“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 49 – 7 e jaargang
5 december 2024

Inhoud:

- De Tjerk Hiddesz in actie bij Timor
- Indeling wachtregeling officieren tijdens de verlofperiode…
- Het nieuwe machtsevenwicht (1972)
- De oceaanpost maart 1953
- Het -- geheime leger -- van Bakker alias Virgil (1)
- De groep Jansen vlucht voor de Nazi’s naar Duitsland
- Hr.Ms. Consul te Santé Cruz de Tenerife, oftewel: Eénoogje... twééoogje...!,
- Laatste reis van de Maasdam
- De Johan van Oldenbarnevelt & De Marnix van Sint Aldegonde
- De ondergang van Hr.Ms. Deneb --- Gouvernement marine ---
- Gebruik en misbruik van de Militaire Willems-Orde
- Met Isaac Sweers naar Greenock Schotland

Bron

No 3
1945

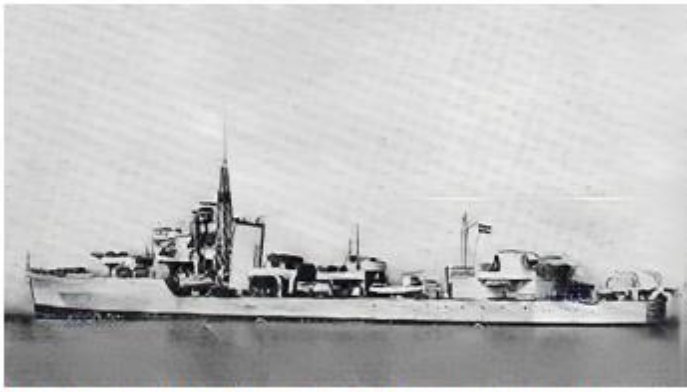
DE TJERK HIDDESZ IN ACTIE BIJ TIMOR

Radio-Oranje of de B.B.C — we weten het niet precies meer — had er al iets van verteld, hoe Hr. Ms. torpedobootjager „Tjerk Hiddesz" een trip naar Timor gemaakt had — en nog een en weer een, want driemaal is scheepsrecht — om er vrouwen en kinderen, gewonden en illegale strijders en vele anderen tot ongeveer duizend personen veilig weg te voeren naar Australië. Maar hier is een meer uitvoerig relaas van deze geslaagde onderneming.

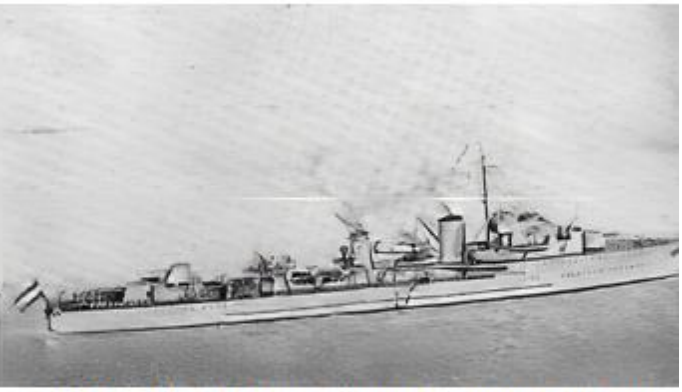
't Was dan in het najaar van 1942, dat Hr. Ms. torpedojager „Tjerk Hiddesz", die toen in de haven van Perth ten anker lag, na een eentonigen tijd van konvooi-varen, speciale orders kreeg. Wat er aan de hand was werd geheim gehouden, maar de bemanning wist wel zooveel, dat het een gevaarlijk karweitje zou worden.
Er werd opgestoomd in de richting Darwin. De riffen langs de Australische kust maakten het daarbij noodzakelijk, tot op een afstand van circa 280 mijl het bezette eiland Timor te naderen. Vier dagen lang gebeurde er niets bijzonders, doch op den vijfden dag signaleerde men 's morgens aan boord een Japanschen verkenner, helaas te ver om met succes door de afweerkanons bestookt te kunnen worden. En nauwelijks was het middag, of daar waren de poppen aan 't dansen. Een escadrille bommenwerpers schoot ergens uit den blauwen hemel op het Nederlandsche schip af en de Jappen schenen niet te willen rusten voor zij het naar den kelder gejaagd hadden. Het was voornamelijk door het perfecte manoeuvreeren van den commandant — Luit. ter zee 1e klas W. J. Kruys — dat het schip gespaard bleef. De bommen vielen om zoo te zeggen langszij, maar de „Tjerk Hiddesz" ontweek ze en stoomde met volle kracht voort. Eerst laat in den middag verdwenen de aanvallers. Al dat manoeuvreeren en varen op volle snelheid had evenwel een flink gat geslagen in den olievoorraad, en 't was slechts doordat men tijdig alle dieptebommen overboord gooide om het schip lichter te maken, dat de torpedojager Port Darwin kon bereiken.

Hier, in deze door de Japanners zwaar gebombardeerde en grootendeels geëvacueerde haven mocht niemand van boord. Wel kwam er iets aan boord: een aantal opvouwbare sloepen, waarmee de bemanning een dag te oefenen werd gezet. Nog steeds wist niemand wat er precies zou gebeuren. Na drie dagen vertrok de torpedojager weer en buitengaats werd de bemanning ingelicht. Elke kwade kans van spionnage was aldus uitgeschakeld.
De bemanning vernam toen dat op het eiland Timor nog een groote groep guerillastrijders, Nederlanders, Portugeezen en Australiërs leefde, die teruggeweken waren in de oerwouden en tot dusver ontkomen waren aan den greep van de gele klauwen der Jappen. Er was voedselgebrek, er waren gewonden, er waren vrouwen en kinderen, die gered moesten worden. Met behulp van enkele accu's uit een buitgemaakte auto hadden zij kans gezien een kleinen radiozender te bouwen — dat was al maanden geleden — en daarmee hadden zij eindelijk contact gekregen met het Australische vasteland. Drie schepen hadden voordien getracht de guerilla's uit hun netelige positie te verlossen. Australische en Engelsche schepen. Zij waren uitgevaren van Port Darwin en niet meer teruggekomen, ook had men er nooit meer

iets van gehoord. Nu was het de beurt van de „Tjerk Hiddesz”... dat de stemming aan boord verbeten was, dat men zijn leven zoo duur mogelijk zou verkoopen, lag voor de hand.
Een moreele steun van belang was bovendien dat een escadrille van 12 Beauforts, lange afstand fighters, constant boven het schip hing ter bescherming. Een moreele steun, ja dat was hun waarde. Want niemand aan boord, met uitzondering van den commandant, was op dë hoogte van het feit, dat die Beauforts... niet bewapend waren. Zij hadden voor deze lange expeditie zóóveel benzine aan boord moeten nemen, dat het gewicht van de bewapening gemist moest worden. Maar wat zou dat? Het ging er maar om, dat de Jappen zulks óók niet wisten... Zij zouden wel uit de buurt blijven….. En inderdaad, ze bleven uit de buurt en de Beauforts cirkelden heel gezellig om de commandobrug. Een praatje over de microfoon verhoogde de gezelligheid.
Het was zóó gezellig, daar in de Australische wateren, dat de Beauforts nog een heel poosje langer bleven dan hun orders aangaven, welke kameraadschappelijke geste door de Nederlandsche zeelui zeer op prijs werd gesteld.
Maar daarna viel de nacht. De Beauforts waren als stipjes verdwenen in ’t verschiet, huistoe, om benzine te halen. De „Tjerk Hiddesz”, die eerst enkele tientallen mijlen noordwaarts had gekoerst om den vijand te misleiden, zoo er iets te misleiden viel, voer nu volle kracht op de kust van Timor af. Iedereen aan boord wist het: er waren geen behoorlijke zeekaarten beschikbaar; de kust van Timor ligt vol met riffen. Drie schepen waren al spoorloos verdenen. Er was een strenge order, dat niemand benedendeks mocht vertoeven, die daar niet uit hoofde van zijn werkzaamheden noodzakelijkerwijze moest zijn.
Eigenlijk is het gekkenwerk, maar heel die oorlog is gekkenwerk, en die kerels op Timor moesten er af. Basta.
Zoo, in den nacht, vond de „Tjerk Hiddesz” de kust van Timor. Geoefende zeemansoogen hadden haar gepeild aan een nauw merkbaar verschil in de grenslijn van lucht en water. Enkele mijlen uit de kust koerste de torpedojager heen en weer. Een uur, twee uren. Dan, ten langen leste, flikkerde een licht aan den donkeren oever. Een vuur. Twee vuren, drie vuren... het afgesproken sein. De „Tjerk Hiddesz” seinde terug, een flitsend licht, eventjes maar. Contact... Torpedojager voor anker. In vliegende haast werden de vouwbooten gestreken en bemand. Vier roeiers en een stuurman. Ook de motorsloep ging overboord. Deze nam de sloepen op sleeptouw en liet ze los toen de kust dicht genoeg genaderd was...
Een van de sloepen ging de andere vooruit. Wat denkt zoo’n matroos, in die eerste sloep, die als proefkonijn naar den wal wordt gestuurd, en die daar zit te turen in ’t helle licht van drie vuren op ’t strand? Drie vuren: het af gesproken sein. Maar wie garandeert, dat de Jappen de radio-boodschap niet afgeluisterd hebben, dat ze geen hinderlaag hebben gelegd? De matroos, in zoo’n geval denkt niet. Hij heeft zijn handen vol om te zorgen dat de branding de sloep niet dwarsscheeps gooit. Met z’n vijven stonden ze daar, de mannen van de eerste sloep, aarzelend, wachtend. Geen teeken van leven; het licht van de vuren maakte het trouwens onmogelijk iets te onderscheiden in de donkere massa van de kust. Eindelijk maakte een eenzame figuur zich los uit het duister, kwam tusschen de vuren door op hen af. Vriend of vijand?
„Who’s your commander?” zei de matroos.
„I am”.
„Do you have any wounded?”
..About fourty wounded, women and children.”
„O.K. Let them come first.”



Hr. Ms. „Tjerk Hiddesz" (ex „Nonpareil"), die in 1940/41 in Engeland gebouwd en een zuster-schip is van de nieuwe „Van Galen".



Hr. Ms. "Tjerk Hiddesz" in zijn oorspronkeïijken vorm. Het schip werd echter in Mei 1940 op de werf der R.D.M. vernield.

Dan is in een oogwenk het kleine strandje in rep en roer. De andere sloepen zijn al geland, iedere sloep kan vijf en twintig personen vervoeren mits die plat op den bodem liggen, gedeeltelijk op elkaar. Er moet armslag blijven voor de roeiers. Reeds worstelen ze opnieuw met de branding.
De motorsloep verricht sleepdienst tusschen den wal en het schip. Op de „Tjerk Hiddesz" had men zich op alles voorbereid; groote touwnetten hangen langszij. Langs die netten moeten de gewonden, de vrouwen, de kinderen omhoog gebracht worden. Alle hens is in de weer en werkt als paarden, als werkpaarden. Hier moet gewerkt, geholpen worden en er is vliegende haast bij. De torpedobootjager ligt daar, grootendeels onbeschermd, want de kanonniers, de vuurleiding-monteurs, het kader, alles is bezig met het embarkeeren van de gewonden, vrouwen, kinderen, soldaten en partisanen. Als de Jappen ontdekken wat er gaande is — en zeven mijl landinwaarts, vertellen de partisanen, zijn de guerilla's met de Japanners in gevecht gewikkeld — als ze het ontdekken is het schip verloren. Een paar honderd meter naar rechts steken de tinnen van een wrak omhoog uit de golven. Een van de schepen, die de „Tjerk Hiddesz" zijn voorgegaan. Wat er van de bemanning geworden is? Vermoedelijk afgemaakt door de Jappen; in 't gunstigste geval gebrek lijdend in krijgsgevangenschap.

Dan gaan de sloepen terug om een tweede lading te halen. Als de matroos op 't strand een kameraad iets toeschreeuwt in onvervalscht Nederlandsch, weerklinkt opeens een kreet uit de samengestroomde, havelooze troep guerillastrijders.
"Ken jij Hollandsch?" klinkt het.
„Laat ik nou een Hollander wezen," zegt de matroos, droog als iedere held verondersteld wordt te zijn.
„Wat is dit dan voor een schip, voor den donder?"
„Nou, gewoon, een Hollandsch oorlogsschip."
Vergeten, voor een oogenblik, alle voorzichtigheid. Het strand weergalmt van een uitbundig vreugdegehuil. Hollanders, gered door Hollanders... met tranen in de oogen komen ze aan boord, vijf en twintig per sloep, en iedere sloep maakt vier trippen naar den wal, en de bemanning van de „Tjerk Hiddesz" werkt als paarden, twee uur lang, en als de sloepen — met de hand — aan boord geheschen worden heeft vrijwel iedereen het vel van de handen.
De tooneelen, die zich afspeelden toen de uitgehongerde, in lompen gekleede geredden aan boord kwamen, zijn onbeschrijfelijk. De schipper fungeert als zeuntje en rent van voor naar

achter om alles wat honger heeft te voorzien van eten, drinken, sigaretten. Geen lid van de bemanning, die niet uitdeelt wat hij heeft. En onder de geredden zijn er die bij 't gezicht van brood uitroepen: „Brood, menschen hier is *brood!"* en dan flauwvallen bij 't gezicht alleen…
Binnen twee uur tijd was het gebeurd. Veertig gewonden, vrouwen en kinderen, 192 Hollandsche guerillastrijders en een 100- tal Australiërs, eveneens partisanen — in totaal ruim 350 personen — werden aan boord gebracht. Deze kleine kolonie had daar aan de kust, in de ellendigste omstandig-heden dertien dagen liggen wachten.
Zooals de „Tjerk Hiddesz" gekomen was, volle kracht en ondanks de riffen, vertrok zij weer, als een dief in den nacht, beladen met een kostbare buit, ontstolen aan de Japanners.
Maar nog was men niet veilig. Nog steeds vertoefde men in vijandelijke wateren. Was het wonder, dat de schepelingen als kinderen zoo blij waren, toen daar in de vroege morgenuren de Beauforts weer opdoemden, die twaalf Beauforts zonder mitrailleurs.
De rest was zeer eenvoudig. De geredden genoten aan boord de meest liefderijke behandeling, die men hen geven kon. In Darwin werden zij ontscheept, daar stonden de Roode Kruisauto's gereed om hen verder te transporteeren.
Toen het éénmaal gelukt was, was er geen reden meer, om het niet nogmaals te probeeren.
Reeds enkele dagen later voer de „Tjerk Hiddesz" opnieuw naar Timor. De bemanning vond het al „gewoon". Op deze reis werden 300 Australische soldaten onder de neuzen van de Jappen weggekaapt. De eenige vermeldenswaardige bijzonderheid was, dat de vliegtuigen 's morgens de „Tjerk Hiddesz" niet op de afgesproken plaats troffen, omdat alles vlotter was gegaan dan men verwachtte.

Het lichten van de "Gerard Callenburgh" kort na de capitulatie in Mei 1940; het schip werd hersteld en door de Duitschers als "ZH 1" in dienst gesteld.

En de derde trip, want er was ook nog een derde trip, was „liefdadigheidstrip", d.w.z. de eerste twee reizen waren ondernomen ingevolge ontvangen orders. Voor de derde trip boden commandant en bemanning zich vrijwillig aan: zij hadden den smaak te pakken en omdat driemaal nu toch eenmaal scheepsrecht is voeren ze nogmaals naar Timor om een nieuwe lading vrouwen en kinderen in veiligheid te brengen.
Maar de „Tjerk Hiddesz" kwam in Australië met nog iets anders dan een lading menschen. Van oorlogsschip was deze torpedobootjager behalve passagiersschip ook nog vrachtboot geworden. Een van deze guerillastrijders had daar in die Timoreesche wildernis begrepen of vernomen, dat de geallieerden gebrek aan rubber hadden. Hij had kans gezien, een hoe-

veelheid rubber van de Japanneezen te kapen. Die rubber hadden de troepen viertien dagen lang met zich meegesjouwd, trouwhartig en vasthoudend.

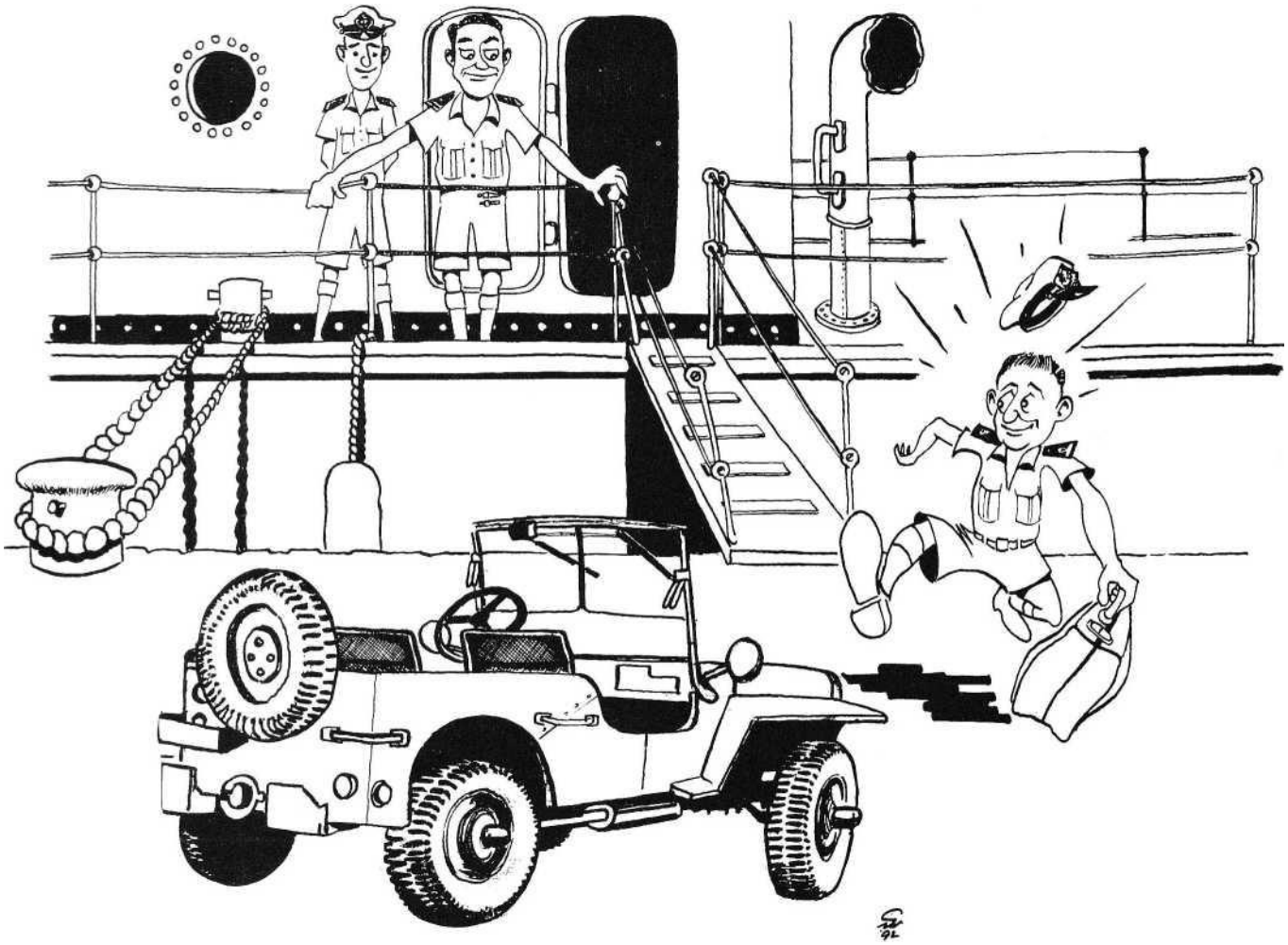
B E R T H O N S E L A A R / M A R I N E C O R R E S P O N D E N T

==========

INDELING WACHTREGELING OFFICIEREN TIJDENS VERLOFPERIODE...

