



# “Ten Anker”

Dit webmagazine bestaat uit een combinatie van eigen speurwerk, binnen gekomen berichten en aangeleverde kopij, gein en ongein over de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij, Binnenvaart en ander maritiem nieuws uit het heden en verleden.



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.

## Redactie

Arie Krijgsman  
Vijverlaan 101  
3319 SN Dordrecht

E-mail  
[arcon46@kpnmail.nl](mailto:arcon46@kpnmail.nl)

Telefoon  
Tussen 10.00 en 16.00

078-7507545

b.g.g.h.  
06-25160899

NL98 INGB 0002 4713 68

---

*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 4 – 7e jaargang –  
25 januari 2024



Compilatie Kruistocht door de Archipel Deel I  
Met Hr.Ms. Pieter Floris naar de haringvloot deel 2  
Reisverslag Hr. Ms. Urania 1960  
Bivakkeren in Nederlands Nieuw Guinea .  
De Grens van Suriname deel 2 (slot)  
De mannen van de Kais deel 4  
Nederland als Maritieme natie deel 3  
Baarle-Hertog '14-'18 – Boodschapper van bezet België naar de buitenwereld deel 1  
Een laatste vaarwel aan Morse en Marconi (deel 2- slot)  
MOKH  
De Koninklijke Marine in de Nederlands Antillen 1959



30-05-1948 Kruistocht door de Archipel (Batavia-Menado)  
31-05-1948 De Zaanlander

Dagenlang, ononderbroken, kruisen de schepen van de Koninklijke Nederlandse Marine door de wateren van de Indonesische Archipel. Een moeilijke dienst, ver van het moederland, die veel van de manschappen vergt. Onze bijzondere medewerker Anthony van Kampen, die er als gast der Marine in Indonesië vertoeft, deelt ons mede, dat hij zojuist van een kruistocht langs Oost-Sumatra is teruggekeerd. Hij bevond zich aan boord van de RP 133 onder commando van de lt. ter Zee H. Dankelman, die nog onlangs bij K.B. van 12 Mei met het Bronzen Kruis werd onderscheiden. Over enkele dagen hopen wij een begin te kunnen maken met de publicatie van de boeiende serie reportages, die Anthony van Kampen op deze tocht maakte. Inmiddels is hij weer aan een nieuwe reis begonnen. Per K.L.M. vertrok hij op 30 Mei uit Batavia naar Menado op Celebes, waar hij zich op een andere oorlogsbodem zal inschepen, die een inspectietocht van drie weken door de Grote Oost gaat maken.

30-05-1948 Kruistocht door de Archipel (aankondiging)

Wij ontvingen uit Batavia een nieuwe agrie artikelen van onze speciale verslaggever Anthony van Kampen. Aan boord van Hr. Ms. torpedojager „Van Galen" maakte hij een kruistocht door de Archipel. In een tiental afleveringen verhaalt hij op de van hem bekende boeiende wijze van zijn belevenissen.

### **Batavia-Menado: 2400 km in één ruk**

*Op weg naar de jagers*

13-07-1948 Nieuwe Apeldoornsche courant

Het is nog nacht over Batavia, als een marine-jeep mij naar het K.L.M.-vliegtuig jakkert. Het is nacht en heet. Straks, over een paar uur, zal de stad met meer dan een miljoen inwoners opnieuw liggen te branden, te zengen en te braden onder de hitte, die dit jaar geen eind wil nemen. Nooit werd de koperen ploert meer verwenst dan in deze dagen in Batavia en daaromtrent. Drie kwartier later schroeft zich de Dakota, zilverig in het maanlicht glanzend, omhoog en suizend spuit de kou naar binnen. Eindelijk, eindelijk koelte. Frisse lucht. Je kunt weer ademen.

### **Truck der verschrikking**

Op m'n reisbiljet staat het in half onleesbare letters: Batavia—Menado. Alsof het zoiets is als Amersfoort—Arnhem, buurtverkeer. Het is verder, het zal 12 uur vliegen worden, over een behoorlijke lap Indië heen. Om vijf uur die avond moeten we er zijn.

2400 kilometer Indië-panorama van uit de lucht. 12 uur lang rimpelloze zeeën en kobalt-blauwe baaien. Riffen en barrières. Vulkanen met pluizige wolkmutsen op. Rivieren en sawah's. En opnieuw dan weer zee zee zee. Diep en blauw, met af en toe witte zeilen van Makassaarse prauwen, als snippers wit papier op een stuk lichtgroen vloeipapier.

Tussenlanding op Soerabaja: een half uur om even vast te stellen, dat het ook hier heet, bloedheet is. Limonade slurpen en dan weer weg.

Drie en een half uur later Makassar. Nasi goreng in de cantine en dan de laatste ruk. Bergen, zee, vulkanen. En soms een enorme regenboog, die als een poort staat tussen hemel en aarde, zo markant, zo in zeven kleuren afgebakend, dat je als het ware de Dakota kunt uitstappen en de hemel inklimmen.

Om half zes staan we op het vliegveld van Menado, het uiterste punt van Celebes. Wat jongens van de Marine, die uit het hospitaal te Makassar ontslagen zijn en zich op hun schip gaan melden. Een onderofficier, een paar Chinezen, enkele ambtenaren.

\*\*\*

Buiten, als we door de douane zijn, staat een truck klaar om de marine naar de haven te brengen. Voor de haven, in de baai; heb ik straks — uit de Dakota — twee grijze schimmen gezien: de ene schim moet die zijn van Hr. Ms. torpedootjager Van Galen, de andere van Hr. Ms. torpedootjager Tjerk Hiddes. Beide op oefenreis, beide ook voor het verrichten van vlagvertoon in een deel van de Indische archipel, de zgn. Grote Oost.

De truck wordt gereden door een zoon van het land, een magere, bruine jongen. Hij kent niet veel Hollands: „ja" en „nee". Hij gebruikt die twee woorden beurtelings, gezegend zij de greep. Het wordt een soort dodenrit. De weg schijnt te bestaan uit alleen maar kuilen en steenpuisten, uit gaten en kapotgereden stukken. De weg slingert zich langs ravijnen, via wrakke bruggen over bruisende beken. De truck danst en springt, kermt en jammert. Als ik de zoon van het land in het oor brul, hoe lang hij met z'n veren pleegt te doen, een uur of een dag, zegt hij „ja!"

Het is vrij pikant, deze wilde tocht door een wild stuk land. Een kleine 30 kilometer. Wel, ze zullen me heugen. Want heel dat lange uur heb ik m'n Hermes-baby, de schrijfmachine-in-zakformaat, krampachtig boven m'n hoofd gehouden, in een machteloos gebaar. Eenmaal schreeuw ik de zelfmoordenaar toe: „Je rijdt ons in de prak, kerel!" En de starende zoon des lands roept terug „Ja!", omdat hij daarvoor „Nee" had gezegd toen ik hem vroeg even te willen stoppen, om op adem te komen. We klaarden het. Na rakelings drie karbouwen gepasseerd te zijn in de duisternis, na minstens tienmaal eerzame tani's (landbouwers) „gesneden" te hebben en horden kamponghonden — (en katten) de doodstuipen op het lijf gejaagd te hebben, was daar Menado. Warmende oliepitte langs de weg, katjangs-ventende jongens en passagierende Jannen van de jagers Tjerk Hiddes en Van Galen.

### **Jannen van de jagers Tjerk Hiddes en Van Galen.**

2400 kilometers zitten er op, de schrijfmachine is gered en de lichtjes van de jagers pinkelen in de baai. Een motorsloep ligt onderaan de steiger en een kwartier later zijn we aan boord van Hr. Ms. Van Galen. De commandant, kapitein luitenant ter zee G. A. Cox, weet wat een vermoeid reiziger toekomt: een bad, een biertje en ... een rotan stoeltje aan dek.

\*\*\*

Langs zij de beide schepen kruisen andere schepen: tientallen vlerkprauwtjes met de spes patriae van de Minahassa er in: jongens en meisjes van Menado, die in dodelijke ernst kijken naar de film, die op de Van Galen draait en telkens in een fanatiek krijgsgebruil uitbarsten als op het doek der schaduwen twee lieden van verschillende sexe elkaar zoenen. Dit schijnt het toppunt van sensatie te zijn.

Er is een feestelijke stemming aan boord van Hr. Ms. Van Galen: de prominente figuren van Menado zijn als gast aanwezig, een muziekkorps van het K.N.I.L. geeft een concert aan boord en er is een cabaretgezelschap. Ik zit lekker in dat rieten stoeltje en kijk in het water, dat fonkelt en trilt van fosfor. Als je je peukje High-Way weggooit, is het alsof er een vlam uit de zee slaat. Om tien uur ontsnap ik en een kwartier later lig ik in kooi. Om drie uur 's nachts kiest Hr. Ms. Van Galen zee en koerst naar Ternate, een der eilanden van de Noord-Molukken. Ook Hr. Ms. Tjerk Hiddes verlaat de ree, op weg naar Nieuw Guinea. Twee drijvende stukjes patria,

Nederlands grondgebied, drijven uit elkaar, beide met hetzelfde doel: de Nederlandse vlag te tonen in dit deel van de Indische archipel.

WORDT  
VERVOLGD

alle  hens  
le Jaargang Nr. 3-1 October 1947

## Met Hr. Ms. Pieter Floresz naar de haringvloot

Deel 2

Als precies op tijd de kustlichten doorslaan, kan de Pieter Florisz deze negeren. Minachtend ziet zij naar de ijverige lichttorens, die pijnlijk nauwkeurig hun lichtbundels rondzwaaien om de zeeman de weg te wijzen. Zij ziet die weg met haar alziend oog, terwijl haar voortdurend op een papierstrook het verloop van de zeebodem onder kiel getoond wordt. Zo blijft niets verborgen, het schip komt, als op rails, de baai binnenstromen en stopt als een trein voor het perron. Het anker rammelt in de diepte, een plotselinge rust overvalt ons allen en spoedig is het stil in alle verblijven.

De zon is nog maar juist boven de kim en we varen alweer naar de vissersvloot. Het is fraai zomerweer en ik maak een praatje in de ziekenboeg met Negenoo, die juist zijn ontbijt op bed gebracht krijgt. Blijkbaar zijn der zorgen sterk verminderd, althans hij verorbert kennelijk met smaak, een hoeveelheid voedsel, waaraan een bescheiden gezin een redelijke maaltijd gehad zou hebben. Nog voor de middag komen we tussen een grote vloot van onze haringloggers. In alle richtingen zijn ze te zien. Ik tel er op een ogenblik 24.

De schepen liggen rustig te deinen op het rimpelloos watervlak. Er worden geen netten meer uitgezet, want het is Zaterdag en dan zou dus op Zondag gehaald en geakaat moeten worden. Op Zondag is het rust, bij de vissers en welverdiend. De Sch. 47, Oceaan 2, hijst twee vlaggen. We zijn er direct bij en halen een zieke van boord. Het is een jong kereltje, nauwelijks 15 jaar, met een wit gezichtje. Hij heeft zijn armen en benen vol zweren. De dokter houdt hem aan boord, Negenoo krijgt een slapie en hiermede is onze ziekenboeg volgeboekt.

Na nog enige schepen geholpen te hebben, stomen we in de namiddag met prachtig weer naar Peterhead, een vissersplaats, aan de Oostkust van Schotland. De duizend paardekrachten in de machinekamer geven de Pieter Florisz een gezellig vaartje. Uit de radiohut klinken fluitende morsetekens, die ons contact geven met de buitenwereld. De telegrafist is goed uitgerust. Hij kan even gemakkelijk met een schip in de Indische Oceaan in verbinding komen, als met een logger aan de Hollandse kust.

Overal op en in de kruiser wordt rustig dienst gedaan en 's avonds liggen we veilig achter de lange. pieren, in de buitenhaven van Peterhead, ten anker. De afstand tot de kust is nauwelijks een halve mijl en door een sterke kijker kan ik alle details aan de wal nauwkeurig waarnemen. Dit is nu de „overkant”, het begrip van verlossing en vrijheid uit de benauwde bezettingsjaren. Helaas is velen de gewaagde trek naar deze overkant noodlottig geworden.

De Zaterdagavond verloopt met vele verhalen van de officieren en onderofficieren, die gedurende de oorlog langs deze kust patrouilleerden en convooien beschermden. Zij kunnen heel wat vertellen van de angstige donkere nachten, verdacht motorgeronk en donkere

schaduw en op het water. En ook van donderende kanonnen, oorverdovend lawaai en gekraak, van bliksemflitsen en laaiende branden. En van onnoemelijk leed. Gelukkig is dit alles voorbij en varen zij nu weer op een oorlogsschip, dat slechts goede bedoelingen heeft.

Zondag: Rustdag voor de vloot. Rustdag voor de kruiser. Al vroeg komt Kobus mij kwispelend tegemoet op het achterdek en we maken samen een op- en neertje. Er wordt geen contact gemaakt met de wal en luierend in het warme zomerzonnetje wordt deze dag met praten en lezen door de gehele bemanning aan boord, doorgebracht. Boven hen wappert de blauw-geel geblokte visserij wimpel en dit geeft de kustbewoners het vertrouwen, dat ons schip geen invasiepoging wil doen. De telegrafist laat zich af en toe aan de vissersvloot horen, want we zijn altijd direct bereid uit te varen als daar buiten moeilijkheden mochten ontstaan. De lage zon schijnt op de glooiende, groene hellingen van het omringende land en tracht wat fleur te geven aan de grauwe massa huizen van deze Schotse vissersplaats. Het is nog daglicht als ik op de kerktoren 12 uur middernacht aflees. De hoge breedte en de dubbele Britse zomertijd zijn samen de schuld hiervan.

Om twee uur begint de dag al weer en direct is de Pieter Florisz actief. Het schip verlaat het veilige nest, waar het zo lekker luierde en snelt naar zee, op zoek naar de vissersvloot. Het duurt niet lang of er wordt hulp gevraagd door een schip voor een ander schip, dat bij de eerste licht en zelf geen radiozender heeft. Het is de Sch. 56, Poolster, waar een ernstige zieke aan dek ligt. Onze dokter geeft per radio voorlopig advies en inmiddels wordt met grote spoed het schip opgezocht. Kobus en zijn vriendinnetje weten niets van al deze mensenproblemen en spelen dartelend in de buurt, van een tiental luid zingende aardappelschillende Jannen.

De radioberichten van de haringloggers vermelden slechte vangsten en het zoeken naar goede visgronden of zoals de schippers het uitdrukken naar plaatsen waar het er „visnamig” uitziet. De schepen dwarrelen uit elkaar en iedere schipper volgt voorlopig zijn eigen inzicht.

Tot ergens goed gevangen wordt en dan gaan alle vliegen weer op de honing af.

