En op de eerste dag van het nieuwe jaar lag het schip op de Theems te wachten op de bootwerkers, maar die kwamen niet natuurlijk. Dat zou nog een paar dagen duren. Het was geen prettig begin van een reis.

INTERNATIONAL CERTIFICATE OF VACCINATION OR REVACCINATION AGAINST CHOLERA
CERTIFICAT INTERNATIONAL DE VACCINATION OU DE REVACCINATION CONTRE LE CHOLERA

Re-inoculation cholera
27.5.66 inoculation cholera
3.6.66 inoculation cholera
10.6.66 inoculation cholera
25 NOV 1966
S.A. INSTITUUT VIR MEDIESE NAVORSING. S.A. INSTITUTE FOR MEDICAL RESEARCH.
DEPARTMENT OF HEALTH. DURBAN. DEPARTEMENT VAN GESONDHEID.
19.6.67 inoculation Cholera
Re-inoculation cholera

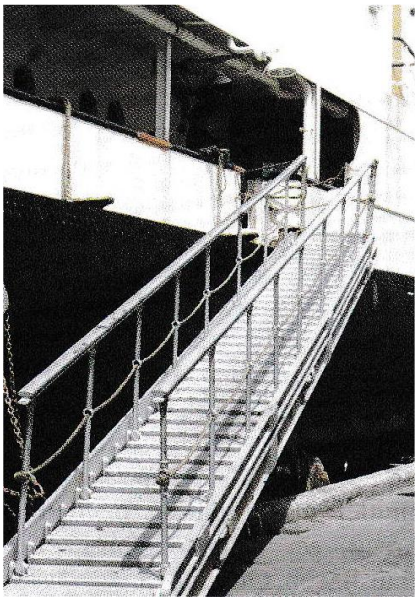
Bladzijde uit het pokkenboekje

Leuker was die mooie dag op de 5e mei 1948, toen we arriveerden in Amsterdam, afgeladen met graan uit Argentinië. Ik had er 16 maanden opzitten. Het schip was gepavoiseerd en het zonnetje scheen.
We hadden toen een vijfde machinist aan boord en die verlangde erg naar huis; nou ja, wie niet. Zijn vriendin stond op de kade van de sluis, maar ze mocht niet aan boord want het schip moest eerst „ingeklaard” worden. Ze had er echter iets op gevonden. De lange ladder stond toch klaar en zonder vrees stapte ze via de ladder op de sleepboot, die het schip zou assisteren bij de vaart van de sluis naar de kade in Amsterdam.
Was ook verboden natuurlijk, maar wie zou haar tegenhouden? En zo sleepte ze haar zeeman naar huis. Dat was toch echte liefde of niet dan? Een doortastende dame, om respect voor te hebben.

Vertrek Amsterdam in 1957. Met een prachtig, gloednieuw schip. Mensen, wat een schoonheid. Gebouwd bij de Nederlandse Dok en Scheepsbouwmaatschappij in Amsterdam-Noord. Toen waren er nog echte scheepsbouwers in Amsterdam. Na de proeftocht voeren we naar de kade van de SMN. Haast was er niet bij. Vertrek op de dag na Pinksteren om tien uur. Het kantoorpersoneel van hoog tot laag was op de brug om de nieuwste aanwinst uitgeleide te doen. Er waren zelfs directeuren bij. Even voor vertrek ging het hoge gezelschap de wal op en de valreep werd omhoog gedraaid. Dat ging met een elektromotor. Erg modern. Jammer dat het ding in de eerstvolgende haven werd gestolen. Er stonden ook veel matrozen op de kade. Die waren in havendienst. Ze lieten zich de kans om hun eigen collega’s uit te zwaaien niet afnemen. Zij gebruikten daarbij andere taal dan in het normale spraakgebruik. De hoge heren konden er nog iets bijleren.
Maar in de machinekamer ging het niet goed. De telefoon naar de brug deed het prima en zo ontving de kapitein het bericht dat de machinekamer nog niet klaar was en hij werd hierover zeer boos. De tornmachine kon niet worden uitgeschakeld en daarom kon de hoofdmotor niet draaien. De lange draadas was vastgelopen. Te nieuw en vergeten te smeren. Met een grote tang en daarop een stuk pijp lukte het om het tandwiel een centimetertje vrij te krijgen van het grote tandwiel. De reis kon beginnen, na een uurtje oponthoud.

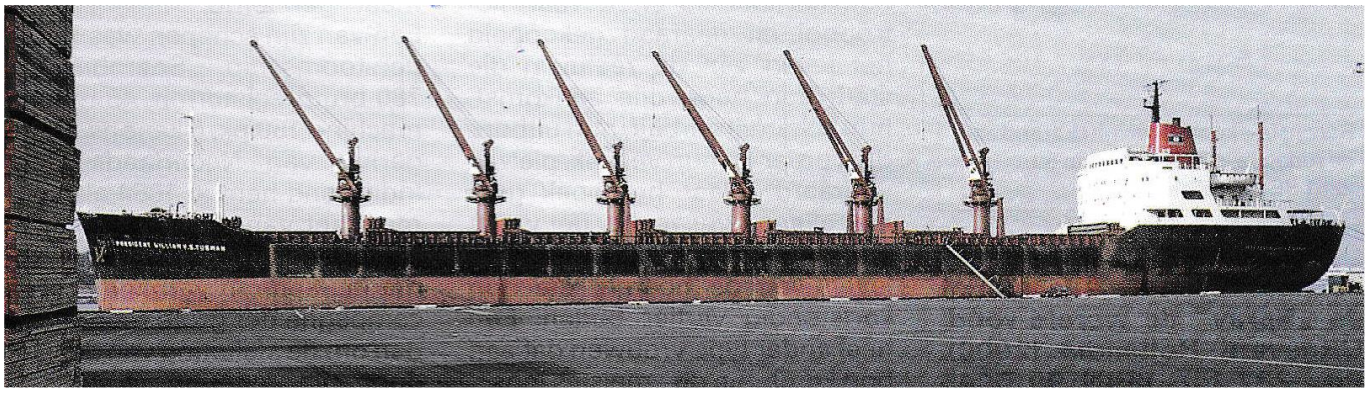
Er zijn reizen die je het liefst wil vergeten. Naar de Perzische Golf bijvoorbeeld. Die ontzettende hitte daar. IJswater drinken, zweten en zoutpillen slikken.

Stakingen kwamen wel eens voor. Na een lange reis, leeg over de Stille Oceaan, zouden ze het schip binnen de 24 uur volgooien en dan weer de reis op. Edoch, er gebeurde niets. De bootwerkers gingen staken en dat ging 5 weken duren. Dat is toch wel leuk in zo'n prachtige stad als Vancouver.



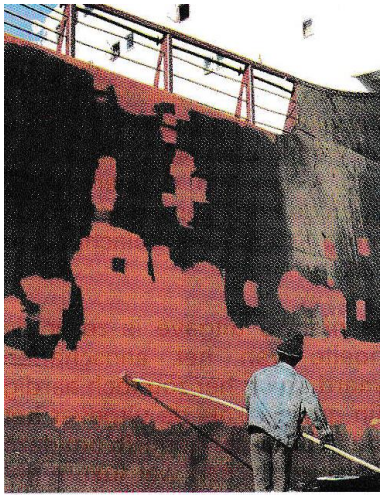
Thuiskomst

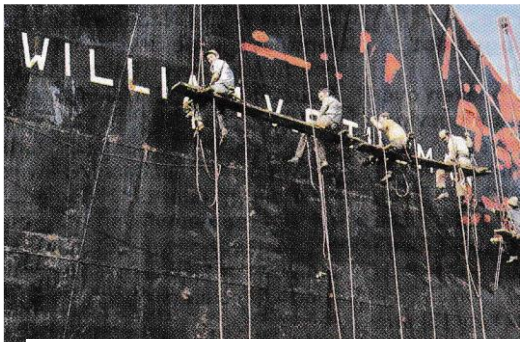
De kustreizen, naar Antwerpen en Hamburg, waren altijd wel aardig, vooral in de zomer. Daarvan weet ik nog een mooi verhaaltje. Ome Hannes, de hoofdmachinist, ging met pensioen. Meestal bleef hij aan boord als het schip in de haven lag. Maar een avondje stappen in Hamburg, dat wilde hij nog wel eens meemaken. Het vrouwen-worstelen in de modder vond hij maar niks, maar de revuegirls vond hij prachtig. Toen moest hij naar het toilet en tijdens dat korte reisje ging er iets verkeerd. Hij raakte de koers kwijt en zo kon het gebeuren dat hij opeens op het toneel tussen de meisjes in stond, verblind door het felle licht. Eén van de meisjes kwam hem te hulp. Ze



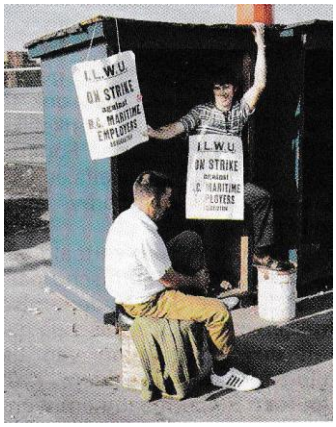
Het schip is er klaar voor

nam hem bij de arm en bracht hem weer op de goede weg en onder luid applaus werd hij van het toneel gevoerd. Wie heeft ooit zo afscheid genomen van zijn zeemansloop- baan?
Wat kan zo'n monsterboekje met droge gegevens toch een herinneringen oproepen! Het laatje schateren van het lachen of je pinkt een traantje weg.





Ook de naam word bijgeschilderd. Tijd genoeg



SCHEPEN VAREN DE HISTORIE IN 1962

Twee schepen met historische namen zijn dit jaar uit de sterkte afgevoerd. De schepen zijn de historie ingevaren, doch hun namen zullen terugkeren op nieuwe schepen met nieuwe bemanningen, die ongetwijfeld de eer van de vlag zullen hoog houden, zoals hun voorgangers dat hebben gedaan op de schepen die thans zijn verdwenen.

Hr. Ms. fregat Evertsen

Gebouwd in het Verenigd Koninkrijk, waar op 26 juni 1941 bij de werf van Cammell Laird & Co., Ltd. te Birkenhead de kiel werd gelegd van een torpedobootjager,

Tijdens de staking krijgt de huid een likje verf

Bootwerkers staking

die op 8 december 1942 te water werd gelaten en op 3 juli 1943 als HMS Scourge in dienst werd gesteld.
Gedurende de laatste wereldoorlog deed dit schip, dat was geadopteerd door de stad Bexhill-on-Sea Sussex, dienst bij de Atlantische konvooien en bij het Moermansk-konvooi van december 1943 tot januari 1944.
Op D-dag was het schip ingedeeld bij de bescherming van de invasievloot van Normandië; daarna escorteerde het schip de Britse koning bij zijn bezoek aan dat gebied en nam het schip deel aan acties tegen de scheepvaart langs de Noorse kust in 1944 en 1945. Tenslotte was deze jager aanwezig bij de bevrijding van Kopenhagen.

Op 1 februari 1946 werd het schip als Hr. Ms. torpedobootjager Evertsen bij de Koninklijke marine in dienst gesteld. Bij de naamgeving naar het oude roemvolle Zeeuwse zeehelden-geslacht Evertsen, voor welke beroemdste twee telgen, de luitenant-admiraals van Zeeland Johan en Cornelis Evertsen, een praalgraf is opgericht in de St. Janskerk te Middelburg, werd echter ook speciaal gedacht aan eerbetoon aan de opvarenden van het vorige schip van deze naam Hr. Ms. torpedobootjager Evertsen, dat op 28 maart 1942 door Japanse overmacht in Straat Soenda werd beschoten en daarna op het eiland Seboekoe Besar aan de grond werd gezet.
De afmetingen van het nieuwe schip, dat het zesde van deze naam was, waren: 110.6 X 10.9 X 3.90 meter. Waterverplaatsing 1986 ton; dubbelschroef; turbines met een vermogen van 40.000 apk; snelheid 32 mijl. De bewapening bestond uit: 4 kanonnen van 11.9 cm (Id/zd), 6 mitrailleurs van 40 mm, 8 torpedolanceerinrichtingen van 53 cm (2 x 4), 2 dieptebomrekken en 4 diepte-bomwerpers. De bemanning bedroeg 233 koppen. Naamseinen: J 2, JT 2, D 802 en als fregat F 803.
Hr. Ms. Evertsen vertrok op 18 februari 1946 naar Nederlands-Indië, maakte aldaar reizen voor vlagvertoon, verrichtte patrouilledienssten en was als artillerie steun aanwezig bij landingen op Oost-Java tijdens de eerste politionele actie.
In december 1947 keerde het schip voor groot onderhoud naar Nederland terug.

Op 7 januari 1949 verliet het schip wederom het vaderland voor een reis naar Nederlands-Indië, vanwaar het werd uitgezonden naar Korea, alwaar het als een der eerste schepen deel uitmaakte van de geallieerde strijdmacht van de Verenigde Naties. Teruggekeerd in 1951 kreeg het schip wederom groot onderhoud op de Rijkswerf te Willemsoord.
Na op 1 november 1952 te zijn toegevoegd aan het oefensmaldeel, nam het schip jarenlang deel aan de oefeningen, zowel in nationaal als in NATO- verband. In het najaar van 1954 werd

tijdens de zware storm zeer gewaardeerde hulp verleend aan de in nood verkerende Deense motorschoener Sveardfisken.

In 1956/’57 werd het schip verbouwd en werd onder meer een landingsdek voor hefschroefvliegtuigen aangebracht. Na op 1 oktober als Hr. Ms. fregat Evertsen in de sterkte te zijn opgenomen, verliet het schip op 10 december 1957 Den Helder voor een eerste reis naar Nederlands Nieuw-Guinea, vanwaar het op 7 april 1960 terugkeerde voor onderhoud.
Ten tweede male vertrok het schip in januari 1961 naar Nieuw-Guinea; na de veranderde status van dit gebiedsdeel keerde het op 22 november 1962 in Den Helder terug. Vooral de laatste periode had veel van het schip en de bemanning gevergd.
Na een eervol bestaan onder twee vlaggen werd het schip op 13 december voor het laatst uit dienst gesteld.

Hr. Ms. fregat Kortenaer

Het schip werd op 19 juni 1941 bij de werf van Cammell Laird & Co. Ltd. te Birkenhead op stapel gezet als torpedobootjager Sentinel en op 26 augustus 1942 te water gelaten.
Op 11 mei 1943 werd het schip als HMS Scorpion bij de Britse marine in dienst gesteld. Het behoorde tot het flottielje torpedobootjagers, dat op 26 december 1943 deelnam aan de vernietigingsactie van de Duitse slagkruiser Scharnhorst bij de Noordkaap en boekte toen een torpedotreffer. Tijdens de invasie in Normandië nam het deel aan de beschieting van de vijandelijke kustbatterijen en deed het schip dienst als bescherming voor de slagschepen. Daarna nam het nog deel aan de succesvolle acties tegen de Duitse scheepvaart in de Noorse wateren.
Overgenomen door de Koninklijke marine werd het schip op 1 oktober 1945 als Hr. Ms. torpedobootjager Kortenaer in dienst gesteld.
Genoemd naar de in Groningen geboren luitenant-admiraal van Holland en West-Friesland der admiraliteit op de Maze Egbert Meeuwsz. Kortenaer, is de naam ook gekozen om de bemanning te eren van het vorige schip van deze naam, Hr. Ms. torpedobootjager Kortenaer, welk schip op 27 maart 1942 ten gevolge van een torpedotreffer in de slag in de Javazee ten onder ging.
Dit achtste schip met de naam Kortenaer was een zusterschip van het reeds genoemde fregat Hr. Ms. Evertsen. De volgende naamseinen werden gevoerd: J 6, JT 6, D 804 en als fregat F 812.

Hr. Ms. Kortenaer vertrok op 28 oktober 1945 met spoed naar Nederlands-Indië, alwaar het patrouilliediensten verrichtte en in 1946 onder meer deelnam aan de afvoer van 21.000 Japanners van de Kleine Soenda- eilanden. Begin 1947 was het schip aanwezig bij de ‚Martin-Behrman- affaire’ en in mei van dat jaar keerde het schip voor onderhoud in Nederland terug. In april 1948 werd wederom de steven gewend naar Nederlands-Indië, waar het schip deel uitmaakte van de divisie torpedobootjagers. Eind augustus 1950 keerde het schip via Nieuw-Guinea en enkele Pacific- havens naar Nederland terug voor onderhoud.
Van mei 1953 tot december 1955 was het schip ingedeeld bij het oefensmaldeel 5. Op 1 februari 1956 vertrok het schip voor een eerste reis naar Nieuw-Guinea, vanwaar het reeds op 4 september van dat jaar in Den Helder terugkeerde. Het schip werd toen verbouwd conform haar zusterschip en werd op 1 oktober 1957 als fregat F 812 in de sterkte opgenomen.

De laatste vaarperiode begon met het vertrek op 12 januari 1960 uit Den Helder naar Nieuw-Guinea, vanwaar het na een zeer actieve periode op 23 november in Nederland terugkeerde.

Met de laatste uitdienststelling, tegelijk met het zusterschip op 13 december 1962, kwam een einde aan het roemvolle bestaan van het schip. De opvarenden van twee verschillende marines zullen vele herinneringen aan een goed schip bewaren.