Soerabaia, aan boord Hr.Ms. 'Voorne' (MotorMineSweeper MV 17)
1949Het was in die gedenkwaardige periode, dat ik als jongste officier mocht dienen onder een van de fijnste en tevens een der merkwaardigste officieren der Koninklijke marine, die ik ooit heb ontmoet. Hij was luitenant ter zee der 2e klasse oudste categorie bij de Koninklijke marine reserve, was ex-KPM'er en had gedurende de oorlog eerst bij de marine en gouvernementsmarine gediend, was na het einde van de Japanse overval in krijgsgevangenschap geraakt en was daarbij onderworpen geweest aan de gemeenste folteringen door de Jappen die hem tijdens lange verhoren trachtten te dwingen hen te vertellen, op welke plaatsen de Koninklijke marine vóór de haven van Batavia hun mijnen hadden gelegd doch dat is een verhaal apart, dat ik om redenen van piëteit onbeschreven wil laten. Genoeg zij, dat we met een man te doen kregen met enorme levensvreugde, levenskracht én dito-ervaring, iemand die de zaken op werkelijk meesterlijke wijze wist te relativeren aan de heersende omstandigheden en die als geen ander de nu eenmaal noodzakelijke militaire discipline aan boord op menselijke wijze hanteerde (en óók wel een vierkant naast zich neerlegde, getuige zijn uitspraak: 'Jongste officier, goed onthouden: de Voorschriften voor de Koninklijke marine zijn gemaakt om strikt te worden gehandhaafd door een ieder en voor de commandant om daar zo nodig met takt van af te wijken!') De verlof-periode voor dat jaar brak aan en we keken allen uit naar een week of twee Trètes of Selecta in Malang! Op zekere dag brulde onze commandant, Max Mooy, door het schip (megafoon heb je niet nodig op een 126-voeter!): 'Alle officieren in de Longroom!!!' (Er waren er maar drie, inclusief hijzelf!). Kort en goed, Ltz 2 Hanco de Gruyter (oudste officier) en ik (jongste officier) meldden ons met spoed in de piepkleine longroom bij onze commandant. Hij keek ons doordringend aan, wendde zich toen tot Hanco en zei op zijn typische hoge toon tot hem: 'Zeg oudste officier, ben jij getrouwd?' Oudste Officier: 'Jawel, commandant!'
Tot onze stomme verbazing keek hij daarop in de spiegel en riep tegen zijn spiegelbeeld: 'Zeg, man, ben jij getrouwd?!' Spiegelbeeld: 'Jawel commandant!'
Toen, tot mij: 'En, jongste officier, ben jij getrouwd?!'
Jongste officier: 'Nee, commandant!' 'Mooi zo!, dan heb jij de wacht!!!'
Prompt daarna liet hij zijn commandants-jeep voorrijden en vertrokken hij en de oudste officier voor twee weken naar Trètes! Zo, daar stond ik dan mooi (of Mooy) voor twee weken op de wachtlijst als enige officier! Maarr... ik had mijn commandant al een aardig beetje leren kennen en wist drommels goed, dat de man goudeerlijk was en zijn handelwijze, hoe merkwaardig soms ook, altijd een goede reden had. En bovendien, ik keek wel uit om me dié reden te laten kennen en wenste hen beide, commandant én oudste officier een heel prettige vakantie toe met

hun echtgenotes en kinderen.
En nu komt het mooiste: Bij terugkeer van commandant en oudste officier droeg ik er uiteraard zorg voor, dat beiden met het juiste en meest model ceremonieel aan boord werden ontvangen: Personeel aan de valreep in tenue één, schipper en officier van de wacht in jas toetoep mét onderscheidingstekenen (behalve voor mij, want ik had nog niks...) en natuurlijk de sabel. Voorts natuurlijk vier valreepsgasten in model tenue, het was gewoon een feest om te zien...
En wéér ging mijn klus van verbazing op het dek, want bij aan boord komst groette de commandant model de vlag en mij en voegde me daarna op hoge toon toe (weliswaar met een vern... keratieve grijns op zijn gezicht): 'En, jongste officier, wat doe jij hier?!' Bijna stamelend van verbazing bracht ik uit: 'Nou... eh, commandant, ik heb toch de wacht!?'
'Dat had je gedacht, mannetje! Je had de wacht! Oudste officier nú overnemen en wegwezen jij Borst, daar staat de jeep, we zien je pronto over twee weken!!!'
En dus ging ik nu op mijn beurt twee weken naar Trètes, heerlijk vakantieoord in de bergen! Niet alleen werd ik er gebracht en weer afgehaald door de jeep van de commandant, doch hij had er nota-bene óók voor gezorgd, dat het vakantiehuisje 'Ardjoeno' (Hoe kan ik het ooit vergeten!) twee weken voor mij was gereserveerd! Snap je nú, dat we voor deze man als het ware door het vuur gingen?!



MARIN(E)ADE

Dick H. Wentholt - kapitein ter zee b.d.

illustraties: Gerard Wolf

Uit het opinieblad "Zeewezen"61ste jaargang juli/augustus 1972

HET NIEUWE MACHTSEVENWICHT

De Britse brigade-generaal W. F. K. Thompson heeft in „The Daily Telegraph" van 14 juni jl. onder de titel „The new balance of power" in grote lijnen uiteengezet waar naar zijn mening de meeste waakzaamheid tegen de ambities van de Sovjet-Unie nodig is. Hij zegt daar o.m.: *„Westerse ogen hebben zich a.h.w. vastgenageld op Midden-Europa, waar het militaire schaakmat formeel werd erkend door een westerse garantie van de grenzen van het Russische Rijk in ruil voor de concessies over Berlijn. Onderwijl breiden de Russische macht en invloed zich snel elders uit. Zij zijn binnengedrongen op het Indische sub-continent en in de Indische oceaan. Het verdrag dat onlangs met Irak werd gesloten door de Sovjet-Unie, brengt de Russische invloed dichter bij de olievelden van het Midden-Oosten, waarop de Verenigde Staten en West-Europa verwachten, dat zij in de jaren 80 in toenemende mate afhankelijk zullen worden, alternatieve energiebronnen ten spijt. Zodoende heeft de Sovjet-Unie de flank van Perzië omvat, Perzié dat nu tracht de door Groot-Brittannië achtergelaten lacune op te vullen."*

OM DE NAVO-FLANKEN

Brigade-generaal Thompson vervolgt:
„Rusland heeft zich ook gewend om de beide NAVO-flanken. Van Egypte uit waar het snel een geweldige luchtmacht kan ontplooien door eenvoudig vliegers en gronddiensten op een moment van crisis daarheen te vliegen, kan het de gehele kust van Noord-Afrika bereiken en de zuidelijke luchtverdediging van de NAVO omvatten. In het noorden wordt de maritieme invloed van de Sovjet-Unie in stijgende mate gevoeld, evenals de vooruitgeschoven strategie in de Oostzee wordt gevoeld door Denemarken. Rusland heeft zijn permanente maritieme aanwezigheid zuidwaarts gevestigd tot de lijn Noorwegen-Groenland via IJsland. Indien de NAVO-basis op IJsland zou worden geneutraliseerd - en daar is politieke wens hiervoor in IJsland - of voor Rusland beschikbaar zou worden, zou dit de meeste plannen voor de versterking van Noord-Noorwegen waardeloos maken. Hierbij mag men niet vergeten dat de meeste olievelden op het Noorse continentale plat boven deze lijn liggen."

HET GEVAAR VOOR HET WESTEN

,,De garantie van de Oost-West grenzen in Midden-Europa zullen deze expansie van macht en invloed niet kunnen verhinderen; ja, wellicht zelfs versnellen. Het grootste gevaar voor het Westen evenwel ligt in het gebrek aan wil en onderscheidingsvermogen en in een vals gevoel van welbehagen veroorzaakt door gedachten aan ontspanning, alsook in het groeiende isolationisme in Amerika." Brigade-generaal Thompson besluit het artikel, als volgt: *„Tenslotte, Rusland is geneigd tot luisteren naar de vastberadenheid welke uitgaat van militaire kracht. Een positie waarin de NA V O in staat is zich te handhaven zonder al te grote offers. Veiligheid is gelegen in het ontwikkelen van de dialoog tussen de twee supermogendheden. Een dialoog, die ertoe zou kunnen bijdragen dat miscalculatie kan worden voorkomen, gevoegd bij verbetering van de westerse solidariteit en van het evenwicht van parate strijdkrachten. Het is ook gelegen in de ontwikkeling van een soortgelijke handigheid als bij de Russen door een aangepaste vermenging van politieke, economische en psychologische actie te ontplooien, geruggensteund door overeenkomstige paraat beschikbare conventionele strijdkrachten."*

OPERATIE „STRONG EXPRESS"

Nu heeft de NAVO-leiding niet stil gezeten, want van 14 tot 28 september a.s. zullen in het noorden van de Atlantische oceaan - en juist in het gebied van de lijn Noorwegen-IJsland-Groenland, de vermoedelijk grootste marinemanoeuvres van de NAVO plaats vinden die tot nu toe zijn gehouden. Eraan deelnemen zullen 314 oorlogsschepen, vele honderden vliegtuigen en 60 gecharterde koopvaardijschepen. Deze armada zal zijn bemand met 65.000 opvarenden, van wie 15.000 debarkeringstroepen (in hoofdzaak Amerikaanse, Britse en Nederlandse mariniers). De manoeuvres dragen de codenaam „Strong Express". Zij hebben enige jaren voorbereiding geëist.

Dit soort machtsdemonstraties is hetgeen waarop brig.-generaal Thompson doelt, als hij zegt dat Rusland geneigd is te luisteren naar de vastberadenheid welke uitgaat van militaire kracht. Het is noodzakelijk dat zij plaats vinden op alle kwetsbare punten van de westerse alliantie: in de Middellandse zee, in de Indische oceaan, alsook in het zuidelijke zeegebied van de Atlantische oceaan, waar de voor het Westen vitale scheep vaartwegen lopen tussen het Zuidpoolcontinent en Kaap de Goede Hoop en Kaap Hoorn. De operatie ,,Strong Express" is het antwoord op de Sovjet-Russische maritieme operatie „Okean", die een wereldomspannende combinatie van manoeuvres is geweest, als poging tot beheersing vaji de oceaan. Het betekent voor de NAVO zich ook handhaven in het nieuwe machtsevenwicht.

ONDERMIJNING VAN **HET MOREEL**

Om zich in dit machtsevenwicht van conventionele strijdkrachten - naast het bestaande machtsevenwicht op strate^ gisch nucleair gebied - te kunnen handhaven, behoeft de NAVO de morele en materiële steun van de NAVO-lidstaten en hun *volken.* Zonder dat is het Westen verloren! Helaas, zijn er tal van lieden die geen gelegenheid laten voorbij gaan, onder voorwendsel van allerlei kwasi-honorabele motieven, juist dat moreel van de volken in de NAVO-lidstaten te ondermijnen. Het is een gebrek aan wil en onderscheidingsvermogen, dat brig.-generaal Thompson het grootste gevaar voor het Westen noemt. Alleen het gevaar niet onderkennen, zou nog te verhelpen zijn met voorlichting omtrent de ware situatie, maar het zijn vaak de beroepsmatige voorlichters en opvoeders op het gebied van het onderwijs, alsook kerkelijke leiders en niet in de laatste plaats de voorlichters van een deel der massamedia die het publiek met hun irreële ideologieën indoctrineren. Dit schept een situatie waarin de politici die zich afhankelijk voelen van de gunst van de kiezers, toegeven aan die ideologieën of althans er lippendienst aan bewijzen, waardoor het gevoel bij het publiek nog weer versterkt wordt dat er vrede is en geen gevaar. Dat is namelijk de weg van de minste weerstand. Het kernpunt van het gevaar is, dat een totalitaire dictatuur als de Sovjet-Unie is, en destijds die van Hitler, kan handelen op het moment dat haar het meest gelegen komt. Dat schept een element van verrassing, dat de democratieën uiteraard missen.

Immers, in een democratie moet eerst een moeizame weg worden gevolgd van voorlichting, overtuiging, inspraak en discussie. Een totalitaire dictatuur kan haar strijdkrachten bijna geruisloos uitbreiden en strategisch verplaatsen zonder dat zij door een parlement of een publieke opinie wordt gecontroleerd. Daarom kan zij de democratie altijd een slag vóór zijn. Dat is ook de reden te meer dat een democratie tijdig en eerder haar defensievoorbereidingen moet treffen, dan een dictatuur de kans krijgt toe te slaan.

Hr. Ms. onderzeebootjager „Amsterdam"

SYMPTOOM

Een symptoom van de veelsoortige ondermijning van het moreel is bijv. het besluit van de Leidse Universiteitsraad (althans van de meerderheid der leden) om een subsidie van het Amerikaanse departement van defensie te weigeren. Een subsidie die blijkbaar jaarlijks wordt verleend voor een humanitair-wetenschappelijk doel. In casu voor dat van Prof. Van Rood met betrekking tot niertransplantatietechnieken. Aan de subsidie zijn geen onereuze bestemmingsvoorwaarden verbonden. De Leidse Universiteitsraad wil dit „uit eigen beperkte middelen financieren", en geeft daarbij aan de post „onvoorzien".

Het is echter te voorzien, dat, in verband met de nu eenmaal noodzakelijke bezuinigingen, de post toch voor andere noodzakelijke voorzieningen zal moeten worden aangesproken, zodat óf Prof. Van Rood zijn humanitair-wetenschappelijk werk sterk moet beperken óf dat ander even noodzakelijk werk zal moeten blijven liggen. We gunnen de leden van de Leidse Universiteitsraad hun hyper-ethische overwegingen, maar we kunnen er alleen enig respect voor opbrengen, hoezeer irrelevant wij die achten, indien zij de ƒ 50.000,- onderling uit eigen zak hadden betaald, in plaats van op rekening van de gemeenschap te schuiven. Het memorandum waarmee deze heren hun besluiten pogen te adstrueren is een zonderling mengsel van sophismen en obligate kreten van extremistische actiegroepen.

Een vergelijking met de rede van Prof. Cleveringa van 26 november 1940, welke een dezer heren voor de radio trachtte te suggereren, is vals, omdat het toen ging om een protest tegen het schenden van de menselijke en universitaire rechten door de bezetter. Deze bezetter werd o.m. door de Amerikaanse strijdkrachten verdreven. Tienduizenden Amerikaanse militairen sneuvelden mede voor onze menselijke en academische vrijheid. Nog afgezien van het feit dat West-Europa zich zonder Amerikaanse financiële hulp destijds niet had kunnen herstellen. Koningin Juliana herinnerde in haar rede te Straatsburg daaraan nog eens. We behoeven het daarom niet met Amerika in alles eens te zijn, maar iets anders is het te beledigen.

Gelukkig spreekt de minister hier het laatste woord, dat overigens de heer De Brauw wel is toevertrouwd.

ONDERMIJNING IN HET NIEUWE MACHTSEVENWICHT

In het bijzonder in de situatie van het nieuwe machtsevenwicht, speelt de ondermijning van het moreel en de misleiding van het publiek, met name in de NAVO-landen van West-Europa een gevaarlijke rol. En wel hierom: in het strategisch nucleaire evenwicht tussen de beide supermachten is praktisch geen ruimte meer voor een verrassend initiatief van een van beide zijden. De Sovjet-Unie zoekt nu het conventionele evenwicht te verbreken op een onopvallende wijze, waarbij verrassing mogelijk is. Met name het steeds verder vooruitschuiven van haar maritieme eenheden op de wereldzeeën wijst daarop. Ook het verkrijgen van luchtmachtbases in ontwikkelingslanden. Wat dit laatste betreft, noemen we de offensieve luchtmachtbases bij Assoeaan in Egypte en bij Aden in de volksrepubliek Zuid-Yemen.

Z.E. Minister De Koster aan het roer, onder het kritisch vakmansoog van een zeeofficier en van een schipper.

HINDERLAAG

De conventionele strijdkrachten van de NAVO-landen van West-Europa spelen ten opzichte van die van de Amerikanen weliswaar een aanvullende, maar niettemin *beslissende* rol. De Sovjet-Unie is er bij gebaat om West-Europa los te weken van Amerika, o.m. door het maritiem-strategisch te omsingelen en de aanvoerwegen in segmenten te verdelen en afzonderlijk af te snijden. Degenen die nu het moreel van die volken ondermijnen en misleidende voorstellingen geven over kwetsbare situaties, vallen in wezen hun eigen volken in de rug aan. Ja, en vooral de zgn. zieleherders, of zij zich nu tooien met de naam „wereldraad van kerken", dan wel pogen „het evangelie te horizontalizeren" in marxistische zin. Van deze zieleherders kan met de woorden van de Spreukendichter worden gezegd: ,,...het net wordt tevergeefs gespreid voor allerlei gevogelte; zij loeren op*hun eigen bloed en leggen een hinderlaag voor hun eigen zielen." En uiteraard voor de zielen, die deze „herders" voorgeven te hoeden!

M.A.C.

****

DE OCEAANPOST

No 64. uitgave Radio-Holland N.V. Amsterdam

M/s C E R A M..... d.d. Dinsdag, 10 Maart 1953

==========

STALIN PLECHTIG BEGRAVEN.