De Sch 56 is bereikt en de dokter moet van een brancard laten gebruik maken om de patiënt in de jol over te brengen. Deze moet op de kruiser blijven voor verdere verpleging. Maagkwaal. Dan gaat het naar de Weli, die verderop liggend, twee vlaggen laat waaien. Weer werk voor de arts. De schipper van de Weli heeft het plan 's middags te gaan trawlen en gaarne blijf ik bij hem aan boord, om een trek mee te maken. De kruiser zet haar speurtocht voort en is spoedig aan de kim verdwenen. Straks zal ik weer afgehaald worden. Op de Weli wordt het sleepnet gereed gemaakt om uitgezet te worden. Rappe handen vinden de weg in een gewirwar van netwerk en lijnen. Op vakkundige wijze komt het grote spul buitenboord en verdwijnt in ruim 100 meter diep water naar de grond.

Het is maar niet zo'n gewoon, vrij eenvoudig trawl-net, maar een ingewikkeld ding, een nieuw patent, waarmede proeven genomen worden om haring te trawlen, in plaats van met drijfnetten te vangen. Over dit laatste zult U later ingelicht worden. De machine gaat vol aan en we slepen een kolossale fuik over de zeebodem, alles opscheppend wat er voor komt. De staaldraden waaraan het net hangt, zijn 300 meter lang en staan dus vrij steil naar beneden. Er is maar een paar meter van te zien achter het schip, maar als de schipper enige tijd naar die stukjes gekeken heeft, knikt hij tevreden. Het net staat goed en daar heel ver in de diepte gaat alles zo het hoort, vertelt hij. Hoe hij dat weet, is een raadsel, maar er zijn meer raadsels op zo'n visschersschip. En dus knik ik ook maar tevreden. We „doen” intussen een bakje, hetgeen betekent dat ik onder een gezellig praatje een bescheiden waskom met thee krijg voorgezet. Na bijna twee uur trekken, wordt het net uit de diepte omhooggehaald met behulp van een lier, die door motor-kracht wordt aangedreven. De draden winden zich gelijkmatig om de trommels

en een groot kwartier later is het net langsijde. Plotseling komt de kuil met de levende vis aan de oppervlakte, op een afstand van ongeveer tien meter van het schip. Een grote kluit spartelende vis wordt zichtbaar en spoedig hangt, als in een reusachtig boodschappennetje, de vangst boven het dek. De kuil wordt losgemaakt en daar valt een krioelende massa vis van allerlei soort en grote op het dek. We behoeven niet te klagen. Geweldige kabeljouw met hun buiken vol lucht, schelvis, makreel, wijting, haring, rog en een menigte klein goed, verscheidene wonderlijke grote vissen met vervaarlijke muilen en vlijmscherpe tanden, zeesterren en schelpdieren zijn van de zeebodem omhooggehaald. Vol bewondering kijken we toe en daar komt, als uit de mist, plotseling de politiekruiser weer naast ons. Menig mandje vis wordt met de jol overgebracht en kreten van verbazing klinken als de glinsterende buit daar aan boord komt. De bemanning van de Weli wordt ook bedacht en na wederzijdse dank, gaan de schepen uit elkaar. De Pieter Florisz zet zijn ronde voort. Wij blijven dien nacht bij de vloot op en neer houden.



## REISVERSLAG VAN Hr. Ms. URANIA

27 MEI – 25 JULI 1960

NICE—LEIXOES—TORBAY—ROUEN—DEN HELDER— OSLO—HELSINKI—KIEL

COMMANDANT: Kapitein-luitenant ter zee K.W. Keesom

De 29e mei vertrok Hr. Ms. Urania uit Den Helder met bestemming Hoek van Holland, bij een noordelijke wind, kracht 5, waardoor het schip reeds op 30 mei op de dagwacht meerde in de Berghaven. 31 mei ten 11.00 werd gestart in de Hoek van Holland — Harwich race met een 13-tal andere jachten. Bij een flauwe noord-oostelijke wind werd de overtocht al spinakerend in 25 uur volbracht en afgemeerd te Harwich. Na toepassen der tijdcorrectie werd Hr. Ms. Urania als 13e geklasseerd.

Op 3 juni ten 11.00 uur vond de start plaats voor de Harwich — Hoek van Holland race, waarvoor 63 jachten ingeschreven hadden, verdeeld over 3 klassen. Bij een strenge noord-oosten wind werd de overtocht in 36 uur via West-Hinder en Smithknoll vuurschip volbracht. Hoewel Hr. Ms. Urania in de kopgroep eindigde werd door haar na toepassen van de tijdcorrectie de 9e van 10 plaatsen in klasse 1 ingenomen. Na in de Berghaven te Hoek van Holland overnacht te hebben werd op 5 juni opgestoomd naar de Veerhaven te Rotterdam.

7 juni werd ter controlemeting door de degaussing-range gevaren en vervolgens doorgestoomd naar Hoek van Holland. In verband met de weersomstandigheden werd eerst 8 juni vertrokken met bestemming Alderney. Bij een zuid-westen wind, kracht 6 bepaalde ik eerst koers naar het lichtschip Outer Cabbard en vervolgens naar Dover. In verband met de toestand zee en het tijdstip van aankomst in Alderney werd behalve de zeilen ook de motor gebruikt. Na het passeren van Dover flauwde de wind af tot kracht 3. Later nam de wind weer in kracht toe en besloot ik Newhaven binnen te lopen, teneinde een dokter te raadplegen voor een ernstig zeeziektegeval. Deze zieke werd aldaar achtergelaten en op transport gesteld naar R. N. College Dartmouth. Inmiddels was de zuid-westen wind wederom aangewakkerd en besloot ik de nacht over te blijven in Newhaven. Op 11 juni ten 08.00 vertrokken wij wederom maar toen

na 3 uur bleek, dat al kruisende slechts een behoud van 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> mijl in de richting Alderney gemaakt was, werd besloten het weekend te Newhaven door te brengen. Hier werd 70 gallon dieselolie geladen.

Op maandag 13 juni ontmeerden wij met bestemming Torquay. In verband met de toestand zee, bepaalde ik koers door de Solent. Bij een zuid-westelijke wind van gemiddeld kracht 4 à 5 bereikten wij Torquay op de 14e juni en meerden aldaar in de jachthaven.

Wij genoten daar gastvrijheid van de Corinthean Yachtclub, 15 juni brachten de adelborsten een bezoek aan het „Royal Naval College” te Dartmouth. Op 16 juni wisselden de adelborsten met die van Hr. Ms. De Bitter. Op de achtermiddag vertrokken wij naar Hoek van Holland bij een geleidelijk zwakker wordende wind, om op 17 juni zelfs een gehele dag van windstilte te hebben. Dank zij praktisch slecht water en met gebruik van de motor bereikten wij toch op de 18e juni Hoek van Holland, zodat de commandant nog op tijd was voor de eindexamens adelborsten.

22 juni vertrok Hr. Ms. Urania weder naar Alderney. Op de morgen van 23 juni passeerden wij Dover en staken vervolgens over naar de Franse kust om daarna in mistig weer West te maken, naar Alderney, waarvan de zeer krachtige diaphoon op 7 mijl afstand een goede verkenning gaf. Bij even lichten van de inmiddels dikke mist liepen wij na enige tijd op en neerhouden, in de middag de haven van Alderney binnen. De commandant bracht een beleefdheidsbezoek aan de gouverneur van het eiland, hetwelk op 25 juni bij een voor een 25-tal gasten aan boord gehouden cocktail geretourneerd werd. Enige reparaties, te weten het herstellen en controleren van het accu oplaadsysteem werd door het „State Electricity Department” op goede wijze gratis uitgevoerd, eveneens werd de overgang afvoergassenbuis diesel — scheepshuid dichtgelast. Na 70 gallons dieselolie te hebben geladen, ontmeerden wij na een zeer rustig weekend op de morgen van 27 juni, om bij een variable zwakke wind, met behulp van de motor koers te zetten naar Den Helder. De weerberichten voor de Noordzee deden besluiten tot het binnenlopen van Dover op 28 juni. Wij bleven daar tot de weerberichten aankondigden, dat de wind voor de Nederlandse kust afnemend was tot kracht 6 à 7. Op de platvoetwacht van 29 juni vertrokken wij weder; waarna met een Noord-Westen wind kracht 7 de overtocht naar Den Helder snel werd volbracht. Op 30 juni meerden wij in de Nieuwe Haven.



Nadat de tussenliggende dagen besteed waren om de hoofdzeilen te laten repareren en controleren (daar deze naadziekte gingen vertonen), een nieuw stuk afvoergassenbuis op de diesel gemonteerd was en het lichtnet gerepareerd was, werd op 4 juli tezamen met „Kijkduin” en „Najade” vertrokken met bestemming Oslo bij een zwakke Zuid Zuid Westelijke wind. Wij voeren via de PIT-boei (5 juli 1400) naar het Skagerrak. Op 6 juli begon de wind aan te wakkeren tot Zuid Oost kracht 6; om overdag weer af te nemen tot kracht 3 à 4. Op de platvoetwacht van 7 juli verkenden wij de Noorse kust ter hoogte van Arundal, waarvan 's morgens 8 juli de ingang van de Oslofjord (Lille Faerdn Lt) werd bereikt. Vervolgens zeilden wij gedurende de dag de bijzonder mooie Oslofjord door bij een Zuidelijke wind, waarna op de platvoetwacht werd afgemeerd langs zij Hr. Ms. De Bitter in de Lysakkufjord, terwijl „Najade” en „Kijkduin” doorvoeren naar Oslo.

9 juli voeren wij naar Oslo waar wederom langs zij Hr. Ms. De Bitter werd gemeerd. In Oslo kwam een andere ploeg adelborsten aan boord. De commandant bracht een beleefdheidsbezoek aan Hr. Ms. Ambassadeur te Oslo, alle andere officiële bezoeken werden in verband met het S.T.A. programma als gedaan beschouwd. 10 juli ten 13.00 kregen wij een ligplaats tegenover het stadhuis, waar werd afgemeerd langs zij het Noorse zeilschoolschip Sörlandet.

Hier werd Hr. Ms. Urania officieel welkom geheten te Oslo en werden het schip bloemen aangeboden namens de havenautoriteiten. Ten 18.00 uur begon het officiële programma van de Sail Training Association met een ontvangst van de commandant door de Commander in Chief Norwegian navy. Naast een uitgebreid programma van ontvangsten werd in de volgende dagen een sportprogramma uitgevoerd voor alle in opleiding zijnde opvarenden van de schepen. Bij deze sportwedstrijden wist het geringe aantal adelborsten een zeer goed figuur te slaan en werden door de in totaal 20 adelborsten de 2e prijs whaleboot roeien, uit 15 deelnemende ploegen, 2e prijs 4 X 50 m zwemestafette, 2e prijs 100 m schoolslag en 3e prijs Oslojollen zeilen in ontvangst genomen uit handen van de Commander in chief Norwegian navy bij de op donderdag 14 juli voor het stadhuis gehouden ceremoniële prijsuitreiking.

Het programma van ontvangsten gedurende deze periode was als volgt:

zondag 10 juli 18.00 uur	Commandant maakt opwachting bij bevelhebber Noorse marine.
maandag 11 juli 13.00 uur	Commandant is gast voor de lunch van burgemeester Oslo.
maandag 11 juli 20.00 uur	Ontvangst voor commandant, officieren en gedeelte der bemanning ten stadhuize.
dinsdag 12 juli 17.00 uur	Receptie ten hove voor commandant, oudste officier en 3 adelborsten.
dinsdag 12 juli 20.00 uur	Commandant neemt deel aan diner aangeboden door Noorse regering, waarbij de Koning aanwezig was.
woensdag 13 juli 13.00 uur	Commandant is gast voor de lunch van de Noorse redersvereniging.
woensdag 13 juli 18.00 uur	Cocktailparty aan boord voor 32 genodigden.
donderdag 14 juli 10.00 uur	Prijsuitreiking van de gehouden wedstrijden, zoals reeds vermeld.
donderdag 14 juli 20.00 uur	Ontvangst voor commandant door commandant marine Horten.
vrijdag 15 juli 13.00 uur	Commandant neemt deel aan lunch aangeboden door Hankojachtclub te Hanko.
vrijdag 15 juli 20.00 uur	Commandant neemt deel aan lunch aangeboden door gemeentebestuur Horten.

Voor het publiek dat ondanks de vele regen, dagelijks langs de kades liep en ook voor de bemanning was de bijeengebrachte vloot van A zeilschoolschepen een onvergetelijke aanblik. Op 14 juli 's middags vertrokken alle schepen naar Horten, vanwaar 16 juli 's morgens naar de start nabij Lille Fauden werd gevaren. Ten 16.10 vond de start plaats voor klasse 1 en 2, welke verricht werd door Koning Olav persoonlijk. In klasse 1 waren ingedeeld zes driemasters, in klasse 2 vier jachten boven de 50 ton (Thames tonnage), te weten: de Zweedse „Gladen”, Hr. Ms. Urania, de Engelse „Norwind” en Noorse „Merlin”. Klasse 3 bestond uit 10 jachten, waaronder „Najade” en „Kijkduin”.

De oversteek naar Nood-Hinder lichtschip, alwaar de finish was, verliep zonder noemenswaardige incidenten, de weersomstandigheden waren zeer gevarieerd van windstilte tot zuidwesten wind kracht 6/7, terwijl tot tweemaal toe bij ongeveer windkracht 4/5 de wind in circa een 30 minuten 4 streken van richting veranderde. Afwisselend werden de meeste deelnemers in de loop der wedstrijd één of meerdere malen verkend. Opmerkelijk was, dat hoewel de schepen



onderling zeer veel verschilden qua zeileigenschappen en sommigen elkaar nauwelijks gezien hadden, op 22 juli tussen 10 en 11 uur negen schepen de finish passeerden onder anderen Hr. Ms. Urania ten 10.37, waarmede na toepassen van de tijdcorrectie de 3e plaats in klasse 2 behaald was, zij het met minuten verschil met no. 2 het Noorse jacht „Merlin”.

's Middags liepen wij Ostende binnen. In verband met de situatie in de Kongo was het programma te Ostende zeer sober gehouden en werd er alleen een prijsuitreiking gehouden op 23 juli ten 11.00 uur. Ten 17.30 uur gaf de Commandant marine Ostende een cocktailparty. Op maandag 25 juli nam de luitenant ter zee waarnemer der 1e klasse Juta het commando over met een geheel nieuwe bemanning. De oude bemanning keerde per Hr. Ms. Hadda terug naar Den Helder. Totaal werd in deze periode 3125 mijl afgelegd, waarbij 258 uren de motor draaide.

Het schip is uitstekend zeewaardig; de hoofdzeilen vertonen thans duidelijk ouderdoms-verschijnselen en zullen vernieuwd moeten worden. De gehele periode werd zeemanschap, kustnavigatie en zeilen voortdurend beoefend.



Het opleidingsschip Hr.Ms. Urania (Y8050) nabij Scheveningen (1960). Bron: NIMH.



---

## Nederlands Nieuw Guïnea

### Middernacht.

Een eenheid mariniers, aangewezen om een bivakoefening te houden, heeft zich reeds vroeger in de avond ingescheept aan boord van de L.C.P.R., een landingsvaartuig, dat bij het commando mariniers in het overzeese rijksdeel Nieuw-Guinea (althans het westelijk deel ervan, de oostelijke helft behoort aan Australië) in gebruik is.