Zr. Ms. stoomkanonneerboot eerste klasse Wodan

Sinds 1919, toen het schip tot olielichter werd verbouwd, verraadde de typische rondvorm slechts, dat men te maken had met een voormalig oorlogsschip. Kortweg genoemd ‚de olieprauw', verleende de romp nog vele nuttige diensten. De Tweede Wereldoorlog werd zelfs overleefd en thans na 85 jaar zijn de laatste sporen van Zr. Ms. stoomkanonneerboot eerste klasse Wodan uit de Koninklijke marine verdwenen.
Het schip werd te Delfshaven bij de werf Christie, Nolet en de Kuijper gebouwd en in 1877 te water gelaten. Het was een ijzeren schip met een waterverplaatsing van 245 ton, een lengte van 28.0 m, een breedte van 8.20 m en een diepgang van 2.22 m. De oorspronkelijke bewapening was 1 kanon van 28 cm, vast opgesteld, zodat het baksen van het kanon niet mogelijk was en de vuurlijn moest worden veranderd met behulp van de twee schroeven, die werden aangedreven door twee stoommachines met een vermogen van 155 ipk. Het schip was bestemd voor de zeegaten in onze kust. De maximumsnelheid van 7,5 mijl werd hiervoor ruim voldoende geacht.
In 1886 werd het kanon vervangen door een modern Krupp-kanon van 28 cm nr. 2; in 1890 werd de bewapening uitgebreid met 2 kanonnen van 3,7 cm en een revolverkanon van hetzelfde kaliber. De oorspronkelijke bemanning van 22 man werd uitgebreid tot 34 man. Van 1908 tot 1914 was het schip toegevoegd aan het artillerie-instructieschip Hr. Ms. Bellona voor opleiding van kanonniers; het zware kanon werd tot dit doel vervangen door een baksbaar kanon van 12 cm nr. 3. In 1948 werd het naamsein RT 2 en later Y 8532.
Het was het tweede schip van deze naam; de eerste Zr. Ms. Wodan was een verdedigingsvaartuig van 1860 tot 1873.

Het opnemingsvaartuig Hr. Ms. Hydrograaf was het oudste varende schip van de Koninklijke marine. Het werd op 11 oktober 1909 op stapel gezet bij de Maatschappij voor scheeps- en werktuigbouw Feijenoord te Rotterdam en op 26 januari 1910 te water gelaten. Voor de eerste maal in dienst gesteld op 4 mei 1910, was het schip bestemd voor opnemings-werkzaamheden in Nederland. De weersomstandigheden hier te lande brachten met zich mee, dat het schip ieder jaar gedurende de wintermaanden uit de vaart was en dan onderhoud kreeg. De bouw van het schip werd destijds noodzakelijk, toen het eerste schip speciaal gebouwd voor hydrografische werkzaamheden in Nederland Hr. Ms. Buijskes (1888 tot 1909) wegens ouderdomsgebreken uit de sterkte moest worden afgevoerd.
Hr. Ms. Hydrograaf was een dubbelschroef-stoomschip met een waterverplaatsing van 297 ton, een lengte van 40.45 m, een breedte van 6.70 m, een machinevermogen van 411 ipk en een bemanning van 23 man. Het schip was de laatste kolenstoker van de Koninklijke marine.
In april 1922 en in 1924 heeft het schip als Koninklijk jacht dienst gedaan bij de bezoeken van H.M. de Koningin, respectievelijk aan Den Briel (350-jarige herdenking van de inneming door de Watergeuzen) en aan Zeeland.
In mei 1940 is het schip naar Engeland uitgeweken en het heeft gedurende de laatste wereldoorlog dienst gedaan als logementsschip voor de Nederlandse mijnenveegdienst. Na de bevrijding is het schip naar Nederland teruggekeerd en sindsdien heeft het haar oorspronkelijke taak voortgezet. Haar naamseinen waren: HY 1 en A 901.

Het schip was het tweede met deze naam. Het eerste, Zr. Ms. opnemingsvaartuig Hydrograaf, gebouwd in Amsterdam 1873, werd in 1890 in Oost-Indië uit de sterkte afgevoerd. In 1923 werd het zusterschip Hr. Ms. Eilerts de Haan in dienst gesteld. Dit schip viel in 1940 in Duitse handen en ging onder de raam ‚Randsel' gedurende de oorlog verloren.

In Nederlands-Indië deed van 1 juni 1936 tot 1940 het gouvernementshulpopnemingsvaartuig Hydrograaf dienst, het voormalige schip van de zoutregie W.S. van Braam, dat later tot 1942 als Hr. Ms. hulpmijnenlegger Bankalan bij de Koninklijke marine in dienst is geweest.

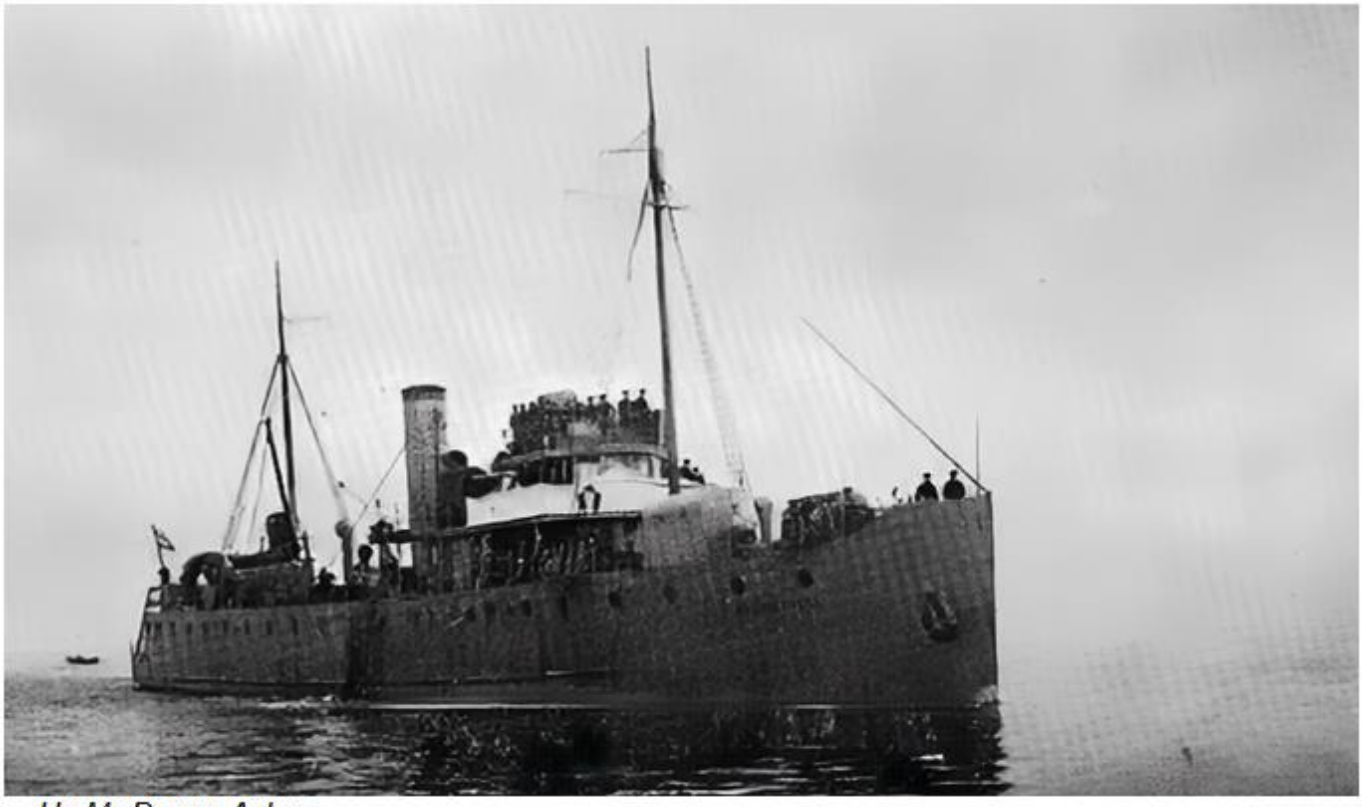
Hr. Ms. Onderzeeboot Zwaardvis

Een derde veteraan uit de laatste wereldoorlog, die van de sterkte werd afgevoerd, was Hr. Ms. onderzeeboot Zwaardvis, een gedurende deze oorlog gebouwd schip, dat echter uitsluitend onder Nederlandse vlag heeft gevaren.
Hr. Ms. onderzeeboot Zwaardvis werd op 13 oktober 1942 bij Vickers Armstrong op stapel gezet als "Talent" voor de Britse marine en op 17 juli 1943 te water gelaten. Het schip werd door Nederland aangekocht en op 6 december 1943 als Hr. Ms. Zwaardvis in dienst gesteld.
Het schip had een waterverplaatsing van 1090 ton boven water en 1580 ton onder water.
Afmetingen: 83.30 x 8.10 x 4.50 m.
Machinevermogen: boven water 2 dieselmotoren 2500 apk, onder water 2 elektromotoren 1450 apk. Snelheid 12.5 mijl boven en 9 mijl onder water Bemanning 61 man.
Bewapening: 11 torpedolanceerbuizen van 53.3 cm (8 boegbuizen, 6 in het duiklichaam en 2 in de bovenbouw en 3 hekbuizen in de bovenbouw), 1 kanon van 10.2 cm en 1 mitrailleur van 20 mm.
Na een opwerkperiode werd begin 1944 een oorlogspatrouille naar de Noorse kust gemaakt.
Op 16 mei vertrok het schip voor operaties in het Verre Oosten. In september arriveerde het schip te Fremantle in West- Australië, waar de nieuwe basis was. De eerste patrouille in oktober van hetzelfde jaar in de Javazee was een groot succes. Zes schepen werden tot zinken gebracht, waaronder de Duitse onderzeeboot U168 en de Japanse mijnenlegger Utukushima.
Na verschillende patrouilles, waarbij ook ernstige schade werd opgelopen, keerde het schip in 1945 naar Groot- Brittannië terug voor reparatie. Na het einde van de oorlog werd het opgelegd.
In 1946 kwam het schip wederom voor opleiding van personeel in de vaart. In 1947 werd West-Indië bezocht en op 2 september 1948 genoot het schip de eer een van de laatste schepen te zijn dat door H.M. Koningin Wilhelmina werd geïnspecteerd.
Vele jaren nam het schip daarna nog deel aan nationale en NATO-oefeningen.
In 1961 en 1962 werd het schip als oefenboot en inschietboot voor torpedo's gebruikt.
Op 11 december 1962 werd het schip met enige plechtigheid en in aanwezigheid van oud-opvarenden uit de oorlog voor het laatst uit dienst gesteld.

Hr. Ms. mijnenlegger Douwe Aukes

Op 28 oktober 1919 werd het schip bij de werf Gusto te Schiedam op stapel gezet en op 23 februari 1922 te water gelaten. Waterverplaatsing 687 ton; afmetingen 54.80 x 8.70 x 3.20 m; machinevermogen van de 2 Triple-expansiemachines 1000 ipk; 2 schroeven; maximumsnelheid 13 mijl; bemanning 60 man; bewapening: 3 kanonnen van 7.5 cm (zd/ld) half- automatisch, 2 mitrailleurs van 12.7 mm, 60 mijnen.
Op 2 november 1922 werd het schip voor de eerste maal in dienst gesteld, behalve als mijnenlegger deed het schip gedurende vele jaren dienst als opleidingsschip voor adelborsten (bootjesreis tweede en jongste jaar).

Sinds de mobilisatie in 1939 deed het schip in het noorden dienst en op 14 mei 1940 vertrok het schip uit Den Helder naar Engeland. Op weg daarheen werden enige overlevenden opgepikt van Hr. Ms. kanonneerboot Johan Maurits van Nassau, die bij Callantsoog door Duitse bommenwerpers tot zinken werd gebracht.
In het Verenigd Koninkrijk werd het schip met het zusterschip Hr. Ms. Van Meerlant en Hr. Ms. mijnenlegger Medusa samengevoegd tot het depot mijnenleggers onder Brits operatief commando (5 juni—2 juli 1940). Vervolgens werd het schip met onder meer Hr. Ms. kanonneerboten Flores en Gruno in Sheerness gestationeerd en deed het dienst als luchtafweerkanonneerboot bij de Britse oostkust-konvooien. Na de bevrijding keerde het schip naar Nederland terug en werd het opgelegd; op 15 maart 1948 werd het in gebruik genomen als depotschip voor mijnenleggers in verschillende havens.



Hr. Ms Douwe Aukes

Eind 1948 werd het schip weder uit dienst gesteld. Op 6 september 1949 ging het weer naar zee als moederschip voor het 4e en later ook voor het 6e flottielje mijnenvegers. Het laatste flottielje was tot mei 1950 op Borkum gestationeerd.
Daarna werd het schip gebruikt als mijnenveegwerkschip. Van 1959 tot de laatste uitdienststelling op 1 februari 1962 was het schip in Hellevoetsluis gestationeerd.
De naamseinen waren ML 1, N 81 en A898.
Het schip was genoemd naar de Friese kapitein Douwe Aukes, die vermaard werd door zijn gedrag als kapitein van de Vogelstruys, een schip met 40 stukken van de Verenigde Oost-Indische Compagnie, dat, als oorlogsschip uitgerust, in de slag bij Plymouth op 26 augustus 1652 tot het smaldeel van commandeur M. A. de Ruyter behoorde.
Het zusterschip Hr. Ms. van Meerlant ging in Britse dienst op 4 juni 1941 verloren in de Theemsmonding ten gevolge van een ontploffing van een Duitse mijn.

Een vijftal zusterschepen werden dit jaar uit de sterkte der Koninklijke marine afgevoerd. Het waren voormalige mijnenvegers van het Amerikaanse BYMS (Brooklyn Yard Mine Sweeper)

type, die in 1956 als zodanig uit de sterkte waren afgevoerd en werden verbouwd tot duikwerk-vaartuigen. Zij waren allen in 1946 van de marine van de Verenigde Staten gekocht en hebben na aankomst in Nederland meegewerkt aan het opruimen van die mijnenvelden uit de laatste wereldoorlog, die een ernstige belemmering voor de scheepvaart vormden. Bij het gereedkomen van de nieuwe moderne mijnenvegers van de Dokkum-klasse werden deze verouderde schepen uit de dienst onttrokken.
Hr. Ms. Duikwerkschip A 904: in 1943 te water gelaten als BYMS 2048 bij Gibbs Gas Eng. Co. te Jacksonville en in maart 1947 in dienst gesteld als Hr. Ms. mijnenveger Zuiderdiep (MV 40. M 840).

Hr. Ms. Duikwerkvaartuig A 905: in 1943 te water gelaten als BYMS 2210 bij Robert Jacob Inc., City Island, N.Y. en in april 1946 in dienst gesteld als Hr. Ms. mijnenveger Borndiep (MV 34, MV 31, M 831).

Hr. Ms. Duikwerkvaartuig A 906: in 1943 te water gelaten als BYMS 2038 bij Barbon Boats Works te New Beans en in april 1946 in dienst gesteld als Hr. Ms. mijnenveger Marsdiep (MV 36, MV 24, M 834).

Hr. Ms. Duikwerkvaartuig A 921: in 1943 te water gelaten als **BYMS** 2254 bij Weaver Shipyard te Oregon en in maart 1947 in dienst gesteld als Hr. Ms. mijnenveger Deurloo (MV 43, MV 32, M 832).

Hr. Ms. Duikwerkvaartuig A 922: in 1943 te water gelaten als BYMS 2155 bij Burger Boats Comp. te Manitomic en op 18 maart 1946 in dienst gesteld als Hr. Ms. mijnenveger Vliestroom (MV 38, MV 37, M 837).
Het waren dubbelschroefschepen van 286 ton standaardwaterverplaatsing; afmetingen 41.65 x 7.65 x 2.20 m; dieselmotoren met 1000 pk; maximumsnelheid 13 mijl; bemanning 18, als mijnenveger 26 man; bewapening als mijnenveger 1 kanon van 7.6 cm en 2 mitrailleurs van 20 mm.

Verder verdween nog uit de boeken van de Koninklijke marine het communicatievaartuig **Y 8113 (Belana).** Dit schip werd verkocht aan het Zeekadetkorps Nederland en ligt thans in Den Helder, verbouwd tot opleidingsschip Ondina.

Bron
Jaarboek 1962

Marine beleid 1969

Loodswezen, betonning, bebakening en verlichting
Voortdurend werd gestreefd naar het handhaven en verbeteren van de dienstverlening aan de scheepvaart. Het oogmerk van de dienst is de veiligheid van de navigatie langs de Nederlandse kust, in de zeegaten, op de benedenloop der grote rivieren, op de voor de zeescheepvaart opengestelde kanalen en op het IJsselmeer.
Voor het goed uitoefenen van deze taak is het noodzakelijk, dat de vloot van loodsvaartuigen. betonningsvaartuigen, enzovoorts, alsmede de hulpmiddelen voor de navigatie voldoen aan de

bij voortduring stijgende eisen die worden gesteld, waartoe vernieuwing en aanpassing van de outillage is geboden.
In het afgelopen jaar werden twee nieuwe loods afhaalvaartuigen te Hoek van Holland in dienst gesteld.
Een nieuw Zee betonningsvaartuig werd aan de sterkte toegevoegd, terwijl een schip van de Koninklijke Noord- en Zuidhollandse redding maatschappij werd overgenomen, dat als loods afhaalvaartuig te Den Helder werd gestationeerd.
De bouw van een groot zee betonningsvaartuig bevindt zich in de ontwerpfase. Dit schip wordt te zijner tijd belast met taken op het Nederlandse deel van het continentaal plat.
Met de plannen tot het oprichten van een lichteiland ter vervanging van het lichtschip Goeree worden goede vorderingen gemaakt. Grondboringen werden ter plaatse verricht. Omdat dit eiland onbemand zal zijn, wordt een belangrijke besparing op de exploitatiekosten verwacht.
Ter verdere dekking van de kosten van het loodswezen wordt gestreefd naar het opvoeren van de doelmatigheid. In dit verband werd door het raadgevend efficiency bureau Bosboom en Hegener een onderzoek verricht in het derde district. Mede op grond van de bevindingen van dit onderzoek werd besloten tot een ingrijpende structuurwijziging in de organisatie van het districtsbestuur; hiermede wordt tevens een verbetering van de interne communicatie beoogd.
Met België en West Duitsland werd ter uitvoering van de betreffende bilaterale overeenkomsten regelmatig samengewerkt.
Dit overleg betreft de gemeenschappelijke problemen op de Schelde respectievelijk de Eems.