Gisterenmorgen 8 uur plaatselijke tijd is in Moskou de bijzetting van het stoffelijk overschot van Maarschalk Stalin begonnen. Leden van de Sowjet regering en de commissie voor organisatie van de begrafenis droegen onder het spelen van de treurmars van Chopin het stoffelijk overschot uit de zuilengang van het paleis der vakverenigingen, waar het opgebaard had gestaan. Achter de baar volgde een lange rij personen, terwijl op een fluwelen kussen Stalins medailles en onderscheidingen werden meegedragen. Bij nadering van het mausoleum van Lenin, waar het stoffelijk overschot werd bijgezet, begonnen de klokken van het Kremlin te luiden. Aan weerszijden van het mausoleum stonden de officiële buitenlandse vertegenwoordigers op stenen tribunes. Ons land werd vertegenwoordigd door de ambassadeur Meester de Roo van Alderwerelt. Na redevoeringen van Stalins opvolger Malenkof en Beria en Molotov, droegen regerings- en partijleiders de kist op hun schouders het mausoleum binnen. Op dat moment weerklonken de eerste saluutschoten van de kanonnen en begonnen de fabrieks-sirenes te loeien.
In de begrafenisrede zeide Malenkof, dat de Russische politiek er een is van samenwerking tussen twee verschillende systemen, het kapitalisme en socialisme.
Tegen Zondag middernacht waren naar schatting ruim anderhalf millioen mensen langs de baar getrokken om Stalin de laatste eer te bewijzen.

PROKOFIET OVERLEDEN.

De ook in het buitenland bekende Russische componist Prokofiet is na een langdurige ziekte op 61 jarige leeftijd overleden en Zaterdag, begraven.

EGYPTISCH OORLOGSSCHIP OMGESLAGEN.

De Egyptische mijnenveger Solloem is Zondag nabij Alexandrie ongeslagen en gezonken, waarbij vermoedelijk 4 officieren en 48 manschappen om het leven kwamen. De overige 62 opvarenden, onder wie de gezagvoerder zijn door het Poolse schip Czech aan land gezet.

LEE MENG KRIJGT GRATIE.

De Sultan van Perak, Malakka, heeft gisteren het doodvonnis van de Chinese communistische leidster Lee Meng, die wegens het bezit van handgranaten veroordeeld was, in levenslang veranderd. De Hongaarse regering bood onlangs de Britse regering aan haar uit te wisselen tegen de Britse zakenman Edgar Sanders, die, beschuldigd van spionnage, in Hongarije gevangen gehouden wordt. Churchili verklaarde het aanbod niet in overweging te kunnen nemen voordat de Sultan over het lot van Lee Meng beslist zou hebben.

TITO NAAR LONDEN

Zaterdag is Maarschalk Tito naar Groot Britdanie vertrokken voor een bezoek, dat een particulier karakter zal dragen.

HET WEER IN NEDERLAND.

Weersverwachting, geldig tot Dinsdagavaond.
Droog weer met wisselende bewolking. Matige, tijdelijk vrij krachtige Noordelijke wind. Op de meeste plaatsen vannacht iets minder koud.

==========

ZAKENMAN-SPION VOOR HET VADERLAND

Het 'geheime leger" van Bakker alias Virgil (1)

In november 1998 werd Jan Bakker alias Virgil (in het boek Villa Maarheeze) *ontmaskerd als de beste spion die ooit had gewerkt voor de in 1994 opgeheven Inlichtingendienst Buitenland (IDB).*

Foto: Martijn van den Dobbelsteen

Tijdens de Geneefse conferentie in 1956 over de overdracht van Nieuw-Guinea was minister van Buitenlandse Zaken Joseph Luns, dankzij Virgil van dag tot dag op de hoogte van de interne Indonesische standpunten. Zijn grootste prestatie leverde Virgil in 1960 toen hij in een pril stadium de hand wist te leggen op het Indonesische 'vierfasen-plan' voor de aanval op Nederlands Nieuw-Guinea.
'Dit is de kroon op uw werk,' zei baron mr. S.J. Baron van Tuyll van Serooskerken, de secretaris-generaal van het Ministerie van Buitenlandse Zaken tegen Bakker.
Dit kon niet verhinderen dat ver in de jaren zestig een stammenoorlog uitbrak tussen diverse departementen over de terugkeer van Bakker naar de luchtmacht. Nadat hij in december 1955 de militaire dienst had verlaten, combineerde Bakker zijn inlichtingenwerk met de status van succesvol zakenman. Overal ter wereld bemiddelde hij voor grote bedrijven. Voor Verolme (in Zuid-Vietnam en Indonesië), de Deli Maatschappij (Indonesië), Boskalis (in Afrika), Oude Delft (Taiwan-Filipijnen), Schreiner (Turkije), voor Fokker (in Guinee). Daarnaast verstrekte hij wereldwijd licenties voor fabricage van schuimglas (isolatiemateriaal).
'Industrial Consultant and International Liaison Office for Industrial Development, Patents and Foreign Trade' *stond er op Bakkers visitekaartje. Een ideale zelf-geschapen 'cover' voor een geheim agent. Ook anno 1999 is Bakker nog steeds in 'zaken'.*

Mijn tweede gesprek met Johannes August (Jan) Bakker begint met een vermaning. Hij zegt: 'Je hebt geschreven dat ik misschien "de laatste patriot ben die nog kan, wil en mag spreken". Dat is onzin! Er leven nog duizenden prima lui die, net als ik, hun nek hebben uitgestoken voor de goede zaak.' Bakker - *every inch a gentleman*- vraagt minzaam of ik dat in een volgend artikel maar even wil rechtzetten. Graag gedaan dus!
We gaan in gedachten terug naar december 1949, rondom de onafhankelijkheid van Indonesië, toen Bakker probeerde zijn 'geheime legertje' van informanten veilig uit de Gordel van Smaragd weg te krijgen.

Bakker: ‘Ik had in november 1949 een brief geschreven aan generaal Van Langen, chef van de Generale Staf en oud-commandant van de Tijgerbrigade. In die brief hield ik een pleidooi voor al die kerels die voor ons hadden geknokt en die nu ten dode waren opgeschreven. Het ging om zo’n honderd informanten. Indonesiërs die ook maar in de verte met een Inlichtingendienst hadden samengewerkt, moesten het ontgelden en werden doodgemarteld. Diverse vroegere informanten van ons zijn op een beestachtige manier aan hun eind gekomen. Direct na het vertrek van onze T-brigade uit Jogja waren circa 1000 personen gearresteerd. Zij werden ervan beschuldigd *‘mata-mata* en *kaki-tangan Nica* (spion en handlanger van de Nederlanders) te zijn, en werden opgepakt ondanks de beloften van de sultan dat er geen represailles zouden worden genomen. Ik wilde die mensen zo snel mogelijk laten vertrekken via een speciaal transport. Daar waren allerlei bureaucratische bezwaren tegen. Enfin... een deel heb ik weg weten te krijgen richting Borneo, samen met reguliere infanterie-eenheden, nadat ik Van Langen persoonlijk in Batavia daartoe had verzocht. De militairen van de Inlichtingen Veiligheids Groep, betrouwbare en moedige kerels, die dag en nacht in touw waren tijdens de politionele acties, zijn allen goed teruggekomen in Nederland en maakten spoedig promotie in het leger.’

In november 1950 werd Bakker als hoofd van de Veiligheidsdienst van het Commando Landmacht naar Nieuw-Guinea gestuurd. Vanuit deze positie maar ook vanuit zijn latere functie als hoofd van de Contra Inlichtingendienst, Sectie L2 van de Luchtmachtstaf, verwierf hij grote faam door de grote betrouwbaarheid van zijn berichten inzake Indonesië.
In 1953 was hij behalve reserve-kapitein en Hoofd *Counter Intelligence* bij de Luchtmachtstaf ook docent aan de Luchtmacht Inlichtingen School en de KMA. Sinds begin 1954 werkte hij met de toestemming van de Chef Luchtmachtstaf voor de BID, waarvoor hij buitenlandse reizen maakte. In december 1955 zou zijn benoeming volgen tot beroepsofficier. Maar door de gewijzigde omstandigheden werd een regeling getroffen met de minister van Oorlog, waarbij Bakker uit zijn officiersfunctie werd ontheven per 16 december 1955 om het risico van compromittering te vermijden. Hij kreeg de schriftelijke toezegging dat hij kon terugkeren als beroepsofficier bij de Luchtmacht met behoud van zijn anciënniteit en pensioentellende dienstjaren. Bakker vernam dat hij ‘om redenen van landsbelang voorlopig onmisbaar werd geacht in zijn geheime functie’.
Maar toen luitenant-generaal A.B. Wolff, de latere luchtmacht-bevelhebber, na afloop van de Nieuw-Guineakwestie in 1962 voorstelde om Bakker te plaatsen in de opengevallen functie van Liaison-officier van de Luchtmacht bij de BID, werd dit door het hoofd van deze dienst dr. Crul

Virgil tijdens de Suez-kanaalconferentie in Londen (1956). De informaties van de spion waren ook voor Britten en Amerikanen van groot belang. Virgil rapporteerde rechtstreeks aan ambassadeur Stikker. Zijn Indonesische informanten ‘hoorden alles uit de eerste hand van de Egyptenaren’. Foto: coll. Bakker.

geweigerd, met het argument dat ‘officiële functionarissen niet met agenten behoren om te gaan.’
Bakker zou het er niet bij laten zitten. De ‘Operatie Virgil’ duurde tot 1970. Daarna werkte de geheim agent verder als fulltime zakenman.

Confrontatie

Dertien jaar na de Tweede Politionele Actie, 19 december 1961, kondigde Soekarno aan dat de Indonesische strijdkrachten zich gereed moesten houden om Nieuw-Guinea te ‘bevrijden’.
Het waren de hoogtijdagen van De Koude Oorlog. In de VS was Kennedy aan de macht, in de Sovjet- Unie Nikita Chroesjtsjov. De Fransen hadden een historische nederlaag geleden in Indo-China (Dien Bien Phoe). Het communisme leek overal in opmars. Er woedde een burger-oorlog in Cambodja en Vietnam en de Amerikaanse betrokkenheid daarbij was reeds een feit.
Ruim een half jaar later (oktober 1962) was er de grote confrontatie tussen Kennedy en Chroesjtsjov nadat de Amerikanen op de hoogte waren gekomen van het feit dat er Russische raketten op Cuba werden geïnstalleerd.

Generaal A. G. van Tricht, huisvriend van Eisenhower. Bern, 1944. Foto: collectie Bakker.

Op 15 januari 1962 hadden bij Vlakke Hoek in de territoriale wateren van Nieuw-Guinea schermutselingen plaats tussen Nederlandse en Indonesische oorlogsschepen. De laatste waren op weg om eenheden aan land te zetten. Maar bij dit treffen zonk een van de drie Indonesische motortorpedoboten. De twee andere voeren zwaarbeschadigd terug. Er vielen aan Indonesische zijde enkele doden, onder wie de plaatsvervangend chefstaf van de Indonesische marine commodore Jos Sudarso.
Hoewel Soekarno was gewaarschuwd voor een debacle, onder anderen door generaal Nasoetion, en de verwarring onder de Indonesiërs over de smadelijke afgang groot was, kondigde Soekarno in februari 1962 toch een algehele mobilisatie af. De regering Kennedy had intussen geen behoefte aan nog een conflict in Zuidoost-Azië. De VS-regering liet weten dat Nederland in geval van een openlijke oorlog met Indonesië niet op Amerikaanse steun hoefde te rekenen. De Nederlandse regering - Luns voorop - ervoer deze ‘a-solidaire opstelling’ van de Amerikanen als een grote schok.
Virgil schreef een rapport voor zijn stiefvader luitenant-generaal Van Tricht, die van 1945 tot 1948 Nederlands vertegenwoordiger bij de *Combined Chiefs of Staff* in Washington was geweest. In die periode was generaal Eisenhower, de latere president van de VS, een goede huisvriend van de Van Trichts geworden. In 1947 had ‘Ike’ Van Tricht geadviseerd om de Eerste Politionele Actie vooral voort te zetten, maar de Nederlandse ambassadeur Van Kleffens had de regering het tegendeel aangeraden. Generaal Spoor was razend over deze militair-gezien domme beslissing.
In het rapport van Virgil werd onderstreept dat Nieuw-Guinea onder Indonesisch bewind een *‘security risk’* voor het Westen zou betekenen. Virgil zorgde er in Parijs voor dat zijn rapport in handen kwam van Eisenhower. BID-baas Crul was ontstemd over deze ‘para-diplomatie’ met steun van Buitenlandse Zaken. Luns gebruikte deze brief tegenover PvdA-kamerleden als bewijs dat de Eisenhower- regering wel degelijk achter zijn Nieuw-Guineabeleid stond.

‘Ike’ schreef aan Van Tricht terug dat hij als president van mening was geweest dat Nieuw-Guinea *niet* moest worden overgedragen aan Indonesië. Maar officieel wilde hij Kennedy niet afvallen. Het was een elegante manier om ‘sorry’ te zeggen tegen een trouwe bondgenoot. Voor Luns was de Ike- brief een pleister op een gapende wond. Maar het kwaad was al geschied.

Soekarno's spel

Tot grote verrassing van de CIA-man in Den Haag verscheen in *Elseviers Weekblad* van 9 juni 1962 een paginagroot artikel waarin H.A. Lunshof tot in details het infame spel van de Indonesiërs uit de doeken deed. Lunshof had Virgil hulp aangeboden bij het schrijven van zijn memoires na het beëindigen van diens BID-werkzaamheden, maar de spion ging daar niet op in omdat hij bang was zijn bronnen prijs te geven.

December 1948 in Jogja. Een Indonesisch propagandabord is geplaatst voor het kantoor van Bakkers inlichtingendienst. De tekst: ‘Kijk uit voor vijandelijke spionnen’. Foto: collectie Bakker.

Enkele citaten uit het Lunshof-artikel over een briefwisseling tussen Soekarno en Soebandrio, de Indonesische minister van Buitenlandse zaken:

•‘Wij moeten ervoor zorgen dat in Nederland de mening gaat overheersen dat Nieuw-Guinea het leven van één Nederlandse timmerman niet waard is. Van die zogenaamde progressieve mening dienen wij gebruik te maken’

•‘Men moet de Verenigde Staten ervan overtuigen, dat :

a) indien de moeilijkheden om Nieuw-Guinea zullen aflopen, wij pro-westers zullen worden;

b) zo de moeilijkheden blijven bestaan, Indonesië gevaar loopt een communistisch land te worden.

Natuurlijk is dit het omgekeerde van de waarheid - het dient slechts om de Amerikanen een rad voor de ogen te draaien’

•‘De Papoea’s zijn ons buitengewoon slecht gezind. De Nederlandse soldaat vecht hard en goed. Ons gaat het er alleen om via een zogenaamde overeenkomst te zegevieren. Indien wij die overeenkomst hebben, groeit de steun van de Russen. Zij willen een pistool op Australië en een front achter Formosa.

Wij zijn niet bang voor communisme. Wij zijn ten slotte revolutionairen’

•‘De Amerikanen moet men beschouwen als naïeve amateurs, gelijk ambassadeur Jones, die wij voor onze voornaamste taak kunnen gebruiken, namelijk de Nederlandse regering ten val brengen door Amerikaanse druk op de Nederlandse publieke opinie.

De Amerikanen zien niet diep. Het gaat er om dat ieder van ons president Soekarno volgt, die bevolen heeft dat ook in Nederland een oppositie tegen Luns en Bot wordt gevoerd en tegen de regering. Met name een deel van de Partij van de Arbeid en enkele religieuze groeperingen houden niet op ons steun te verlenen’.

Aldus het artikel van Lunshof.

De geschrokken CIA-man vroeg Virgil onmiddellijk om uitleg.

‘Deze informatie kan alleen van binnenuit komen. Wie heeft de gegevens aan Lunshof verstrekt?
‘Ik,’ zei Virgil. ‘Ik ben in de eerste plaats Nederlander en daarna pas geallieerd.’
Buitenlandse Zaken had tevoren met de Lunshof-publicaties ingestemd.
Hetzelfde jaar besloot de CIA-top om de meebetaling aan de Operatie Virgil te stoppen.

Invasie afgeblazen

De Indonesische generaals waren somber over de mogelijkheden om het conflict over Nieuw-Guinea met militaire middelen te winnen. De Indonesische strijdkrachten kregen niettemin de opdracht tijdens de on derhandelingen tussen Nederland en Indonesië in Washington landingen uit te voeren op Nieuw-Guinea en de strijd aan te binden, opdat er zoveel mogelijk Nederlandse soldaten zouden sneuvelen, hetgeen de positie van Luns zou verzwakken. De grote Indonesische aanval zou voor 17 augustus 1962 beginnen. De Indonesische strijdkrachten hadden in de loop van juli ongeveer 30.000 man en 150 landingsvaartuigen geconcentreerd in het oosten van Sulawesi. Toen de Indonesische invasievloot op 14 augustus onderweg was naar Nieuw- Guinea, ontving deze plotseling het bericht dat de Nederlandse en Indonesische onderhandelaars in de Verenigde Staten tot overeenstemming waren gekomen. Op 15 augustus werd een verdrag getekend.

Bakker (tweede van links) in gesprek met Kassiepo, een van de vooraanstaande leden van de Nieuw-Guinea Raad. Foto: collectie Bakker.

President John Kennedy ten tijde van het Nieuw-Guinea-conflict op het Witte Huis in gesprek met minister Joseph Luns. Luns maakte een vlijmscherpe grap over het zeer korte bezoek van Robert Kennedy aan Nieuvi-Guinea. ‘Seven days is the limit, mr. President’.

De auteurs van *Villa Maarheeze* schrijven dat de BID tijdens de onderhandelingen over Nieuw-Guinea de informatie van haar belangrijkste ‘mol’ Abdoelgani node had moeten missen, omdat

deze politicus (tijdelijk) op een zijspoor was gezet. Maar Virgil bleek over belangrijke diplomatieke en militaire subbronnen te beschikken. Dankzij die bronnen was het bij Buitenlandse Zaken onder andere bekend dat er een conflict bestond tussen Soekarno en Soebandrio enerzijds en de legertop van Nasoetion anderzijds. Het in de steek laten van Nederland in de Nieuw-Guineakwestie was vooral te wijten aan Robert Kennedy. Na een bezoek aan Indonesië van enkele dagen bezocht hij Luns in Den Haag. In dat gesprek vergeleek Kennedy de inwoneraantallen van Nederland en Indonesië om vervolgens vast te stellen dat het grotere land dus gelijk had. Luns zei: 'U bent er vijf dagen geweest en u weet er dus alles van. Wij waren er bijna vierhonderd jaar en nóg weten we niet alles van de Indonesiërs. *No, mr. Kennedy, five days is not enough. Seven days is the limit.'*

Bron: April 1999
DE OPMAAT

PETER GERRITSE

WORDT VERVOLGD

==========

DE GROEP JANSEN VLUCHT VOOR DE NAZI'S NAAR ENGELAND.

D. Ruis

Op 25 mei 1940 werd Johannes Jannes Jansen door de Duitse bezetter gedemobiliseerd als dienstplichtig militair en uit het Nederlandse leger ontslagen. Hierna pakte hij zijn beroep als stoffenhandelaar weer op. Vervolgens sloot hij zich aan bij een pas opgerichte anti-Duitse illegale organisatie, de OD of Orde Dienst. Hij werd lid van de afdeling Maartensdijk en Zuylen in de provincie Utrecht waar hij opklom tot districtsleider. Eind 1941 werden diverse leden van zijn beginnende verzetsgroep door de Duitsers opgespoord en gearresteerd. Jansen wist te ontkomen en kreeg opdracht om, met de door het verzet verzamelde gegevens, naar Engeland te gaan. Dit waren gegevens over de, door de Duitsers, te bouwen "IJssellinie" en de verbroken radiocontacten. Jansen besloot nu om een groepje betrouwbare medestanders te verzamelen om samen met hem naar Engeland uit te wijken. Door zijn werk als stoffenhandelaar had hij veel contacten in het hele land.