De motoren waren reeds warmgedraaid en de ingescheepte mariniers lagen in diepe rust. Want degenen die op dat moment een kijkje heeft kunnen nemen in het verblijf beneden, kon slechts een aantal korpsleden aanschouwen, die de horizontale houding hebben aangenomen. Bovendien was in bepaalde hoeken een licht gesnurk hoorbaar. Even na middernacht werden de trossen losgegooid en wendde het schip zijn stompe steven naar open zee, om dan na het passeren van gevaarlijke riffen, helemaal geen bijzonderheid in de wateren rondom Nederl. Nieuw-Guinea, aan te zetten tot volle kracht om zodoende zo spoedig mogelijk de plaats van bestemming te bereiken. Aan boord hebben zich ook Janus en Wishky ingescheept, trouwe

viervoeters, niet behorend tot een bepaald ras. Zij zijn niet zo rustig, want ondanks het feit, dat zij hoopjes gevaren hebben, voelen zij zich toch niet thuis op een slingerend schip. (Vandaar waarschijnlijk de uitdrukking „zo ziek als een hond”).



Om dit extra te accentueren lieten zij van tijd tot tijd hun klaaglijk gejam horen.

De L.C.P.R. doorkliefde zonder moeite het zwarte water, een groen lichtend wit schuim voor zich uitwerpend. Als een donkere schim gleed het landschap voorbij; hier en daar was een vuurtje waar te nemen. De autochtonen maken dikwijls in de nacht een vuurtje om zich te warmen en om muskieten te verjagen.

Tegen het aanbreken van de dag naderden wij de plaats van bestemming. Aan de oostelijke hemel kondigde de koperen ploert zijn komst aan. Een prachtig schouwspel van felle kleuren tekende zich af tegen de horizon, ieder moment van kleur veranderend, om langzaam te verbleken en ten slotte geheel te verdwijnen. Het donkere landschap legde zijn nachtgewaad, in de vorm van lichte nevel af, om zich vervolgens te steken in het groen. Hier en daar langs de kust werden kleine strandjes zichtbaar. Even later klonk door het verblijf een schril gefluit, ten teken dat het tijd van „Overal” was.

Na nog een half uurtje verder gevaren te hebben werd een dorpje zichtbaar. Vanuit de verte geleek het op een vissersdorp aan de Noordelijke kust van de Middellandse Zee. Door de kijker zagen wij de grauwe rieten huisjes op palen. Nee, bepaald kleurrijk was het niet. Niet lang daarna meldde de L.C.P.R.-commandant, dat de bevolen positie bereikt was. Een rubberboot werd te water gelaten en de bivak-com- mandant begaf zich naar de wal met een ordonnans en de kwartiermakers- groep. Nadat het bivakterrein verkend was en een indeling was gemaakt betreffende de legering werd opdracht gegeven tot de ontschepping. Aangezien het niet raadzaam was de L.C.P.R. te beachen in verband met de verraderlijke riffen, werd het personeel en materieel per rubberboot naar de wal gebracht. Intussen had de kwartiermakersgroep behoorlijk zijn best gedaan. Tientallen boompjes waren geveld, een meer of minder kan hier geen kwaad dacht men. Op die manier werd tussen het hogere geboomte een stukje terrein geschikt gemaakt om de tenten op te zetten. Langzaam maar zeker werd het materiaal naar de wal gebracht. Langzaam, omdat ook met de rubberboten gevaren moest worden boven de riffen. Daar waar de rubberboten niet meer verder konden, werd overgeschakeld op mankracht. Toen al het materiaal aan de wal was gebracht, werd begonnen met de bouw van het bivak. Gelegerd werd in Pyramidetenten. Aan iedere ploeg werd een bepaalde taak toegewezen. De chef d'equipage, tevens menagemeester, had zijn veldbed tussen zijn levensmiddelen en gedroogde vis.

Deze man verdient een onderscheiding, want de lucht van gedroogde vis behoort nu niet direct tot de fijnste aroma's.

Rondom het bivak werden stellingen gebouwd, met het doel om eventuele kwaadaardigen, die bezit zouden willen nemen van het bivak, te onthalen op een goede ontvangst. De marinier-ziekenverpleger sliep bij zijn flesjes met medicijnen en potjes met zalf. Tikmans (mariniers van de verbindingdienst) lag bij zijn radioapparatuur. De daarop volgende dagen werden besteed aan patrouilles en oefeningen.

Ik nodig u uit, waarde lezer, om met uw gedachten een van die patrouilles te volgen. Het was een looppatrouille en zou het binnenland intrekken. Het uitsturen van gemotoriseerde patrouilles is bezwaarlijk, daar er geen wegen zijn. De voeding en de reservekleding werd eveneens op de man medegenomen. Het eerste gedeelte van de patrouille zou per prauw worden afgelegd. Dit prauwtje varen is een kunst op zichzelf, aangezien de prauwen in Nieuw-Guinea gemaakt zijn van uitgeholde boomstammen. Zij zijn daardoor zeer labiel, doch zeewaardig. Het is dus zaak om te beschikken over een goed evenwichtsgevoel. Gelukkig schijnen nagenoeg alle mariniers hierover te beschikken. Zij die dit niet hebben bezorgen de maten en zichzelf een nat pak, met eventueel daarna de nodige processen-verbaal, indien rijks eigendommen verloren zijn gegaan.

De prauw die de patrouille-commandant besteld had was uitgerust met een buitenboordmotor. Zelfs in afgelegen kampongs kan men deze scheppingen van de techniek aantreffen. Met een aardig vaartje voer de patrouille de langzaam stromende Kali op, die zich als een bruine reuzenslang kronkelt tussen de groene wouden. De oevers zijn zeer modderig en volgens de gids moesten er vele krokodillen zijn. Maar hoe we ook uitkeken naar deze monsters, geen der dieren liet zich zien. Het was stil in de prauw, slechts het gesputter van de buitenboordmotor werd gehoord en van tijd tot tijd het luide krijsen van opvliegende papegaaien. Een ieder was kennelijk onder de indruk van de woeste natuur. Er kwam wat leven in de brouwerij, toen de gids aankondigde, dat voorbij de volgende bocht het eindpunt bereikt zou zijn van het bevaarbare gedeelte van de patrouille. Na de weinig vermoeiende reis werd, om de schade in te halen, meteen na de demarcatie een pad gevolgd dat steil omhoog ging. Het pad bestond uit honderden treden. Weinigen zullen in hun leven een dergelijke en hoge trap hebben gezien en beklommen. Boven aan de trap lag een kampong en van hieruit had de patrouille een prachtig uitzicht over het met „boerenkool” begroeide landschap.

Een ieder raakte ietwat onder de bekoring, zodat spoedig de ellende van de urenlange klim vergeten was. In de kampong waren weinig mannen aanwezig. Deze waren in de „boerenkooltuinen” aan het werk. De vrouwen bestierden de huishouding en de kinderen gingen naar het dorpschooltje. Het hoofd van de school was een Ambonees en geconstateerd werd, dat hij de leerlingen goed onder de duim had. Wellicht het vermelden waard is het feit, dat de kinderen namen hebben zoals Octavianus, Judas, Paulus, Maria, Elisabeth enz. Bovendien hing er in het leslokaaltje een lijst met de dagen van de week en enkele namen erop. De Goeroe vertelde, dat dat de veeglijst was. Veeglijsten hangen dus niet alleen in de barakken, maar ook in een klaslokaal ergens in het binnenland van Nieuw-Guinea. Ook beschikte de Goeroe over een aantal paaien, een paai schoolbord, deze moest het bord schoonvegen en het krijt verzorgen, een paai tas, die de tas van de Goeroe naar huis moest brengen en een paai sleutel. Laatstgenoemde paai sloot de ramen en deuren van het lokaal. Na het schooluur stelden de kinderen zich in een halve cirkel op voor het huis van de Goeroe en in koor wensten

ze hem goeden middag. Daarna stoven de kinderen uiteen naar alle windstreken, zonder kompas. Niet lang daarna vervolgde de patrouille zijn weg. Voor de variatie ging het nu bergafwaarts. Moeder Natuur zorgde voor een lekkere verfrissing, door wagenwijd haar hemelse sluisdeuren te openen. Het lopen veranderde in glijden, helaas hadden wij de schaatsen niet bij ons. Paden veranderden in snelle stroompjes, dit was min of meer een voordeel aangezien de bloedzuigers verdwenen. Het traject was sterk geaccidenteerd en het was dan ook een verademing, toen de volgende kampong werd bereikt, nadat voor oefening eerst het geheel werd belabberd. Na enige informatie ingewonnen en een strootje gerookt te hebben werd de patrouille voortgezet. De zon was reeds lang ondergegaan, toen de patrouille terugkeerde in het bivak. De menagemeester had voor warme koffie en de vette hap gezorgd.

Nou dit viel behoorlijk in het pulletje. Op deze wijze gaan de dagen voorbij. Om beurten gingen de patrouilles erop uit. Veelal ook voor meerdere dagen en ondanks alle vermoeienissen en ontberingen komen de patrouilles opgewekt terug. Dat hebben we weer gefikst. Sommigen vinden het dan jammer, toen op een bepaalde dag de L.C.P.R. aan de kim verscheen om de eenheid op te halen en terug te brengen naar de kazerne. Het was zonde om het solide opgezette bivak af te breken. Maar er was geen tijd om lang te blijven mijmeren, de tijd gaat door en aan alles komt een eind.

Nadat de L.C.P.R. koers had gezet naar de thuishaven, werd de post uitgedeeld en een ieder was met zijn gedachten in het kleine landje aan de Noordzee, waar zij straks de verhalen zullen vertellen van hun belevenissen in het land van de „boerenkool”, Nederlands Nw.- Guinea.

---

# DE GRENS VAN SURINAME

## deel 2 (slot)



door Th. Ernste, luitenant kolonel der mariniers

### De Bovenloop

Een geheel andere kwestie is echter het tweede aspect van probleem van de westelijke grens van Suriname, n.l. de vraag, welke de eigenlijke bronrivier van de Corantijn is en derhalve uit „*aardrijkskundig oogpunt* in de bovenloop als grensrivier zou te beschouwen zijn” (aanhaling uit een Nederlandse nota anno 1936).

Ook deze kwestie is in feite een gevolg van de overeenkomst tussen beide gouverneurs. Het probleem bleef echter rusten tot 1840, toen het aan de orde werd gesteld door de Britse regering. In dat jaar liet zij n.l. door de — in Engelse dienst staande — Duitser Schomburgk (in sommige geschriften ook wel als Schomburk geschreven) een onderzoek instellen om te komen tot de vaststelling van de juiste begrenzing.

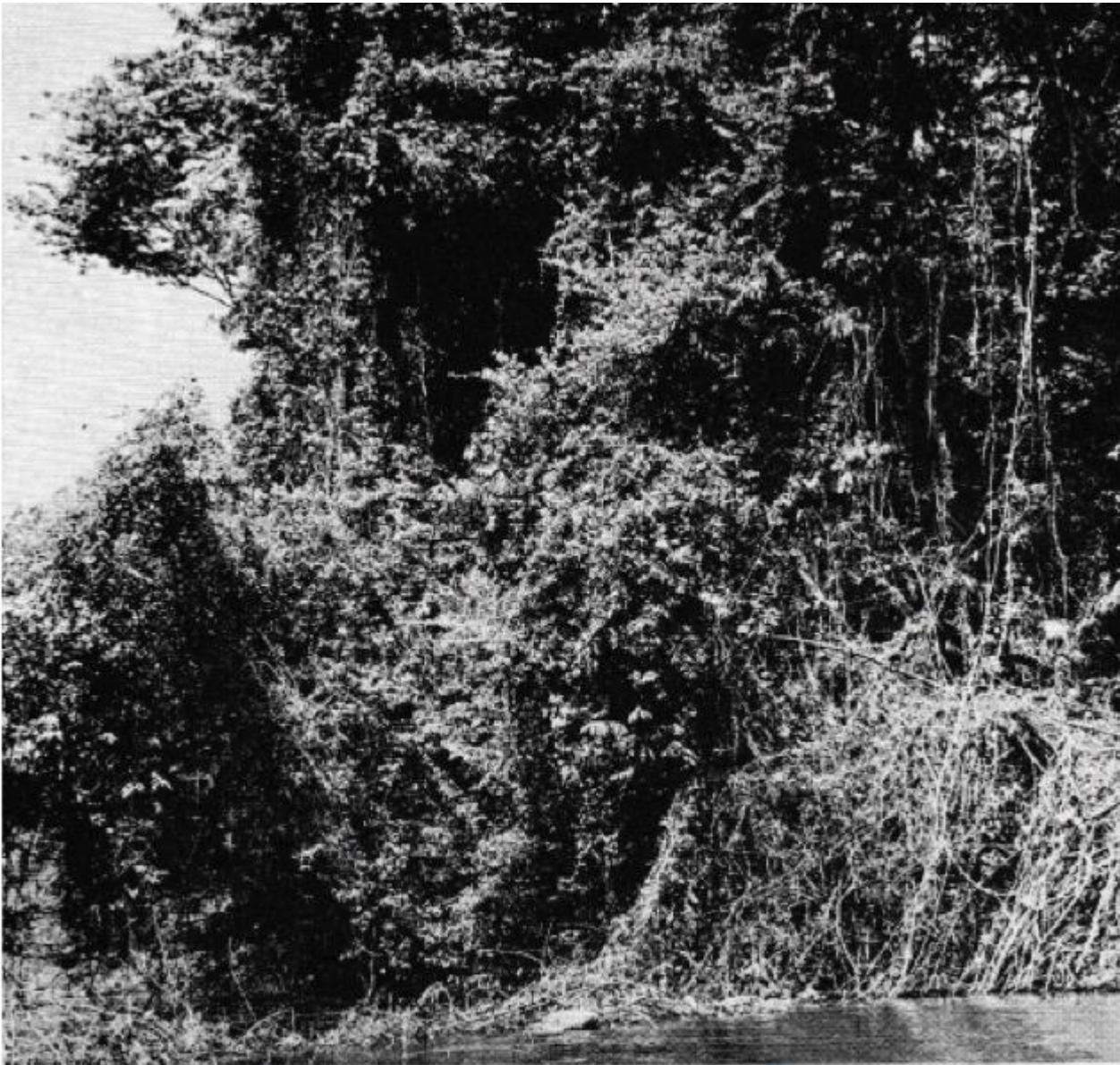
De Engelse regering verzocht ons land om een Nederlandse gemachtigde het onderzoek te laten bijwonen, doch hieraan werd geen gevolg gegeven. Nadat Schomburgk in 1843 zijn onderzoek had afgerond en verslag had uitgebracht kon men slechts de Koetari-Coeroeni als bovenloop van de Corantijn zien. Een andere mogelijkheid immers, liet het verrichte onderzoek

niet open. Men was van mening dat de Koetari de voornaamste rivierarm was, waarvan de Corantijn zijn water ontving. Een latere reconstructie van de onderzoeksexpeditie van Schomburgk houdt het voor zeer waarschijnlijk dat hij in de hooggelegen gebieden van Brits Guyana een route heeft gevolgd via de boven-Essequibo en de boven-Trombetas en aldus terecht kwam bij de Koetari, daarmee de hen onbekende New River zuidelijk passerend. Van een werkelijk zoeken naar de bron was in die dagen echter geen sprake.