Hydrografie

Het onderzoek van de over het Nederlandse deel van het continentaal plat geprojecteerde routes voor diepgaande schepen kwam grotendeels gereed.
De uitkomsten van de in het jaar 1968 verrichte verkenningsopnemingen in het Nauw van Calais gaven aanleiding te besluiten tot een precisieopneming nabij de Fairy Bank. Deze opneming zal in samenwerking met de Britse hydrografische dienst in 1970 plaatsvinden.
Zeer veel aandacht werd besteed aan het wrakkenonderzoek in het gebied benoorden de Waddeneilanden, dat in 1968 voor de bovenwaterscheepvaart werd vrijgegeven. In dit gebied is een scheepvaartroute met gescheiden vaarwegen geprojecteerd.
Het wrakkenonderzoek kwam nagenoeg gereed.
Wederom werd voor de benodigde getijgegevens een uitgebreid meetprogramma gerealiseerd waarbij in 36 posities maandseries werden verkregen en geanalyseerd.
In Suriname werd de opneming van het continentaal plat met behulp van Decca-plaatsbepaling beëindigd en afgerond met een geofysisch-sediment logisch en maritiem-biologisch onderzoek.
Het aantal gelode mijlen bedroeg in Nederland 8.200, in Suriname 550, terwijl in Nederland nog eens 6.600 mijl voor sonaronderzoek werd afgelegd. Het aantal kaarten dat werd geproduceerd bedroeg 45.385 in 65 uitgaven. Assistentie op oceanografisch gebied werd verleend bij het oplossen van mijnenbestrijdingsproblemen, terwijl ten behoeve van de onderzeeboot-bestrijding aan een oceanografisch project in NATO-verband werd deelgenomen.
Voor zover mogelijk werd assistentie verleend bij de artillerie-evaluatie van de Van Speijk klasse fregatten.
Tevens werden uitgebreide proefnemingen gedaan met voor dit doel ter beschikking gestelde Omega- en satellietnavigatieapparatuur.

De defensie van de Nederlandse Antillen

Het jaar 1969 werd in de Nederlandse Antillen gekenmerkt door de zeer ernstige onlusten, welke 30 mei op Curaçao uitbraken en welke gepaard gingen met brandstichtingen en plunderingen op grote schaal.

Op verzoek van de regering van de Nederlandse Antillen werd dezelfde dag nog door de Koninklijke marine militaire bijstand verleend, teneinde de orde te herstellen en behulpzaam te zijn bij het blussen van de branden.

Marinierseenheden afkomstig van de marinierskazerne Suffisant en het landingsdetachement van Hr. Ms. Amsterdam werden naar de haarden van onrust gedirigeerd, terwijl een naar Curaçao overgebrachte marinierseenheid vanuit Aruba in reserve werd gehouden.

De marine sleepboot Wamandai verrichtte uitstekende diensten bij de brandbluswerkzaamheden.

In de nacht van 31 mei op 1 juni arriveerden vanuit Nederland ongeveer 300 mariniers en een aantal vloottelegrafisten, die in twee vliegtuigen waren overgebracht ter versterking van de marine strijdkrachten op Curaçao.

Op 9 juni werd de militaire bijstand beëindigd en spoedig daarna keerden de uitgezonden versterkingen terug naar Nederland.

Het landingsvaartuig Hr. Ms. L 9609, sedert vele jaren gestationeerd in de Nederlandse Antillen, werd in 1969 van de sterkte van de Koninklijke marine afgevoerd.

Vanaf 1 oktober werden de in de Nederlandse Antillen gelegerde marinierseenheden gereorganiseerd in een amfibische gevechtsgroep. Hierin werden tevens de basisopleidingen van de Antilliaanse militie ondergebracht, die zoals gebruikelijk tweemaal per jaar aanvingen.

Het blijft mogelijk, zo nodig uit de eenheden van deze amfibische gevechtsgroep binnen 24 uur een zogenaamd Qua Patet Orbiscontingent van ongeveer 300 man te formeren en voor vertrek gereed te hebben, voor inzet waar dit ook nodig mocht zijn, zowel binnen als buiten de Nederlandse Antillen.

Bron: Jaarboek van de Koninklijke Marine 1969

HET MARINEBONDSGEBOUW

De Muiterij op het marineschip Hr. Ms. de Zeven Provinciën in de jaren dertig van de vorige eeuw had grote gevolgen voor Den Helder. Al het vakbondswerk werd verboden. Zelfs de VARA-gids mocht een marine gezin niet meer ontvangen. Die werd dan maar bij de buren bezorgd.

De muiterij, het bombardement van het schip en bemanning plus de draconische gevolgen daarvan in Den Helder is een zwarte bladzijde in de Marine geschiedenis waar tot lang na de oorlog niet over gesproken werd. Het was echt een taboe.

Eén van de effecten van het aanhalen van de teugels door de regering, en bij gevolg de marine, was het vertrek van de matrozenbond uit de trotse 'Matrozenburcht' die zij sinds 1914 hadden betrokken in het hart van de stad. Het fraaie gebouw stond op de hoek van de Stationsstraat, waar later het arbeidsbureau op gebouwd werd. Ook dat pand is echter alweer gesloopt; het is wel Den Helder natuurlijk.

Het Bondsgebouw was een ontwerp van de landelijk vermaarde architect Piet Kramer. Helaas werd het beeldbepalende pand in 1940 gebombardeerd en daarna gesloopt.
Toen zat de Bond voor Minder Marinepersoneel er al niet meer in. De bond was namelijk verboden. In het Bondsgebouw zat Maris Stella, katholiek tehuis voor zeevarenden.

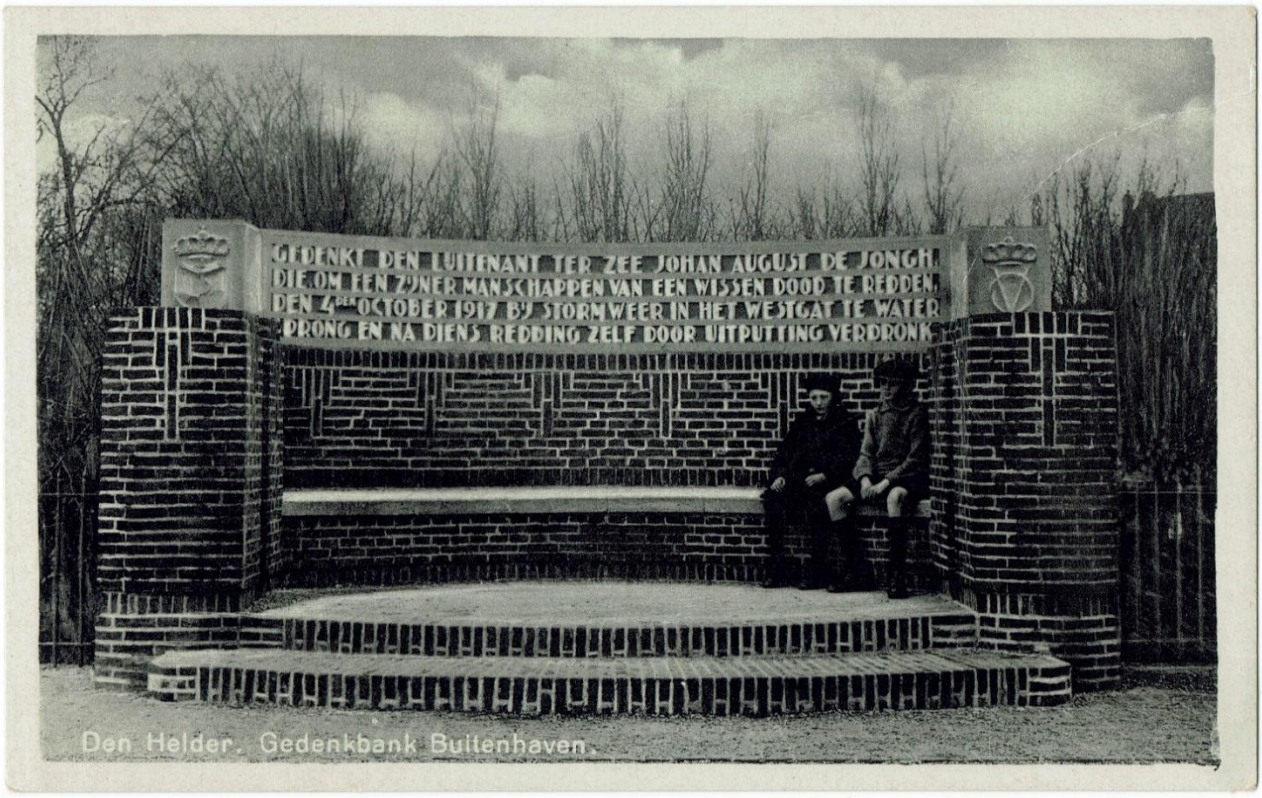
,,In de eerste helft van de vorige eeuw gaapte een diepe kloof tussen beroepsofficieren en het lagere personeel van de marine'', vertelt viceadmiraal b.d. Matthieu Borsboom.
De oud-marine topman haalt herinneringen op aan de tijd waarin luitenant Guus de Jongh verdronk nadat hij in 1917 matroos Bart Bleije had gered. ,,Matrozen werden opgeroepen als dienstplichtige en hadden echt niets in te brengen. Zo ging dat toen nog.'' Op Willemsoord herinnert een monumentale stenen zitbank aan de opoffering door De Jongh.

Aan de feodale verhoudingen binnen de marine van die tijd werd tegenwicht geboden door de matrozenbond. De bond maakte onderdeel uit van de krachtige arbeidersbeweging in de eerste decennia van de 20e eeuw.

Jan Gottmer en J. Bonarius richtten samen met Texelaar Alex Verstegen in 1897 de Bond voor Minder Marinepersoneel op. Verstegen werd vanwege zijn vakbondswerk bij de marine ontslagen, maar schopte het tot SDAP-wethouder van Den Helder en later burgemeester van Koog aan de Zaan. Onder zijn leiding werd met centen en dubbeltjes gespaard voor een bondsgebouw dat de trots van de arbeidersbeweging zou uitstralen. Een bondslid schrijft op een ansichtkaart van het gebouw aan zijn vader: ‘Hier het bewijs van onze zesjarige arbeid. Man aan man, cent voor cent. Wie zaait zal oogsten: ons Marinebondsgebouw. Hoe vindt u het?’

Piet Kramer, jong architect van de Amsterdamse School, ontwierp het gebouw met een toren van blauwe bakstenen met paarse biezen van emaillen. De eerste steen voor het Marinebondsgebouw aan het Julianaplantsoen/Prins Hendriklaan werd gelegd op 26 augustus 1913. De bekende tekenaar Albert Hahn ontwierp een muurschildering.

Op zaterdag 20 en zondag 21 juni 1914 vond de feestelijke opening plaats, onder zéér grote, ja overweldigende belangstelling van geheel de Nederlandse arbeidersbeweging. Namens de oudgasten was, voor de monumentale ingang van het gebouw, een door Hildo Krop ontworpen gedenksteen ingemetseld van ongeveer één bij twee meter, voorstellende een matroos, die een anker (symbool van “Het Anker”) door een stormachtige zee in veiligheid brengt.



Via spotprenten bracht Hahn de Helderse matrozenburcht regelmatig in landelijke publicaties waarin machthebbers gehekeld werden en de strijd voor betere arbeidsverhoudingen bezongen werd. In die jaren droomde men over arbeiderszelfbestuur. Een uitwas van dat gedachtegoed resulteerde helaas in muiterij op de Zeven Provinciën op zaterdagavond 4 februari 1933 bij de Noordoostpunt van Sumatra bij de rede Oleh-leh van Kota Radja.

De aanleiding van de muiterij was het toepassen Het betekende ook het einde voor de matrozenbond.
Oprichter Alex Verstegen maakte die neergang mee. Na zijn dood kreeg hij een in 1936 door Kramer ontworpen monument op de Algemene begraafplaats. Het opschrift luidt: 'Van zijn vrienden en strijdmakkers'. Ook na acht decennia wordt het graf nog bezocht.

Was getekend; Cees Rondèl

10 februari 1933

Bom op De Zeven Provinciën

Een voltreffer van een Dornier vliegboot maakte op vrijdagochtend 10 februari 1933 in Straat Soenda een einde aan een vijfdaagse muiterij op de Nederlandse kruiser Hr. Ms. De Zeven Provinciën. De bom kwam precies op het voorschip terecht en richtte een afschuwelijke slachting aan. Van de Indonesische schepelingen werden er twintig gedood, onder wie de belangrijkste leiders van de muiterij, en vier zwaar gewond. Onder de Europeanen vielen drie doden en drie zwaargewonden. De directe aanleiding tot de opstand was een verlaging van de soldij met vier procent, de derde loonsverlaging in twee jaar tijd.

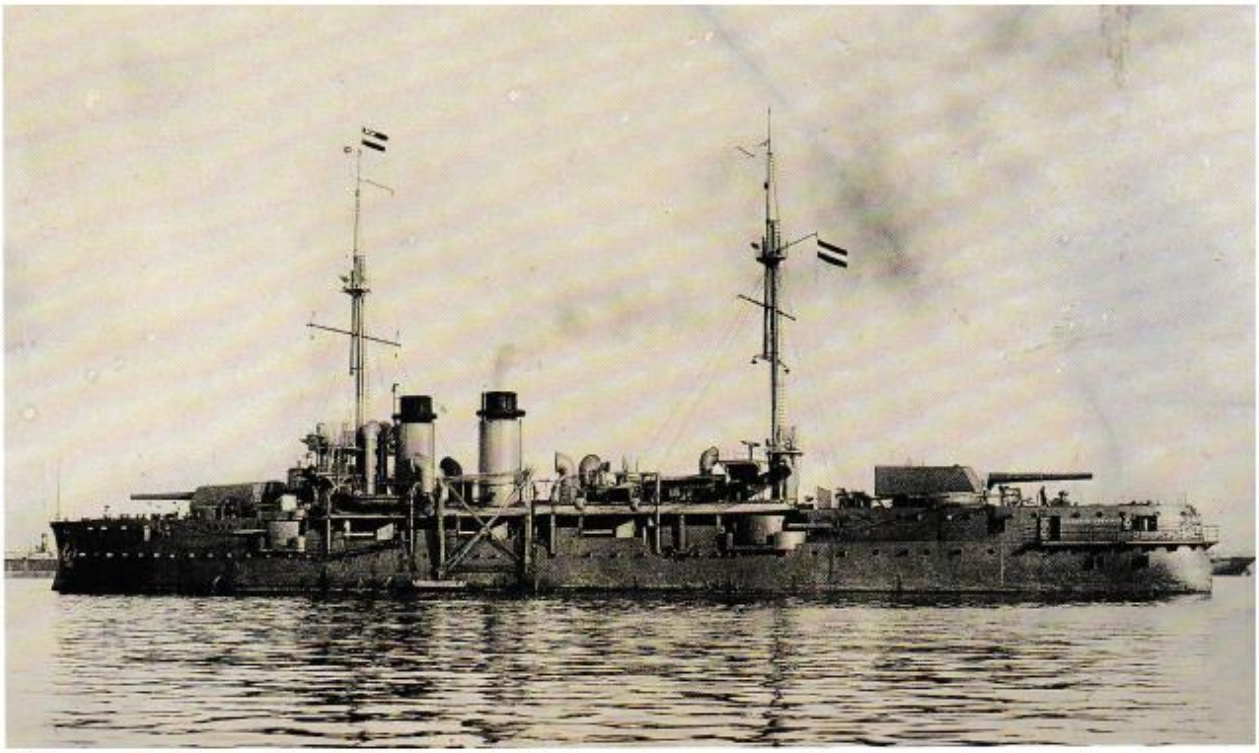
Eén van de aanwezige officieren van De Zeven Provinciën, luitenant- ter-zee C. Meijer. Op het moment dat de muiters met het schip de haven van Oleh-leh verlieten, waren de meeste andere officieren aan de wal. Ze woonden een speciaal voor hen georganiseerd feestje van de Atjehclub bij (SF).

Hr. Ms. De Zeven Provinciën was op 2 januari 1933 uit Soerabaja vertrokken voor oefening en vlagvertoon tijdens een reis om Sumatra. De bemanning bestond uit 141 Europeanen, onder wie 30 officieren en 26 onderofficieren, en 256 inlanders van wie zeven in de rang van onderofficier.
Het pantserschip dateerde uit 1910, was langzaam aan verouderd en werd alleen nog gebruikt als opleidingsschip. Ook werden slordige en nalatige officieren dikwijls bij wijze van straf enige tijd aan boord geplaatst. Met een lengte van ruim honderd meter was De Zeven Provinciën echter ook één van de grootste oorlogsbodems van de Koninklijke Marine in de Nederlands-Indische wateren, en het geschut was het zwaarste van de gehele archipel. Het vertrek uit Soerabaja vond al plaats in een enigszins gespannen sfeer. De economische crisis had Nederlands-Indië nog zwaarder getroffen dan het moederland. De waarde van de export was met zeventig procent gedaald; een pond Indische suiker dat in 1925 gemiddeld nog f 1,74 had opgebracht, werd in 1932 verkocht voor achteneenhalve cent. De belastingopbrengsten gingen navenant omlaag en het gouvernement zag zich gedwongen de Indische ambtenaren salarissen tot twee keer toe met vijf procent te verlagen. In december 1932 dreigde een derde kortingsronde. nu met zeven procent. Ondanks eerdere toezeggingen werd ook het marine-personeel opnieuw gekort, met vier procent. Voor een Europese korporaal met vier dienstjaren was de dagsoldij van f 6,30 in 1931 op die manier gedaald tot f5,70 in 1933; een Indische korporaal kreeg f 1,65 in plaats van f 1,95.