Het vluchtplan.

In Assen woonde Abraham (Bram) Levi (31 jr.) met zijn vrouw Greta Cato Levi-Mendels.(31 jr.) Bram was vertegenwoordiger in de manufacturen- en stoffengroothandel van zijn vader en had daardoor ook veel relaties, onder andere met Johannes Jansen. De laatste maakte Bram op een gegeven moment deelgenoot van zijn plan. Ook vertelde hij dat hij dit wilde doen met nog enkele betrouwbare mensen. Voor het Joodse echtpaar Levi Bram was de keus niet moeilijk. Zij moesten zo snel mogelijk weg uit Nederland naar een veiliger land. Zij sloten zich aan bij Jansen en verlieten op 19 november 1941 in het geheim hun woning in Assen. Zij lieten alles achter en vertelde niemand, ook hun naaste familie iets over hun plan. Zij namen de trein naar Utrecht en maakten 's-avonds bij Jansen kennis met nog vijf andere leden van de groep.

De groep potentiele Engelandvaarders bestond nu uit negen personen, Johannes Jansen (24 jr.), Bram (31 jr.) en Greta Levi (31 jr.), Walrave van Krimpen (47 jr.) oud-militair en verzetsman,

Anton (Tonny) Loontjes (19 jr.), oud-marinier, Adriaan van der Craats (20 jr.) en Jan Bastiaans (21 jr.) beiden oud-matroos bij de Koninklijke marine, oud-sergeant Theo Meinardus Daalhuizen (24 jr.) en Gerardus van Asch (19 jr.) student.

Men dacht aan Hoek van Holland als vertrekhaven naar Engeland. Van Krimpen reisde 14 dagen eerder naar de Hoek en verkende de situatie daar. Zijn verslag was niet erg positief. Hoek van Holland was een zwaar bewaakt en verdedigd Duits gebied en een haven voor Duitse snelboten en andere oorlogsschepen. Tussen deze oorlogsschepen lag een reddingvlet van de Zuid-Hollandse Redding Maatschappij. Het scheepje had een benzinemotor van 20 pk en was wit geschilderd met een rode band rondom en Rode Kruis tekens. De vlet was naast een oorlogsschip afgemeerd en met een ketting daaraan vastgelegd.Ook moest men tijdens het vertrek rekening houden met de maanstand, eb en vloed beweging en de routine van de Duitse wachtposten rond de haven. De militairen naderde elkaar van twee punten en als zij bij elkaar waren keerden zij zich om en verwijderde zich weer van elkaar. Ondanks deze belemmeringen besloot de groep het toch te wagen om de reddingvlet te stelen voor de overtocht.

De Berghaven in de Tweede Wereldoorlog.

De vlucht.

Nederlandse marineofficieren verstrekte informatie over stromingen, getijden, lichtseinen en dergelijke. De groepsleden reisden in koppeltjes van twee met de trein naar Hoek van Holland. De volgende stap was, het ongezien aan boord krijgen van de groepsleden. Dat probleem werd opgelost doordat Jansen in het café “Het Kruispunt” (1) een toevallige ontmoeting had met een eigenaar van een kolenboot die ook in de Berghaven lag. Die kolenboot zorgde voor bunker-kolen voor de Duitse oorlogsschepen. De schipper was een goede vaderlander. Hij verstrekte informatie over de reddingvlet, de aanwezige Duitse militairen en overige zaken. Ook konden het gezelschap aan boord komen van de kolenboot zodat zij vandaar konden overstappen op de vlet.

Op de avond van 20 november 1941 glipte het gezelschap steeds in groepjes van twee en drie aan boord van de kolenboot. Zij slopen langs de Duitse wachtposten, als deze het verst van elkaar waren verwijderd. Op de boot werden zij met koffie en brood opgevangen door de schipper en zijn vrouw. Deze mensen namen daardoor ook een groot risico. De mannen droegen een omwonden peddel en gereedschap om te zagen en te vijlen onder hun kleding. Als laatste ging Jansen aan boord van de kolenboot.

Het was ’s-avonds om 8 uur toen onder dekking van de duisternis en opkomende mist van Krimpen, Craats en Bastiaans het lukte om de reddingvlet los te maken van het oorlogsschip. De mensen gingen nu heel voorzichtig en stil aan boord van de vlet.

Hierna roeide men heel zachtjes met de omwikkelde peddels de Berghaven uit. Net toen men de Berghaven uit was liepen er een aantal snelboten vanuit zee de Nieuwe Waterweg binnen terwijl een groot eskader geallieerde vliegtuigen ook vanuit zee over Hoek van Holland vloog.

Ondanks de hectiek van de bundels licht van de zoeklichten welke de overvliegende vliegtuigen probeerde te vangen en het lawaai van de vurende stukken luchtafweergeschut glipte het scheepje met de acht opvarenden met de ebstroom door de duisternis naar zee.

Op zee bleek dat de bougies (2) en de startknop van de motor waren verwijderd. Ongeveer 3 mijl uit de kust vond men de bougies en de verstopte startknop. Hierna lukte het een van de groepsleden om de motor op gang te krijgen. Er stak nu een harde wind op en de zee werd ruw. Men besloot een westelijke koers aan te houden met hulp van een simpel draagbaar kompasje. Men had alleen een klein handkompas. Het doel was de haven van Harwich. Op volle zee passeerde diverse snelboten en een konvooi het scheepje maar gelukkig werden zij niet ontdekt. Ook de motor haperde diverse malen maar men zag steeds kans om hem weer op gang te krijgen. De opvarenden voelde zich beroerd door zeeziekte, vermoeidheid en angst voor ontdekking. Voor de aanvang van de tocht was Jansen, ondanks zorgvuldige voor-bereiding, vergeten water mee te nemen voor de opvarenden. Dus ook de dorst sloeg toe. Hij had wel voor scheepsbeschuit gezorgd. Door de ruwe zee en de wind was het scheepje uit koers geraakt. Een van de mannen begon zeewater te drinken. Hij kreeg hierdoor schuim op zijn mond en begon wartaal uit te slaan. Op zondag was het weer verbeterd en zette men weer koers in westelijke richting. Op een gegeven stopte de motor en kreeg men hem niet meer aan de praat. De brandstof was op. Hierop ging men roeien met de peddels terwijl een van de marinemannen van een meegenomen hangmat een zeiltje improviseerde. Wanhopig probeerde de mannen de aandacht te trekken van vliegtuigen. Ook al waren het Duitse vliegtuigen als ze maar gered werden. Want waar zouden ze terecht komen, in het Kanaal of op de Franse kust? Ze wisten dat ze in zuidelijke richting dreven.

De reddingvlet "Maasvlakte" van de ZHRM verlaat de Berghaven

De redding.

In de middag zagen zij een vissersbootje. Aarzelend vroegen zij: 'Are You English?'. De visser antwoordde 'Yes'. Na 68 uur varen (3) bereikte het scheepje met drie zichtbare Nederlandse vlaggen en een uitgeputte maar blije bemanning bij Reculver ter hoogte van Ramsgate de Engelse kust. Hier werden zij opgevangen door de Britse kustwacht en overgedragen aan de politie. Van hier werden zij onder politiebegeleiding naar Burnett Cottage in Herne Bay gebracht waar zij van de gastvrije bevolking onderdak, eten en een bed kregen.

De volgende dag werden ze overgebracht naar Londen waar ze in de zogenaamde "Patriotic School" gedurende 14 dagen werden verhoord en getest door mensen van de Britse geheime dienst MI5 en Overste O. Pinto en Luitenant ter zee 2e kl. KMR. A. Wolters van de Nederlandse contraspionage dienst. Verder stuurde men het gecodeerde bericht "C 6 van 1 ½" via "Radio Oranje" naar Nederland dat de groep veilig in Engeland was aangekomen.

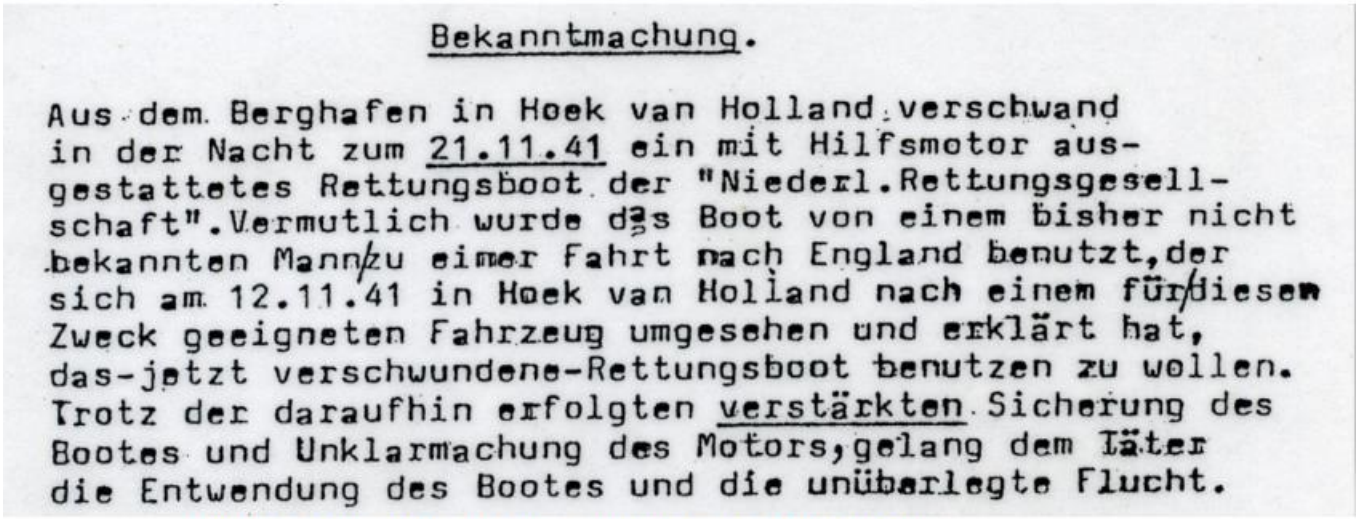
Na deze veiligheidsprocedure werden zij in een hotel ondergebracht en kregen ze burger-kleding en zakgeld. Begin december werden alle groepsleden ontvangen door Koningin Wilhelmina en kregen ze het Bronzen Kruis uitgereikt. Greta Cato Levi-Mendels was verpleegster van beroep en de eerste vrouwelijke Engelandvaarder.

Hoe verging het de negen Engelandvaarders verder:

1. Johannes Jannes Jansen nam dienst bij de Koninklijke Marine en werd als geheim agent enkele malen met een onderzeeboot afgezet op het strand bij Petten. Hij keerde na de oorlog terug naar Nederland.
2. Walrave van Krimpen ging als kanonnier bij de koopvaardij varen. Hij sneuvelde op 26 maart 1943 aan boord van het koopvaardijschip ss. Prins Willem III. Het schip voer in konvooi naar Algiers en werd door Duitse vliegtuigen getorpedeerd waarna het zonk. Walrave werd 48 jr. oud en liet een vrouw en 5 kinderen achter.
3. Abraham Levi nam dienst bij de Prinses Irene Brigade. Tijdens gevechten bij het Belgische Broekhoven op 31 oktober 1944 raakte hij zwaar gewond. Hij stierf in het ziekenhuis te Brussel. Hij nam dienst onder de schuilnaam M. Rodriques, dit in verband met zijn Joodse afkomst.
4. Greta Cato Levi-Mendels was verpleegster en nam dienst bij het Rode Kruis. Zij keerde op 23 oktober 1945 met haar 2 jaar oude zoon Ronald Bernhard terug naar Nederland en woonde tot haar overlijden in 2002 in Utrecht..
5. Theo Meinardus Daalhuizen nam dienst bij de Prinses Irene Brigade. Hij trouwde in juni 1945 met een Engelse vrouw, emigreerde in 1953 naar Canada en in 1958 naar Amerika.
6. Adriaan van der Craats nam dienst bij de Koninklijke marine waar hij tot na de oorlog bleef varen. Hij trouwde in Australië met een Australische vrouw en ging in Melbourne wonen.
7. Jan Bastiaans nam ook dienst bij de Koninklijke marine waar hij tot na de oorlog bleef varen. Ook hij trouwde, net als zijn maat v.d.Craats, in Australië met een Australische vrouw en ging ook in Melbourne wonen.
8. Anton Loontjes, de oud-marinier, nam dienst bij de nieuw op te richten Mariniersbrigade die later opging in de Prinses Irene Brigade. Hij overleefde de oorlog. Hij trouwde een Engelse vrouw, vocht in Nederlands Indië en Nieuw Guinea waarna het gezin zich in Nederland vestigde.
9. Gerardus van Asch werd leerling vlieger bij de R.A.F. Hij overleefde de oorlog en ging in Australië wonen.

Aanvulling van Dirk van den Burg jr.†:

Dirk van den Burg jr. heeft zijn hele leven in Hoek van Holland gewoond, ook tijdens de oorlog. Hij was na de oorlog werkzaam als gemeenteambtenaar. Hij vulde het verhaal van Jansen aan met zijn volgende bevindingen: De schipper van het kolenschip heette Herman en verrichtte nog diverse andere vaderlandslievende daden in de oorlog. Verder was er een jonge Katwijker die bij de Shell werkte en ook opvarende was van een vaartuig in de Berghaven. Hij had een belangrijk aandeel in de ontsnapping. Nadat hij was ingelicht door Herman liet hij bougies namaken bij de werf Kinderdijk en deze voor het vertrek van de groep Jansen in de motor van de reddingvlet “Maasvlakte” gedraaid. De Duitsers hadden namelijk opdracht gegeven dat de schippers van de reddingboten in de vooravond de startknop moeten verwijderen en de bougies van de boten moesten inleveren bij de Marine Hafenkommandant in het loodsgebouw aan de Berghaven.



Bekanntmachung.

Aus dem Berghafen in Hoek van Holland verschwand in der Nacht zum 21.11.41 ein mit Hilfsmotor ausgestattetes Rettungsboot der "Niederl.Rettungsgesellschaft". Vermutlich wurde das Boot von einem bisher nicht bekannten Mann zu einer Fahrt nach England benutzt, der sich am 12.11.41 in Hoek van Holland nach einem für diesen Zweck geeigneten Fahrzeug umgesehen und erklärt hat, das jetzt verschwundene Rettungsboot benutzen zu wollen. Trotz der daraufhin erfolgten verstärkten Sicherung des Bootes und Unklarmachung des Motors, gelang dem Täter die Entwendung des Bootes und die unüberlegte Flucht.

Bekendmaking door de Duitse autoriteiten van de diefstal.

Diefstal reddingvlet opgelost.

Op zaterdag 22 november 1941 werd bij de politie Hoek van Holland aangifte van diefstal gedaan van de reddingvlet “Maasvlakte” door A.J. Drenth, inspecteur van de Zuid-Hollandsche Mij. tot redding van Schipbreukelingen.

De diefstal van de reddingvlet kreeg nog een staartje. In mei 1979 meldde zich een man in het politiebureau aan de Rietdijkstraat te Hoek van Holland met de mededeling dat hij in de Tweede Wereldoorlog de Hoekse reddingvlet uit de Berghaven te Hoek van Holland had gestolen. Deze man was genaamd J.J. Jansen. Hij vertelde dat hij in de nacht van 20 op 21 november 1941 de reddingvlet, had losgemaakt en samen met acht mensen, waaronder een Joodse familie de Nieuwe Waterweg was uitgevaren en was overgestoken naar Engeland.

De reddingvlet was lang 8½ meter, breed 2.30 meter, wit geschilderd met aan beide zijden en op de motorkap een rood kruis. Het scheepje was voorzien van een motor, merk Parsons, een kompas, meertouwen, zwemvesten en ongeveer 70 liter benzine. De totale waarde van het gestolen vaartuig was 5.000,–. gulden. Het scheepje was afgemeerd met een ketting en meertouwen. De motor was onklaar gemaakt, de contactknop was gedemonteerd en lag tussen de brandstoftanks. De kabels van de bougies waren afgekoppeld. Met de komst van J.J. Jansen en zijn ‘bekentenis’, werd deze “diefstal” na 30 jaar opgelost!!!

Bronnen:

Hoek v Holland, gedurende de tweede wereldoorlog 1940 – 1945. Concept boek, niet uitgegeven. Dirk van den Burg. Hierin het, door J.J. Jansen voor D. v.d. Burg op schrift gestelde verhaal van de Engelandvaart.

Geschreven brief met bijlagen van mevr. I. Jansen-Hut, e.v. J.J. Jansen. Archief P. Heystek.

In het Zicht van de Haven, deel 2. P. Heijstek en G.R. van Veldhoven, uitg. De Bataafsche Leeuw, Amsterdam 1986.

S.O.S. voor de Hoek, Hans Beukema, uitg. Maritext vof, Delfzijl 2005.

De zee was onstuimig, Bram Oosterwijk. Uitg. De Bataafsche Leeuw, Amsterdam 1994.

Internet:

www.prinsesirenebrigade.nl.

www.joodsmonument.nl.

www.maxvandam.nl. stambomen van Nederlands Joodse families.
www.asserjournaal.nl.
www.wikipedia.
Foto Berghaven in de Tweede Wereldoorlog, Archief Stichting Fort a/d Hoek v Holland
Foto Reddingvlet Maasvlakte, collectie P. Heystek, reddingmuseum Hoek v Holland
Afbeelding Bekendmaking Duitse autoriteiten. Collectie P. Heystek, reddingmuseum Hoek van Holland.

Voetnoten:

(1) Huidige café Harwich aan de Rietdijkstraat.
(2) Zie aanvulling van Dirk v.d.Burg.
(3) De veerboot doet normaal 6 tot 8 uur over de tocht naar Harwich.

Schrijver dezes, Dick Ruis, is historisch onderzoeker St. Fort a/d Hoek van Holland/bunker Bremen, Historisch Genootschap Hoek van Holland.