Pas in 1889 vestigde de toenmalige gouverneur van Suriname de aandacht op een in 1875 in Engeland verschenen rapport van de geologen Charles Barrington Brown en J. G. Sawkins. Deze kwamen naar aanleiding van hun onderzoekingen in 1871 tot de conclusie dat niet de Coeroeni als bovenloop van de Corantijn moest worden gezien, maar een veel meer westelijk gelegen rivier, de New River genoemd. Als motief kwam in dit verslag naar voren, dat de New River op de plaats waar zij samen vloeit met de Coeroeni veel breder en ook veel dieper is dan deze laatste. Ook Brown verrichtte het onderzoek in opdracht van de Britse regering. Deze opdracht was niet — zoals bij Schomburgk — om grenzen vast te stellen maar om een geologisch onderzoek in te stellen. Het is ook aannemelijk dat daarom zijn onderzoek zich bewoog in de goede richting n.l. van monding stroomopwaarts, in tegenstelling tot zijn voorganger die met de stroom mee ging. Hierbij komt nog dat Brown ook veel gedegener te werk ging, door elk der mogelijke bronrivieren (Coeroeni en New River) tweemaal op te nemen. Ongetwijfeld moet aan zijn onderzoek meer waarde worden toegekend dan aan dat van Schomburgk. Een latere Nederlandse expeditie naar het Wilhelminagebergte (1926) van Dr. Stahel en kolonel Kremer heeft zijn visie bevestigd. Zij rapporteerden dat de stroomsterkte van de New River  $\pm 277$  ton per seconde bedroeg, tegenover die der Coeroeni  $\pm 153$  ton. Opgemerkt zij dat deze metingen in september werden verricht d.w.z. dat de grote droge tijd was aangebroken en eventuele plaatselijke regens het beeld niet hadden scheefgetrokken.

Eerlijkheidshalve moet ook worden vermeld dat in 1925 de voorzitter van het Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig genootschap de stelling, dat de New River de bronrivier was, heeft aangevochten. Hij ging hierbij uit van de stelling dat het verkrijgen van kennis over mogelijke bronrivieren een veel langduriger studie zou vereisen, dan het twee maal opnemen daarvan zoals Brown deed. Aannemende dat er weinig verschillen waren in de weersinvloeden in de bedoelde gebieden, meende hij dat de grootte van het stroomgebied een maatstaf moest zijn. Ruim een jaar later kwam hij hier evenwel op terug naar aanleiding van berichten van de zijde van de expeditie Stahel/ Kremer.

Het chronologisch overzicht weder opnemend dient vermeld dat in 1899 terzake van de vaststelling der grens tussen Brits Guyana en Venezuela een arbitrale uitspraak plaats vond, waarbij behalve deze vaststelling ook de Koetari als bovenloop van de Corantijn werd aangewezen, De Nederlandse regering liet daarop het Foreign Office weten dat haars inziens deze uitspraak niet kon betekenen dat onze rechten op de New River-grens ondeugdelijk zouden zijn. De Engelse regering deelde daarop mede dat deze arbitrage de rechten van Nederland niet konden beïnvloeden. Wel werd in deze antwoordnota (anno 1900) nog eens gewezen op het feit dat gedurende 56 jaren de Koetari-Coeroeni stilzwijgend door beide regeringen was geaccepteerd en zelfs als zodanig was verwerkt op tal van kaarten waaronder de atlas van Dornceiffer die in 1892 in Amsterdam uitkwam. Voorts achtte de Engelse regering het ondoeltreffend het verschil van inzicht inzake de bovenloop van de Corantijn slechts te willen zien als een zuiver wetenschappelijk op te lossen aangelegenheid.



*Een stukje betwist gebied: Fotoarchief Kon. Inst. v.d. Tropen.*

Na deze nota wisseling, waarmede Nederland tenminste had bereikt, dat de arbitrage tussen Brazilië en Brits Guyana niet van invloed was op de beoordeling van onze rechten, bleef dit onderwerp weliswaar ons parlement bezig houden, maar tot het einde der 20-er jaren werden geen officiële stappen meer ondernomen. De regering stelde zich op het standpunt dat de toestand was geconsolideerd en dat het ongewenst en dus onverstandig zou zijn om de Britse regering hierover nogmaals te benaderen. De Kamers der Staten Generaal hadden wel meermalen critiek op deze houding, doch konden de regering ook niet bewegen tot activiteit.

Dat deze kwestie zo lang bleef rusten was mede een gevolg van een advies van de Raad van State uit 1902, waarbij werd gesteld dat de Koetari-Coeroeni, die sinds ± 1840 in de politieke geografie als grenslijn had gegolden, geacht moest worden stilzwijgend door de Nederlandse regering als grenslijn te zijn aanvaard. Zuiver geografisch gezien waren de bevindingen van Brown belangwekkend — aldus de Raad van State — maar politiek gezien was er geen grenskwestie meer.

De onderhandelingen met Engeland over een verdrag tot vaststelling van de bewuste grens zijn uiteindelijk door Nederland geopend middels een nota in 1929, waarin werd aangedrongen om de grens tussen Brits Guyana en Suriname bij verdrag vast te stellen, met name door te bepalen of de Koetari-Coeroeni dan wel de New River als zodanig moest worden beschouwd. Het Foreign Office reageerde ruim een jaar later (18 October 1930), in dezelfde nota als waarin zij in de linker-oever kwestie toegaf, met de mededeling dat het niet bereid was in onderhandeling te treden over een verdrag dat gebaseerd was op de New River als grens. Na nog enige gedachtenwisselingen o.a. middels de eerder genoemde Aide Memoire (aug. 1931) bleef het probleem rusten tot na de bepaling van het drielandenpunt in 1937. In deze Aide Memoire stelde onze regering o.m.:

*... „The Netherlands Government is willing to sign a Boundary Treaty and propose to include therein the following items:*

*1) The frontier between Surinam and British Guyana is formed by the left bank of the Corantijn and the Cutari up to its source, which rivers are Netherlands territory...”*

Door het Foreign Office werd hierop in positieve zin gereageerd, waarbij met name nog werd ingegaan op de plaats van de bron van de Koetari. Zoals bekend werd het op deze basis na de vaststelling van het drielandenpunt in 1937 samengestelde ontwerpverdrag, mede door de oorlog, nimmer bekrachtigd. Na wereldoorlog II (anno 1949) werden door de Britse regering enige overigens weinig belangrijke redactionele veranderingen voorgesteld doch tot een definitieve regeling kwam men niet. Wel moet worden gezegd dat de kwestie na wereldoorlog II sedert 1956 weer in ons parlement naar voren is gekomen. Dat jaar deelde minister Beel op vragen uit de Tweede Kamer mede dat de onderhandelingen weer (nog) gaande waren. Eind 1957 zei minister Helders dat de koninkrijksregering er op uit was om zo spoedig mogelijk tot een oplossing te komen. In 1960 vragen van de heer Berkhouwer in de Tweede Kamer over deze kwestie; een kamerlid overigens dat zich sindsdien met eentonige regelmaat met vragen over de grenskwestie tot de minister wendde, t.w. in 1963-1964-1966 en laatstelijk op 11 januari 1967. De laatste maal werd door de minister geantwoord dat was besloten dat een Surinaamse delegatie namens het koninkrijk zou onderhandelen met de regering van Guyana. Aan die delegatie zou Nederland met enige deskundigen kunnen deelnemen. De Surinaamse regering wilde echter de kwestie middels notawisseling voorbereiden. Opnieuw werd de afwikkeling op de lange baan geschoven. Op 26 October deelde minister Bakker nog mede dat dit stadium nog niet voorbij was. En dan plotseling de gesignaleerde actie van Guyana, dat op het desbetreffende protest van Suriname antwoordde dat het optreden gerechtvaardigd was omdat het hier territorium van Guyana betrof.

## **Wat zal de toekomst brengen?**

Mij beperkende tot de kwestie van de bovenloop van de Corantijn meen ik te mogen zeggen, dat het huidige standpunt van de Nederlandse regering, daarmee volkomen de Surinaamse zienswijze volgend, niet anders dan met grote moeite zal zijn te verwezenlijken. Naast een aantal zwakke punten in het optreden van onze regeringen in het verleden is dunkt mij wel als meest toegevend aan te merken het voorgestelde ontwerpverdrag (1937 en 1939), waarin duidelijk de bevindingen van Schomburgk de basis voor de grensafbakening vormden. Slechts door de oorlogsomstandigheden werd dit verdrag niet ter goedkeuring aan de Kamers voorgelegd. Als tweede zwakke steen in het Nederlandse beleid moet wel worden aangemerkt dat nagenoeg nooit de kwestie ook na de tweede wereldoorlog naar een beslissend stadium werd gevoerd, toen het nog kon, i.c. ruim voor het zelfstandig worden van Guyana; in een

periode dus waarin geen Britse regering de beslissing redelijkerwijze kon verschuiven tot na mei 1966.

Aan de andere kant moet worden gezegd dat de Surinaamse zienswijze ook niet geheel kansloos moet worden geacht, immers de beide gouverneurs, op wier afspraak alles is gebaseerd, spraken nimmer over de bovenloop, doch slechts over de westelijke oever van de rivier.



Betwist gebied.

Bovendien waren de onderzoeken van Brown, later gesteund door de expeditie van Stahel, duidelijk juister dan die van zijn voorganger. Er is thans ook vrijwel niemand die er nog aan twijfelt of de New River *aardrijkskundig gezien* wel de bronrivier van de Corantijn is. Het Guyanese standpunt vindt dan ook voornamelijk zijn motivering in: „Zo hebben we beide de grens nog nooit gezien, waarom dan nu wel?”

Dat Guyana zich hiermee sterk voelt, blijkt wel uit haar plotseling optreden in het omstreden gebied.

Hoe de afloop van dit „conflict” (uitdrukking van premier Pengel) zal zijn valt thans nog niet te voorspellen. Dat de Surinaamse regering thans bewust aanstuurt op een eindresultaat is echter wel duidelijk — zij kan na het gebeurde thans ook moeilijk anders.



De vraag is wel of zij niet haar boekje te buiten gaat, door t.a.v. buitenlandse aangelegenheden zelfstandig te willen handelen. Immers dit soort zaken dient, handelende volgens het Statuut, door de koninkrijks-regering te worden behartigd. Een uitwijzing van Gyuanese arbeiders uit het land buiten deze koninkrijksregering om komt mij niet juist voor. Professor Duynstee wees kortelings zelf op een artikel in het Statuut (art. 50) waarbij aan het hoofd van het Koninkrijk de bevoegdheid werd toegekend tot schorsing, c.q. vernietiging (bij gemotiveerd besluit) van wetgevende en bestuurlijke maatregelen in Suriname, die in strijd zijn met het Statuut of de belangen van het Koninkrijk.

Hoe zal men uiteindelijk tot een oplossing (lees: compromis) kunnen komen? Bij bilaterale onderhandelingen maakt slechts één mogelijkheid enige — zij het m.i. uiterst kleine — kans van slagen, te weten het Surinaamse aanbod om Guyana mede te laten profiteren van de energie opgewekt door een groot waterkrachtstation in ruil voor het opgeven van de claim op de 10.000 vierkante kilometer. Financieel voor Guyana zeer aantrekkelijk, maar naar mij dunkt onaanvaardbaar voor het prestige, het „imago” van de regering Burnham, die bij de laatste stemmingen maar nauwelijks de meerdere bleef van de communistisch getinte Jagan en zijn partij.

Lukken deze bilaterale onderhandelingen niet, dan zou internationale arbitrage of het invoeren van de eindbeslissing van een Internationaal Hof van Justitie uitkomst kunnen brengen, vooropgesteld dat beide partijen zich tevoren verbinden om de beslissing van het Hof te aanvaarden, hoe ook de uitslag zal zijn.

Litteratuur opgave:

- 1) Rapport begrenzungen Suriname 1952 — Ministerie Uniezaken en overzeese Rijksdelen.
- 2) Diverse jaargangen Kon. Ned. Aardrijkskundig Genootschap.
- 3) Wat doen we in Suriname? — Hansen/de Wagt.



*The End*

Bron:

**marineblad**

1968

---

## DE MANNEN VAN DE KAIS

### Van Rotterdam naar Sorong (deel 4)

De plaatselijke bemanning stapte aan boord. Twee Indonesische motordrijvers en verder een gemengd gezelschap van Papoea's en Indonesiërs. Kamis, de bootsman was een reusachtige bekwame Makassar, die welbekend was met de plaatselijke vaart op de rivieren. De Chinezen gingen van boord.

Twee dagen later was het zover. De inwijding zou gevolgd worden door een groot feest ten huize van de manager die bekend stond om zijn prettige manier van omgaan met mensen en zijn feestjes. Meier liet, enigszins zenuwachtig, langs zij het dok de motoren starten en vroeg zich af wat er mis kon gaan. Na het losgooien voer hij langzaam evenwijdig aan de kust richting kaap Sorong en draaide ter hoogte van het witte strand aan de zuidkant van de kaap recht op de kust aan. 'Zeer langzaam vooruit beide karren'. Paus stond klaar op stuurboord bordes,

twee Papoea matrozen achter de dieseltjes.

'Stoppen , half achteruit'.

Janus, die op de brugvleugel belangstelling veinsde, kreeg de indruk, dat Meier het aardig onder de knieën had. Hij keek naar de vol verwachting wachtende mensenmassa, voornamelijk bestaande uit in keurig wit geklede kantoormensen en uit een fotograaf filmer op enige afstand aan bakboord van de groep. Tussen de prachtige palmen en andere boomsoorten op de Kaap stonden ze op korte afstand van de waterlijn ter hoogte van de plaats waar de *Kais* binnen enkele momenten zou landen.

De *Kais* naderde zeer langzaam met de juiste snelheid en liep op korte afstand van de wal aan de grond. Net iets te ver om de klep op het droge te kunnen leggen. 'Never mind', moet Meier gedacht hebben, 'machines stoppen, zeer langzaam vooruit', om het schip op zijn plaats houden. Hij gaf opdracht de klep langzaam te laten zakken tot net boven water, dat moest



Haven van Sorong

genoeg zijn voor een proef. De klep werd over zijn dode verticale punt getrokken en neergelaten. Meier en Janus zagen tot hun ontzetting, dat de klep in plaats van langzaam te zakken steeds meer vaart kreeg. De remmen van de dieseltjes waren niet sterk genoeg of de matrozen maakten de fout om de al op volle kracht vallende klep onvoldoende af te remmen en met een donderende plons sloeg de klep te water. Een mini vloedgolf als na een aardbevinkje schoot omhoog recht naar de wal en stortte zich als een waaier in de richting van de bomenrij over de daar wachtende toeschouwers. Gebrul aan de kant en gejuich aan boord. Vele potentiële slachtoffers probeerden snel de watermassa te ontwijken. Helaas het werd een waterbad. Janus verhaalde nog jaren later oneerbiedig: 'Het hele schurfje werd zeiknat.' Tot overmaat van ramp was de fotograaf vergeten de klep voor de lens weg te halen en stond met natte ogen, niet van de vloedgolf, maar van ingehouden woede en verdriet te kijken naar het verloren gegane historische moment.