Al in december 1932 hadden zevenhonderd korporaals en manschappen - onder wie een aantal bemanningsleden van De Zeven Provinciën - in Soerabaja een demonstratieve optocht gehouden tegen de salarisverlaging. Op 30 januari 1933 weigerden de bemanningen van Hr. Ms. Java, Evertsen en Piet Hein aan te treden voor het ochtendappèl.

En de bemanning van De Zeven Provinciën had in Sibolga, op Sumatra, geweigerd een vriendschappelijke voetbalwedstrijd te spelen. (Na dreiging met een dienstbevel gingen ze uiteindelijk

toch het veld op; ze verloren met 10-0). Het gonsde aan boord van de geruchten over geheime samenkomsten, en tot tweemaal toe waren er grote caféruzies geweest tussen onderofficieren en manschappen. Om escalatie te voorkomen, nam de commandant van De Zeven Provinciën echter geen maatregelen, mede vertrouwend op zijn grote persoonlijke populariteit.



Een foto van De Zeven Provinciën, in de Indische wateren gemaakt kort voor de dramatische gebeurtenissen in februari 1933. De kruiser was een verouderd schip uit 1910, dat uitsluitend nog dienst deed als opleidingsvaartuig (RI(

Alles wel aan boord

Op 4 februari, toen het schip voor de rede van de Noord Sumatraanse haven Oleh-leh lag, nam een 'harde kern' onder de bemanning het besluit omstreeks tien uur 's avonds toe te slaan.
De commandant en de meeste officieren bevonden zich op dat moment aan de wal.
Ze woonden een speciaal voor hen georganiseerde 'instuif' in de Atjehclub bij.
Om negen uur kreeg de commandant via-via het

Een deel van de bemanning van De Zeven Provinciën tijdens een verlofperiode aan wal. De opname dateert van kort voor de muiterij. Van de matrozen had slechts een kleine groep de opstand voorbereid. En zelfs die 'echte' muiters hielden er geen radikale denkbeelden op na, maar eisten alleen betere leefomstandigheden aan boord (IISG).

bericht dat er plannen waren om te muiten, maar hij sloeg die waarschuwing in de wind. Ook het groepje officieren aan boord, dat in de longroom zat te bridgen, bleef na de eerste alarmsignalen aanvankelijk rustig zijn kaartje leggen.
Op dat moment had een groep muiters zich echter al meester gemaakt van de sleutels van de geweerrekken en de munitiekamer. Toen de officieren aan boord beseften wat er aan de hand was, deden ze nog een poging zich te bewapenen. Maar ze waren zo slecht voorbereid dat ze zelfs hun pistolen nog in elkaar moesten zetten. Bovendien brak van de blikjes waarin de patronen zaten verpakt telkens het lipje af, zodat ze die pas open kregen toen het al te laat was.
Om twee uur ’s nachts voer De Zeven Provinciën weg. De muiters verzonden het volgende telegram: 'De Zeven Provinciën tijdelijk in handen genomen door bemanning. Alles gaat gewoon zijn gang. Stomen op naar Soerabaja, geen geweld in den zin, doch protest

Toen de volledig verraste regering in Den Haag uiteindelijk tot actie besloot, werd een aantal in Indië gestationeerde Dornier vliegboten uitgerust met bommen om de muiters in Straat Soenda tot overgave te dwingen. Bedoeling was de bommen als waarschuwing af te werpen voor de boeg van het schip (IISG).

Hieronder: De muiterij wekte in Nederland grote beroering en leidde tot uiteenlopende reacties. De tragische afloop, uit Indië overgeseind, gaf het Algemeen Handelsblad aanleiding tot het aanplakken van dit bulletin.

ALGEMEEN HANDELSBLAD

Vrijdag 10 Februari 1933

De Zeven Provincien geeft zich over.

Na getroffen te zijn door vliegtuigbom.

De muiters gaan in de booten.

Aneta seint Vrijdagmorgen 10.45.

De Commandant van het Eskader sommeerde radiografisch „DE ZEVEN PROVINCIËN" tot onvoorwaardelijke overgave, daaraan toevoegende dat anders geweld zou worden gebruikt.

Medegedeeld werd, dat de vlag moest worden geheschen en een wit kleed moest worden getoond op het zonnedek, terwijl het schip tien minuten bedenktijd werd gegeven.

„DE ZEVEN PROVINCIËN" antwoordde met een draadloos telegram, gelijk aan dat waarvan eerder melding werd gemaakt, waaraan werd toegevoegd: „val ons niet lastig".

Hierop wierp een vliegmachine de eerste bom naast het muitende schip.

„DE ZEVEN PROVINCIËN" gaf zich over, nadat het te 9 u. 18 door een bom van een Dornier vliegboot was getroffen.

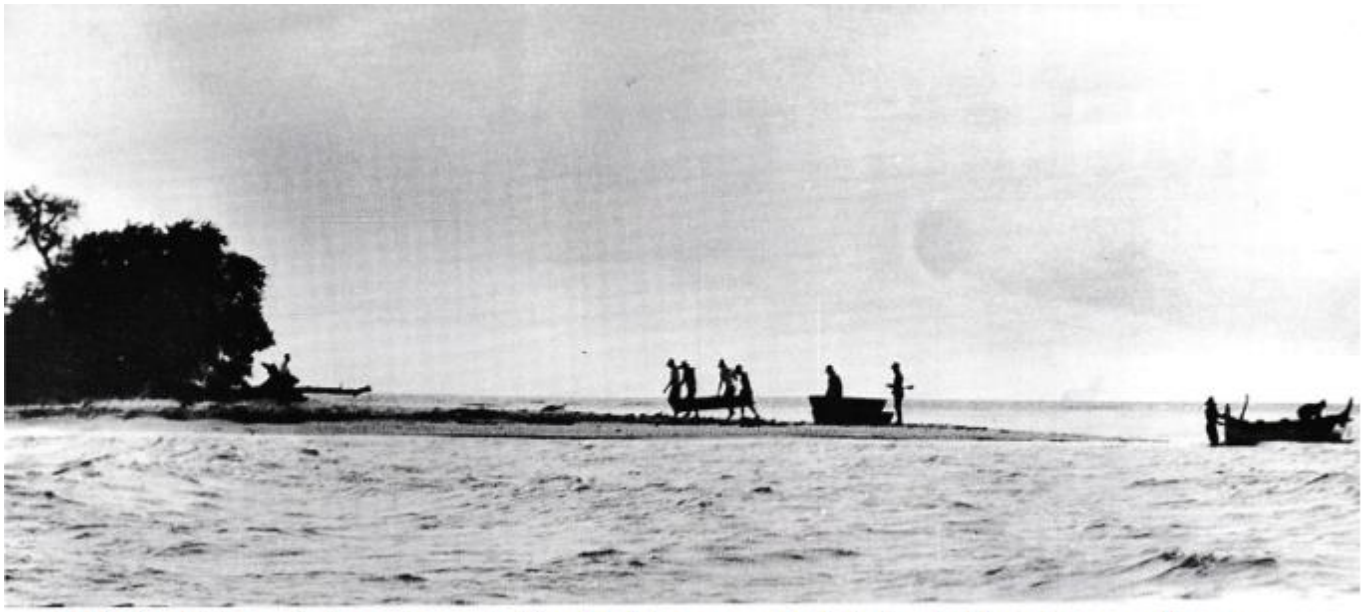
Brand brak uit aan boord van „DE ZEVEN PROVINCIËN".

De bemanning verlaat het schip en gaat in de booten.

De brand is blijkbaar niet zwaar, daar „DE ZEVEN PROVINCIËN" doorgaat met radiografeeren.

onrechtvaardige salariskorting en gevangenneming marinemensen Soerabaja, alles wel aan boord. Bemanning.'

Niet alleen de officieren, ook de regering was volledig overrompeld. Na enkele dagen besloot men uiteindelijk het muitende schip voor Straat Soenda op te wachten met een eskader, bestaande uit de kruiser Java, twee torpedobootjagers, twee onderzeeboten en een aantal vliegboten. Om een laatste waarschuwing kracht bij te zetten zou één van de vliegboten een bom afwerpen voor de boeg van De Zeven Provinciën.
Deze eerste bom was echter tegelijk de laatste. Hij kwam niet vóór het schip terecht, maar per abuis midden op de brug. De vlieger heeft overigens altijd volgehouden dat hij wel degelijk bewust raak heeft gegooid. De gevolgen waren verschrikkelijk. Ooggetuige korporaal-machinist M. Boshart werd door de luchtdruk tegen het dek geslagen, en toen hij weer overeind gekrabbeld was zag hij ze liggen:
'Jongens, kinderen nog, met vaneengereten lichamen; enigen stonden in brand, anderen wentelden zich met afzichtelijke wonden in hun eigen ingewanden. Een kameraad van mij, een tamboer, had een vuistgroot gat in de borst waaruit de overblijfselen puilden van wat eens zijn altijd voor ieder warm kloppend hart was. Een ontzettende ravage was aangericht; stalen platen verbogen, dekbalken aan splinters en boven dit alles speelden kleine vlammetjes van blauw-gele kleur.' Het schip gaf zich onmiddellijk over. Overal dobberden drenkelingen in zwemvesten of op provisorische vlotten. Twee Europeaanse bemanningsleden klemden zich krampachtig vast aan het anker in het ankergat. De in de buurt koersende sleepboot Kraus pikte de eerste drenkeling op, een Indonesiër die riep: 'Oh meneer, ik dank Onzen Lieven Heer dat ik gered ben.' Volgens de kapitein van de Kraus was De Zeven Provinciën absoluut niet voorbereid op welk gevecht dan ook: de kanonnen waren binnenboord gedraaid, de grote geschut monden stonden onder tenten en waren al evenmin schietgereed.



De doden, 23 in getal, werden na het incident begraven op het eiland dat de toepasselijke naam Kerkhoff droeg. Het aan land brengen leverde een artistiek gezien schitterende foto op (SF).

De muiterij leek ogenschijnlijk een beperkte protestactie. Volgens sommigen zat er echter wel degelijk een 'rood' complot achter. 'De matrozen van De Zeven Provinciën moesten zich meester maken van het oorlogsschip, opstomen naar de kust van Java en de marine basis

Soerabaja bombarderen,' zou ook de communist Richard Krebs later schrijven. Dit verhaal wordt echter niet door de feiten bevestigd.
De officieren werden tijdens de muiterij aan tafel normaal bediend, er was geen rode vlag te bekennen, geen enkele organisatie eiste de verantwoordelijkheid voor de muiterij op. Ideologische discussies vonden aan boord nauwelijks plaats, de Nederlandse vlag bleef gehesen en het portret van de koningin werd nadrukkelijk ontzien.

Links Nederland reageerde furieus op de actie. Funke Köpper voerde in De Notenkraker premier Colijn op met bloedende handen en met de tekst: 'Mijn God is een God der wrake.. en daar hou ik me an'.' (IISG)

Gevolgen in Nederland

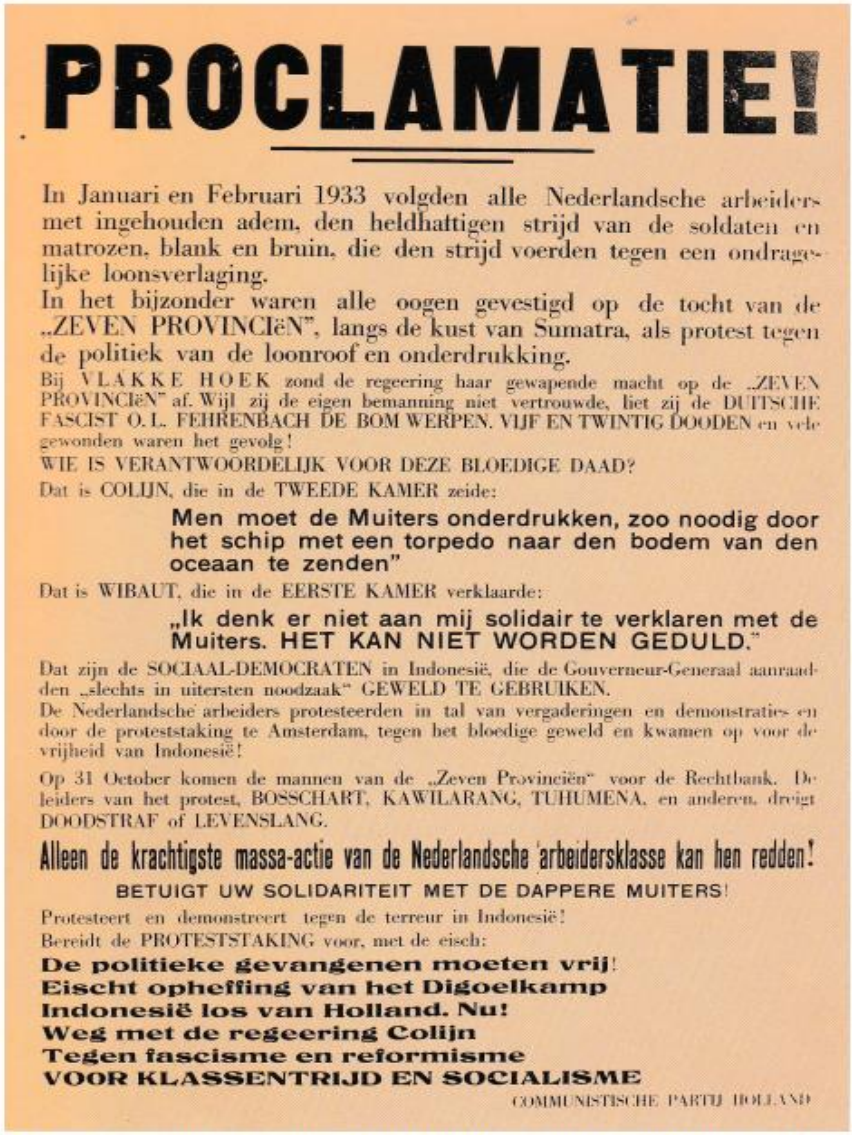
Dit alles nam niet weg dat de muiterij begin februari 1933 het gesprek van de dag was. In Indië vreesde men voor een nieuwe opstand van de nationalistische beweging. Nieuw omdat eind 1926 op West Java en begin 1927 op Sumatra ook al telefoon-kantoren waren bezet, gevangenissen bestormd, spoorwegen vernield en inheemse bestuursambtenaren vermoord. De regering had de opstand toen weten te onderdrukken door 13. 000 communisten en nationalisten te arresteren en een groot aantal oproerlingen dood te schieten of op te hangen. Amper een jaar later was door een zekere ir. Soekarno bovendien de Partai Nasional Indonesia opgericht, maar dat feit was nauwelijks tot de gemiddelde Nederlander doorgedrongen. Twee jaar na de muiterij gaf gouverneur-generaal jhr. P.C. De Jonge bij zijn aftreden vermoedelijk de mening van velen weer toen hij verklaarde dat ‘nu wij driehonderd jaren hier in Indië hebben gearbeid, er nog wel driehonderd jaar bij moeten komen, aleer Indië misschien voor een vorm van zelfstandigheid rijp zou zijn.’

Tekenaar G. van Raemdonck deed een aanval op de vlieger die de bom had afgeworpen. Helemaal ongelijk had hij niet, gezien de mededeling van de piloot dat hij met opzet raak had gegooid (IISG).

In Nederland schreef de verslaggever van het socialistische dagblad Het Volk dat ‘de geest van dit machtige gebeuren’ ook Den Helder had aangeraakt. ‘En al wappert de driekleur in den mistigen dag van de schepen in de haven, in de hoofden van de honderden matrozen zoemen toch de tonen van de ‘Internationale.’ Het SDAP-kamerlid ir. Ch. Cramer verklaarde dat het gebeuren hem ‘uit het hart gegrepen’ was en dat de muiterij ‘hem verduiveld veel genoegen deed’. Anderen binnen de SDAP

waren heel wat minder enthousiast. Ze veroordeelden weliswaar het harde optreden van de regering, maar ook de muiterij zelf.

Het gevolg van dit alles was wèl dat de sociaaldemocraten door hun tegenstanders als ‘onbetrouwbaar’ en ‘in wezen nog steeds revolutionair’ konden worden geafficheerd. Bij de burgerlijke partijen leidde de muiterij prompt tot een levendige discussie over ‘orde en gezag’ - een thema dat ook de boventoon voerde in de zojuist begonnen verkiezingscampagne voor de Tweede Kamer. De regering-Colijn speelde op de stemming in met een reeks extra maatregelen: een verbod voor ambtenaren om lid te zijn van bepaalde verenigingen; het zogenoemde ‘uniformverbod’; een oproep aan burgemeesters strenger op te treden bij demonstraties en ander ordeverstoringen en het instellen van preventieve censuur op redevoeringen via de radio. In oktober 1933 werd het de VARA zelfs verboden nog langer de Internationale uit te zenden.



PROCLAMATIE!

In Januari en Februari 1933 volgden alle Nederlandsche arbeiders met ingehouden adem, den heldhaftigen strijd van de soldaten en matrozen, blank en bruin, die den strijd voerden tegen een ondragelijke loonsverlaging.
In het bijzonder waren alle oogen gevestigd op de tocht van de „ZEVEN PROVINCIëN", langs de kust van Sumatra, als protest tegen de politiek van de loonroof en onderdrukking.
Bij VLAKKE HOEK zond de regeering haar gewapende macht op de „ZEVEN PROVINCIëN" af. Wijl zij de eigen bemanning niet vertrouwde, liet zij de DUITSCHE FASCIST O. L. FEHRENBACH DE BOM WERPEN. VIJF EN TWINTIG DOODEN en vele gewonden waren het gevolg!
WIE IS VERANTWOORDELIJK VOOR DEZE BLOEDIGE DAAD?
Dat is COLIJN, die in de TWEEDE KAMER zeide:

Men moet de Muiters onderdrukken, zoo noodig door het schip met een torpedo naar den bodem van den oceaan te zenden"

Dat is WIBAUT, die in de EERSTE KAMER verklaarde:

„Ik denk er niet aan mij solidair te verklaren met de Muiters. HET KAN NIET WORDEN GEDULD."