Bron:
Historisch Hoek van Holland
Een digitale tijdlijn van het Historisch Genootschap Hoek van Holland

==========

Hr.Ms. Consul te Santé Cruz de Tenerife, oftewel: Eénoogje... twééoogje...!,

Bootjes-reis adelborsten a/b Hr.Ms. 'Van Speyk', mei/juni 1971 Het bezoek aan Santa Cruz de Tenerife was het hoogtepunt van een gedenkwaardige bootjesreis adelborsten, waar velen nog met het grootste genoegen aan terug zullen denken. We werden daar niet zomaar ontvangen, doch letterlijk in de watten gelegd door een zéér actieve Consul der Nederlanden, die naar de melodieuze naam luisterde van: Senhor Angel Cruz Gonzales.
Dat was bepaald geen kleine jongen: hij was onder meer eigenaar van een shipping-company en bezat zo links en rechts enige hotels en restaurants op het eiland, een niet direct onbemiddeld heer dus. Er was een bezoekprogramma uitgestippeld dat er niet om loog: excursie(s) naar de beroemde top van het eiland de Col de Telde, zwempartijen en voetbalwedstrijden tegen plaatselijke clubs; bovendien nog bezoeken aan de prachtige kunst-weverijen én nog een bloemencorso, waarbij je je ogen uitkeek naar de schitterende bloemen-mozaïeken, die de straten tooiden: in één woord een magnifiek schouwspel!
Aan het einde van één der excursies, eindigend met een overvloedige lunch in een van (natuurlijk zijn) restaurants, waarbij de wijn nogal rijkelijk had gevloeid, bood een zichtbaar vermoeide Senhor Consul mij en enige adelborsten zijn auto aan voor het vervoer terug naar boord. Dat was natuurlijk zeer vriendelijk aangeboden, doch het was voor mij als verantwoordelijk commandant duidelijk, dat hij in zijn vermoeide' toestand géén adelborsten in zijn auto kreeg!! Ik kon echter zélf de vriendelijke geste moeilijk weigeren en dus zoefden wij gezamenlijk met een noodgang in zijn Peugeot 404 de hellingen af, richting Santa Cruz.

Ik merkte daarbij op dat hij tijdens die coureursstunt geregeld één oog in gesloten toestand had en nam mij voor, hem bij terugkomst aan boord en nadat hij een uurtje of wat in mijn kooi had gelegen om bij te komen van de 'vermoeienis', om uitleg daarvan te vragen. Toen dat zover was, antwoordde Senhor Angel Cruz Gonzales met een joviale grijns: 'Ach Senhor, wat zal ik U zeggen? Als ik één oog dicht hield, zag ik toch al twéé auto's in plaats van één, en vier auto's, nee, dat zou me toch te druk worden!' Onnodig te zeggen, dat ik niet alleen Senhor Consul, doch óók en vooral mijn beschermengeltje uitbundig heb bedankt voor deze rit!

MARIN(E)ADE

Dick H. Wentholt - kapitein ter zee b.d.
illustraties: Gerard Wolf

De laatste reis met de Maasdam

We stonden naast elkaar en zwegen. De entree was niet veranderd, net zo min als de klokken en de balie; de koffers stonden aan de rechterkant, net als toen. We liepen verder richting restaurant. Aan de rechterkant op de wand de schilderijen en foto's van de schepen van de Holland Amerika Lijn waaronder de Maasdam. Jawel, we zijn in Hotel New York.

- De Maasdam aan de kade -

Wil en Martin hadden al plannen om naar Nederland te komen. Haar man naderde zijn pensioengerechtigde leeftijd en ze zouden samen bij ons langskomen. Hij had eerder gezegd dat hij - vanwege familieperikelen - nooit meer naar Holland zou gaan, maar voor zijn lievelingszus maakte hij graag een uitzondering.

En daar stonden we dan; Wil, Alice en ik, maar zonder Martin. We zwegen nog steeds. Ik doorbrak het stilzwijgen en vroeg aan Wil of ze iets wilde drinken. We gingen aan een tafeltje zitten en ze keek verbaasd om zich heen; er zijn uiteindelijk wél 47 jaren verstreken. We schrijven 1964. Alice woonde in Delft en ging haar broer en schoonzus uitzwaaien. Ze gingen emigreren naar Canada om de armoede en uitzichtloosheid te ontvluchten en om een nieuw bestaan op te bouwen. Ze waren nog jong en dit was hun kans. De Maasdam lag klaar om uit te varen. Alice had nog kans gezien een bloemetje en een afscheidsbrief in hun hut achter te laten. Het schip kwam van de kade en draaide richting Waterweg om te verdwijnen naar de Noordzee, het nieuwe avontuur tegemoet in Canada. Alice liet haar emoties de vrije loop, net

als zoveel mensen die daar op de kade stonden. Wellicht zou ze haar broer en schoonzus nooit meer zien.

Doorzettingsvermogen

Na een zwaar bestaan met veel studies en groot doorzettingsvermogen hadden Wil en Martin zich een plaats verworven in Canada. Martin was ingenieur in de elektronica geworden (in Nederland was hij fietsenmaker) en Wil werkte in de horeca. Ze kregen drie kinderen en hadden een mooi huis met een groot stuk grond er omheen. De Canadese vlag wapperde fier op hun grondgebied. Martin was een bevlogen werknemer en tevens docent; hij bracht de jonge werknemers de fijne kneepjes van het vak bij. Tijdens een van die lessen zakte hij in elkaar en is nooit meer bijgekomen. Hij had een donorcodicil en heeft gelukkig nog iemand het leven kunnen redden. Zo was hij. Wil zei wel eens dat we het goed met elkaar hadden kunnen vinden, maar helaas heb ik hem nooit kunnen omhelzen. Het frappante van dit hele verhaal is dat ik in 1966 een monsterboekje ging halen bij de Holland Amerika Lijn (dat lukte in die tijd nog zonder opleiding) om de laatste reis naar Canada met de Maasdam mee te maken. Ik was zeventien jaar en zocht het avontuur op. Ik werd matroos o.g. (onder de gage); dat hield in dat je niets betekende aan boord, behalve dan dat je de rotzooi van de matrozen mocht opruimen. Ik had een jongen leren kennen, die er precies zo over dacht als ik. Het maakte ons eigenlijk niets uit wat we moesten doen, als we maar in Canada kwamen. We voeren eerst naar Le Havre, vervolgens naar Southampton, daarna Quebec en uiteindelijk Montreal. Aan boord was weinig te beleven, want we mochten niet op het passagiersdek komen. Dat pikten we niet.

Klimpartij

Op zeker moment verkleedden we ons netjes - compleet met stropdas - en liepen naar het achterdek. We gingen op de rand van de achtersteven staan en klommen via de trossen die langszij hingen, naar boven het passagiersdek op. Als ik nu een ton zou krijgen om datzelfde kunstje te herhalen, dan zou ik het niet doen. Uiteindelijk voeren we midden op de oceaan. Het lukte ons nog een paar keer, maar op een gegeven moment werden we herkend (al dan niet verraden werk), door een steward in onze nek gegrepen en uit onze bioscoopstoel gehaald. Jaren later realiseer ik me, dat ik op hetzelfde dek heb gelopen als Wil en Martin en in dezelfde bioscoop heb gezeten. We ademden dezelfde lucht in en misschien zagen ze - net als ik - de walvissen spuiten. Twee verhalen die zich afspelen op hetzelfde schip, wat een toeval. Na aankomst in Montreal zag ik voor het eerst kleuren-tv, de metro met rubberen wielen en de kolossale warenhuizen. Toen ik terugkwam in Nederland, had ik meer dan genoeg te vertellen aan mijn vrienden, want die mochten niet gaan varen van hun ouders. Ik vertelde er natuurlijk niet bij dat ik me rot moest werken en dat het aan boord nou niet bepaald gezellig was. De Maasdam kreeg later een andere bestemming en werd in 1968 verkocht aan Polen. Ik besef dan ook dat ik de laatste reis naar Montreal heb meegemaakt. Ik weet niet of het schip nog bestaat. Zelf heb ik het gevoel dat de Maasdam altijd een ondergeschoven kindje is gebleven ten opzichte van bijvoorbeeld de Rotterdam of de Nieuw Amsterdam. Het was zonder meer een mooi schip, maar je hoorde er nooit zoveel over. Wil is weer terug naar huis in Kitchener. Met een dubbel gevoel, zo zei ze. In Nederland vond ze de gezelligheid, die ze in Canada miste, en uiteraard miste ze haar man. Haar twee zoons wonen zo ver weg, dat je alleen met een vliegtuig op visite kan komen. Weliswaar woont haar dochter, die twee kinderen heeft, ook in Kitchener, maar die ziet ze ook heel weinig.

Dat komt doordat Wil rookt en daar moet haar dochter weinig of niets van hebben. Wil speelde zelfs voorzichtig met de gedachte terug te gaan naar Nederland. Toen ze dat idee opperde bij haar dochter, schrok die zo hevig dat ze spontaan in tranen uitbarstte. De volgende dag kwam ze met haar kinderen op visite en oma werd plotseling heilig verklaard. Gelukkig toch nog een happy end.

De Oud Rotterdammer
Oplage: 121.500 ex.
Dé gratis krant voor de 50-plusser
Dinsdag 19 april 2011 - Jaargang 7, nr. 8

v.d. Johan Stokhof

De Johan van Oldenbarnevelt & De Marnix van Sint Aldegonde

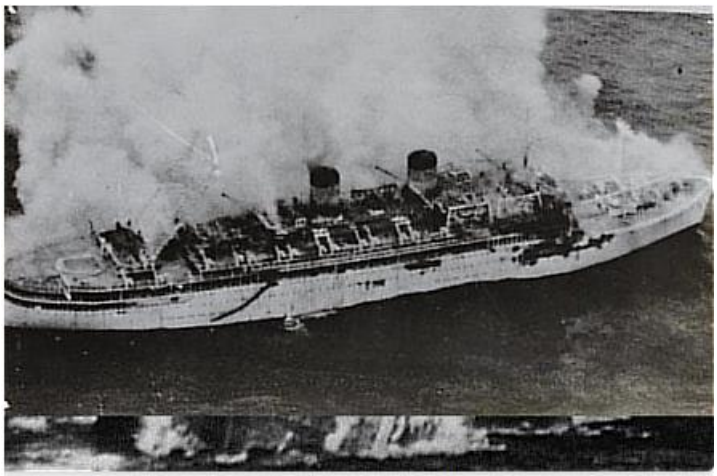
De passagiersschepen de “De Johan van Oldenbarnevelt” Bnr.194 en haar zusterschip de “De Marnix van Sint Aldegonde” Bnr. 195 zijn gebouwd door de N.V. Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij voor de toenmalige opdrachtgever de N.V. Stoomvaart Maatschappij “Nederland” te Amsterdam.

De Johan van Oldenbarnevelt

Passagier/vrachtschip voor de dienst Amsterdam-Batavia v.v.
Kiellegging: 29juni 1928
Tewaterlating: 3 augustus 1929
Overdracht: 26 april 1930

Johan van Oldenbarnevelt

In 1941 werd de J.v.O. verbouwd bij Harland and Wolff tot troepentransportschip voor het vervoer van 4000 manschappen.
Na WO II werd ze ingezet voor het vervoer van troepen naar en van Indonesië en de repatriatie van Nederlandse Staatsburgers alsmede de evacuatie van voormalige KNIL militairen. De J.v.O. werd in 1950 verbouwd bij de NDSM tot emigrantenschip voor het vervoer van 1414 passagiers in één klasse. Daarna volgde in 1959 opnieuw een verbouwing, nu bij de ADM tot een cruiseschip voor 1210 passagiers in één klasse. Tevens werd het schip gemoderniseerd. Beide schoorstenen werden verlengd alsmede de dekken aan de achterzijde van het schip.



Het trieste einde van de voormalige Johan van Oldenbarnevelt.

In 1963 werd de J.v.O. verkocht aan Griekenland als Lakonia. Het schip vertrok op 19 december 1963 uit Southampton voor een cruise naar Madeira, Tenerife, Las Palmas en Le Havre. Op 22 december brak er brand uit die zich snel over het schip verspreidde. Het schip bevond zich op dat moment op ca 200 mijl van Madera en was niet meer te redden. Bij deze ramp verloren 128 mensen het leven.

Het wrak werd op 24 december op sleeptouw genomen door een Noorse sleepboot, maar op 29 december kapseisde de Lakonia en zonk.

De Marnix van Sint Aldegonde

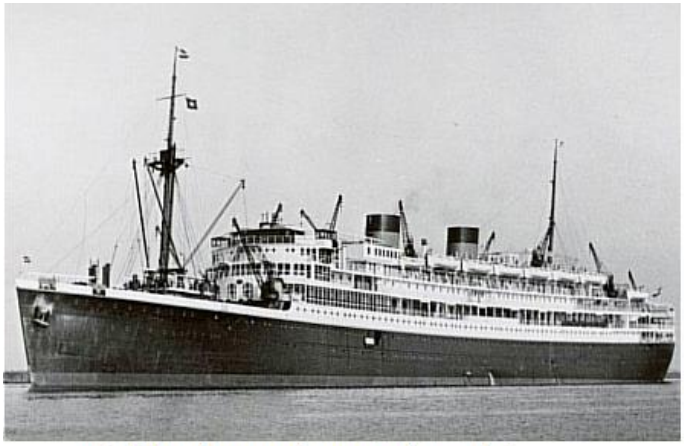
Bron

Passagier/vrachtschip voor de dienst Amsterdam-Batavia v.v.
Kiellegging: 8 december 1928
Tewaterlating: 21 december 929
Overdracht: 11 september 1930

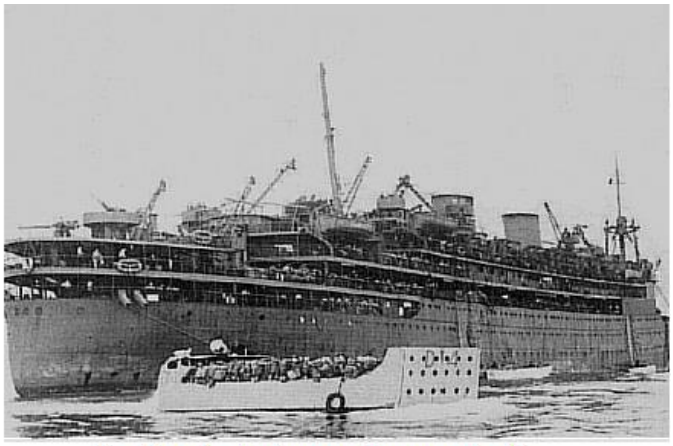
De Marnix als troepentransportschip

De Marnix werd in mei 1941 in Singapore omgebouwd tot troepentransportschip en heeft in het eerste jaar van de oorlog voornamelijk Australische troepen vervoerd naar Azië en Afrika. Op 20 oktober vertrok de Marnix met 1000 Italiaanse gevangenen vanuit Egypte naar Bombay. In 1942 werd de Marnix als troepentransportschip bij de Central Naval Force ingedeeld voor de landingen in Noord Afrika (operatie Torch). Bij deze landingen kreeg zij het zwaar te verduren maar wonder boven wonder bleef de Marnix behouden.

Ze gaat eind november 1942 naar Engeland voor reparatie en werd verbouwd tot Landing Ship Infantery waarbij de sloepen werden vervangen door landingsvaartuigen. Op 10 juli 1943 nam de Marnix deel aan de landingen op Sicilië (operatie Husky). Hierna nam ze deel aan de landingen bij Salerno (operatie Avalanche) en op 27 oktober vertrok de Marnix opnieuw naar de Middellandse Zee.
Tijdens een aanval bij Cape Bougaroni kreeg de Marnix een voltreffer tussen ruim 5 en de machinekamer, die beide vol liepen. Schepen die in buurt waren namen de opvarenden van de Marnix over. Men heeft nog getracht de Marnix met behulp van een sleepboot aan de grond te zetten maar ze was niet meer te redden en zonk naar de bodem van de Middellandse Zee.



De Marnix nog als passagiersschip



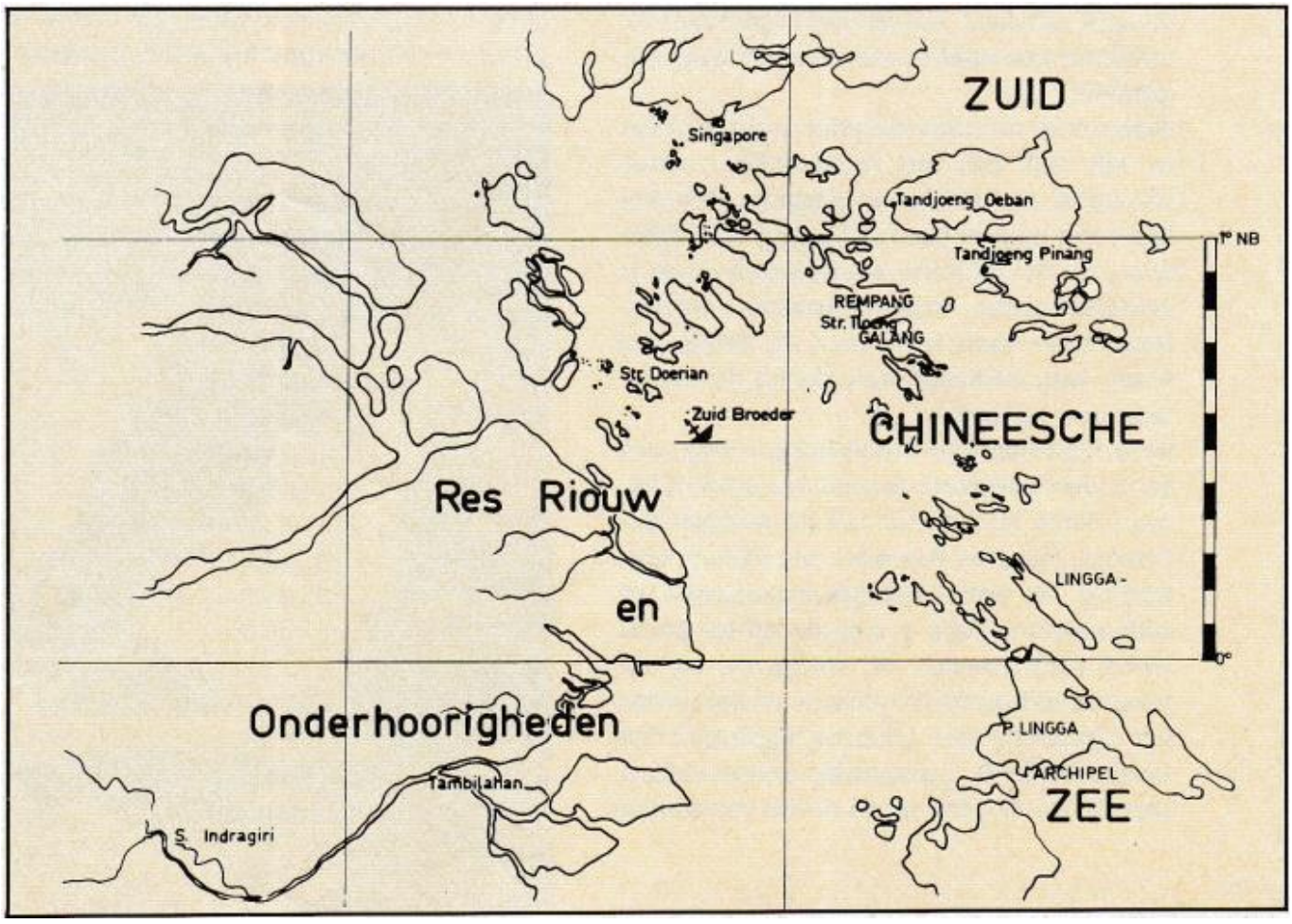
De Marnix als troepentransportschip

De ondergang van Hr. Ms. Deneb van de gemilitariseerde Gouvernement Marine in de wateren van de Riouw-archipel

Zondag 7 december 1941, 's avonds. Singapore, de grote vrijhaven aan de Zuidpunt van Malakka, waarvan luitenant- kolonel H. B. W. Saville, M.C. commandant van het vrijwilligers-corps van de Federated Malay States volgens Het dagblad ‘De Telegraaf’ van 24 juli 1937 heeft gezegd: ‘Een vijand, die Singapore met moderne wapens aanvalt, zal niet in staat zijn de stad in te nemen na een zegevierend gevecht met de machines van de Royal Air Force vanwege de forten, die diep onder de grond zijn verscholen.'
Singapore, badend in een zee van licht, alle schepen op de rede op de gebruikelijke wijze verlicht; vóór de Cliffordpier lag Hr.Ms. Deneb, de gebruikelijke ankerplaats voor schepen van de Gouvernements Marine, die Singapore aandeden. Een spiegelgladde zee; prachtig weer, een heldere hemel en de maan bescheen vredig stad en rede. De schepen lagen te slapen op hun spiegelbeeld.