Na enig rommelen kregen ze de klep weer omhoog. Er werd tussen de bovenkant van de klep en de beide platformpjes een ketting van voldoende lengte aangebracht om de klep op de juiste hoogte op te vangen. Zonder problemen kreeg Meier de *Kais* van de kant en voerde een nieuwe landing uit. Een landing die dankzij de ketting en een onbedekte lens een succes werd, maar toch de eerste niet evenaarde. Dubbel Gebeide had door alle emoties overmand al een stevig stuk in zijn kraag en stond klappend aan de reling. Alles bij elkaar was het een hele happening en een behoorlijke afwisseling voor de bevolking van Kamp Sorong, die al met al een eentonig leven leidden.

Ze voeren terug naar de steiger en kregen even later een drankje aangeboden in de soos. Een soos die de sfeer van tempo doeloe en tropische landen uitstraalde en op de bekende stevige, maatschappij eigen, rotanstoelen op het terras en met uitzicht op Sorong Doom, werd de middag gezellig doorgebracht. Meier had al een paar keer opgemerkt om rustig om te gaan met de drank. Een dinerparty bij de manager thuis stond die avond op het programma. DG knikte wel maar zag het allemaal niet zo duidelijk meer. De plaatselijke manager leefde in de gebruikelijke grote stijl en verstond het, evenals zijn liefvallige vrouw, om te gaan met gasten. Het lopend buffet was keurig verzorgd en de muziek van een krontjong bandje kreeg de voeten al aardig op de vloer. Hoewel het gezien de langzame stijl van deze muziek het meer 'schuifie schuifie' werd met een aantal verpleegsters en loslopende echtgenotes van aan de bar zittende, hevig discussiërende en alcohol prefererende walfiguren.

Mevrouw' de manager kreeg in de gaten, dat Dubbel Gebeide hem al te aardig om had en ging naar hem toe, waarschijnlijk om hem te bewegen op te stappen en even te gaan liggen.

Ze sprak hem aan en overmand door heimwee kon hij zich niet meer inhouden en sloeg haar met zijn rechterhand hard op de billen, uitroepend: 'Ha! Mina met de paardebillen.'

Ondanks de enorme wachtlijst zat de baas zat de volgende dag op het vliegtuig naar huis.



*Deze mensen zijn de nieuwe arbeidskrachten*

## 'Geregelde vaart'

'Kémbelangan boring, hier de *Kais*. Ontvangt U mij, over.'

Het boorterrein Kentbelangan lag een goede vijf kilometer westelijk van Tg Wariwi in de baai van Lakahia. Meier zat op een krukje voor het radiotelefonie apparaat. Hij probeerde verbinding te krijgen met de Nederlander, die ter plaatse verantwoordelijk was voor de aanleg van de weg tussen Tg Warimi en Kémbelangan.

Na de officiële ingebruikname van de *Kais* op Sorong waren in samenwerking met het dok een aantal andere kleinere tekortkomingen recht gezet.

De landingsklep bij een onbeladen *Kais* helde in de uitgeklapte stand te steil naar beneden. Het lassen van dwars over de klep lopende metalen strippen gaf de bulldozers en ander rijdend ongedierte voldoende greep om zich, zonder terug te glijden, omhoog te rupsen.

Het hoofddek zelf was één groot open veld, waarop stalen latten werden aangebracht om werken van de zwaardere lading tegen te gaan. De raad om alleen planken onder de rijdende lading aan te brengen was niet doorgegaan. Eén reis later gaf Paus, als ladingstuurman, naast het sjoeren zelfs opdracht alle stalen gevaartes vast te lassen aan dek. Losliggende planken veroorzaakten bij slecht weer en de mentaliteit van dit schip onherroepelijk rampen en rampjes Zeker wanneer de zware lading met plank en al ging schuiven.

De baas pompte op zee gelijk de waterballasttanks voorin vol om iets dieper in het water te liggen. Het schip pikte in die toestand minder snel paaltjes Slecht weer boven kracht 7 kwamen

niet veel voor in deze gebieden Bouw en vorm van het schip hadden dus alles te maken met het snelle stampen, slingeren en de onvermijdelijke paaltjes. Iedere nieuweling kreeg een gevoel van gewichtloosheid wanneer het schip in een golfdal knalde. Soms volgde een misselijk en zelfs angstig makend gevoel.

De eerste lading bestond uit een ruim aantal vaten gevuld met benzine en diesel, twee tractoren met een laadbak erachter voor het afvlakken van het terrein en achter de ladingklep twee bulldozers met de kop naar voren. Klaar om de aanval op het



*Droogdok te Sorong*

oerwoud te doen en de contouren van een nieuwe weg in het landschap te snijden. De drums waren door de dekdienst zeevast gesjord op een planken vloer voor de waterkering.

Voor de komst van de *Kais* trokken sleepboten lichters geladen met deze zware spullen naar de plaats van bestemming. Helaas kapseisden er lichters na het schuiven van de lading op de zeegang. Andere sloegen los omdat ze te zwaar beladen waren voor de trekkracht van de sleepboot. Een aantal strandde. Een niet te onderschatten gevaar na het breken van de sleeptros waardoor de gevaartes met de voor de kust en op de rivieren staande sterke stroom naar de wal dreven. De *Kais* was de oplossing.

Langs zij de steiger op Sorong zette een kraan de vaten aan boord. Meier manoeuvreerde daarna naar het strand, zodat de tractoren en de bulldozers achteruit aan boord konden rijden. De twee reusachtige bulldozers werden met de voorkant tegen de klep gezet. Links, rechts en ertussen lagen allerlei zaken zoals balken en dergelijke om te gebruiken voor de aanleg van wegen.

Het wegvaren van de wal bleek problematisch. Met de klep omhoog gooiden de matrozen de trossen los.

'Machines langzaam achteruit.' Geen beweging in het schip.

'Volle kracht achteruit beide motoren.'

Nog steeds lag de *Kais* vast op het afhellende strand. De lading drukte haar diep in het zand. Wachten op hoog water en een aan de wal rondrijdende bulldozer laten duwen tegen de onderkant van de klep bleek de oplossing.

De getijbewegingen in deze gebieden verlopen wat anders dan in Europa. Een echt laag water, een laag hoogwater, een hoog laag water niet veel lager en daarna een hoog, hoog water. Op dit laatste tijdstip kwam de *Kais* los met een extra drukje van de bulldozer. Meier zei tegen Janus, die op de brug meekeek naar de verwoede pogingen om de *Kais* onderweg te krijgen: 'Misschien is het beter de volgende keer met volle ballasttanks te landen en ze later vlak voor vertrek eerst leeg te pompen.'

Een idee, dat op latere reizen in de praktijk gebracht, met succes de truc deed. Na vertrek dekte Paus de lading af met een dekzeil als bescherming tegen de regelmatig optredende zware regenvallen. Drie lange stoten op de fluit als afscheid. Meier manoeuvreerde de *Kais* in de baai van Sorong naar het zuiden, richting Straat Seleh. Een met eilanden en eilandjes bezaaide zeestraat tussen Salawati en het vaste land van Nieuw Guinea. De stranden op de eilanden waren laag en bedekt met struikgewas en bomen, terwijl hogerop torenhoge wouden zich over land uitspreiden. Straat Seleh stond bekend als een goed navigeerbaar vaarwater, waar diepgang versus geringe diepten buiten de vaarroutes de enige obstakels konden vormen. Toch hield Meier de zaak goed in de gaten. De lokale winden wakkerden hier vaak plotseling in buien met orkaankracht aan. Na het rondenvan Kaap Seleh zette de *Kais* slingerend en stampend koers naar Kaap van den Bosch.

Hendrik, de Indonesische stuurman, smet op dat moment een krétekje peukje, een vreselijk stinkende geval, zoals hij al zijn leven lang gewend was, richting buitenboord. Door een of andere afwijkende windrichting viel het peukje op het dekzeil over de voertuigen. Janus zat een biertje te drinken in de hut van Meier toen het brandalarm door het schip rinkelde. Ze sprongen op. Meier rende naar buiten naar de brug en Janus daalde af naar de machinekamer. Het dekzeil had na enig smeulen brand gevat. Janus startte met de Indonesische motordrijver de brandbluspomp, maar blijkbaar liep het aan dek niet zo soepel. De pomp stopte wegens overdruk.

Vlak er na een fluitje van de brug gevolgd door:

‘Waar blijft dat water nou, verdomme!’

De brand was snel geblust. De schade bleef beperkt tot een grotendeels verbrand dekzeil.

Bij het in zicht komen van Kaap van den Bosch schoot de bemanning aan dek en bracht een ruim aantal vislijnen uit. Vislijnen met meerder haken getooid met een wit doekje. Verderop in Straat Nautilus was het goed vissen wisten ze uit ervaring.

Na het uitzetten was het alleen maar inhalen.

Het schip was gelukkig gezegend met een enorme vrieskast, die door het regelmatige aan en uit slaan in deze tropische hitte diesel vrat. Janus had met vooruitziende blik in Singapore een tiental emmers besteld en deze met water gevuld in de kast opgeslagen. Na een dag was het ijs, dat na het afslaan van de vrieskar op minimum

temperatuur, een langere afdooitijd garandeerde alvorens de machine weer aansloeg.

Economisch handelen zit blijkbaar toch in het bloed van sommige mensen. De vis ging na het schoonmaken in de grote vrieskast. De bemanning, met een gage uitgedrukt in luttele centen per uur, verkocht de ingevroren vis in Sorong aan de plaatselijke Chinees en leefde van die extra bijverdienste als een lokale toean besar. Paus deed het nog beter. Hij verkocht de vis en kocht gelijk van de Chinees gedroogde vis terug, die hij met nog meer winst doorverkocht aan of ruilde met de Papoea's aan boord en aan de wal. Meier kwam er snel achter, dat de



*Materiaal om een weg aan te leggen gelost*

bemanningsleden als de dood was, dat ze de zak zouden krijgen en ze vlogen op elk bevel. Hij begreep nu waarom. Hier was voor de mannen goudgeld te verdienen.

Ze gingen niet met verlof tenzij strikt noodzakelijk. Bij dit laatste zal de inrichting van het schip ook wel zijn rol gespeeld hebben. Luxueus met ingeblazen lucht in plaats van zelf geïmproviseerde windhappers in de poorten. Windhappers die, zodra het ging waaien, altijd binnengehaald moesten worden voor de gegarandeerd inkomende zeetjes. Door Straat Nautilus naar de ingang van de baai van Lakahia.

Na een ruim aantal oproepen zei Janus, die inmiddels op de brug was verschenen voor de dagelijkse koffie: 'Die zal wel zitten te bouten.'

Ineens klonk door de luidspreker: '*Kais* hier de boring, over.'

De aanlegplaats lag iets ten noorden van Kaap Wariwi en was te bereiken over een soort plateau, dat bij lager wordend tij droog viel. Verderop ging de Baai van Lakahia over in de Baai van Etna, een langgerekte, in oost west richting lopende wateroppervlak, geschikt voor het landen met watervliegtuigen. Aan de ingang lag een boei waar schepen konden afmeren. Aan de noordwestkant van de baai stortte een waterval met mooi helder (drink)water naar beneden. Vlakbij lag het bivak van een detachement Mariniers op wacht tegen mogelijke infiltraties van Indonesische troepen. Een dergelijke groep infiltranten was daar kort geleden al opgepikt en krijgsgevangen gemaakt.

Het lag in de bedoeling op het plateau bedekt met keien van allerlei grootte tegen de kant te gaan en de *Kais* zou daarna bij zakkend tij droogvallen.

Een kleine bulldozer had een van de rampzalige, eerdere reizen op lichters overleefd. Wanneer de berichten juist waren, was de ligplaats bij Warimi daarmee steenvrij gemaakt.

Meier had via Sorong de voorman gevraagd de

vaarrichting van de aanlegplaats

met bakens, een tweetal stokken achter elkaar op de wal, aan te geven en de strook van de wal tot aan open water vrij te maken van keien en rotsen. Op de vraag hoever de schroeven van de wal zouden zijn antwoordde hij: 'Maximum benodigde ruimte 40 bij 48 meter.' Dit was nodig om bij droogvallen geen schade op te lopen van in de huid drukkende stenen en om ruimte te creëren voor de draaiende schroeven. Meier had, consciëntieus als hij was, de opgave van het havenkantoor gecontroleerd en zelfs een getijwater grafiek met de waterhoogten voor de volgende dagen uitgerekend. De kust was dermate onbekend, dat de zeevaartkundige tafels uitkomst moesten brengen. Hij wilde op alles voorbereid zijn.



*Catterpillar van de Kais afrijden*

Bron: Wamandai



WORDT  
VERVOLGD

# NEDERLAND ALS MARITIEME NATIE IN DE WERELD VAN VANDAAG

## deel 3

door P. B. R. de Geus, luitenant ter zee 1e klasse



Bezien we nu de plaats van de Nederlandse lijnvaart, dan zien we dat deze ten volle in het wel en wee deelt. Onze reders hebben zich met visie en volharding aangepast, toen op traditionele routes de vaart verloren ging. Vele passagiersschepen schepen moesten worden afgestoten, waaruit de teruggang in tonnage sinds 1964 is te verklaren. De reders zijn de laatste jaren terughoudend geweest met bouwopdrachten; men wilde eerst zien waartoe de nieuwe ontwikkelingen zouden leiden. Intussen voorzagen zij in hun behoefte aan tonnage door het charteren van buitenlandse schepen, hetgeen bij de geldende charterhuren voordelig is. Aan het eind van 1967 ging het om ongeveer 30 schepen; ook hier blijkt weer dat het belang van onze koopvaart groter is dan uit de statistiek van Lloyds op het eerste gezicht lijkt.

Hoewel de lijnvaart zich in meerderheid afspeelt in de cross-trades, dient toch de betekenis voor het Nederlandse bedrijfsleven niet te worden onderschat.

Onze economie is van export afhankelijk, en daarbij is de mogelijkheid van snel, betrouwbaar transport essentieel. Dat onze lijnvaart daarin in belangrijke mate voorziet, blijkt hieruit, dat aan- en afvoer onder onze eigen vlag in evenwicht zijn. De buitenlandse lijnvaart brengt dubbel zoveel aan als de Nederlandse, maar de export is gelijk.

Voor de toekomst valt te verwachten, dat de lijnvaart z'n plaats zal weten te behouden. Dit zal dikwijls gaan in de vorm van internationale maatschappijen, zoals die er nu al zijn in het laadkistenvervoer en de veerdiensten op de Noordzee. Onze reders zoeken aansluiting bij de ontwikkelingslanden door het aangaan van „pools”. Zo volgt men diligent de snelle evolutie, vertrouwend op ervaring, goede relaties en kapitaalkrachtige maatschappijen.