Dat zijn de SOCIAAL-DEMOCRATEN in Indonesië, die de Gouverneur-Generaal aanraadden „slechts in uitersten noodzaak" GEWELD TE GEBRUIKEN.
De Nederlandsche arbeiders protesteerden in tal van vergaderingen en demonstraties en door de proteststaking te Amsterdam, tegen het bloedige geweld en kwamen op voor de vrijheid van Indonesië!
Op 31 October komen de mannen van de „Zeven Provinciën" voor de Rechtbank. De leiders van het protest, BOSSCHART, KAWILARANG, TUHUMENA, en anderen, dreigt DOODSTRAF of LEVENSLANG.

Alleen de krachtigste massa-actie van de Nederlandsche arbeidersklasse kan hen redden!

BETUIGT UW SOLIDARITEIT MET DE DAPPERE MUITERS!

Protesteert en demonstreert tegen de terreur in Indonesië!
Bereidt de PROTESTSTAKING voor, met de eisch:

De politieke gevangenen moeten vrij!
Eischt opheffing van het Digoelkamp
Indonesië los van Holland. Nu!
Weg met de regeering Colijn
Tegen fascisme en reformisme
VOOR KLASSENTRIJD EN SOCIALISME

COMMUNISTISCHE PARTIJ HOLLAND

De rechtszaak tegen de muiters leidde opnieuw tot linkse actie in Nederland. De Communistische Partij Holland, voorloper van de latere CPN, verspreidde deze proclamatie (IISG).

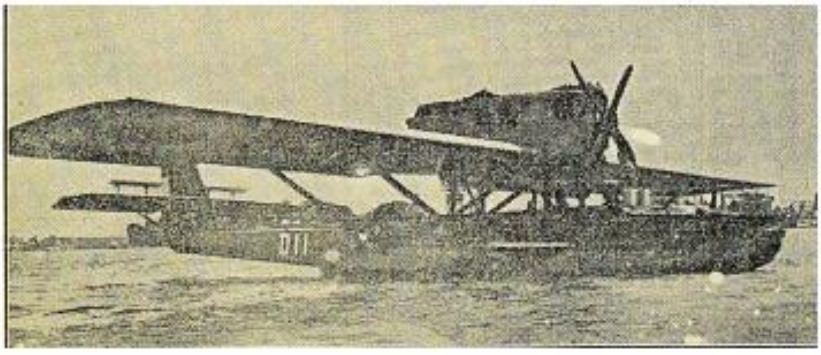
Bij de verkiezingen van 26 april 1933 raakte de SDAP twee zetels kwijt. De muiters kregen gevangenisstraffen die varieerden van drie maanden tot achttien jaar. Ook de commandant en de hoofd officieren kregen enkele maanden gevangenisstraf. Allen kregen gratie bij het huwelijk van kroonprinses Juliana op 7 januari 1937.

Ruim twee weken na de aanval arriveerden in Nederland de eerste foto’s van het Incident in Straat Soenda. De Standaard van 28 februari 1933 ruimde er een hele pagina voor in (zie onderstaande pagina’s).

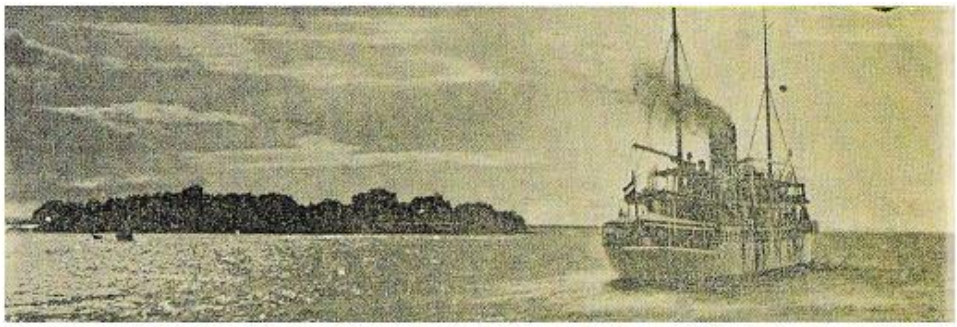
HET GEBEUREN MET DE „ZEVEN PROVINCIËN. - Dankzij een uiterst snelle fotoreportage, die mogelijk was door het gebruik der moderne middelen van vervoer, auto, motorboot en vliegtuig, zijn wij thans reeds in staat onzen lezers een fotopagina voor te leggen betrekking hebbend op de muiterij aan boord van de „Zeven Provinciën, waarvan de foto's per Indië-

HET MOMENT, waarop de muitende bemanning tot onderwerping werd gebracht. De "Zeven Provinciën", gehavend door een vliegtuigbom, capituleert. De pijl geeft de plaats aan, waar de bom op het schip terecht kwam en waarop de bemanning de witte vlag heesch, ten teken dat zij zich overgaf. Het werpen van de bom door één der Dornier-vliegbooten bracht een einde aan de muiterij, waarop de officieren het commando konden hernemen.

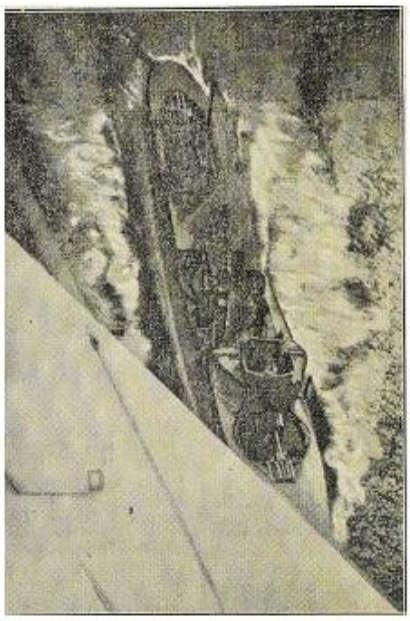
Vliegtuig werden overgebracht



DE VLIEGBOOT „DORNIER II", uit welk toestel de bom geworpen werd, die de muitende bemanning van de „Zeven Provinciën" tot onderwerping bracht

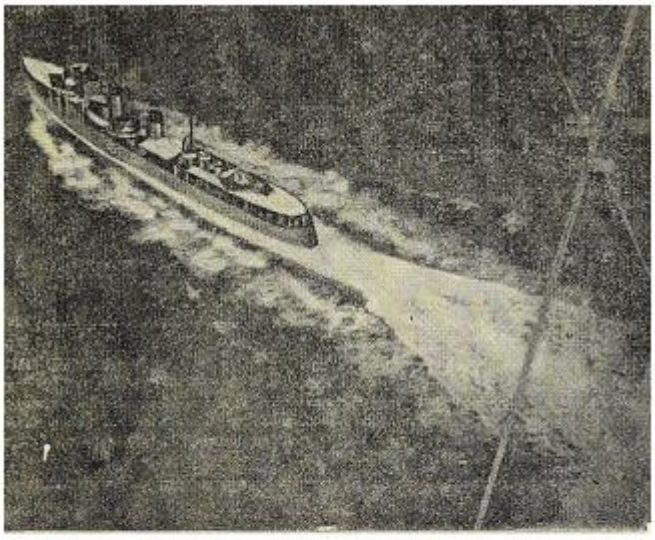


DE ZUIDERKRUIS", bezig met de ontscheping van militairen ter bewaking van de gevangen muiters, die naar het eiland Onrust waren overgebracht.



OP WEG naar de plaats van het treffen. - Een der torpedojagers in Straat Soenda. - Deze foto werd genomen uit het vliegtuig, waarmede de fotograaf het eskader begeleidde en van het gebeuren een serie foto's maakte.

DE VERSCHEPING per „Zuiderkruis" van de equippements-stukken voor de militairen die op het eiland Onrust de gevangen muiters bewaakten.



DE „PIET HEIN" fullspeed op weg door Straat Soenda (des Vrijdagsmiddags) met dooden en gewonden aan boord. - Een foto genomen uit een der begeleidende vliegtuigen.

alle hens 28e Jaargang nr. 6 januari 1975

'WISSELING VAN DE WACHT' BIJ DE TANDHEELKUNDIGE DIENST

Ter gelegenheid van de aflossing van de wacht op het hoogste niveau van de Tandheelkundige Dienst bracht 'AlleHens' een bezoek aan het gebouw Duinroosweg 7 te Den Haag. Aldaar is gevestigd het bureau van de Inspecteur van de Geneeskundige Dienst der Zeemacht. Op de tweede etage is de staf van de Tandheelkundige Dienst gehuisvest. Bijgestaan door een secretaresse en een marva werkt daar de ITDZ. 'Alle Hens' had een gesprek met de gaande man, KTZTA F. G. Scheltens en de komende, KTZTA E. Eikenberg.

Materieel

De Tandheelkundige Dienst bestaat sinds de oorlog en heeft, tot een aantal jaren geleden, altijd kunnen werken met volledig 'up-to-date'- apparatuur en een goed verstrekkingenpakket. Daarin is, wat de apparatuur betreft, een verandering gekomen, toen we in de marine jonge tandartsen (zowel beroeps als KMR's) kregen die aan de Universiteit geleerd hadden zittend te werken i.p.v. staand, zoals alle iets oudere tandartsen. Dat essentieel veranderen van de werkwijze brengt de noodzaak van andere apparatuur met zich mee. Omdat de invoering daarvan niet in een dag plaats kan vinden, kunnen we voorlopig nog niet zeggen dat onze apparatuur beantwoordt aan de laatste eisen.
Om toch de situatie te scheppen, waarin zowel oudere als jongere tandartsen met onze apparatuur kunnen werken, hebben we de stoelen gemodificeerd. Dat is natuurlijk een tijdelijke oplossing. Bij de vervanging spelen echter verschillende problemen een rol. Ten eerste is er het probleem dat in de vijftiger jaren de stoelen overal tegelijk zijn gerenoveerd, waardoor ze ook gelijktijdig verouderd zijn. Voorts hebben we dan nu, zoals gezegd het onderscheid tussen staande en zittende werkers. En tenslotte wordt de zaak nog verder gecompliceerd door de omstandigheid dat er zowel links- als rechts- handige tandartsen worden 'afgeleverd', terwijl vroeger iedereen werd aangeleerd rechts te werken. Dit laatste vergt een apparatuur, welke op eenvoudige wijze in spiegelbeeld opgesteld kan worden, immers mutaties kunnen het probleem oproepen, dat een rechtshandige tandarts wordt afgelost door een linkshandige en omgekeerd.
Onze opzet is het materiaal bestand in de jaren 1975-1977 volledig te vernieuwen. Voor de begroting van 1975 is het ons gelukt onze plannen financieel verwezenlijkt te krijgen. Dat betekent natuurlijk niet dat ons volledige plan daarmee ook goedgekeurd is; daarvoor moeten we de volgende begrotingsbehandelingen gewoon afwachten. Een grote wens van ons is dat de rehabilitatie van de gebouwen gelijke tred zal houden met onze vernieuwingen: 'Een hypermoderne installatie in een oud gebouw is niet ideaal'.
Tenslotte nog dit over ons materiaal. De leeftijd van de apparatuur is niet alleen maatgevend voor de mate van bruikbaarheid.

Het gaat om de combinatie van tandarts en apparatuur. Dat neemt overigens niet weg dat er bepaalde installaties in marine-inrichtingen gewoon objectief gesproken te oud zijn: die staan dan ook bovenaan op de lijst van te vervangen materieel in 1975.' De kunstgebitten, kronen, bruggen e.d., welke de tandartsen voor het optimaal behandelen van hun patiënten nodig hebben, worden door een Marinebedrijf vervaardigd.
In Den Helder, onder het wakend oog van de Huisduinens vuurtoren, staat het tandtechnisch laboratorium der marine, onder direct toezicht v. h. hoofd v. d. tandheelkundig dienst der Zeemacht in Nederland, zijnde stafofficier CZMNED. Dit laboratorium is twee jaar geleden gemoderniseerd, waardoor van een 'up-to-date' instelling gesproken kan worden.
Het zgn. verstrekkingenpakket is sinds 1970 sterk uitgebreid. Vóór die tijd moest men voor speciale behandelingen (kronen, bruggen, enz.) naar de burgertandarts. Slechts bepaalde categorieën marinemensen kregen ook speciale behandelingen van de marine tandarts, zoals bv. vliegers, duikers, onderzeebootpersoneel en muzikanten. In 1970 is er een grote verandering gekomen. Iedereen in de marine heeft thans recht op volledige behandeling door een marine tandarts, zij het dat voor 'extra's' betaald moet worden. Door deze verandering is het werk van het tandtechnisch laboratorium vanzelfsprekend sterk toegenomen.

Personeel

'Onze dienst heeft in totaal ± 90 mensen. Er zijn ruim dertig tandartsen, ruim dertig tandartsassistenten, vijftien tandtechnicus en vijf tandheelkundige instrumentmakers. De assistentes zijn of marva's SDA of burgerpersoneel. Aan boord van de schepen wordt de tandarts geassisteerd door een matroos SDTT (speciale diensten tandtechnieker). Officieel zijn er 33 plaatsingen. Thans zijn daarvan 32 plaatsen bezet, 50 % door beroepstandartsen en 50% door tandartsen der KMR. Deze situatie steekt tijdelijk gunstig af bij die in voorgaande jaren, waarin we tekorten hadden van zes tot zeven tandartsen. Ons uitgangspunt is vooral de beroepstandartsen te laten varen; de filosofie, die in de gehele marine wordt gevolgd, is immers dat varen noodzakelijk is bij een normale loopbaanontwikkeling. Door dit uitgangspunt te handhaven moeten we wel eens KMR's, die graag een tijdje varen, teleurstellen. Het komt wel voor dat dienstplichtige tandartsen een (paar) jaar langer blijven, maar overgaan in beroepsdienst komt nauwelijks voor. De behoefte aan beroepstandartsen wordt gedekt door aanname van gemiddeld drie mensen per jaar, die op kosten van de marine tandheelkunde studeren, en in ruil daarvoor een contract tekenen.
Al met al is het personeelstekort thans enigszins kleiner dan in voorafgaande jaren; dit is een gevolg van het feit dat er een oplossing voor ons probleem gevonden werd in het overleg met de andere krijgsmachtdelen.'

'Een tandarts moet, zoals iedere andere vakman, op de hoogte blijven van de jongste ontwikkelingen op zijn vakgebied. Wij verwachten van een ieder, dat hij er zelf zorg voor draagt "bij te blijven". Dat neemt niet weg dat het bureau van de ITDZ initiatieven ontplooit om tandartsen deel te laten nemen aan cursussen. Zo wordt er deelgenomen aan studiedagen aan universiteiten en gaan er jaarlijks twee tot drie tandartsen naar één "post-graduate- course", georganiseerd door het Amerikaanse leger in West-Duitsland, welke gehouden wordt in Garmisch-Partenkirchen. Daar zijn lezingen, demonstraties en groepsbesprekingen onderdelen van het programma.
Overigens is er in de tandheelkunde minder snel sprake van veroudering van kennis dan in de geneeskunde. Over het algemeen zijn wij zeer tevreden over het niveau van ons personeel. De resultaten liggen ver boven het landelijk gemiddelde. Ongeveer dertig procent van de Nederlandse bevolking is gesaneerd. In de marine is dat percentage 70 tot 80. Dat we geen 100% saneringsgraad bereiken heeft verschillende oorzaken. Er zijn (overigens vrij weinig) mensen met een kunstgebit, het varen brengt problemen met zich mee en er is natuurlijk altijd een groep "uitknijpers". De sanering van de bemanning van een varend schip moet plaats vinden als het schip binnen licht. De ervaring is echter dat van een binnenliggend schip ongeveer 25 tot 30% van de bemanning legaal afwezig is vanwege allerlei verplichtingen elders op de wal. We kunnen dus nooit een heel schip tegelijk "bewerken". Een oplossing voor dat probleem zou het meegeven van een mobiele set zijn. Op schepen zonder tandheelkundige faciliteiten (en dat zijn er veel) zou een tandarts mee kunnen varen voor een bepaalde periode; de mobiele set zou hem dan in staat stellen de bemanning te saneren. We beschikken over een dergelijke set en hebben die meegegeven op de wereldreis van de "Van Galen" en de "Limburg": een prima resultaat was het gevolg. Door onderbezetting is het echter niet mogelijk de mobiele set permanent in gebruik te hebben.'

Het bureau van de ITDZ

'Eigenlijk werken we hier met een te kleine staf. Het zou zeer prettig zijn een tandarts beschikbaar te hebben om een gedeelte van het werk van de ITDZ te doen; door algemene personeelspolitiek is dat echter niet mogelijk. De laatste jaren hebben zeer veel werk in de personeelssfeer meegebracht, beduidend meer dan in de materieels- technische sector. Er is sprake van een vrij groot verloop in de groep marva-assistentes. Bovendien verdwijnt het overgrote deel van de tandartsen aan het einde van de contract periode naar de burger-maatschappij. Er moet dan ook geprobeerd worden het werken in de marine voor hen aantrekkelijker te maken. Er wordt thans gewerkt aan een voorstel tot positieverbetering van artsen en tandartsen in de krijgsmacht. Er wordt gezocht naar een mogelijkheid de financiële positie aan te passen aan die van academici, werkzaam in de overheidssfeer (universiteiten, G.G.D., enz.). Als het lukt die financiële positie te verbeteren, zal naar verwachting ook het "gat" in de ranglijst, waarmee we nu kampen, gevuld worden.'
'Een andere zaak, die thans op ons bureau aan de orde is, is het verminderen van het aantal dienstvakken. De tandheelkundige dienst is doorgelicht in het kader van het aan die gewenste vermindering voorafgaande onderzoek. Waarschijnlijk zal het resultaat van die doorlichting een voorstel tot uitfasering zijn. In dat geval zouden de zeer kleine dienstvakken tandtechnieker en tandheelkundig instrumentmaker verdwijnen. Het is voor ons nog onzeker wat er gaat gebeuren, als het zover zou komen. Ons huidig personeel in genoemde dienstvakken raakt het in ieder geval niet, omdat een eventuele uitfasering zou lopen tót voorbij het jaar 2000.'