Ook aan boord van de ‘Deneb’ was alles rustig; op het afblaaspijpje langs de schoorsteen pluisde een stoomwolkje, dat afstak tegen de strak-azure hemel. De resident van Riouw en onderhorigheden G. van Brakel (met echtgenote) en enige andere bestuursambtenaren hadden de hele dag aan de wal besprekingen gevoerd met Engelse autoriteiten. Natuurlijk was dit afgesloten met een dinerdansant. Ruim na het middernachtelijk uur was het gezelschap met de motorboot aan boord terug gekomen. Tijdens het 'afzakkertje’ met enige officieren van de ‘Deneb’ had de resident hoog opgegeven over de geweldige slagkracht en grote paraatheid van de strijdkrachten van het ABDA-front. Een ieder kon dus nu met een gerust hart het moede hoofd ter ruste leggen; er kon echt niets gebeuren.
Nauwelijks een half uur na het te kooi gaan klonk een zwaar, doordringend geronk van motoren, vliegtuigen in de lucht boven stad en rede, een hele zwerm, gedreun, dat op kanongebulder geleek, een groot aantal lichtkogels boven de stad, om de 'Deneb' heen opspuitend water. Het schip trilde door ‘nearmisses’. Het leek alsof de hel was losgebroken. De schone slapers en slaapsters werden min of meer uit hun couchets geslingerd. In nachtgewaad vloog men naar dek, bibberend van schrik en koude. Angst was duidelijk van de gezichten af te lezen. De djongossen echter vatten met stoïcijnse kalmte hun dagelijks werk op; zonder een spier van hun gelaat te vertrekken verzorgden zij de geschrokken passagiers met drankjes en koffie. Wat was er nu eigenlijk gebeurd?
Resident van Brakel, waar een ieder naar opkeek in deze paniekerige stemming, beweerde met een geruststellend gebaar dat het geallieerde oefeningen waren ter verhoging van de paraatheid.
Commandant G. P. Berlijn wist wel beter; 3de officier C. C. van Elderen, die reeds een stukje oorlog in Engeland en Nederland had meegemaakt, ondersteunde hem: 'Dit was echt oorlog!!!'
Officieren en manschappen namen hun oorlogsposten in; bezetting van de brug, kanon, machinekamer, uitkijkposten; onmiddellijk anker op gaan en naar buiten stomen. In de salon zette van Elderen de radio- ontvanger aan, afgestemd op ‘radio San Francisco’, die destijds al

24 uren van de dag in de lucht was en ja hoor, San Francisco maakte melding van de aanval op Pearl Harbour. Over Singapore geen berichten.



Toen in de stad grote branden werden waargenomen, sirene's loeiden,op diverse plaatsen in de stad rookkolommen opstegen; hier en daar kon men met de kijker boven de gebouwen rode vuurtongen zien wapperen, op een ander punt een rosse vuurgloed; ja, toen moest onze hoge gezagsdrager - hoe zuur het ook voor hem was - toegeven, dat dit gebeuren toch iets anders was dan een oefening. Een onverhoedse aanval van de Japanse luchtmacht. Het afschieten van lichtkogels was ‘5de-colonne-werk’ om doelen aan de vijand door te geven. Bevestiging kwam bij het ochtendgloren toen de Gouverneur-Generaal van Nederlands-Indië over de radio de oorlogsverklaring voorlas.
Ondertussen had Hr.Ms. ‘Deneb’ zijn steven gewend naar zijn station Tg. Pinang voor nadere orders. De oorlogsbodem met de etat-major:

- G. P. Berlijn, 1ste officier en wnd commandant;
- H. L. W. Kraal, 2de officier, wnd eerste;
- G. van Waart, 3de officier, wnd tweede;
- C. C. van Elderen, 3de officier;
- S. van Zijtveld, 2de werktuigkundige, wnd hoofdwerktuigkundige;
- P. J. Plaatsman, 4de werktuigkundige, wnd tweede;
- W. H. Koomans, 4de werktuigkundige, wnd derde,

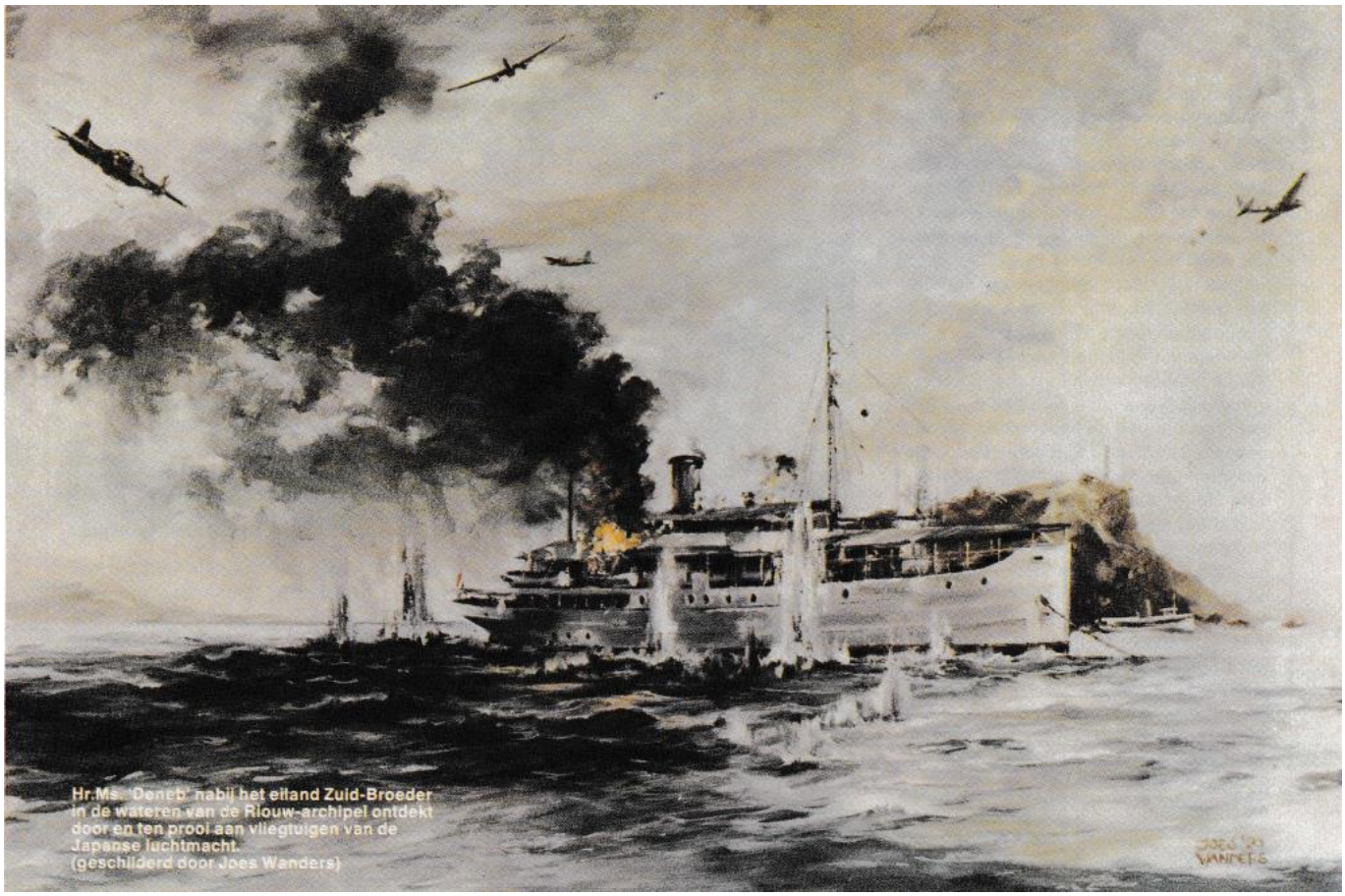
en bewapend met - omdat de oorlogsbodem in de frontlinie lag - twee 3,7 cm kanonnetjes uit 1890.

Na aankomst te Tg. Pinang werd één van de genoemde kanonnetjes achter het standaard-kompas opgesteld op een fundatie in de vorm van een pijp met flens, die door het machine-kamerpersoneel met vaardige hand en heel snel gemaakt was, waarbij het mogelijk werd vrij steil omhoog te schieten. Er zaten echter zeer sumiere richtmiddelen op, niet veel beter dan die van een karabijn. Het loopje was heel kort en de draagwijdte met enige zuiverheid was dan ook 0, niks. Daarnaast waren 5 karabijnen M. 95 aan boord.

Het schip stond van nu af ter beschikking van de Commandant Maritieme Middelen (C.M.M.) Riouw-archipel, overste Jhr. G. A. Berg. De tot nu toe gebruikelijke bestuurscontrole - snoepreisjes langs de eilanden in de Zuid-Chinese Zee, zoals Tarempa, Sedanau, Groot en Klein Natoena en om de Zuid de Lingga-archipel met Pulau Singkep, alsmede langs de Oostkust van Sumatra tot Rengat aan de Indragiri-rivier, Pakan Baroe aan de Siak-rivier, Bengkalis en Bagan-si-apa-apa werden door het bestuur afgelast. De bestuursambtenaren hadden nu meer belangstelling voor privé-schuilkelders. Door de landmacht werd alles in gereedheid gebracht om een aanval vanuit zee af te slaan. Langs de kust werden loopgraven aangelegd, hier en daar stak daar bovenuit de loop van een mitrailleur; in de loopgraven kisten met flessen benzine met om de flessenhals een lont.
De 'Deneb' werd ingezet voor patrouille- en bewakingsdiensten, waarbij het aflossen en bevoorraden van kustlichten zo goed en zo kwaad als het ging gaande werd gehouden. Vanwege de Japanse iuchtactiviteit in deze frontlinie werd slechts met duisternis gevaren en werd overdag nabij eilandjes schuil gegaan. Hierbij kwam wel heel duidelijk om het hoekje kijken de grote plaatselijke bekendheid van commandant Berlijn. Zijn capaciteiten op dit gebied dwongen werkelijk alle respect af. Hij liet zich niet weerhouden om vaarwatertjes te nemen, waar nauwelijks iemand door heen zou durven. K.P.M.-ers was het zelfs verboden om dergelijke routes te nemen. Commandant Berlijn kende de vaarwaters op z’n duimpje. Soms ging het vanwege de krachtige stroom nagenoeg dwars uit; misschien wat te sterk uitgedrukt, maar toch een 30° tot 40° afwijking ten opzichte van de uitgezette koers was voor hem geen omstandigheid om er angstig van te worden. Onder dergelijke omstandigheden voelde 'Boeng', zoals collega's hem noemden, zich in zijn element als een vis in het water.

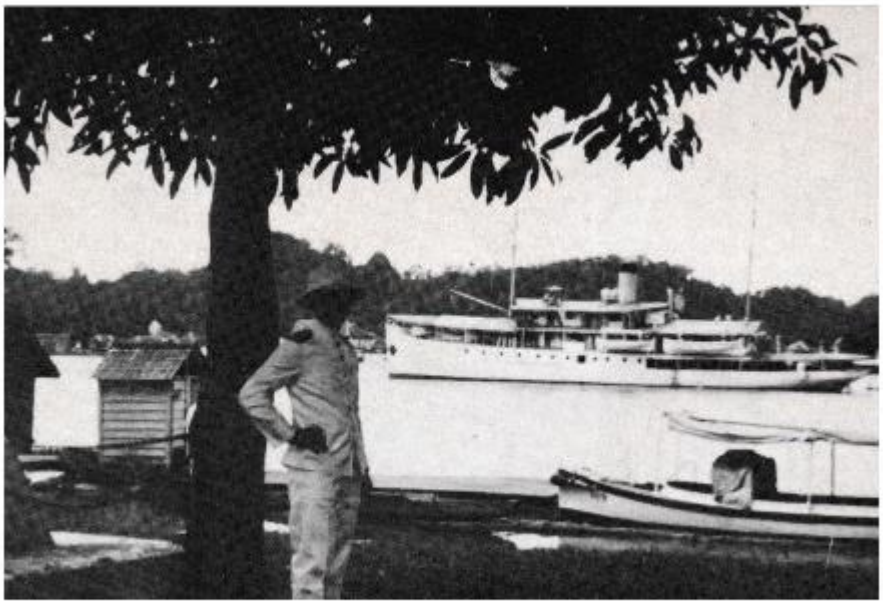
Nog vóór Kerstmis werden vrouwen en kinderen op vrijwillige basis geëvacueerd van Tg, Pinang naar Rengat op de vaste wal van Sumatra. Dit geschiedde met Hr.Ms. ‘Deneb’, bijgestaan door het m.s. ‘Makian’ van de K.P.M. met de zeer grote en veel te zware, maar echt gezellige kapitein D. J. Koolhaas Revers.
Op de eerste evacuatie-reis werden hoofdzakelijk Europeanen vervoerd; op de tweede reis gingen ook inlandse evacué’s mee en werd de bemanning van de ‘Deneb’ in de gelegenheid gesteld hun vrouwen en kinderen mee te nemen. Hiervan werd nauwelijks gebruik gemaakt, misschien omdat zij verwachtten, dat de ‘Deneb’ nog wel een derde reis zou maken. Toch zag het daar helemaal niet naar uit, want van de tweede reis maakten resident van Brakel en zijn echtgenote reeds gebruik om op de vaste wal van Sumatra te komen. Een andere onwillige évacué was de hond ‘Minka’ van de 3de officier van Wart, die er de voorkeur aan gaf bij zijn baas aan boord te blijven.
Op deze reizen, waarbij de 'Makian’ ook Tg Oeban aan deed om evacué’s op te halen, werden heel wat overvliegende vijandelijke jagers en bommenwerpers waargenomen alsmede twee geallieerde tankers, die in brand stonden en verlaten waren door de bemanning.

In de wateren van en naar Singapore waren onderzoekingsposten uitgezet, ongewapende gewestelijke vaartuigen met Indonesische bemanning onder commando van een officier van de Koninklijke Marine of gemilitariseerde Gouvernements Marine. Zij hadden de opdracht verdachte schepen aan te houden en te onderzoeken. Overdag moest dit geschieden door het hijsen van het vlaggesein: ‘Stop, ik heb iets belangrijks mede te delen’. Werd daarop niet gereageerd, dan werd dit internationale vlaggesein vervangen door het vlaggesein: 'Stop of ik schiet’. Werd ook hierop niet gereageerd, wel dan bleef de commanderende officier niets anders over dan tegen de ‘Djaga’ te zeggen: toeroen bandera’ (vlaggen opbergen); 'tot een volgende keer’; het onderzoekingsvaartuig had namelijk geen kanon om te schieten. Ook 3de officier van Elderen had het genoegen om met zo’n gewestelijk vaartuig de scheepvaart in de gaten te houden. Knotsen van passagiersschepen kwamen met uiterste vaart langs, waarschijnlijk met troepen en daar stond je dan op je bootje in de nacht met een betere kwaliteit flashlight te seinen: ‘What ship’. Nu, er was geen mens op die machtige transportschepen, die zich ook maar iets aan trok van dat kleine notedopje, dat daar beneden lag te drijven. Men nam zich niet eens de moeite om te antwoorden. De instructie luidde bij geen antwoord het sein te geven om te stoppen. Plichtsgetrouw werd deze instructie opgevolgd, maar er was geen bemanningslid of militair op die grote stomers, die er ooit iets van heeft gemerkt. Het patrouille-vaartuig had het nakijken, want het was niet eens mogelijk om de grote reus te achtervolgen en bij te houden. Het geheel was je reinste farce en had vanzelfsprekend een deprimerende invloed op de bemanning van de patrouille-boten.



Als Commando-schip Bewakingsdienst Straat Riouw deed Hr.Ms. Deneb op zijn reizen ter evacuatie van vrouwen en kinderen en ter aflossing van kustlichten deze onderzoekingsposten

regelmatig aan. Vanwege de radio-stilte was een dergelijk ‘rendez-vous’ de enige communicatie met de patrouille-boten.
Toen het er begin februari 1942 met de strijd op Malakka niet zo rooskleurig uitzag, verplaatste de commandant Maritieme Middelen (C.M.M.) zijn hoofdkwartier van het plaatsje Tg. Pinang naar Hr.Ms. Deneb. Zijn staf bestond uit zijn adjudant Ltz. II KMR O. van Breemen, Ltz. II KMR C. J. G. Keijzeren Ltz. II KMR H. M. P. Tijken.
De eerste opdracht was 'rendez-vous' houden met het onderzoekingsvaartuig ‘Martha’ in straat Doerian in de buurt van het eiland Zuid-Broeder. Commandant Berlijn zette de koers naar de plaats van bestemming uit via een totaal ongebruikelijke route, n.l. eerst om de West bezuiden Tg. Oeban straat Riouw oversteken, via het heel smalle straatje Tioeng tussen de eilanden Rempang en Galang door, waar de ‘Deneb’ slechts met pijn en moeite doorheen kon komen naar straat Doerian, daarna om de Zuid-West. 3de officier van Elderen had op het eerste deel van die tocht de wacht op de brug. Commandant Berlijn bleef op de brug om een oogje in het zeil te houden.
Kort na vertrek verscheen overste Berg op de bok. Hij vond dat hij wel even het commando over de ‘Deneb’ op zich kon nemen. Dat liet commandant Berlijn niet op zich zitten. Een korte maar felle woordenwisseling, waarna de commandant het heft in handen hield, hetgeen niet weg nam, dat sedertdien de stemming aan boord hoogst onaangenaam en gespannen was.



Het s.s. Deneb’ op één van de dienstreizen in station Riouw en Onderhorigheden toen alles nog pais en vree was. (foto: J. L. H. Idsinga, oud-officier bij de Gouvernements Marine).