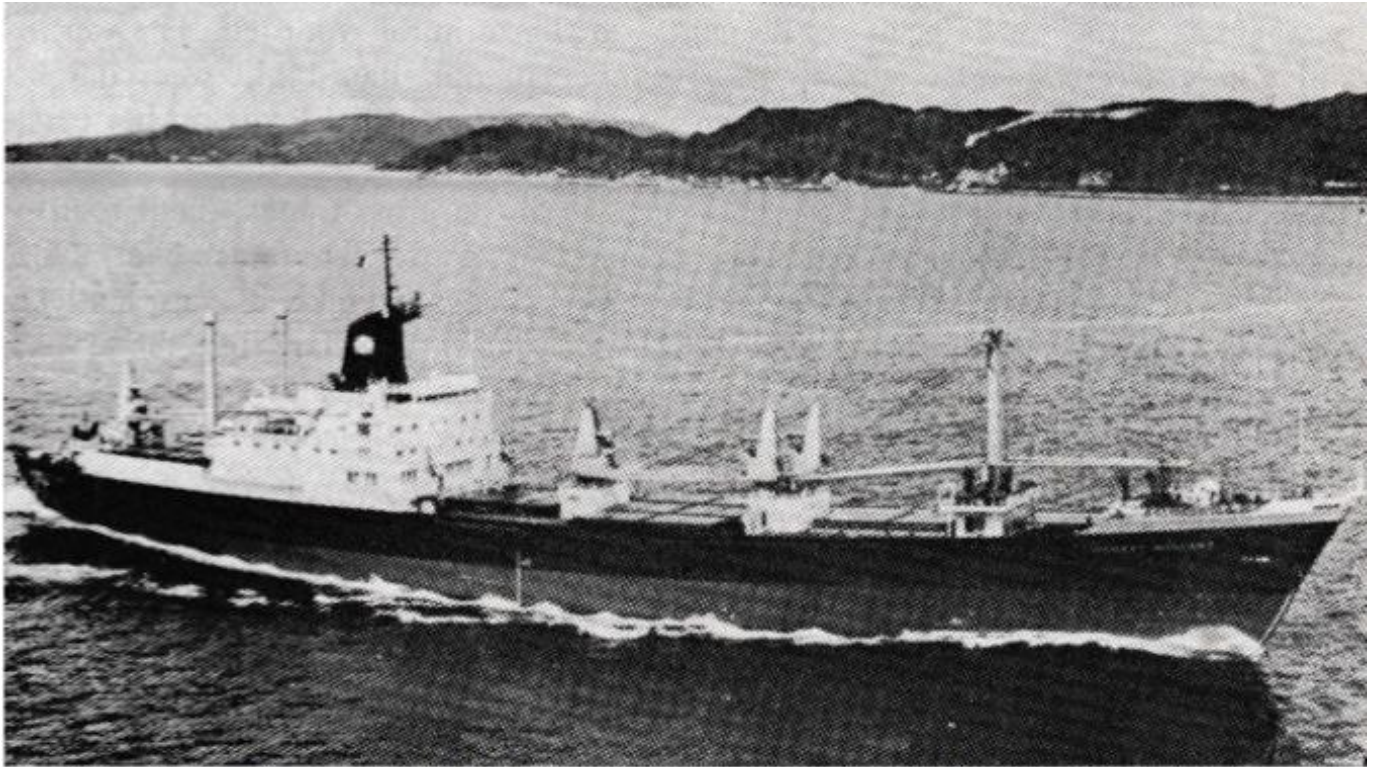
### **B. De wilde vaart**

Deze bedrijfstak is voor onze koopvaardij nooit erg belangrijk geweest. Aan de bouw van grote schepen voor gestorte lading doen onze reders maar in beperkte mate mee. Er zijn de laatste jaren zoveel nieuwe schepen van dit type in de vaart gekomen, dat er weinig mee te verdienen valt. Voor de „general purpose”- schepen van 12.000 — 15.000 t.d.v. was de markt beter en juist deze schepen vindt men bij onze reders.

Er is een duidelijke parallel met de tankvaart in de groei naar steeds grotere schepen. Hier werken de „economies of scale”, dwz. een deel van de kosten is onafhankelijk van de grootte van het schip (gages), waarbij nog komt dat het vereiste machinevermogen voor een bepaalde snelheid een afnemende functie is van de grootte van het schip. Het is dus lonend te streven naar zeer grote schepen, als het ladingaanbod niet gelimiteerd is. Dit is het geval bij ruwe olie en erts. De allergrootste bulkschepen worden dan ook gebouwd voor het vervoer van ijzererts op vaste routes. Japan bv., de derde staalproducent van de wereld, moet alle erts invoeren. In de EEG gaat het dezelfde kant op nu de aanwezige vindplaatsen uitgeput raken.

Na de erts is het graan voor de trampvaart belangrijk. Daar dit wordt verscheept vanuit vele kleine havens, is de grootte van de schepen die hiervoor te gebruiken zijn, beperkt. Hetzelfde geldt het vervoer van kunstmest, waar de ontvangende havens doorgaans een beperkte diepgang toelaten. Granen en kunstmest zijn de belangrijkste werkverschaffers voor de Nederlandse wilde vaart.

Naar tonnage gerekend, vindt slechts 15% van onze koopvaardij emplooi in de (grote) wilde vaart; daarvan wordt ongeveer 1/3 gevormd door bulkcarriers. Gezien de overcapaciteit die er bestaat, en mede door de ongunstige positie waarin ons land is komen te verkeren door de



*Ms. "Straat Holland" van de K.J.C.P.L., dat vorig jaar werd opgeleverd. Opvallend zijn het moderne laadgerei en de luikhoofden die de gehele breedte van het dek beslaan, waardoor benedendeks de lading niet transversaal behoeft te worden verplaatst.*

recente Britse monetaire maatregelen, is niet te verwachten dat de wilde vaart onder Nederlandse vlag zich zal uitbreiden.

Een paar woorden moeten nog worden gewijd aan de koel- en vriesschepen, die een soort semi-wilde vaart bedrijven. Het gaat om 16 schepen, die wel in min of meer regelmatige trades varen, welke echter wisselen met de seizoenen.

### **C. De Tank vaart**

Men vindt in de tankvaart twee groepen: de olieconcerns en de onafhankelijke reders. (We zagen al, dat daarnaast 9,1% vaart voor „gouvernement en domestic trade”). De onafhankelijke reders bezitten ook erts/tankschepen; sinds de Suez-crisis vinden deze emplooi in de tankvaart, zodat ze thans met de tankers over één kam kunnen worden geschoren.

In de tankvaart is het gebruikelijk de vervoerscapaciteit uit te drukken in T2 equivalenten, uitgaande van de T2 standaard tanker waarvan er in de oorlog honderden zijn gebouwd. Het equivalent is gebaseerd op een lading van 15.000 ton, een snelheid van 14,6 knoop en 330 zeedagen. In deze eenheid uitgedrukt bezaten de onafhankelijke reders medio 1967 van de wereldtankvloot 61,3% en de olieconcerns 29,6%. Het merendeel van de schepen van de



onafhankelijke reders is op lange termijn aan de olieconcerns vercharterd. In feite de hele tankvaart ten behoeve van de olieconcerns.

Deze stellen een prognose op van hun vervoersbehoefte gedurende jaren en aan de hand daarvan wordt beslist hoeveel tankers men voor eigen rekening moet laten bouwen en wat voor schepen op langdurige charters zullen worden ingehuurd. Zoals al eerder werd aangegeven zijn de overwegingen daarbij van velerlei aard. Een marginaal deel van de behoefte wordt gedekt door sluitingen op de „spot market” waardoor fluctuaties kunnen worden opgevangen. Om niet in een positie van afhankelijkheid te geraken, willen de olieconcerns steeds een deel van de benodigde tonnage in eigen bezit hebben. Bij Esso is dit ongeveer 50%. Het jaarverslag van de „Koninklijke” over '66 vermeldt, dat men een vloot van 15,3 m. tdv. beheert (1/6 van het wereld-totaal!) waarvan 35% in eigendom. Er is evenwel een groot aanbouwprogramma, zodat dit percentage in 1970 zal zijn opgelopen tot 57%.

De onafhankelijke reders zijn in feite niet zo onafhankelijk als de term doet vermoeden. Zij financieren hun schepen door ze op de voorhand te vercharteren aan een oliemaatschappij. Dit charter is dan onderpand voor de nodige credieten. Als nu een reder van Griekse afkomst, die op de Bahama's woont, een charter krijgt van Shell Tankers Ltd. in Londen, waarmee hij in Japan een schip laat bouwen, gefinancierd met Amerikaans geld en hij laat dit schip registreren in Liberia; vervolgens gaat het schip varen in een vaste dienst tussen de Perzische Golf en Pernis met een Italiaanse bemanning, maar onder management van Shell Tankers nv. in Rotterdam, hoe moet men dan de vraag naar de nationaliteit van dit schip beantwoorden? Dit soort gevallen komt thans, met het groter worden van de schepen, veel voor; alleen kapitaal-krachtige reders, zoals de Noren, financieren hun schepen zelf en bemannen en registreren ze in eigen land.

De Nederlandse reders zijn conservatief en laten geen schepen bouwen zolang ze niet zelf het grootste deel van de bouwsom op tafel kunnen leggen. Alleen de heer Verolme heeft een aantal tankers laten bouwen, waarbij hij gebruik heeft gemaakt van credieten van de Herstelbank. Toen een jaar of 12 geleden de tankvrachten hoog waren en sommige rederijen liquide middelen over hadden, zijn er op bescheiden schaal tankers voor Nederlandse rekening gebouwd. De meeste ervan varen voor Shell.

Nederland kent geen grote particuliere tankvaartreders. Ook hier geldt weer wat werd opgemerkt bij de wilde vaart; geen onverstandige keus, want er is al sinds jaren in de tankvaart bijna niets te verdienen. Zelfs de sluiting van het Suezkanaal heeft de vrachttarieven maar kortstondig omhoog gebracht. Meer dan 3/4 van de Nederlandse tankers is eigendom van olieconcerns nl. Shell, Esso, Chevron en Gulf Oil. Daarvan is Shell veruit de grootste. Met 1,4 m. tdv. bezit hij meer dan de helft van de Nederlandse tankvloot, maar het is toch slechts eenkwart van het totale eigendom van de Royal Dutch Shell groep, welke een voor 60% Nederlands concern is.

Verwacht mag worden, dat in de komende jaren gebruik zal worden gemaakt van de voordelen van registratie in de Nederlandse Antillen, zodat de tankvloot onder Nederlandse vlag zal groeien. Verder is er door de vondst van aardgas in afgelegen gebieden, zoals Nigeria en Brunei, wellicht een goede toekomst voor LPG-tankers. Nederlandse reders hebben inmiddels enige van deze schepen besteld.

## **D. De Kustvaart**

Wat in de wandeling kustvaart wordt genoemd, heet officieel kleine handelsvaart en omvat schepen van minder dan 500 brt. Er kan ook hier een splitsing worden gemaakt in tankvaart (26 schepen, hoofdzakelijk voor het vervoer van smeerolie, chemicaliën e.d.), lijnvaart (± 125 vaartuigen) en wilde vaart. Daar er in totaal 800 schepen in deze grootteklasse onder Nederlandse vlag varen, is de laatste groep het belangrijkste en doorgaans heeft men hier het oog op als men over „de kustvaart” spreekt. Deze heeft een sterke binding met het Noorden van het land, vooral Delfzijl en Groningen. De meeste kustvaarders zijn daar ook gebouwd. In de jaren na de oorlog onderging de Groninger kustvloot een geweldige uitbreiding. De vrachttarieven waren hoog, de hypotheekrente was laag en de Duitse concurrentie was weggefallen. In die jaren is het karakter van de kustvaart veranderd. Voer vroeger de eigenaar met z'n gezin aan boord (wat in ieder geval een kok uitspaarde), in de bloeiperiode kwam hier een eind aan en vaak ging de eigenaar ook aan de wal wonen en kwam er een zet-kapitein op het schip. Voor zover de eigenaars niet te oud zijn, is dit laatste thans weer teruggedraaid, maar het meevaren van het gezin komt haast niet meer voor. De schepen hebben echter allemaal een fraaie „salon”, die ze nu als ballast meeslepen over de zeeën.

Kustvaart was vanouds een mengvorm van zee- en binnenvaart, dwz. dat de kustvaarders hun vrachten tot ver in het binnenland brachten. Daartoe hadden ze beperkte afmetingen en klappbare masten. De Noordelijke kustvaarders zijn volgens dit beginsel gebouwd. Het blijkt thans evenwel dat de vaart op kanalen en rivieren te kostbaar wordt. Er komen steeds meer bruggen, waarbij het wegverkeer voorrang heeft, zodat veel oponthoud ontstaat. Beperkte afmetingen en navenant motorvermogen brengen de noodzaak mee van bijleggen in slecht weer. In het inter-Europees verkeer ondervinden deze kustvaarders concurrentie van de spoorwegen, die een hechte internationale organisatie zijn gaan vormen, en zelfs ook van de vrachtauto. Het ziet er dus naar uit, dat dit soort kustvaart heeft afgedaan.

Een analyse van de kustvaarders, welke de laatste jaren zijn verkocht, bevestigt dit. Het zijn vooral de kleinere schepen en ze gaan naar verafgelegen gebieden, als Zuid-Amerika, Griekenland en Indonesië. Er zal voor deze schepen steeds minder empoel zijn in West-Europa. Het vervoer dat er nog is, wordt vooral door de Duitsers weggekaapt, die door lagere eisen v.w.b. bemanning en uitrusting met lagere kosten zitten.

Er zijn wel pogingen ondernomen om andere vaargebieden te zoeken, maar al hebben de meeste schepen een certificaat voor de onbeperkte vaart, ze zijn doorgaans niet geschikt voor de tropen. Toch liggen er bv. in het Caraïbisch gebied wel kansen, maar die kan men alleen uitbuiten door gezamenlijk optreden, zodat men kan beschikken over eigen vestingen en onderdelendepóts op enige centrale plaatsen.

Hier wreekt zich echter het grote individualisme van de Groninger kapitein- eigenaars. Ieder wil eigen baas zijn en de schepen zijn op ambachtelijke wijze gebouwd, zonder standaardisatie van motoren, laadgerei e.d.