Wensen van de scheidende ITDZ

KTZTA F. G. Scheltens: 'Ik kan me voorstellen dat het voor het personeel zeer frustrerend kan zijn allerlei geruchten over veranderingen te vernemen. Ik ben erg blij dat in onze dienst bij het personeel van een dergelijke frustratie niets is gebleken bij de uitvoering van een ieders taak. Daarvoor ben ik het personeel erg dankbaar; ik beschouw dat als een bewijs voor hun positieve instelling. Dat wou ik eerst zeggen.
Mijn wensen zijn deze. Ik hoop dat het personeel vrede kan hebben met de gang van zaken in de nieuwe marine, en dat men volle bevrediging zal vinden in werk en loopbaan. Bovendien hoop ik dat het materieel zowel tandheelkundig als bouwtechnisch in korte tijd weer "up-to-date" genoemd kan worden. Tenslotte wil ik nog graag iets zeggen over "de patiënt". Als men de patiënt in de marine vergelijkt met die daarbuiten, moet men tot de conclusie komen dat de marine patient over het algemeen prettiger is, minder noten op zijn zang heeft. De overeenkomst tussen beide groepen is deze: de patiënt gelooft te graag dat de tandarts wel voor de gezondheid van zijn gebit zal zorgen. Dat is een zeer grote misvatting. De patiënt moet zich bewust zijn van het belang van een goede mondhygiëne, in zijn eigen belang en in dat van zijn mede-opvarenden: 80% van het behoud van een gezond gebit komt voor rekening van de patiënt, de tandarts neemt de rest voor zijn rekening.'

****

Het ontstaan, bedrijfsvoering en successievelijk afvoering van de sterkte van de Marine Kazerne Rottumeroog...

Eens, heel lang geleden leefde er op het kleinste van onze Waddeneilanden, het eiland Rottumeroog een zogenaamde 'Lichtwachter', een soort vuurtorenwachter zonder vuurtoren, doch wel voorzien van een soortement stakellicht, waarmee hij op gepaste tijden de scheepvaart waarschuwde, wanneer men te dicht langs de daar aanwezige zandbanken dreigde te komen... Op zekere dag spoelde op het maagdelijke strand van Rottumeroog een vlaggenstok aan, die alle tekenen vertoonde van de Koninklijke marine afkomstig te zijn. De lichtwachter was meteen geïnteresseerd naar de herkomst van dit fraaie attribuut en zocht aanstonds contact met een goede kennis van hem, een actief dienend marineofficier die geregeld in vakantie- tijd het eiland als toerist bezocht.
De officier, getroffen door het enthousiasme van zijn vriend de lichtwachter, bood hem daarom als cadeau de Nederlandse driekleur aan, die natuurlijk in grote dank werd aanvaard. Bij een daarop volgend bezoek van de marineofficier bleek echter, dat onze Nationalé driekleur noch model en, erger nog, niet op tijd werd gehesen en neergehaald. De lichtwachter bezwoer, daar geen gelegenheid en tijd, noch het nodige personeel voor te hebben. Zijn vriend de marineman wist echter raad en schakelde met succes de betrokken Marine- instantie in, die reeds de volgende dag een mannetje bij de vlag leverde. Omdat er echter volgens de marine-voorschriften jongens bij de vlag wordt geblazen, werden dat er al gauw twee. Omdat spoedig bleek, dat passerende schepen onze Nationale driekleur eerbiedig groetten, moest er thans wacht bij de vlag worden gelopen teneinde het passende antwoord op de vlaggen-etiquette te waarborgen. In die tijd liepen we de wacht nog 3 van de 4, zodat het aantal manschappen alras aangroeide tot acht! Acht manschappen moesten natuurlijk stoffelijk én geestelijk worden

verzorgd; geen wonder dus dat er een kok en twee botteliers aan de sterkte werden toegevoegd. Voor de verdere personeelszorg moest er natuurlijk óók een kapper, toko-baas, een schoen- en kleermaker worden aangetrokken. Het behoeft geen betoog dat het bij deze sterkte de hoogste tijd werd voor divisie-chefs en een personeels-officier. Niet te vergeten een VLAM (Vloot-aalmoezenier) en een VLOP (Vloot-predikant) voor de onmisbare geestelijke verzorging! Onder de gegeven omstandigheden kon men natuurlijk niet ontkomen aan bijplaatsing van de thans nodige hofmeesters-officieren en idem -onderofficieren. Nu er immers al zeker een stuk of 8 officieren en eenzelfde aantal onderofficieren zijn, dient gedacht te worden aan de bouw en exploitatie van respectievelijk Longroom, Gouden Bal en niet te vergeten de KOSO (Korporaals-sociëteit). Voor de handhaving van de krijgstucht is logischerwijs een onderofficier van politie harde noodzaak. Nu de zaken er thans zó voorstaan, is efficiënte bewaking en beveiliging niet meer weg te denken en dus werd een detachement van het korps mariniers aangetrokken: Eén officier- detachements-commandant, 4 onderofficieren en twaalf manschappen opdat de veiligheid gewaarborgd ware! Maar ja, thans kon men het bedrijf niet langer runnen zonder de geijkte verzorgings-instanties en dus kwam er al spoedig een officier van administratie, kas-officier en een stuk of drie schrijvers bij. Logischerwijze schoten thans de benodigde faciliteiten, barakken en andere gebouwen de grond uit en dus kon de verzorgings-brigade van de technische dienst niet langer achterblijven; dat werden dus: éé officier technische dienst, één majoor-machinist, vier stokers (verwarming en noodaggregaten), 4 elektromonteurs (verlichting en hoofd-schakelbord) en tenslotte nog 4 magazijnbedienden onder leiding van een korporaal magazijnbeheerder voor het bij houden van de voorraden en de diverse details (onderdelenlijsten). We zouden de dagelijkse dienst warempel bijna vergeten!: Natuurlijk zien wij aanstonds 4 Officieren van de wacht aantreden, met in hun kielzog 4 onderofficieren van de wacht, 8 schildwachten (waarvan twee voor de hoofdpoort!), 4 leerlingen van de wacht en een korporaal van aflossing. En dan vooral niet te vergeten één tamboer en één pijper voor de dagelijkse ceremonie van vlag hijsen en -neerhalen (waar het immers allemaal om begonnen was!). Om kort te gaan (!), hier ontstond een allerwege bloeiende marine kazerne, compleet met commandant en eerste officier, gerund volgens de beste marine tradities! Helaas ontstond er na enige jaren van voorbeeldig draaien van deze Marinekazerne Rottumeroog, waaraan menig marine-etablissement een voorbeeld kon nemen (kijk maar in de jaarlijkse inspectierapporten en niet te vergeten de maandelijkse WL (Verantwoording voor Levensmiddelen) en de WK (Verantwoording van Kasgelden), een voor oningewijden acute paniek bij het ministerie van Defensie (Marine) in Den Haag: het bleek namelijk, dat een onzer kruisers niet meer vaar gereed kon worden gehouden in verband met urgente personeelsproblemen! Doch Den Haag zou Den Haag niet zijn als er op ons onvolprezen ministerie van Defensie (Marine) niet een heldere geest voor het voetlicht trad, die met schier onvoorstelbaar inzicht in de materie suggereerde: 'Mensen, haal die verrekte vlaggenstok op Rottumeroog wég en je hebt pronto weer een complete kruiserbemanning beschikbaar!!' Ik heb de authenticiteit van deze geschiedenis getracht te achterhalen, doch dit is jammerlijk mislukt omdat de lichtwachter inmiddels met de VUT is gestuurd en daarna schielijk geëmigreerd...

MARIN(E)ADE
Marinehumor door de jaren heen
Dick N. Wentholt en Gerard Wolf
check point. Magazine voor veteranen
Nr. 2 Maart 2007

Oud-marinier Felix Bakker hoorde drie keer bevel ‘vlag neerhalen’

‘Zo’n dramatisch commando vergeet je nooit’

Door: Klazien van Brandwijk

Hoewel alle drie de oorlogen waar Luitenant ter zee van vakdiensten 2 OC b.d. Felix Bakker (81) bij betrokken was eindigden met het commando 'vlag neerhalen', heeft de eerste - waar hij als opleidingsmarinier lijfelijk aanwezig was - de meeste indruk gemaakt. "Terugkijkend kun je zeggen dat het een traumatische ervaring was. Ik heb er geen slapeloze nachten of nachtmerries van, maar vergeten doe je zoiets nooit."

Felix C. Bakker op 16-jarige leeftijd als marinier 3e klas te Soerabaja, 1942. Foto: privécollectie Felix Bakker

Felix Bakker werd op 16 oktober 1925 geboren in Batavia. Na het overlijden van zijn vader werd hij op driejarige leeftijd opgenomen in het Protestants Kindertehuis in Soka Boemi om een gedegen Nederlandse opvoeding te krijgen. Bakker bewaart goede herinneringen aan het kindertehuis waar hij tot zijn zestiende verbleef. "De periode in het kindertehuis was sterk Nederlands gericht. Streng, degelijk, orthodox protestant en een tikje nationalistisch. Daartegenover stonden de jaarlijkse vakanties die ik bij mijn moeder in Batavia doorbracht. Dat was het vrije Indische leven. Ik had een onbezorgde kindertijd met veel broertjes en zusjes. Er was geen geld voor de mulo dus ik ging naar de ambachtschool in Soka Boemi om het vak metaalbewerking te leren. Ik deed mijn best om het vak onder de knie te krijgen, maar zat liever te lezen. Boeken uit de schoolbibliotheek, de bibliotheek van het tehuis, alles heb ik gelezen. Vooral aardrijkskunde en geschiedenis hadden

mijn interesse. Als het schoolwerk af was en de groepsleider zijn krant uit had, dan kreeg ik die. Met hem sprak ik ook over de politiek."

Nationalisme

Tijdens de vakanties bij zijn moeder in Batavia las Bakker de Chinese krant en maakte zo ook kennis met zijn Chinees-Indische achtergrond. De berichtgeving over de oorlog en de Indonesische nationalistische gedachte was in de Chinese kranten anders. Bakker ontdekte dat het hebben van een vaderland (Nederland) én een moederland (Nederlands-Indië) niet voor iedereen vanzelfsprekend was. Door het vele lezen werd hem duidelijk dat er meerdere zienswijzen waren. Op zijn vijftiende brak hij met turnen zijn pols en belandde in het ziekenhuis. "De man met wie ik een kamer deelde was een Japanner die met zijn auto op een kar met bamboestammen was gereden. Hij sprak vloeiend Indonesisch en had een winkel. Als hij de broeder riep, dan was dat op een commando toon. Het was publiekelijk bekend dat de bedreiging van Indië uit Japan kwam. Japanse officieren zaten overal door het land verspreid en hadden winkels of waren kapper. In de kustplaatsen waren dat voornamelijk marineofficieren. Op een dag kwam er hoog bezoek, iemand van Indonesische adel. Met een ‘Ja jongen, hier hoef jij niet bij te zijn’ moest ik de kamer verlaten."
Veel later las Bakker in de *Jakarta Post* dat die bezoeker, Gatot Mangkoepradja, een van de voormannen van de Indonesische nationalisten was. In het ziekenhuis hoorde hij ook voor het eerst het Indonesisch volkslied. "Een jongen zat te neuriën en ik vroeg wat dat was. Hij vertelde: ‘Dat is ons volkslied.’ Dat vond ik vreemd, want ik was opgegroeid met één volk, één taal en één volkslied. Die jongen vertelde me dat Nederland de bezetter was en dat men via politieke weg streed voor de onafhankelijkheid. Die informatie uit de Chinese kranten en de ervaringen in het ziekenhuis zijn voor mijn algemene ontwikkeling heel goed geweest."

Gevechtspatrouille op Oost-Java. Felix Bakker staat tweede van rechts. Foto: privécollectie Felix Bakker

Zwarte duivels

Nadat de Duitsers in mei 1940 Nederland op brute wijze hadden bezet, spelde Bakker de kranten en volgde de ontwikkelingen in Europa op de voet. Om Nederlands-Indië te behouden werden Indische jongeren in de kranten aangespoord om dienst te nemen. Grote groepen jongeren meldden zich voor de Koninklijke Marine, de Marine Luchtvaart KNIL-afdeling, de Luchtbeschermingsdienst en de EHBO-afdelingen. Bij de jongens die nog niet dienstplichtig waren was na het Vrijwillig Vlieger Corps (VCC) de Koninklijke Marine door de lage leeftijdgrens het meest populair.

Op de ambachtschool werd het vak Paraatheidoefeningen ingevoerd. Een leraar, gepensioneerd sergeant-majoor van het KNIL, was *drill instructor.* Drie keer per week kregen de

leerlingen anderhalf uur exercitieoefeningen, leerden marcheren en in de houding staan. "Onze oefengeweren maakten we zelf. De houtafdeling zorgde voor de geweerkolven en de metaalafdeling leverde de lopen. Ronde massieve stalen buizen. Tijdens een grote legeroefening in Soka Boemi mocht de ambachtschool mee paraderen. Toen dacht ik: ik ben er eigenlijk wel klaar voor." Bakker besloot zich aan te melden bij de mariniers. "In de krant stond een advertentie die ik al eerder had gezien. De teksten *De helden van Rotterdam en De zwarte duivels* maakten dat ik dacht: bij die club moet ik zien te komen." De directeur van het tehuis regelde de aanmelding en vijf dagen later vond de keuring door een Gouvernementsarts plaats. "Ik werd goedgekeurd, was bijna zestien en had de minimum lengte van 1 meter 65. Ik voldeed aan alle voorwaarden. Na - in mijn beleving - veel te lang wachten, kwam op 23 november het bericht dat ik me in de Marinekazerne Goebeng te Soerabaja moest melden. Ik ging met de trein naar Batavia, overnachtte op een KNIL-kazerne en maakte kennis met de reguliere marine hap: aardappelen, vlees en vette jus. De volgende dag reisde ik heel luxe naar Soerabaja. Derde in plaats van vierde klasse. In de trein zaten veel militairen. Ik verwonderde me over het marine taaltje en voelde me niet echt *senang.* Waar was ik aan begonnen? Een paar studenten, nationalisten, knoopten een gesprek aan en vonden dat ik maar beter kon gaan studeren. Het was donker toen de trein in Soerabaja arriveerde. Op het plein ontdekte ik nog wat jongens en met een man of zes kwamen we op de kazerne aan. De wacht, een grote blonde kerel, deed de poort open met de woorden: ‘Wat moeten jullie bij het korps?’ Ook de reactie van de leerling van de wacht was niet echt hoopgevend. ‘Hoe haal je het in je hoofd om marinier te worden?’ Later realiseerde ik me dat ze het helemaal niet gewend waren dat Indische jongens bij de mariniers kwamen."

Pearl Harbor

De eerste Indische mariniers werden in 1941 opgeleid. Bakker werd in de tweede lichting geplaatst. Na zijn opkomst op 24 november startte de opleiding op 1 december 1941. In totaal 54 Indische jongens werden verdeeld over vier bakken en vormden twee klassen. In de klas tamboers en pijpers vonden de jongere jongens een plaats. "Ik verwachtte de tweede dag mijn geweer, maar dat zat er niet in. We kregen een vredestijdopleiding en dat ging me veel te langzaam. Door de Japanse aanval op Pearl Harbor veranderde in één klap de situatie, óók voor ons mariniers in opleiding. We werden toegesproken door overste Roelofsen: ‘Ook van u, mariniers in opleiding, verwacht ik volledige inzet. Doe goed uw best zodat u als volwaardige mariniers kunt worden ingezet.’ Met jongensachtige bravoure hadden wij iets van: nou, aan ons zal het niet liggen." Vanwege aanhoudende bombardementen op Soerabaja beperkte de opleiding zich tot velddienst en schietoefeningen. De situatie werd zo dreigend dat een nieuwe lichting mariniers, tamboers, pijpers en vlootpersoneel, werd overgebracht naar het Marine verlofcentrum in Malang. Na de Slag in de Javazee, waar de Nederlandse vloot in de nacht van 27 op 28 februari ten onder ging, was de opleiding van de mariniers ten einde. Op 1 maart 1942 vormden de twee marinierscompagnieën met twee compagnieën van de MBA (Marine Bewaking Afdeling) het Marine bataljon. De jonge mariniers werden verdeeld over de verschillende secties van de twee marinierscompagnieën. "Ik kwam terecht bij de 1e sectie van de 1e Compagnie en werd munitiedrager/mitrailleurhelper in de groep van korporaal Gijs van Dijk. Als mitrailleurhelper kreeg je een grote leren tas met zo’n zeven- à achthonderd patronen. Kun je het je voorstellen? Slechts 1 meter 65 met volle bepakking: stalen helm, twee patroontassen, honderdtwintig patronen, twee handgranaten in je broodzakken, zo’n Duits

gasmasker in een soort van beschuitbus, een geweer model 1895 plus bajonet, rugzak, dekenrol, veldfles en etenspannetje..."

Japanners vertraagd Op 1 maart 1942 landden Japanse troepen van de 38e divisie op de noordkust van Oost-Java en gingen in volle opmars. Vernielde bruggen werden binnen 24 uur vervangen door pontonbruggen en verschillende patrouilles waren inmiddels met bootjes en vlotten de kali Solo overgestoken. "Iedereen was geconsigneerd. Ook het kader mocht de kazerne niet verlaten. Vrouwen en kinderen kwamen naar het hek om hun geliefde te spreken. Dat was een droevig gezicht. Niemand wist wat er zou gebeuren, we moesten wachten tot er een order kwam. Tot twee keer toe kwam het commando 'oprukken', maar dat werd weer afgeblazen." Op 4 maart was het zover, het Marine bataljon werd naar Djombang, Oost-Java, gedirigeerd. "Om een uur of negen 's avonds gingen we op pad. We zaten in twee gepantserde overvalwagens met geblindeerde koplampen."
De jonge marinier kan zich de gebeurtenissen die daarop volgden nog helder voor de geest halen. "De uitslag van de strijd stond haast bij voorbaat vast. Maar ons detachement heeft er onder aanvoering van 1e luitenant Nas alles aan gedaan om de Japanners te vertragen. Eerst in Ngandjoek. Tot twee keer toe wisten wij ons, onder de koelbloedige leiding van luitenant Nas, uit de omsingeling te vechten en terug te trekken naar Kadiri. Later op de dag voerden we bij Kertosono nog een flankaanval uit. De Japanners waren volledig verrast, maar toen ze naast mortieren ook antitankgeschut in stelling brachten, konden we onder zwaar vuur ternauwernood ontkomen. Een beschadigde overvalwagen moesten we achterlaten. Via Kadiri voegden we ons bij het mariniersbataljon in Djombang."