Woensdag 4 februari 1942, bij het krieken van de dag wierp Hr.Ms. Deneb het anker uit op ongeveer 400 meter afstand uit de kust van het eiland Zuid-Broeder. Daar lag ook voor anker het te Tg. Pinang gestationneerde gewestelijk vaartuig, thans patrouille-vaartuig Martha'. Genoemd eiland was in zoverre van belang, dat het een bewaakt kustlicht had en een radio-stationnetje van het Koninklijk Nederlands Indische Leger (K.N.I.L.).
Op de voormiddag werd aan boord van de ‘Deneb’ de verbindingsofficier R. van den Oever een telegram van respektabele lengte, bestemd voor de Marinestaf ter verzending aangeboden. Natuurlijk protesteerde van den Oever hiertegen en wel op grond van de radio-stilte', een maatregel, die breed uitgemeten was in de CZM-regeling van de verbindingen en het radioverkeer in oorlogstijd, vervat in bijlage 19^{e} van het “Oorlogsmemorandum voor de Kno. Marine in Ned-Indië”. Overste Berg was echter in tegenstelling met de destijds bevelvoerende officieren niet door de radio-stilte-ziekte aangetast, liet het spoedeisende karakter van de telegram-inhoud prefeleren en gaf opdracht: ‘uitzenden'. 2de Officier van den Oever dus aan de seinsleutel.
Nauwelijks was een deel van de tekst de lucht in gezonden of 7 tweemotorige bommenwerpers met de rode bal op de vleugels en romp in formatie op een hoogte van naar schatting 500 meter

kwamen aangevlogen. Donderend geraas; van den Oever gaf wacht-teken (ongeveer middaguur) en verliet de radiohut om zijn alarmpost in te nemen. Intussen waren de kleppen in de romp van de vliegtuigen open gegaan en kwamen bommen omlaag, terwijl tegelijkertijd met alle mitrailleurs, waarover de vliegtuigen beschikten, het vuur op Hr.Ms. Deneb werd geopend. Rondom het schip spoten waterfonteinen omhoog (‘nearmisses’), die de ‘Deneb’ deden schudden en kraken. Slechts drie treffers, maar die richtten een vreselijke schade aan. De radiohut was er het ergst aan toe.
3de Officier van Elderich bezette het 3,7 cm. kanonnetje achter het standaardkompas, maar commandant Berlijn wilde daar niets van weten. Hij wilde zeer beslist het enige afweermiddel zelf bedienen en nam daar achter plaats onder het gezegde: ‘Ga jij nu beneden kijken, ‘Snelle' (bijnaam van van Elderen), wat daar aan de hand is en probeer de mensen rustig te houden.’ Het 2de kanonnetje, dat nog steeds op de railing van het hoofddek was bevestigd, was waardeloos, omdat het niet hoger geëleveerd kon worden dan een graad of 40.

Na de eerste raid keerden de Japanners in een sierlijke boog terug voor de tweede aanval. De commandant bestookte de aanvallers met toch niet ongevaarlijke granaatjes. Hierdoor werden de bommenwerpers gedwongen op een goede hoogte te blijven. Desalniettemin had de vijand succes. Niet minder dan 10 bommen sloegen in. Uit de stoomleiding naar het ankerspil spoot willig stoom. De machinekamer stond in brand. Ondanks dit alles ging commandant Berlijn onverstoorbaar door met het bestoken van de aanvallers en onderwijl gaf hij 3de officier van Waart opdracht gewonden met de motorboot naar de wal te brengen.
De jongste werktuigkundige Koomans werd door rondvliegende bomscherven dodelijk getroffen toen hij bij de eerste raid op weg was naar zijn alarmpost en op het hoofddek het zitje van de officieren passeerde. Hij moet op slag gedood zijn, de bomscherf was zijn achterhoofd binnen gedrongen. Hij kwam achterover op de machinekamer-kap te liggen. Ook een stoker werd dodelijk getroffen.

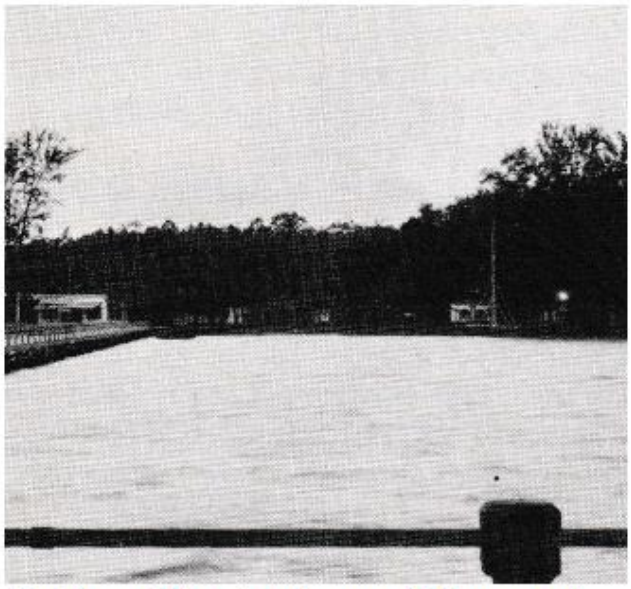
Bij de tweede raid werden 20 man zwaar gewond; onderzoekingsofficier Keyzer kreeg onderbeen-letsel; de 2de kok in de kombuis kreeg een bomscherf in zijn borst (even later overleed hij) en de serang een ernstige kniewond.
Het achterschip stond in brand en even later de tent op het achterschip, die lekker dik onder de grijze verf zat. Voor een ieder was het 'sauve qui peut'.
De Jappen gingen af; Hr.Ms. Deneb in volslagen ontredderde toestand achter latend: grote branden, enorme rookontwikkeling, waterleiding uitgevallen. Als afscheidsgroet dook tijdens de 2de raid plotseling één van de aanvallers tot even boven het wateroppervlak om de intussen in het water gesprongen opvarenden nog even te mitrailleren.
Het patrouille-vaartuig ‘Martha' werd ongemoeid gelaten. De opvarenden van het scheepje waren bij het naderen van de Japanse bommenwerpers als een haas met de daar langszij liggende motorboot van de N.I.B.E.M., die aan de ‘Martha’ was toegewezen en de twee jollen van de 'Martha' naar de kust van het eiland Zuid- Broeder uitgeweken. Van daaruit konden zij het bombardement van de ‘Deneb’ gadeslaan.
Twee Hollandse Jannen van de 'Martha' konden dit drama niet werkeloos aanzien; zij sprongen in de motorboot om zich naar het zich in de regen van bommen bevindende schip te begeven. Hun eerste zorg gold de zwaar gewonden. Op de terugweg naar het eiland met gewonden aan boord werden zij door de Japanners met hun moordend lood en brandbommen aangevallen.

Nauwelijks was de laatste gewonde uit de motorsloep getild of de beide marinemannen, milicien matroos seiner kustwachter der tweede klasse Th. J. Zifter en milicien matroos seiner kustwachter der derde klasse W. C. C. van Casand waren alweer op weg naar de ‘Deneb’ om de te water geraakten op te pikken. Dit alles onder sproei-geweld van de Japanse mitrailleurs. De motorsloep bleef gespaard, leverde de drenkelingen aan de wal af en wederom voer de sloep terug; zo goed en zo kwaad als het ging baanden Zitter en van Casand zich aan boord van het schip een weg over het met wrakstukken bezaaide en gehavende dek. Nog een gewonde werd gevonden; deze overleed echter op de terugweg en werd op het eiland Zuid-Broeder begraven. Aldus hebben Zitter en van Casand op een moment, dat lotgenoten door de zucht tot lijfsbehoud werden overmeesterd blijk gegeven van een zelfbeheersing, vastberaden-heid en beleid, die respekt afdwingt. Ruim 5 jaren later werden zij beloond door toekenning van de Bronzen Leeuw' (K.B. van 29 december 1948, no: 60).

De etat-major van Hr.Ms. Deneb heeft met ware doodsverachting de oorlogsbodem verdedigd tot het tijdstip, waarop het vanwege de branden niet langer verantwoord was zich op het wrak op te houden. 3de Officier van Elderen was bij de serang met zijn ernstige kniewond, die aan dek lag te verrekken van de pijn. Uit de koelkast op het achterdek haalde hij een borreltje voor de gewonde en deze mohammedaan, die normaliter niet dronk, nam het opkikkertje aan. Commandant Berlijn en 1ste officier van den Oever zorgden er voor dat de vijand van het gebeuren geen voordeel kon trekken. Onder een regen van mitrailleurkogels zetten zij o.a. de kist met geheime documenten, verzwaard met lood tot 150 Kg, over boord. Toen sprongen zij zelf te water samen met het hoofd van de ‘kammer mesien', hoofdwerktuigkundige Zijtveld. Met z'n drieën, Berlijn, die nauwelijks zwemmen kon met een zwemvest in hun midden ging het in de richting van het eiland, waarbij rekening gehouden werd met de doorstaande stroom, die hier niet onbelangrijk was. Onderweg werden zij door de motorsloep opgepikt.
Bij het verlaten van het schip schreeuwden zij van Elderen nog toe: ‘Je moet niet langer aan boord blijven.’ 'Dat zal wel wezen’, schreeuwde van Elderen terug, ‘maar zo lang ik deze vent kan helpen’ en daarbij doelde hij natuurlijk op de serang, ‘ik kom wel'. Van Elderen was afterall een goede en snelle zwemmer.
Toch zat hem dat zwemmen evenals de andere leden van de etat major in deze contreien niet lekker, want het is algemeen bekend dat Straat Doerian vol haaien zit. De straat ligt in één van de drukst bevaren routes en er werden vooral door de mailboten heel wat etensresten over boord gesmeten. Lijfsbehoud dwong hem de sprong te wagen, ook met het doel voor ogen een jol van de Martha’ of de motorsloep te charteren om de serang, die toch nog leefde op te halen, hetgeen lukte.

Toen enige tijd na de bombardementen het wrak weliswaar fel brandde maar nog steeds drijvende bleef zijn Berlijn met Van den Oever, ook Van Waart en Zijtveld onvermoeid en onverschrokken met de motorsloep naar het wrak teruggekeerd. Zich door de chaos op het wrak heen een weg banend konden zij nog wel de kajuit van de commandant bereiken en werd de scheepskas geledigd; het stoffelijk overschot van Koomans op het achterschip aan B.B. kon vanwege de uitslaande vlammen onmogelijk worden bereikt. Zijtveld deed nog een wanhopige poging om de buitenboord-kranen te openen, doch vanwege de rookontwikkeling zonder succes. Van Waart hoorde zijn trouwe hond Minka angstigblaffen; een roep om hulp, doch een scherm van rode vuurtongen zorgden er voor dat de baas zijn trouwe makker niet kon bereiken. Het was te laat, allen moesten het wrak als een haas verlaten.

In de woning van de lichtwachter en met zijn hulp en de assistentie van zijn familie en met de verbandmiddelen, waarover hij beschikte, werden de gewonden zo goed mogelijk verzorgd. Bij het invallen van de duisternis werd besloten langs de kortste route met de ‘Martha’ naar de vaste wal over te steken om de gewonden te Tembilahan aan de monding van de Indragiri-rivieraf te geven; de motorsloep werd op sleeptouw genomen. Even na zonsopkomst op 5 februari 1942 werd te Tembilahan afgemeerd, maar het bleek, dat het hospitaal vol was. Daarom werd doorgestoomd naar Rengat. De C.M.M. met zijn staf bleef echter achter om over te stappen op een zusterschip van de ‘Makian’ van de K.P.M. teneinde over zee Tg. Priok te bereiken. Vanwege de waterstand moest de ‘Martha’ op enige afstand benedenstrooms van Rengatten ankergaan; de verbinding met Rengat werd met de motorsloep onderhouden.



Tg. Pinang (Riouw) gezien vanaf de kop van de Gouvernementssteiger. Bij de voet van de steiger het havenkantoor met vlaggestok; rechts daarvan het huis van de Resident, eveneens met een vlaggestok. 1916. (foto: F. C. Backer Dirks, Oud-Gezaghebber bij de Gouvernements Marine).

Het Hoofd van Plaatselijk Bestuur (H.P.B.) zorgde voor onderdak van de passagiers in een school. De gewonden werden in het hospitaaltje opgenomen en voorts werden door zijn tussenkomst autobussen ingehuurd, zodat alle opvarenden van de ‘Deneb’ onder achterlating van de gewonden de volgende dag reeds om de Zuid konden rijden langs dezelfde weg, die een week tevoren door hun vrouwen en kinderen was gevolgd.

Palembang werd gemeden, omdat die stad in het strijdtoneel lag. Na één overnachting werd tegen de middag van donderdag 7 februari Oosthaven bereikt, alwaar nog dezelfde avond geëmbarkeerd werd aan boord van de ‘Merak’ van de K.P.M. voor de oversteek naar de Java-wal (Merak) en van daar ging het per trein naar Batavia om de dramatische ondergang te rapporteren van één van die nijvere eenheden van de Gouvernements Marine, Hr.Ms. Deneb, die het in de vorige wereldoorlog had gepresteerd vanuit Nederland ondanks de onnoemelijke gevaren Nederlands-Indië te bereiken. Maar ja, destijds hing in de kaartenkamer het fragment:

Godt bewaert doch dit goet en schip,
Voor steen en berg en voor een klip;
Hij bewaert het roer, de mast, het want.
Want 't staat altemael in Zijne hand.
Godt wil dit schip bewaeren,
En alle maets, die daer mee varen.

uit een roerzang, die Nicolaas Cornelisse Witsen in zijn ‘Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen' vermeldt.

F. C. Backer Dirks.

Informatiebronnen:
Interview R. van den Oever, destijds 2de officier bij de Gouvernements Marine;
Interview G. van Waart, destijds 3de officier bij de Gouvernements Marine;
Interview C. C. van Elderen, destijds 3de officier bij de Gouvernements Marine.
Artikel van L. L. van Münching in 'Alle Hens' van april 1950;
Verklaring, afgelegd door commandant G. P. Berlijn van Hr.Ms. Deneb' op de Afdeling Maritieme Historie van de Marinestaf te 's Gravenhage.

==========

Gebruik en misbruik van de Militaire Willems-Orde

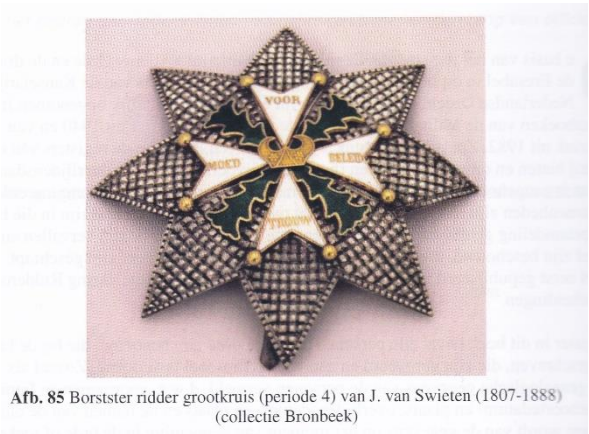
De Kanselier der Militaire Willems-Orde kreeg in 1821 van de commissaris-generaal van Oorlog te horen dat een zekere Plettings zich in Sint Petersburg ophield, prijkend met de decoratie van de Militaire Willems-Orde. Het vermoeden bestond dat deze persoon daar niet toe gerechtigd was. De kanselier schreef de koning op 7 juli 1821 dat het vermoedelijk ging om V.A. Pletinckx, die als ritmeester van de 3e Afdeeling Kurassiers in 1819 niet van verlof was teruggekeerd en als deserteur was afgevoerd. Deze persoon had de ridderorde nimmer ontvangen. Op verzoek van de kanselier deed de minister van Buitenlandse Zaken nader onderzoek, waaruit bleek dat Pletinckx zich niet langer in Sint Petersburg bevond, in het Deense Helsingor de Nederlandse consul met een valse wissel 200 gulden afhandig had gemaakt en naar Hamburg was vertrokken. Bij Koninklijk Besluit van 29 juli 1821 is de minister verzocht te bewerkstelligen dat Pletinckx werd aangehouden om aan de Nederlandse autoriteiten te kunnen worden uitgeleverd."
Ridders genoten in de 19e eeuw en in de periode na de Tweede Wereldoorlog enig maatschappelijk aanzien. Daar maakte men soms handig gebruik van om bepaalde (zakelijke) boodschappen kracht bij te zetten, zoals C.A. Bosch die in 1855 als ridder der Militaire Willems-Orde probeerde om onder nadrukkelijk vermelding van zijn ridderlijke waardigheid geneesmiddelen aan de man te brengen. Soms maakte men ook misbruik van de naam van de ridderorde. Dat deed B.F.L. Lindner, die in 1921 dienst nam in het Vreemdelingenlegioen en op 27 december 1923 de Franse Médaille Militaire kreeg uitgereikt. Na de Tweede Wereldoorlog werkte Lindner bij het weekblad 'De Uitkijk' als vertegenwoordiger. Door het verkopen van abonnementen probeerde hij het bescheiden pensioen van het Vreemdelingenlegioen aan te vullen. Hij trok daarvoor door het hele land en gebruikte zijn visitekaartje om potentiële abonnees over de streep te trekken. Op dat kaartje stond een afbeelding van de Médaille Militaire en de tekst "Ridder van de Médaille Militaire, gelijk de Militaire Willemsorde.'' Het visitekaartje had effect, want ene heer Drost, fabrikant te Venlo, verklaarde op 10 augustus 1950 het volgende tegenover de gemeentepolitie: "Daar ik in de mening verkeerde dat hij drager was van de Militaire Willemsorde - voor welke personen ik veel respect heb - en ik dacht dat hij een klein pensioen had, abonneerde ik mij bij hem op genoemd blad voor de tijd van een halfjaar en gaf hem daarvoor de gevraagde fl. 6,- Een Ridder van de Militaire Willemsorde stuurt men zonder meer niet weg en ik wilde hem dan ook iets laten verdienen." Drost liet proces-verbaal opmaken, waarin hij zegt: "Ik meen dat tegen die man gewaarschuwd moet worden, want hij brengt de mensen in de waan dat hij drager is van de Militaire Willemsorde, hetgeen niet waar is. Het opschrift van zijn kaartje vind ik misleidend." Lindner is later die maand in zijn woonplaats Utrecht door de politie ondervraagd.

Hij verklaarde: "Ik ben namelijk trots op mijn onderscheiding en iedereen mag weten dat ik onderscheiden ben. Ik geef niet toe dat zo'n kaartje verwarring kan stichten." Lindner toonde zich bereid om de verwarrende verwijzing naar de Willems-Orde op zijn kaartje te verwijderen. Omdat hij geen strafrechtelijk feit had gepleegd, was de zaak hiermee afgedaan. Misbruik van de naam en faam van de Militaire Willems-Orde blijkt ook te hebben bestaan in de vorm een vervalst ridderdiploma of, beter gezegd een benoemingsbrief. Een dergelijk document uit 1822, voorzien van een valse handtekening van de koning en de naam van een niet-bestaande ridder, zou de toonder voordeel kunnen hebben opgeleverd. Artikel 435, lid 1 van het Wetboek van Strafrecht stelt: Met geldboete van de tweede categorie wordt gestraft: hij die zonder daartoe gerechtigd te zijn een Nederlandse adellijke titel voert of een Nederlands ordeteken draagt.