Toch zit er wel toekomst in de kustvaart en wel door de schaalvergroting die er optreedt in de grote handelsvaart. De grote schepen die thans in de vaart komen zijn alleen economisch te exploiteren, als ze weinig tijd in de havens doorbrengen. Er is dan ook een duidelijke tendens naar het concentreren van de goederenstromen in de grote havens, waar de lading met de modernste methoden snel kan worden verwerkt. Een duidelijk voorbeeld daarvan is Europoort, waar al een reusachtige graansilo staat en waar enige gigantische projecten voor ertsoverslag in uitvoering zijn. Hetzelfde geldt voor andere massagoederen, als cellulose, hout, sommige chemicaliën en niet te vergeten de container. Op deze „terminals” vindt de z.g. bulkbreak plaats;

het zijn de centra van waar uit distributie naar kleinere havens plaats vindt. Hier ligt dus de kans voor de kustvaart. Er zullen echter door de toenemende partijgrootte grotere schepen voor nodig zijn, dan de huidige kustvaarders. Men overweegt thans de 500 brt. grens te vervangen door een limiet van 75 meter lengte. Door combinatie met een geautomatiseerde machinekamer zullen de bemanningskosten (thans 60% van de dagkosten) aanzienlijk kunnen worden gedrukt als ze worden berekend per ton lading. Deze schepen zullen te kostbaar worden voor particuliere eigenaars, dus is samenwerking geboden. Daardoor kan men tevens overgaan tot seriebouw, hetgeen goedkoper is, temeer daar men dan kan profiteren van de faciliteiten die de regering heeft getroffen voor de scheepsbouw n.a.v. het rapport Keyser.

Resumerend kan men dus stellen, dat de thans kwijnende kustvaart wel levensvatbaar is, maar in de komende jaren van karakter zal veranderen.

Bron:  
**marineblad**  
1968

WORDT  
VERVOLGD

---

## Baarle-Hertog '14-'18 – Boodschapper van bezet België naar de buitenwereld

Deel 1  
Mark Busio

Enclaves zijn geregeld een bron van conflict, zoals voorbeelden elders op de wereld laten zien. In eigen land kunnen we ons gelukkig prijzen dat de meeste enclaves door grenscorrecties zijn verdwenen, zoals de *Kleefse Enclaves* in Gelderland. De enige enclaves die tot op de dag van vandaag zijn blijven bestaan zijn die van het Belgische Baarle-Hertog in de provincie Noord-Brabant, omdat ze door hun complexiteit niet 'opgelost' konden worden. Gewapende strijd heeft hier echter nooit om gewoed, zelfs niet toen 'Noord' en 'Zuid' in 1568-1648, en opnieuw in 1830-1839 van elkaar gescheiden raakten.



*Voormalig gemeentehuis van Baarle-Hertog, 2006*

Toch liep de spanning er ooit hoog op, maar dan door toedoen van een derde partij: Duitsland. Nadat de keizerlijke troepen in de eerste oorlogsmaanden van 1914 België grotendeels hadden bezet, ontpopte het vrije Baarle-Hertog zich tot communicatiekanaal met de Belgen achter het IJzerfront en die in de geallieerde en neutrale landen. Nederland zag dat met zorg aan en hield er rekening mee dat het door deze activiteiten mogelijk zelf in de oorlog verzeild zou raken.

Zover kwam het gelukkig niet en na 1918 keerde in en rond de enclaves dezelfde rust terug als er al eeuwen geheerst had.

## Baarle-Nassau & Baarle-Hertog

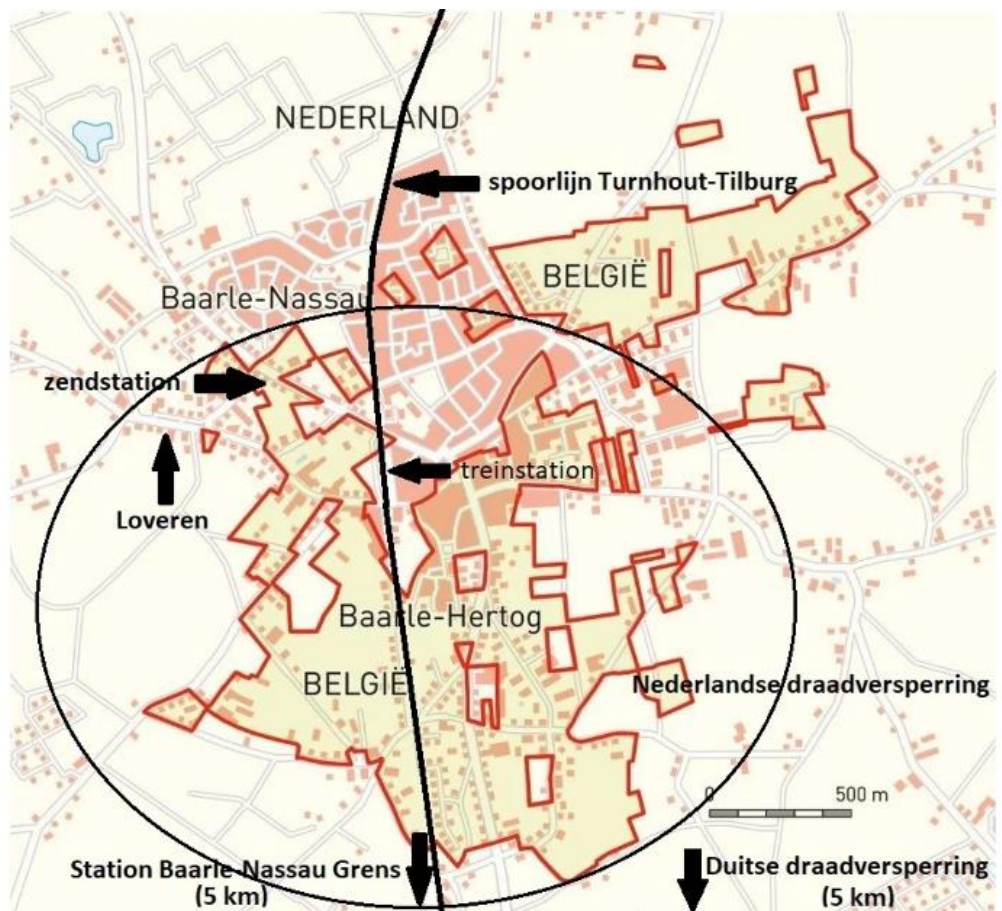
De oorsprong van deze abnormale grenssituatie gaat terug tot eind twaalfde eeuw, toen de Graaf van Holland vanuit 's-Gravenhage en de Hertog van Brabant vanuit Leuven hun territorium probeerden uit te breiden in wat nu Noord-Brabant is. Dirk VII van Holland (11??-1203) had zijn oog op de

Baronie van Breda laten vallen, maar Henrik I van Brabant (1165-1235) wist Godfried II van Schoten (1155-1216), heer van Breda, aan zich te binden door hem gronden rondom het twintig kilometer zuidelijker gelegen dorp Baarle in leen te geven, die daarna als 'Baarle onder Breda' vermeld werden.

Er waren echter ook landerijen die hij al aan anderen had uitgeleend en deze bleven daarom 'onder den Hertog', net zoals het buurtschap Loveren, de allereerste kern van Baarle, onder de Abdij van Thorn viel en daarom 'Baarle onder Thorn' ging heten.

Nadat graaf Engelbrecht I van Nassau (1370-1442) in 1404 door huwelijk heer van Breda was geworden (al zijn Oranje-Nassau-nazaten zijn dit tot heden toe gebleven), kwam 'Baarle onder Breda' bekend te staan als Baarle-Nassau. De huidige situatie ontstond toen na afloop van de Tachtigjarige Oorlog bij de Vrede van Münster (1648) de scheiding tussen de Republiek der Zeven Provinciën en de (Spaanse) Zuidelijke Nederlanden bekrachtigd werd. De titel van Hertog van Brabant was ondertussen overgegaan op de Spaanse koningen (en wordt nog steeds door hen gevoerd, net als sinds 1840 door de kroonprinsen en -prinsessen van België) en daardoor ging 'Baarle onder den Hertog', kortweg Baarle-Hertog, tot de Zuidelijke Nederlanden behoren.

Na de totstandkoming van het Verenigde Koninkrijk der Nederlanden in 1815 leken de enclaves te zijn 'verdwenen', maar de afscheiding van België in 1830 en de bevestiging daarvan in het



*De ingewikkelde enclave-situatie van Baarle-Nassau/Hertog. (Marc Busio)*

Verdrag van Londen (1839) deed de oude toestand weer terugkeren. Vier jaar later moest het verdrag van Maastricht de definitieve grens tussen beide landen vaststellen, maar de kwestie Baarle-Nassau/Hertog werd hier van uitgezonderd vanwege haar complexiteit en ook latere pogingen tot grenscorrectie liepen op niets uit. Die complexiteit is er in gelegen dat Baarle-Hertog uit tweeëntwintig grote en kleine enclaves bestaat, waarvan er acht op hun beurt een Nederlandse enclave, behorende tot Baarle Nassau, insluiten (zogenaamde 'contra-enclaves').



*Zicht op station Baarle-Nassau Grens*

## Grensstation

Nadat het al eeuwenlang een knooppunt van handelswegen was, die op de 'plaatse' van Loveren samenkwamen, ging vanaf 1867 ook de spoorlijn Turnhout-Tilburg door Baarle-Nassau/Hertog lopen. Deze werd door een Belgische maatschappij aangelegd om onder andere de industrie van Tilburg te voorzien van steenkool uit de Borinage, net zoals Eindhoven om dezelfde reden een spoorverbinding met Luik kreeg. Dankzij de passagierstreinen die er gingen rijden en een eigen station kon Baarle-Nassau/Hertog echter ook van de lijn profiteren. Na nationalisatie van de lijn in 1898 kwam er zelfs een tweede station bij, maar toen op de rijksgrens tussen beide landen, vijf kilometer ten zuiden van het enclavedorp. Het ging Baarle-Nassau Grens heten en kreeg alle voorzieningen voor grootschalige douaneafwikkeling van goederen en passagiers, omdat het de bedoeling was dat de spoorlijn – naast die over Roosendaal – een extra doorgaande verbinding tussen Nederland en België zou worden. Met een stationsgebouw, locomotievenloods, douanekantoor, seinhuis, dienstwoningen en tientallen rangeersporen was het een enorm complex dat te midden van de velden kwam te liggen en in 1906 in gebruik werd genomen.

Het project getuigde van het grote optimisme uit die jaren waarin cultuur, techniek en economie een opmerkelijke bloei doormaakten. Nog geen tien jaar later maakte de Eerste Wereld-

oorlog aan dit perspectief een eind en Baarle-Nassau Grens zou de verwachtingen nooit meer waarmaken.

Ironisch genoeg beleefde het grensstation haar grootste drukte toen in oktober 1914 honderdduizenden Belgen hun land ontvluchtten voor de oprukkende Duitsers en duizenden van hen dit via de spoorlijn door Baarle-Nassau/Hertog deden. Met de trein, maar velen ook te voet en zij zochten vaak onderdak bij de bewoners van het dorp, zowel bij landgenoten in Baarle-Hertog als bij Nederlandse gezinnen in Baarle-Nassau. Toen daar geen ruimte meer was werd de grote douaneloods van het grensstation ingericht als opvanglocatie. Wekenlang verbleven ze daar totdat er verder landinwaarts vluchtelingenkampen waren opgezet, zoals in het Noord-Brabantse Uden. De meeste van hen keerden echter na enkele maanden weer terug naar het bezette België.

Bron: 43/2023

**HISTORIEK**  
ONLINE GESCHIEDENISMAGAZINE

WORDT  
VERVOLGD

---

---

## ***Een laatste vaarwel aan Morse en Marconi deel 2 (slot)***

DOOR ADRIAAN P. EUSER



*Het stoomschip „Waterman“ (1945,9374 brt), roeletters PIMX, op koers naar Australië. Ruim achthonderd landgenoten zijn op weg naar een nieuwe toekomst ver van hun geboortegrond. In de eerste decennia na de Tweede Wereldoorlog emigreerden er honderdduizenden van onze landgenoten. Enkele jaren na de oorlog wilde één op de drie Nederlanders weg. De uittocht bereikte zijn hoogtepunt in de jaren '50. Onder de emigranten zaten boeren, land- en handarbeiders die geen woord Engels spraken - in een enkel geval hadden ze een speedcursus gevolgd. Foto Harry Mosch. Collectie mevrouw Thea Mosch-Lückerath.*

## **De jonge marconist in zijn fonkelnieuwe uniform, de blauwe pet onwennig op het hoofd, zette zijn eerste schrede aan boord van een groot zeeschip: het goede schip „Waterman” van het Koninkrijk der Nederlanden. Het echte moment van de bekroning van drie jaar hard studeren, stug volhouden en niet versagen.**

De „Waterman” was één van de bekendste Victory-schepen onder Nederlandse vlag - haar levensloop was veelbewogen. In 1945 werd ze te water gelaten onder de naam „La Grande Victory” bij de Oregon Shipbuilding Corporation te Portland in Oregon, Verenigde Staten van Amerika, om dienst te gaan doen als troepentransportschip. In 1947 werd ze aangekocht door de Nederlandse regering en onder beheer gesteld van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd (KRL). In de ruimen waren slaapzalen geconstrueerd voor zo'n 1600 militairen. Wekenlang was ze een thuis voor vele duizenden jonge Nederlandse militairen, onderweg naar het strijdtoneel in voormalig Nederlands Oost-Indië. Anno 1999 is het nauwelijks voor te stellen dat op een vrachtschip met een lengte van 134 meter en een breedte van nog geen 19 meter meer dan anderhalfduizend mensen wekenlang werden vervoerd.

In 1952 ging de „Waterman” naar de werf van de Koninklijke Maatschappij „De Schelde” te Vlissingen, daar werd ze verbouwd tot emigrantenschip met een sterk verbeterde accommodatie voor 810 passagiers - ze kwam weer onder beheer van de KRL, maar bleef eigendom van het Koninkrijk der Nederlanden. Vele reizen volbracht ze, onder andere naar Canada, de Verenigde Staten, Australië, Nieuw-Zeeland en Zuid-Afrika.

Begin september 1963 werd ze verkocht naar Griekenland en herdoopt in „Margarita”. De Griekse rederij John S. Latsis

gebruikte haar als cruiseschip in het oostelijk deel van de Middellandse Zee. Anno 1970 werd ze opgeleverd voor de sloop in Japan.

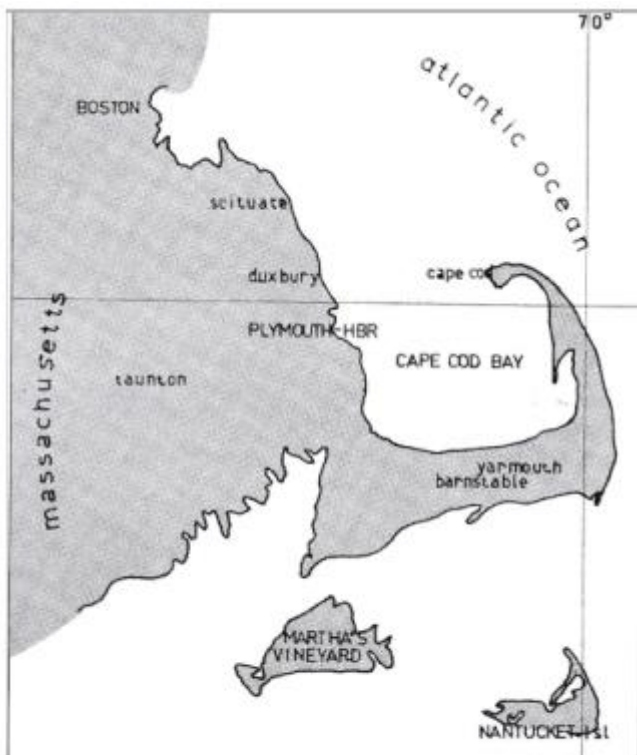
### **Het begon allemaal**

Als kind van zijn tijd met belangstelling voor de techniek, wilde hij marconist worden. Het begon allemaal op de middelbare school. Nu en dan was hij zich bewust van een vreemd binnenwaarts gevoel bij het horen van namen als New York, San Francisco, Kaapstad en Van-couver. Dat klinkt toch wel anders dan Den Haag. Rotterdam of Enschede! Thuis zat hij wel eens voor zich uit te staren als er uit de radio een pittige „samba” klonk. Dat komt toch uit Brazilië in Zuid-Amerika? Even kijken op de aardbol. Dat is wel een eind uit de buurt. Zo groeide zijn belangstelling voor vreemde landen en volken. Plotseling had hij een beslissing genomen: dat wilde hij ook zien, hij wilde varen!