De 81 -jarige Felix Bakker. Foto: Fred van Brandwijk

Onthoofd

Bakker valt stil en staart in de verte. "Wij hadden geen verliezen, maar in de 2e marinierscompagnie werden twaalf man door de Japanners krijgsgevangen gemaakt. De volgende ochtend in alle vroegte werden vier opleidingsmariniers en vijf miliciens, allen Indische jongens, aan bomen langs de weg vastgebonden, met de banjonet afgemaakt en onthoofd. Drie kaderleden werden hardhandig ondervraagd en bleven in eerste instantie gespaard. Er zijn veel jongens die ik kende gesneuveld. In de Javazee, tijdens de opmars van de Japanners en natuurlijk later in krijgsgevangenschap."

Toen het marine bataljon zich weer had geformeerd kwam het bericht dat, om vrouwen en kinderen niet in gevaar te brengen, de strijd werd gestaakt. "We zouden als guerrilla verder

gaan, maar toen werd duidelijk dat we waren gecapituleerd. Het laatste baksgewijs vergeet ik nooit. We stonden op het grasveldje aangetreden voor de vlaggenparade.
De bataljonscommandant overste Roelofsen zei in zijn toespraak dat we echt gecapituleerd waren en gezamenlijk krijgsgevangen zouden worden. De Nederlandse vlag werd neergehaald. De overste gaf aan luitenant Nas de opdracht om de witte vlag te hijsen, draaide zich om en ging naar binnen. De luitenant liet ons uittreden. Voor een witte vlag ga je niet in de houding staan! Daarna werd de witte vlag gehesen. Iedereen was aangeslagen en ik heb me vaak afgevraagd hoe mannen als Roelofsen en Nas dat hebben ervaren. Nadien heb ik nog veel meegemaakt, werd krijgsgevangen, vocht mee om Indië voor Nederland te behouden en was bij de Marine Inlichtingendienst in Nieuw-Guinea. Dus ik heb drie verloren oorlogen meegemaakt en heb ook veel vrienden verloren. Maar het dramatische commando ‘vlag neerhalen’ op die dag in maart 1942 vergeet ik nooit."
==========

Terugblik op een halve eeuw militair straf- en tuchtrecht.

Als commandant van een klein scheepje, Harer Majesteit A 905, heb ik eens - het was in 1962 -veertien dagen steng arrest opgelegd aan een elektromonteur die er gedurende de weekendwacht een rommeltje van had gemaakt. Later terugdenkende heb ik me wel eens afgevraagd of die straf niet wat erg zwaar was uitgevallen. Maar ik denk dat het goed was dat ik over een dergelijk machtsmiddel beschikte. In ieder geval heeft zich na die keer aan boord van “mijn” schip geen enkel wachtprobleem meer voorgedaan.
Sedert die tijd is er veel veranderd. Aan het eind van de jaren zestig werd in heel West-Europa het traditionele gezag op de proef gesteld. In Nederland was de provotijd aangebroken en de vraag deed zich voor of het uitdelen van krenten aan voorbijgangers strafbaar was. In de krijgsmacht concentreerde het conflict zich onder meer op de haardracht; een geruchtmakend geval van een dienstplichtig soldaat die weigerde zijn haar te laten knippen, heeft ooit het Hoog Militair Gerechtshof bereikt. Naar ik meen waren de problemen bij de marine minder ernstig dan bij de landmacht; vermoedelijk hing dat samen met een verschil in criteria bij de personeelsselectie en met de sfeer aan boord van een varend schip, die anders is dan die in een wat saaie kazerne op de hei.
Nederland is Nederland en de oplossing werd dan ook niet gezocht in harde confrontatie maar in toegevende maatregelen die de radicalen de wind uit de zeilen zouden nemen. Aan de universiteiten werden bijvoorbeeld al snel studenten toegelaten als lid van de besturende colleges. Bij de krijgsmacht werd, in het kader van diezelfde strategie, het militaire straf- en tuchtrecht ingrijpend herzien.
Er was nog een andere oorzaak voor die herziening. Nederland is aangesloten bij het Europees verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden. Ingevolge dat verdrag mogen straffen (lichte tuchtstraffen uitgezonderd) alleen worden opgelegd door een onafhankelijke rechter. De militaire commandanten waren in dat licht bezien niet voldoende onafhankelijk en de toen nog bestaande krijgsraden evenmin. Met het oog daarop werden al in

1974 de tuchtstraffen verlaging, tuchtklasse en streng arrest afgeschaft; de tuchtrechtelijke geldboete werd toen ingevoerd.
Een fundamentele herziening was inmiddels al in gang gezet. In 1967 was de zogenoemde commissie Lagerwerff ingesteld, die adviezen deed omtrent gewenste hervorming van het militaire straf- en tuchtrecht. Het uit vroeger eeuwen stammende adagium “ondergeschiktheid is de ziel van de militaire dienst” werd verlaten en naast gehoorzaamheid werden samenwerking en gepast initiatief tot het wezen van de krijgstucht gerekend. (Naar ik meen was dat voor de marine niet nieuw omdat die waarden daar altijd al golden; het bedrijf breng dat mee). Naar aanleiding van die adviezen is in 1981 een aantal wetsvoorstellen ingediend die uiteindelijk hebben geleid tot de wetswijzigingen van 1990, die in 1991 zijn ingegaan, het was vooral onder leiding van de officier van administratie mr. Gerard Lindner (vijfjaar boven ons in het ellebogenboek) dat die wijzigingen tot stand zijn gebracht. Zonder slag of stoot ging dat niet, want onder de officieren waren er velen die daar weinig mee op hadden. Dat is begrijpelijk, want de bevoegdheden van de commandant op het gebied van het militaire straf- en tuchtrecht werden sterk gekortwiekt. Als tuchtstraffen bleven slechts over: berisping, geldboete, strafdienst en, voor sommige feiten, uitgaansverbod. Bovendien is de voorheen bestaande bevoegdheid van de commandant om lichte strafbare feiten als “oneigenlijk krijgstuchtelijk vergrijp” tuchtrechtelijk af te doen sterk beknot. Verder is de tuchtprocedure met waarborgen omkleed: de beschuldigde kan zich doen bij staan door een vertrouwensman, en de commandant kan een tuchtfeit alleen bewezen verklaren op grond van wettige bewijsmiddelen. Over een opgelegde straf kan de gestrafte zich thans weer beklagen bij de beklagmeerdere (van 1991 tot 2000 bestond die mogelijkheid niet); daarna kan hij nog in beroep komen bij de militaire kamer van de rechtbank, waarover straks meer.

Dat er aan straf- en tuchtrechtelijke bevoegdheden voortaan minder behoefte bestond dan vroeger kan niet worden gezegd. Uitzending op “vredesoperatie” stelt aan de handhaving van de krijgstucht bijzondere eisen. Ook nieuwigheden als “met vrouwen naar zee” hebben het belang van eer goede handhaving van de krijgstucht eerder doen toe- dan afnemen.
Het menselijk gedrag wordt immers minstens zo zeer door hormonen gestuurd als door de vrees voor tuchtstraf, zeker wanneer die tuchtstraf weinig meer dan symbolische betekenis heeft. In de tijd van de commissie Lagerwerff vielen die ontwikkelingen nog niet te voorzien. Gelukkig biedt de moderne tijd ook goede verbindingsmogelijkheden. In gevallen waarin vroeger een commandant die in een afgelegen positie met een strafbaar feit werd geconfronteerd dat probleem in z’n eentje moest oplossen kan nu de betrokkene per helikopter worden afgevoerd en in handen van justitiële autoriteiten worden gesteld.

Dat brengt mij op de veranderingen in het militaire strafrecht: Het Wetboek van Militair Strafrecht houdt nu uitdrukkelijk in dat ongehoorzaamheid niet strafbaar is indien de bevolen gedraging onrechtmatig is. De krijgsraden zijn afgeschaft, evenals het Hoog Militair Gerechtshof. Militaire verdachten verschijnen nu voor de militaire kamer van de rechtbank, of, wanneer het overtredingen betreft, voor de militaire kantonrechter. (De militaire kantonrechter is geen militair maar hij berecht militairen.) Zo’n militaire kamer bestaat uit drie leden, waarvan twee gewone rechters zijn en één een militair jurist is. In het algemeen betreft dit de rechtbank te Arnhem; daarvan is hoger beroep mogelijk op (de militaire kamer van) het gerechtshof te Arnhem. De procedure voor de militaire kamer komt in hoofdzaak overeen met die voor de gewone strafrechter. Eenvoudige verkeersdelicten, ongeacht of ze door militairen of door

burgers zijn gepleegd, worden tegenwoordig (sinds 1992) berecht door de officier van justitie, met mogelijkheid van beroep op de gewone kantonrechter; dat behoeft ook voor militairen niet de kantonrechter in Arnhem te zijn. Het ontslag uit de militaire zeedienst, de verlaging en de plaatsing in een strafklasse zijn bij herziening in 1990 als strafmogelijkheden vervallen. Wel kan de militaire kamer in plaats van gevangenisstraf, militaire detentie opleggen (bekend als Nieuwersluis).

Als laatste ontwikkeling moet worden gewezen op het zogenaamde internationale strafhof, dat binnenkort in Den Haag zal worden ingesteld. Dat krijgt slechts zeer ernstige feiten te berechten: genocide, misdrijven tegen de menselijkheid, oorlogsmisdrijven. Met die instelling wordt uitdrukking gegeven aan het wereldwijd besefte belang dat zulke feiten achterwege blijven. Een verdachte kan alleen voor het internationale hof komen als hij voor de desbetreffende feiten niet al wordt vervolgd op nationaal niveau. Op het eerste gezicht lijkt het alsof dit alleen voor anderen van belang is, niet voor Nederlandse militairen. Maar ook Nederlandse militairen kunnen, bijvoorbeeld in het kader van vredesoperaties voor onverwachte situaties komen te staan en daarbij uitglijden. Er is onlangs een wetsvoorstel ingediend dat het mogelijk moet maken dat zulke ernstige feiten, door wie ook begaan, door de Nederlandse rechter worden berecht. Daarmee wordt het strafrecht ook voor Nederlandse militairen een stukje grimmiger.

Ik beschrijf dit alles niet zonder weemoed. Mijn juridische loopbaan is begonnen met het, zij het slechts tweemaal, verdedigen van medemilitairen voor de zeekrijgsraad. Dat was een gestreng maar niet onvriendelijk college, met begrip voor de noden van de zeeman. In één geval - het betrof een bottelier van mijn schip die werd beschuldigd van desertie - heb ik bereikt dat mijn cliënt onmiddellijk op vrije voeten werd gesteld. Het was een leerzame zaak, ik herinner mij die nog heel goed. De bottelier was mij na afloop niet dankbaar; ik had een zo zielig verhaal opgehangen dat zijn gevoel voor eigenwaarde daardoor ernstig moet zijn gekwetst. Nu, terugziend, denk ik dat dat een te zwaar offer is geweest. Ik had de zaak gewonnen, maar de man verloren. Vanuit dat gezichtspunt bezien is het misschien wel goed dat de militaire strafrechtspleging tegenwoordig wat meer professioneel is ingericht dan zij dat destijds was. Maar toch, het was een mooie tijd.
Nico Keijzer
Bron: Promotie 1953 Adelborst - en 50 jaar later.

NIEUWE-DIEPSE NOTITIES

kroniek uit 't Nieuwediepse

Gerestaureerde zeevaartschool

in aanwezigheid van talrijke belangstellenden uit de onderwijswereld, marine en koopvaardij heeft drs. H. J. H. Janssen, directeur generaal van scheepvaart, de heropening verricht van de verbouwde en gerestaureerde Gemeentelijke Hogere Zeevaartschool. Na een welkomstwoord door burgemeester ir. S. H. de Visser gaf de heer Janssen een overzicht van de huidige onderwijsproblematiek en de aanpassingsmogelijkheden voor de toekomst. Hem werd als aandenken aan deze plechtigheid een koperen scheepsbel overhandigd, die tevoren acht glazen had geslagen. 'Acht glazen', zo zei de directeur van de zeevaartschool de heer C. P. Sabelis, 'betekenen in de scheepvaart het afsluiten van de wacht, maar tevens houden zij de opening van een nieuwe periode in.' De herbouw van de school heeft ongeveer zes maanden gevergd, maar het is de moeite waard geweest, want het leefklimaat is er enorm op vooruit gegaan. In de bibliotheek en leeszalen liggen prachtige vaste vloerbedekkingen en het meubilair is vernieuwd. De genodigden, onder wie de commandant der zeemacht in Nederland, schout-bij-nacht A. van der Moer, de commandant maritieme middelen Texel, kapitein ter zee W. van Rossom, de directeur van de Rijkswerf, kapitein ter zee mr. ir. P. P. van de Vijver, de wethouders K. Muije, G. J. van den Bosch, N. J. Stoop en M. Blom, maakten met de overige gasten een rondgang door de lokalen en bewonderden de nieuwe aanwinsten zoals het electro- en elektronica laboratorium evenals het scheikundepracticum.

Assaut

De adelborsten hebben het weer braaf 'versierd' op het Koninklijk instituut voor de marine, waar tijdens het jaarlijks Assaut de remmen weer eens echt werden losgegooid. Ieder jaar weer zijn de versieringen een grote verrassing. Dit jaar was het aantal decoraties groots en soms bizar. Hoogtepunten waren natuurlijk de aankomst van de Feeëntrein en het Galabal, dat door vele prominenten werd bijgewoond. De feestvreugde kon niet zo hoog zijn en de glazen niet zo diep geledigd of de volgende morgen maakte het korps fris en monter achter het vaandel geschaard

een mars door de stad, daarbij de nieuwste instrumenten van de drumband showend. Sergeant adelborst P. W. Verspoor, geestelijke vader van de decoratie. R. A. Snouck van Hurgonje president van de senaat, luitenant ter zee der eerste klasse C. J. Maats beschermheer en sergeant adelborst B. M. van der Hulst voorzitter assautcommissie hebben, evenals de andere adelborsten handen vol werk gehad om het feest te organiseren.
Er waren bars in diverse stijlen als prehistorisch, iglo, rodeo, psychedelisch en een trappersbar.

Mijnendienst hielp Sint Nicolaas

De bemanning van de mijnendienstkazerne heeft voor de kinderen van de dr. Herders scheerschool een Sint Nicolaas-feest georganiseerd, dat klonk als een klok. Evenals vele andere inrichtingen heeft de Mijnendienst een school geadopteerd en jaarlijks worden hiervoor gelden ingezameld.

Er is scheutig gegeven, want er kon een vrachtauto vol cadeautjes worden gekocht.
De eerste die een geschenk kreeg was Sint Nicolaas zelf, want juffrouw Beukema vond, onder bijvallende kreten van de leerlingen, dat iemand die zoveel weggeeft zeker zelf ook wel eens bedacht wil worden.
De Sint wist alles van de kinderen en wat hij niet wist werd hem door hen op heerlijk openhartige wijze geopenbaard. Toen de geschenken werden uitgedeeld was iedereen geweldig gelukkig.

Traditiekamer op ‘De Kooij’

Luitenant ter zee van vakdiensten der tweede klasse oudste categorie C. R. Blom houdt er een prachtige hobby op na, waaraan velen plezier kunnen beleven. Het Marinemuseum en het Vliegkamp ‘De Kooij’ beschikten over vele herinneringsvoorwerpen aan de Marine Luchtvaart Dienst, waarvan bij bijzondere gelegenheden het een en ander werd tentoongesteld. Ltz. Blom heeft van al deze voorwerpen een permanente expositie ingericht, die hij de naam ‘Traditiekamer’ heeft gegeven. Uit alle mogelijke bronnen putte hij zijn documentatiemateriaal. Familieleden van overleden vliegers schonken datgene wat steeds als een dierbare familieherinnering was bewaard. Uit oude archieven kwamen zelfs glasnegatieven tevoorschijn, waarvan weer foto’s werden gemaakt. Zo wordt de M.L.D. van het eerste uur tot nu begeleid. Het heeft twee jaren

intensieve arbeid gekost, maar wat er is verzameld is overweldigend. Er kwam zoveel, dat de gangen van het hoofdgebouw moesten worden ingeschakeld voor talrijke tableaus met foto's. Het gehele mensenleven en de ontwikkeling van de M.L.D. is hier uitgebeeld, voor jongeren zeker de moeite van het bestuderen waard. Hier wordt getoond hoe wakkere mannen, met soms primitieve middelen de M.L.D. opvoerden tot de hoogte die nu is bereikt.