Een merkwaardig voorbeeld van het onbevoegd dragen van het ordeteken van de Militaire Willems-Orde betreft een (inmiddels overleden) onderofficier, die voor zijn verrichtingen als sergeant van het KNIL op 14 en 15 augustus 1948 op West-Java met de Bronzen Leeuw is beloond. Hij heeft zich echter laten fotograferen met het ridderkruis van de Militaire Willems-Orde op de revers, niet met de Bronzen Leeuw. Van een andere orde was het gebruik van de afbeelding van het ridderkruis om ongenoegen te uiten. Dat gebeurde voor de Kerstdagen van 2007 toen de duur van de uitzending van Nederlandse troepen op missie in Uruzgan in Afghanistan zou worden verlengd. Hierdoor zouden velen van hen de feestdagen niet thuis kunnen doorbrengen. De militaire vakbond AFMP/FNV poogde de militairen een hart onder de riem te steken door een T-shirt aan te bieden met een afbeelding van het ridderkruis van de Militaire Willems-Orde, waarvan de woorden op de armen waren vervangen door: "voor - lef - inzet - stof happen", Naderhand zijn er excuses aangeboden aan de voorzitter van het Kal der Militaire Willems-Orde wegens het "ongelukkigerwijs" gebruik van de beeltenis.'085

Afb. 84 T-shirt van de AFMP/FNV 2007 (particuliere collectie)

Bron: uit het boek 1815-2015
Militaire Willems Orde
200 jaar
Moed, beleid en trouw



Afb. 85 Borstster ridder grootkruis (periode 4) van J. van Swieten (1807-1888) (collectie Bronbeek)

Zo is het begonnen….

1965-5-6, Kiellegging Isaac Sweers

1967-3-10. klaar voor de tewaterlating v.d. Isaac Sweers v.a. helling 3

Met de ISAAC SWEERS naar Greenock Schotland

Wie was Isaac Sweers?
Geboren in Nijmegen op 1 januari 1622 als 5e zoon van een regent.
Via omzwervingen, o.a. door Spanje, Engeland, Brazilië, kwam hij in 1646 straatarm in Holland terug. In 1649 trad hij in dienst van de Admiraliteit van Amsterdam waar hij een snelle carrière beleefde. Hij maakte vele konvooi-reizen. Maakte onder de Ruyter een tocht langs de West-Afrikaanse bezittingen van de W.I.C. de West en New Foundland.

In de 2e Engelse oorlog werd hij Schout bij nacht en later Vice-Admiraal. Toen van Gent sneuvelde in de slag bij Solebay volgde hij deze op en werd als tijdelijk Luitenant Admiraal, commandant van een van de drie smaldeels.
In 1672 hielp hij met 12 compagnieën matrozen op de schaats bij de verdediging van de Water linie. In 1673 moest hij een stap terug doen ten gunste van Cornelis Tromp, hij voerde zijn vlag toen op de ,,Witte Olifant". Op 21 augustus van dat jaar sneuvelde hij in de slag bij Kijkduin en werd met veel eerbetoon in de Oude kerk te Amsterdam begraven.

Op proeftocht

Een continue bedrijf, een drijvend dorp, met alles er aan en er op, een hechte eenheid, die bestaat uit een reeks van radertjes, die angstig precies in elkaar passen en waar geen schakel aan ontbreekt.

Dat is de onderzeebootjager **„Isaac Sweers",** de laatste van de drie fregatten die de N.D.S.M. bouwde, ook de laatste van een reeks van zes die de Koninklijke Marine in Nederland bestelde, wij mochten dit ervaren tijdens een meerdaagse proeftocht, zij het tot Greenock in Schotland.

Het begon allemaal wat kil en triest woensdagavond 21 februari om 7 uur in Den Helder, toen de sleepboot „Dintel" ons naar de buitengaats liggende „Isaac Sweers" bracht.

Regen, natte sneeuw, wat verkleumd via de touwladder aan boord, waar het binnen uiteraard behaaglijk warm was. De daarop volgende dagen was aan boord duidelijk een opperbeste stemming te constateren. Immers het weer werd vrij goed en de beproevingen verliepen vlot met uitstekende resultaten.

's Nachts werd de Noordzee overgestoken, zodat donderdagmiddag, de Schotse kust in zicht kwam.

Ook vrijdag ging het steeds maar voort, dan 16, 24 mijl en 26 mijl per uur via de kop van Schotland naar de eilanden groep „Hebriden". Intussen werd nog even met groot succes een 30-mijls-proef gehouden. Als een dartelende hinde, later als een raket kliefde de Isaac Sweers zich door het water. Vrijdagmorgen werd de zee wat woeliger, waarbij de golven min of meer aan stuurboordzijde dwars op het schip kwamen te liggen. De stabilizers hielpen een handje om de landrotten in conditie te houden. De „draaierigheid" bleef nu weg, we hadden onze portie de vorige dag reeds gehad . . .

In de aanhef schreven we reeds dat alles aan boord angstig precies in elkaar past.

Onvoorstelbaar, dat op zo'n kleine scheeps- eenheid, liefst 250 man, drie maal daags een perfecte maaltijd geserveerd krijgt, en stipt op tijd.

Het begint 's morgens om half zeven precies.

Een snerpend marinefluitje via alle loudspeakers, die de meest verwoede slaper tot in zijn ziel raakt.

Aan het slot zegt dan een reeds uitgeslapen stem: „overal". Het betekent uit de kooi klimmen, want orde en regel zijn hier heilig. Halverwege de ochtend een korte klik in de speaker - het is kwart voor tien - een stem kondigt aan: koffiedrinken, uit".

De gehele dag, met de regelmaat van een precisie uurwerk worden de varende bewoners via de speakers geïnformeerd en geïnstrueerd.

Om kwart voor een produceert de speaker: „Einde middagrust, aanvang theedrinken".

Theedrinken wordt kennelijk als een bezigheid gezien, die niet in het rustbeeld ligt. Iedere avond verschijnt een uitstekend geredigeerd dagblad „Daghregister", waarin de laatste nieuwtjes opgenomen zijn.

Aan het hoofd van dit continubedrijf. dit prachtig drijvend dorp staat uiteraard een burgemeester, de hoogste autoriteit aan boord. U begrijpt het ongetwijfeld, wij doelen op de commandant van het schip.

De vriendelijke, doch resoluut pratende hoogste officier van de Isaac Sweers is commandant, K.Ltz. J. B. Genet (44). Hij is immer te vinden op de brug. zijn domein en die van zijn officieren. Hij steekt bepaald niet onder stoelen en banken, dat hij bijzonder blij is met het bevel over de jongste aanwinst van de Marine.

Commandant van de Isaac Sweers na een periode van bijna 27 jaar marinedienst.
In 1941 begonnen als adelborst, in 1944 officier.
„Ik vind het een pracht schip", zegt hij. „Ik kan u wel zeggen, dat mijn collega's van de reeds 5 afgeleverde onderzeeboot- jagers jaloers zijn op dit schip. Het is een mooi schip en goed afgewerkt.

Kltz J.B. Genet, op de brug

Je zou kunnen zeggen: „lest best", want het is er één van de nieuwste types.
Uit alles blijkt, dat de maar steeds naar buiten turende commandant een gelukkig man is.
„Bent u ook tevreden over de beproevingen tot nu toe?" is onze volgende vraag. „Die gaan uitstekend", stelt de commandant vast. Ik heb een goed team officieren, onderofficieren en manschappen, die hun uiterste best gedaan hebben. Je hebt natuurlijk ook een beetje geluk nodig en ik heb de indruk, dat we dat geluk een beetje hebben. We hebben goede weersomstandigheden gehad en de proeven zijn precies gegaan, zoals we dat enige maanden geleden op papier gezet hebben. Ik kan niet anders zeggen: het is af", besluit Commandant Genet.
Op dit moment passeren we de noordelijke punt van Schotland, waaronder Cape Ross, min of meer berucht omdat het hier in de buurt behoorlijk kan stormen en mistig kan zijn. Het is een punt, waar je aanloopt als je uit de Atlantische Oceaan komt.
Het wordt inmiddels lunchtijd en weer verbaast het je dat voor de meer dan 250 man een perfecte maaltijd gereed staat. We hebben hierover een gesprekje gehad met de korporaal-kok J. Hoosemans, die al ruim 16 jaar zorgt, dat de hongerige magen op verantwoorde wijze gevuld worden. De kok van de „Isaac Sweers" kent geen voedingsproblemen, want iedereen is tevreden.
„Wat verstaat men nu precies onder specifieke marine-menu's?"
„Dat is de traditionele rijsttafel, de snert- hap en in feite ook rijst met goulash, of kerrieragout of nassi goreng". Onze marine kok lepelt de namen op met een gemak waarmee hij mogelijk de gerechte ook gereed maakt. „Laten we de kapucijners ook niet vergeten", vult hij gehaast aan. „want die behoren er ook nog steeds bij". De bijna 40-jarige kok Hoosemans heeft ongeveer 10 jaar bij de onderzeebootdienst gezeten en daarbij op 4 verschillende onderzeeboten gevaren.
„Toen ik bij de onderzeebootdienst wegging, vond ik het erg, maar nu ik hier aan boord zit, voel ik me pas werkelijk kok. Naar schatting heeft de heer Hoosemans tienduizend mijl onder water gevaren.

De brug, het domein van officieren..

„Met dit weer zou ik liever onder water zitten, want onder merk je helemaal niets van het slingeren”.

Aan boord van een marineschip kunnen soms vreemde dingen gebeuren. Het volgende is korporaal Hoosemans op een ander schip overkomen:
Een hulp van de kok, die zich ’s morgens geschoren had, legde zijn scheerkwast, scheerzeep en handdoek in de kombuis om mee te helpen bij het klaarmaken van de erwtensoep.

Door de grote drukte had niemand er erg in dat de scheerkwast was verdwenen. Maar hij kwam terecht. Bij het uitdelen van de soep - uitgerekend in de longroom van de officieren - werd de kwast uit de erwtensoep opgelepeld. „Ik heb er gelukkig geen last mee gehad”.

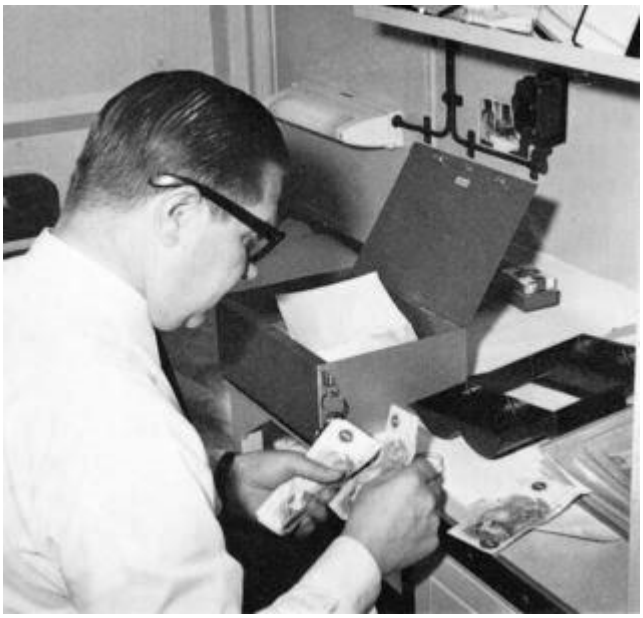
Voedingsproblemen kent men niet aan boord

Het hart van de Isaac Sweers

Aan boord zal men u zeggen, dat de Machinistengroep er één is die men bijna nooit ziet werken. Evenwel zijn hun activiteiten ten nauwste verbonden met alle mogelijke voorzieningen. We denken slechts aan de voortstuwing, de zoetwatervoorziening, de druk op sanitaire leidingen en brandblusleidingen, de elektriciteit en andere zaken.
Zoetwater maakt men zelf aan boord. In een tank wordt een onderdruk veroorzaakt. Van het onder bepaalde temperatuur ingepompte zeewater verandert een deel in stoom, welke na afkoeling zoet water oplevert. Het restant zoute water gaat weer buiten boord.

Er is een zeewacht die in drie divisies wordt gelopen.
De machinisten zijn buiten de wachten, vrij van alle diensten.
Ze moeten evenwel beschikbaar blijven voor zogenaamde piketwerkzaamheden.
Ongeveer 6 tot 8 uur voor het vertrek, gerekend vanuit de koude toestand, moet men overgaan op zeewacht. Begrijpelijk, want de ketels moeten verwarmd worden, hetgeen de nodige tijd vereist.
De turbines worden langzaam draaiend doorgewarmd om krom trekken te voorkomen. Omgekeerd vereist het afzetten eveneens tijd. De turbines moeten dan langzaam draaiend en gesmeerd afgekoeld worden.
Het machinistenvak is een veel omvattende zaak, dat doorgaans schuil gaat achter een vette overall.

De Ontwikkeling en Ontspanningsafdeling aan boord is een actieve aangelegenheid.
De ene avond een quiz, afwisselend met muziek via de loudspeakers, de andere avond bingo en weer een andere avond een filmavond, waarbij er dan altijd wel één is, die na afloop de operateur een bemoedigend schouderklopje geeft en zegt: „het was een mooie . . . rotfilm”.
Ondergetekende en de N.D.S.M.-fotograaf beleefden veel gemak en plezier van de N.D.S.M. representatieve, bedrijfsleider C. P. Weijde, die ons vlot overal introduceerde.



De heer Weijde is voor alle officieren de bouwmeester van de Isaac Sweers. Als zodanig werd de NDSM’er bij regelmaat genoemd; hij was wat men noemt geheel „in” bij de Marine.

Bouwmeester C.P. Meijde in zijn hut

Dit is overigens al sinds vele jaren, want ook de Van Speijk en Tjerk Hiddes vielen in zijn bouwpatroon. Het is voor onze NDSM’er overigens maar een drukke bedoening aan boord.
Het bij regelmaat volgen van de beproevingen. We denken hierbij aan de ankerproeven, sloepen, schieten met mortieren, waarna dan weer de constructies gecontroleerd moeten worden, enz. enz. Bij voortduring onderhouden van de contacten met officieren en onderofficieren, waarbij veelal zaken besproken worden die tijdens beproevingen aan de orde kunnen komen. Het is zoals de heer Weijde lachend zegt: „Op dit schip ben je de algemeen vertegenwoordiger van de N.D.S.M., zowel in de financiële afwikkeling van de proeftocht als naar de representatieve zijde. Later zou blijken, dat bij aankomst in Greenock allerlei lieden naar bouwmeester Weijde informeren, hetzij in verband met materialen, hetzij in verband met recreatiemogelijkheden voor de marinemensen, die het N.D.S.M. schip „Isaac Sweers” zo voortreffelijk bemannen en laten varen.
De heer P. J. van der Laan van firma Groenpoll weet ons tussentijds te vertellen, dat Groenpoll de elektrische installatie op de Isaac Sweers heeft aangelegd. Een onvoorstelbaar aantal km kabel werd gebruikt. Ter vergelijking van het ingewikkeld, technische hart en lichaam van de Isaac Sweers met dat van de tanker Dione:
In de Isaac Sweers werd ongeveer 103 km kabel in allerlei soorten en afmetingen verwerkt.
Bij de Dione was dit „slechts” 31 km.

Aan de conditie werd ook veel zorg besteed

Ook de heer Van der Laan is wat de beproevingen betreft bijzonder tevreden. Alles gaat zeer goed.
Zaterdag en zondag werden alle opvarenden van de Isaac Sweers een autobustocht door de Schotse „High Lands” aangeboden door de N.D.S.M. Slechts enkelen gaven de voorkeur aan de T.V., die de in Glasgow gespeelde tapper Schotland-Engeland uitzond.

Tanker 'Dione"

De verfrissende trip door de gezonde Schotse hooglanden was een leuke afwisseling. De heuvels, bergen, soms tot alpenhoogte reikend, bedekt met een smetteloze sneeuwlaag, was een fijne onderbreking voor de deelnemers. Het hoogtepunt was ongetwijfeld een gearrangeerde Schotse „High-tea”. Eenvoudig gezegd: thee drinken in de hooglanden van Schotland, zij het dat dit in een specifieke Schotse sfeer geserveerd werd en de High-tea niet alleen bleek te bestaan uit het bruine vocht.
Eerst een pittige, hartige hap, daarna een reeks van zoetigheden in de vorm van gebak in velerlei smaken.

In Greenock: even poseren voor de fotograaf

Was de dorst daarna tot lippensnood gestegen, dan bracht de tea uitkomst. Een leuke ervaring, die door de marine zeer geapprecieerd werd. Reeds eerder signaleerden wij het „Daghregister", een soort nieuwsbulletin, dat het als voorlichtingsorgaan aan boord zeer goed doet.

Wij lazen hier o.m. in:

* „Weet u de overeenkomst tussen een kok en een machinist?
  Deze twee vakken hebben ontzettend veel gemeen. Ze koken beide „water".
* Het volgende werd eens gezegd aan het begin van een reis tegen een zeer luidruchtig persoon: „als jij door je havengeld heen bent, mag ik daar dan zitten".
* Een glimlach kost minder dan elektriciteit en geeft meer licht. Vandaar dat alle monteurs aan boord zo nors kijken. Zij hebben elektriciteit genoeg in voorraad.
* Een kanon in de 17e eeuw schoot niet verder dan 1800 meter, een kanon van een slagschip uit de 2e wereldoorlog 32.000 meter.

Een medewerker aan het „Daghregister" toonde onmiskenbaar zijn grote dichterlijke talenten als hij in een "ode op het vroegere Nieuwediep" zijn beschouwing als volgt eindigt:

nieuwe-diep en nova zembla,
zijn qua klimaat elkander haast gelijk,
maar aan natte, vieze winderige dagen,
is het eerste 't meeste rijk.

zelfs in de noordelijke landen,
bidt de zeeman tot zijn god,
„heer - laat ons in nieuwediep niet stranden,
bespaar ons zulk een vreselijk lot".

want toen de heer de aarde heeft geschapen,
bezag hij al het schoons wat hij daar schiep,
en als contrast- en voorbeeld van ellende,
schiep hij toen dat zelfde nieuwediep.

weet daarom al het goede te waarderen,
bezie het moois op onze goede aard,
want als een mens alleen in nieuwediep moet leven,
is 't beter dat hij dan ter helle vaart.

Overigens herinneringen uit lang vervlogen tijden.

- Aan de ontbijttafel in de longroom maakte een van de burgers bezwaar tegen het beleg bij het ontbijt. Hij wenste uit principe geen tong te eten, omdat hij het zo'n naar idee vond als hij bedacht dat een beest die tong in zijn mond had gehad.
De hofmeester stelde hem toen voor om een ei te nemen . . .

Tot volgende week, uw redactie !