Zeemans interview

In een kostelijk interview in de schouwburg tijdens de actie 'Kerstfeest op Zee' wist gastvrouw Els Buitendijk de tweeëntachtigjarige kapitein Moerman gezellig aan het praten te krijgen. Hij vertelde, hoe hij als sleper kapitein op 16 juli 1914, toen de eerste wereldoorlog dreigde, uit IJmuiden vertrok met een kraan op de sleeptros. Alles ging goed, via Malta door de Dardanelles maar toen verklaarde de Turk de oorlog aan Rusland en hij mocht met zijn schip de Dardanellen niet uit. Dat duurde tot oktober 1914. Het schip was verkocht en de opvarenden moesten de reis over land terug maken. Toen Els vroeg hoe het er was zei de kapitein: 'Droog, ontzettend droog. Thee kreeg je in Rusland genoeg. Ik heb daar voor mijn leven lang thee gedronken.' Over kerst gesproken vertelde kapitein Moerman, dat hij eens tegen die tijd tussen Buenos Aires en Kaapstad voer, toen er plotseling een vette albatros op dek viel. Het zich verwerende beest werd met een lasso gevangen en een kopje kleiner gemaakt. Toen hij was geplukt en gebraden zette niemand een mond aan de 'kerstbout' want het ding was niet te eten zo taai en het smaakte enorm tranig.

Winterweelde

Een tropenman heeft eens gezegd: 'Jullie beseften maar nauwelijks hoe rijk je bent met die vierjaargetijden.' In het koude-neuzentijdperk, als je op je brommertje tegen een bolle oostenwind naar de Buiten-haven moet, spreekt dat nauwelijks tot je verbeelding, maar na een nacht van nevel en vorst zal zelfs de ergste nurks moeten toegeven, dat er in de parken iets bijzonder moois werd gecreëerd. Schoner dan in de lente, want dan hebben maar enkele bomen bloesem. Ook nu weer stond de gehele natuur als in een prachtige bruidstooi. Op de takken waren, van dichtbij gezien, miljarden kleine ijsnaaldjes geplant, die tezamen een geheel vormden. Het struikgewas, het gras en de takken van de bomen stonden te tintelen in het fraaie morgenzonlicht.

HET DIENSTVAK VLIEGTUIGMAKER - METAALBEWERKER

De motieven, die tot dit besluit hebben geleid, blijken uit diverse uitlatingen in personeelszorgorganen en verslagen van afdelingsvergaderingen van de VBZ, niet voor iedereen even duidelijk te zijn met als gevolg onzekerheid over de toekomst, ongegronde hoop op intrekking van het besluit, te hoge verwachtingen omtrent de carrièregang en een variërend aantal niet op feiten gebaseerde veronderstellingen die de rondgang doen. Omdat bovendien blijkt, dat men te weinig bekend is met de mogelijkheden, die voor schepelingen van het dienstvak openstaan, wordt in onderstaand artikel getracht in het een en ander de nodige opheldering te verschaffen.

Vooropgesteld moet worden, dat de marineleiding nimmer heeft verondersteld, dat de behoefte aan vliegtuigmetaalbewerking als arbeid geheel zou verdwijnen. Evenmin is ooit getwijfeld aan vakmanschap en werklust van de vliegtuigmakers-metaalbewerker, ook niet in vergelijking met burger metaalbewerkers.

Waarom werd de beslissing, die resulteerde in bekendmaking nummer 914. destijds dan eigenlijk door de marineleiding genomen 7
Momenteel geschiedt metaalbewerking aan vliegtuigen bij de Koninklijke marine op bepaalde plaatsen zoals de beide marinevliegkampen in Nederland en op Curacao bij het aldaar gebaseerde squadron. Dit in tegenstelling tot het verleden waarin uitzending van metaalbewerkers naar overzeese gebiedsdelen in Azië plaatsvond, dan wel varende plaatsingen aan boord van HR .MS. Karel Doorman bezet dienden te worden. Het wegvallen van deze uitzendingen en varende plaatsingen betekent een belangrijke inkrimping van taken; bovendien waren het juist die taken, die het bezit van de militaire status voor de metaalbewerker noodzakelijk maakten.
Het afstoten van deze taken leidt tot een zodanige reductie in de sterkte van het dienstvak dat deze te gering wordt om "levensvatbaarheid’ te kunnen garanderen.
Immers, juist in hele kleine dienstvakken kunnen toevalligheden een normale carrière zo gemakkelijk verstoren Daar kan bijvoorbeeld een jeugdige hoofd onderofficier tot zijn ontslag jarenlang een van de schaarse topplaatsen van de ranglijst bezet houden en daarmee ongewild de bevorderingsgang van anderen stagneren.

Wanneer men derhalve bedenkt, dal de bezetting aan metaalbewerkers zich in de toekomst beperkt tot de beide vliegkampen in Nederland, waardoor de noodzaak van militaire status vervalt en men vergelijkt de netto minimum uren opbrengst aan arbeid tussen militairen en burgers dan is deze minimum uren opbrengst bij militairen eenvoudig minder omdat de militair veel uren moet besteden aan zuiver militaire verplichtingen.
Alle voorgaande argumenten legen elkaar afwegende is de marineleiding dan ook destijds tot de beslissing gekomen om het dienstvak VGMKMI op te heffen en de verminderde behoefte aan metaalbewerking geheel door burgerpersoneel te laten vervullen.
Wanneer nogmaals de afweging van factoren zoals reeds uiteengezet, wordt bezien, zal het duidelijk zijn dat op die beslissing niet zal worden teruggekomen.
Omstandigheden, die nopen tot het wederom in dienst nemen van vliegtuigmetaalbewerkers met een militaire status, zijn redelijkerwijs m de toekomst niet meer verwacht baar.

Wat houdt de beslissing die in de eerste zin van dit artikel werd genoemd, nu eigenlijk in voor de individuele vliegtuigmakermetaalbewerker?
De Koninklijke marine hanteert onvrijwillig ontslag slechts bij afkeuring of wangedrag.
Vandaar, dat bij het opheffen van het dienstvak VGMRME werd bepaald, dat de taak van het dienstvak niet ineens, doch geleidelijk zal worden overgenomen door burgerpersoneel.
Dit komt in feite daarop neer, dal er voor de vliegtuigmaker-metaalbewerker, die verkiest in militaire dienst te blijven, werk aan de winkel en brood op de plank zal blijven.
Hierbij zal hij niet worden 'verdrongen' door een burger inlaidbewerker. Slechts in de méér-behoefte aan metaalbewerking zal door burgers worden voorzien en voorts zal. globaal gesproken, de plaats van iedere militaire metaalbewerker, die als zodanig een bemanningslijstfunclie vervult, pas door een burger worden ingenomen als de betrokken militair de dienst verlaat.
En omdat volgens de huidige gegevens de jongste vliegtuigmaker-metaalbewerker in het najaar van 1999, wegens het bereiken van de 50-jarige leeftijd, de dienst verlaat, zal omstreeks die tijd, formeel deze laatste plaats door een burger moeten zijn ingenomen. waarmee het dienstvak VGMRME zal hebben opgehouden te bestaan. Hoewel men tot nu toe nog weinig of geen burgermetaalbewerkers heeft behoeven aan te nemen, ziet het er de leeftijd van de militaire collegae bekijkende naar uit, dat dit de komende tien jaar in toenemende mate zal moeten geschieden . . . als tenminste het werkpakket aan vliegtuigmetaalbewerking niet nog kleiner wordt, dan thans wordt voorzien.
Omdat een van de argumenten voor de opheffing van het dienstvak VGMRME was een verdoelmatiging in de bedrijfsvoering van de Koninklijke marine is het goed hierop even nader in te gaan.

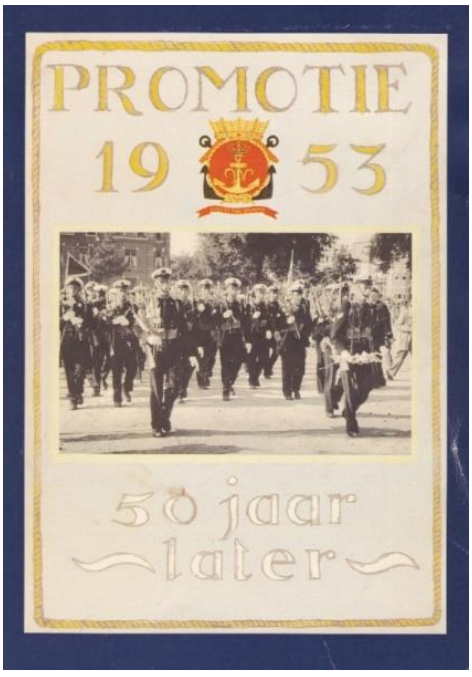
Wil men efficiënter werken, dan zal men onder meer de exploitatiekosten moeten zien te beperken. Wat daarbij de meeste zoden aan de dijk zet is te trachten het werk met minder mensen uil te voeren. Hiertoe heeft de marineleiding een kleine zes jaar geleden de ‘commissie tot herziening van de bemanningslijsten Nederland’ ingesteld.
Sinds die instelling heeft de commissie reeds 7628 functies ‘doorgelicht'. waarbij 986 functies voor militairen en 95 functies voor burgers bleken te kunnen vervallen.
Uiteraard heeft deze behoeftedaling dit in de meest uiteenlopende korpsen en dienstvakken alsmede rangen en standen doorwerkte, hier en daar enige (nadelige) invloed op de carriéregang gehad.

Efficiënter kan men soms ook werken door inschakelen van de computer. We hebben dan ook in het oktober-1972 nummer van 'Allehens' kunnen lezen, dat door de centralisatie van de bezoldigmgsadministratie de behoefte aan militairen van het dienstvak schrijver nogal wat is verminderd.
De nadelige gevolgen daarvan op de bevorderingsgang in dat dienstvak konden niet geheel worden voorkomen, want ondanks speciale maatregelen blijken er toch nog 11 onderofficiersfuncties overbodig te worden.
Het lijkt dan ook bepaald minder juist als voor een dienstvak, dat wordt opgeheven, een betere carrièregang zou worden bewerkstelligd dan voor blijvende dienstvakken (zoals SCHR) mogelijk is.
Overigens geschieden bevorderingen normaal naar behoefte, welke behoefte in korpsen en dienstvakken, in rangen en standen en in aantallen worden aangegeven in bemanningslijsten. En omdat. wat de vliegtuigmetaalbewerking betreft, deze behoefte op de bemanningslijsten is aangeduid voor 'burger c.q. militair' personeel, is er geheel formeel gesproken geen behoefte meer aan militaire metaalbewerkers, zodat er binnen het betreffende dienstvak alweer geheel formeel gesproken niet meer bevorderd zou kunnen of mogen worden.

Een dergelijke drastische maatregel wordt niet overwogen; er zal een - ook t.o.v. andere dienstvakken zoveel mogelijk rechtlijnige bevorderingsprocedure worden gevolgd.
Als een der richtlijnen maar niet de enige geldt daarbij ook een fictieve behoefte aan onderofficieren zoals die bestond vlak voordat besloten werd het dienstvak uiteindelijk op te heffen (momenteel zijn er t.o.v. die fictieve behoefte echter al méér onderofficieren dan vereist).
Iedere vliegtuigmaker-metaalbewerker, ongeacht zijn rang of stand, die verkiest in werkelijke dienst te blijven, kan erop rekenen van marine wege werk aan de winkel en brood op de plank te houden.
Hij heeft wat dat betreft een zekere toekomst, hetgeen echter geen zekerheid betekent inzake het tempo van zijn toekomstige bevorderingsgang. Bevorderingen zijn weliswaar niet uitgesloten, maar men zal er niet op mogen rekenen en men kan er zeker geen rechten op doen gelden.
Ongetwijfeld zullen er mensen zijn, die met de naamlijst in de hand en gewapend met de wetenschap, dat we nu nog beschikken over een aantal onderofficieren méér dan de fictieve behoefte aan- geeft, prognoses zullen trachten te maken over hun eigen en andermans bevorderingsgang.
ZIJ zullen niet lot optimistische uitkomsten kunnen komen, zelfs niet als zij bewust of onbewust, eerlijkheid t.o.v. andere dienstvakken verzuimen in te calculeren.
Zij zouden zelfs lot de conclusie moeten komen, dat er geen ongegradueerde vliegtuigmakers-metaalbewerker meer kunnen worden opgeleid tot korporaal, vóórdat per 1 januari 1975 de selectiegrens van 8 jaren als 1^{e} klasser gaat gelden. En dan zou het inderdaad kunnen voorkomen, dat er 1ste klassers zijn, die buiten hun schuld in hun hele diensttijd nimmer de kans hebben gehad mede te dingen naar een plaats in de korporaalsopleiding.
Uitsluitend voor die 1ste klassers is de marineleiding in beginsel voornemens vóór 1 januari 1975 nog een korporaals- selectie te houden. Die selectie moet zo laat mogelijk plaatsvinden om het aantal tot de opleiding toe te laten vliegtuigmakers welk aantal immers afhankelijk is van het verloop bij de onderofficieren zo gunstig mogelijk te kunnen bepalen.
Erg rooskleurig ziet de toekomst er voor de militairen van het dienstvak VGMRME niet uit. althans voor zover het de bevorderingsgang betreft. Vandaar dan ook dat geen enkele militair

uit dit dienstvak zal worden belemmerd bij pogingen elders een betere toekomst op te bouwen. Desgewenst kan daarbij bemiddeling worden verleend, waartoe voor serieuze gegadigden inlichtingen zijn te verkrijgen bij het hoofd van de sectie demobilisatie van hel bureau sociale zaken, kamer 17. Lange Voorhout 7 te Den I laag. Overigens zij hier herinnerd aan de mogelijkheid over te gaan in burgerdienst, welke mogelijkheid reeds in bekendmaking 914 werd aangekondigd en waartoe verzoeken langs de hiërarchieke weg kunnen worden ingediend bij het hoofd van de onderafdeling burgerpersoneel marine.
Koningin Marialaan 17 te Den Haag.
Militairen met het dienstvak VGMRME. die met ontslag wensen te gaan, behoeven daarmee ook niet te wachten tot het einde van hun lopend dienstverband.

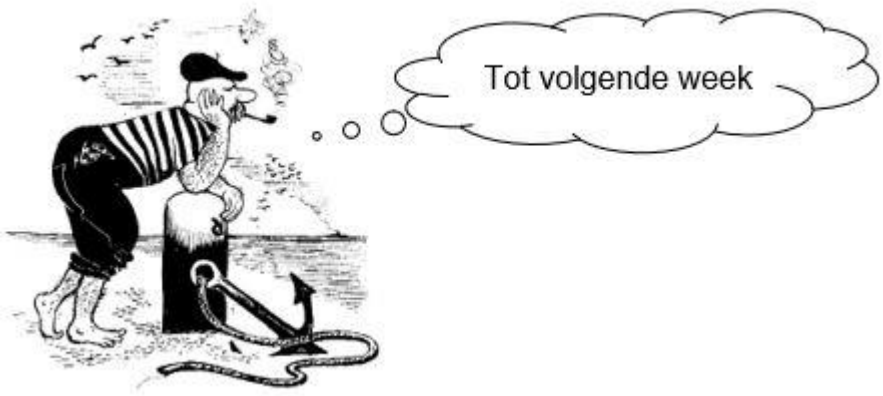
Tenslotte wordt nog gewezen op de mogelijkheid met wachtgeld te worden gezonden wegens de reorganisatie, die plaats vindt in de tak van dienst vliegtuigmetaalbewerking. De marineleiding zal daartoe echter slechts op verzoek van betrokkenen overgaan, waartoe zij desgewenst de - voor toekenning van het wachtgeld vereiste - mededeling zal verstrekken, dat de militair zich in bedoelde omstandigheid bevindt.
Alweer voor serieuze gegadigden zijn, onder opgave van de voorgestelde ontslagdatum betreffende de Militaire wachtgeldregeling (die ook is opgenomen in VGVK 15) inlichtingen te verkrijgen bij de afdeling pensioenen en wachtgelden van het ministerie van defensie, bureau 5, Kalvermarkt 5 te Den Haag.
In beperkte mate bestaat ook nog voor ongegradueerde de mogelijkheid van overgang naar andere dienstvakken, mits aan de vooropleidingseisen voor die dienstvakken wordt voldaan.



Klep 9
Het was misschien niet zo'n gelukkig besluit om Nieuw Guinea in 1949 uit te zonderen van de soevereiniteitsoverdracht aan Indonesië. Maar het heeft in ieder geval wel gezorgd voor stof voor talloze verhalen. Onder heel veel andere ook dat van de thuisreis van de 'Klep 9'.

Toen Nederland in 1962 alsnog Nieuw Guinea moest verlaten, repatrieerde de marine ook zoveel mogelijk materieel. Dat lot viel ook het landingsvaartuig 'Klep 9' ten deel. Nu was het zo dat in 1962 van de verhalen over de uitreis van twee landingsvaartuigen in 1952 nog steeds het ijs afdroop.

De bemanning van de 'Klep 9' was dan ook 'dol gelukkig' dat zij geheel zelfstandig en met de fabelachtige snelheid van vijf knopen de thuisreis mochten gaan maken. Kaap Hoorn hoefde niet te worden gerond, het scheepje mocht via het Panamakanaal naar huis. In september 1962 werd vol goede moed aan de thuisreis begonnen. Schip en bemanning zouden voor de kerst in Nederland aankomen.

Halverwege de Pacific begonnen de dieselmotoren echter vermoeidheidsverschijnselen te vertonen. De machinisten deden wat ze konden, maar het werd en steeds moeizamer zaak. Toen de ene motor moest worden gekannibaliseerd om de andere draaiend te kunnen houden moest er hulp van buiten komen. Wij verlieten met de Van Ewijck de Caribbean, gingen door het Panamakanaal en vonden de ‘Klep 9’, met zo goed als alles af, dobberend in de Pacific. Alleen de navigatielichten en één koelkast deden het nog.
Een sleeptros was snel uitgebracht en de ‘Klep 9’ werd vervolgens naar Balboa gesleept.
Nog net op tijd om haar daar in een droogdok te zetten. De bodem begon onder het schip uit te vallen. De bemanning ging daarna met een vliegtuig snel door naar
Nederland en was toch nog voor Kerst thuis. Ook het stationsschip was net voor Kerst weer in de thuishaven Willemstad. Na reparatie ging de ‘Klep 9’ naar de Antillen en bleef daar verder bij de mariniers.
Eind goed, al goed.

Rien de Nooijer
Bron: Promotie 1953 en 50 jaar later