*Langs de kop van de Lloydkade. Het emigrantenschip „Waterman”, dat op 8 december 1958 met ruim achthonderd passagiers uit Rotterdam vertrok, weekt zich langzaam met sleepboothulp los van de kade, de reis is naar Australië. Honderden geëmotioneerde achterblijvers - voor wie het vaak een afscheid voor altijd is - hebben zich verzameld op de Lloydkade om hun dierbaren uit te wuiven. Een zee van rood, wit en blauw serpentine vormt nog de laatste strohalm. Foto A P. Euser.*

Bij zijn bezoek aan de Rotterdamse Radio-Holland Opleidingschool voor Radio-Officieren, werd zijn belangstelling voor dat beroep echter wel wat gematigd, want de directeur van die opleidingschool zei dat hij goede cijfers moest hebben voor wiskunde, natuurkunde en de moderne talen. Bovendien een goed gevoel voor ritme en... ook nog eens een technische knobbel ! Hij vond dat men een schaap met vijf poten verlangde.



*Plymouth aan Cape Cod Bay, met Martha's Vineyard en Nantucket. Gekromde vinger aan de Noord-Amerikaanse kust.*

Voorzien van een kleurige folder en gegevens over de opleiding, de voornaamste arbeidsvoorwaarden en een staatje van de gages bij Radio Holland, ging hij terug naar huis om met zijn ouders de zaak te bepraten. Maanden later ontving Radio Holland (RH) een brief, geschreven in een nog onregelmatig jongenshandschrift, die verwees naar het onderhoud op school en bijgevoegd was het aanmeldingsformulier voor de Opleiding tot Radio-Officier. De puntenlijst van het eindexamen zag er behoorlijk uit, de medische keuring was goed uitgevallen en hij behoorde tot de uitverkoren 25 man. die werden opgeleid.

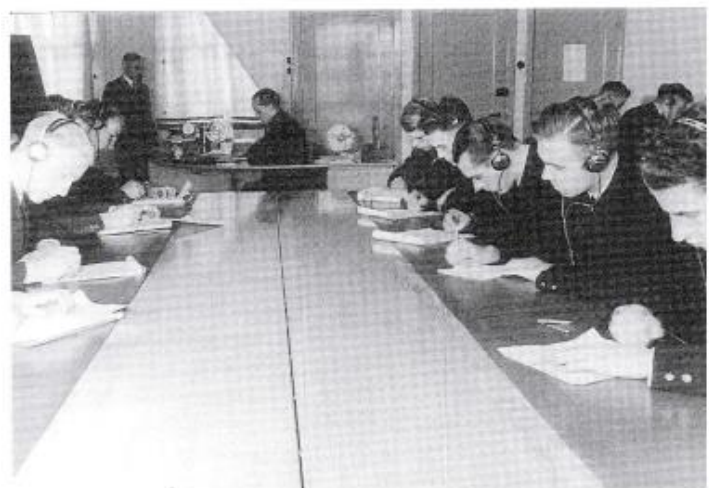
### **Morseschrift**

Onze student ervoer al spoedig dat tussen marconist willen worden en marconist zijn heel wat meer lag dan hij ooit had gedroomd. Twee uur per dag klonk in zijn koptelefoon een nooit ophoudende reeks van korte en lange fluittoontjes, de morsetaal. Al tellend, om zijn

maatgevoel te ontwikkelen, manipuleerde hij de morsesleutel en zo nu en dan mocht hij op een papierstrook zien, hoe zijn morseschrift eruitzag. Vooral dat seinen ging maar erg langzaam - je zou zo graag op willen schieten, maar de docent seinen en opnemen zei dat het wel een jaar duurde eer je een enigszins vaste hand had.

De aardrijkskunde van de gehele wereld met hele rijen havens en radiokuststations, eilanden en zeeën, kapen en straten was niet zo moeilijk. De docent haalde nog wel eens leuke herinneringen op uit de tijd, toen hij nog op de wereldzeeën onderweg was naar vreemde en verre landen.

De internationale voorschriften gaven nog wel eens aanleiding tot verwarring - je kon wel zien, dat die voorschriften door ambtenaren waren gemaakt. Na



*Morse. Al halverwege de negentiende eeuw ontwikkelde de Amerikaanse kunstkenner en schilder Samuel B. Morse (1791-1872), nadat hij benoemd was tot hoogleraar aan de universiteit van New York, een nieuwe taal: het morseschrift, een taal van streepjes en lijnen. Er ontstond een wereldwijd telegraafstelsel. Maar de scheepvaart moest het nog zonder communicatie doen. Foto Stichting Historisch Materiaal Radio-Holland.*



verloop van tijd kwam er ordening in die schijnbare chaos van reglementen, bepalingen en voorschriften voor de communicatie schip/wal en tussen schepen onderling.

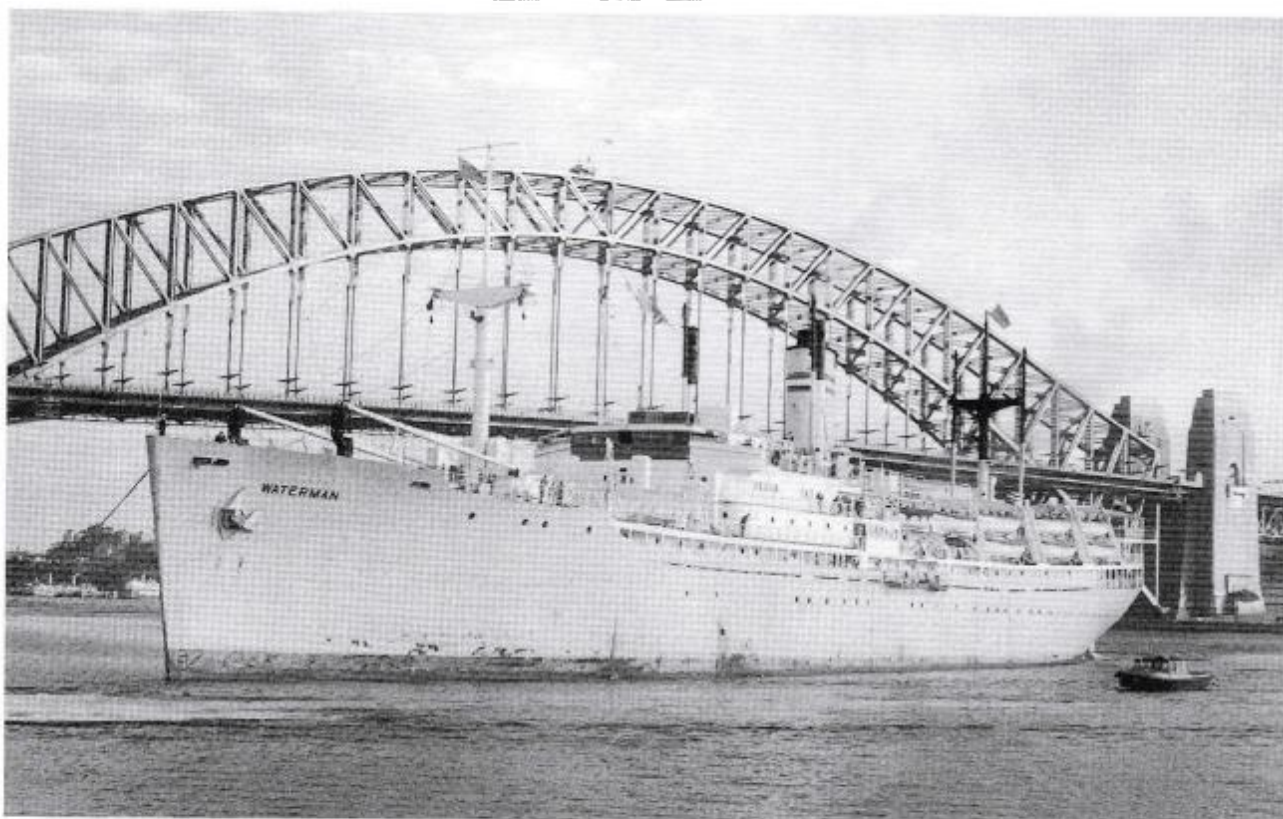
## Sloepgastdiploma

De roeitraining vormde een heel plezierige onderbreking van de lessen in het schoolgebouw. In het begin lepelde de ploeg er wel wat onhandig op los, met die zware riemen. Maar na een paar weken was het een lieve lust om ons te zien manoeuvreren. Al roeiend en zeilend met de reddingboot verkenden we het bruisende havengebied van Rotterdam, in het bijzonder van historisch Oud Delfs-haven: de startplaats anno 1620 van de Pelgrimvaders, en de oorsprong van „Thanksgiving Day“.

Jammer, dat de roeitraining moest eindigen toen de hele klas na drie maanden roeien en zeilen het sloepgastdiploma behaalde - de lessen in scheepskennis, kaartpassen en meteorologie hebben toen toch wel hun nut bewezen.

## Elektro- en radiotechniek

Een groot en moeilijk te verteren brok was de elektro- en radiotechniek. Een beetje teleurstellend ook, want onze jongeman had gedacht dat hij al gauw een radio-ontvangertje in elkaar zou zetten en nu bleek dat deze lessen voorlopig niets anders dan de theorie behandelden - het was allemaal zo abstract en daar moest hij aan wennen. Maar in de loop van de studie merkte hij dat er schot in zat. Dankzij de wiskundelessen - die precies datgene behandelden wat nodig was om de verschijnselen van de natuur, in het bijzonder die van elektriciteit en magnetisme, meer inzichtelijk te maken - en het bekijken van toestellen, en de onderdelen waaruit zij waren opgebouwd, was hij al heel wat wijzer geworden.



*De „Waterman“ arriveert in Sydney Harbour en maakt „haar ererondje“ nabij de hoge gietijzeren boog van de art deco Harbourbridge uit 1932, bijgenaamd „de klerenhangar“. Het liep tegen twaalf uur noen van de negende januari 1959 toen de laatste passagiers - sommige zeer geëmotioneerd - afscheid namen van schip, officieren en bemanning. Een buitengewoon dankbare taak is volbracht. Foto via A.P. Euser.*

De klas was inmiddels ook aan de radartechniek begonnen - een hele kluit, maar wel buitengewoon interessant! Hij was vol bewondering voor die knappe koppen, die dat hadden uitgevonden en hij vond het maar wat echt, toen hij aan de knoppen van een operationeel radartoestel mocht draaien. Later zou de radartechniek, tijdens de vaartijd aan boord van schepen, verder worden uitgediept door middel van een schriftelijke cursus.



*Midden jaren '50. Er heerst een grote bedrijvigheid in het bruisende havengebied van Rotterdam-Delfshaven - de startplaats anno 1620 van het scheepje „Speedwell” waarmee de Pelgrimvaders begonnen aan hun reis naar de Nieuwe Wereld, en de oorsprong van „Thanksgiving Day”, de vierde donderdag in november - want varen is nodig. Foto Harry Mosch. Collectie mevrouw Thea Mosch-Lückerath.*

Het opnemen in de morsetaal was nu ook leuk geworden - dat ging nu al aardig op de schrijfmachine, na eerst enige maanden les in machineschrijven te hebben gehad. En zo worstelde hij verder, met wisselend succes, totdat hij hoorde dat hij zich mocht opgeven voor het Rijksexamen in Den Haag. De gehele stof werd grondig gerepeteerd en extra uren werden besteed aan opnemen en seinen in de morsetaal.

## **Rijksexamen in Den Haag**

In de schaduw van het Vredespaleis, ligt de Scheveningseweg, waar op nummer zes. in een oud herenhuis, het Rijksexamen werd afgenomen. Eerst het eerste deel de sein- en opneemproef. Hij kwam er goed doorheen en toen begon de spurt om ook het tweede deel: van het examen, bestaande uit: voorschriften, Engels en aardrijkskunde, met succes te bekronen. In de drie weken tussen het eerste en tweede deel van het examen werden de in de Engelse taal gestelde internationale lijsten en boekwerken nog eens doorgenomen; veel aandacht werd weer besteed aan het berekenen van telegramkosten en de afwikkeling van het radioverkeer en de weerberichtendienst van de verschillende landen. Nadat onze kandidaat met goed succes deze tweede horde had genomen, restte hem nog een goede veertien dagen om zich te prepareren voor de elektro- en radiotechniek, het derde deel van het examen. Hij zag hier het meest tegenop, want de stof was erg uitgebreid en sommige dingen waren wel erg moeilijk. Hij nam



*Het Rijkscertificaat van Bekwaamheid als Radio-Officier, „het kleine blauwe boekje“.*

nog eens alle schema's van zenders en ontvangers door, zodat hij ze zonder haperen kon tekenen en verklaren. Hij mocht ook nog eens op een zeeschip het radiostation bezichtigen, zodat hij een goed idee kreeg van de werkelijkheid. Kortom, hij zag in goed vertrouwen dit laatste examendeel tegemoet.

Het examen bleek mee te vallen: natuurlijk miste hij wel eens een vraag, maar hij maakte bij de examinerator ook een goede beurt doordat hij meer wist dan het examenprogramma van hem verlangde. Hij kreeg vragen te beantwoorden over magneten, accumulatoren, motoren en dynamo's. Hij werd duchtig aan de tand gevoeld over de gedragingen van condensatoren en spoelen bij aansluiting

op gelijkstroom- en wisselstroombronnen. Hij moest verklaren wat er gebeurde tussen de microfoon aan de zenderzijde van een radiotelefonieverbinding en de luidspreker aan de ontvangstzijde. Om te tonen dat hij schema's kon lezen, kreeg hij het schema van de Philips BX 925 ontvanger en het schema van de SMZ midden-frequent zender onder ogen. Hij moest de werking van het echolood en het radiopeiltoestel verklaren, een blokschema van een radartoestel tekenen en vertellen wat er in elk blok gebeurde. Tijdens het praktijkgedeelte moest hij met een universeelmeter metingen verrichten aan de diverse basisschakelingen, die men in de radiotechniek tegenkomt. Het liep allemaal gladjes en eigenlijk vond hij het jammer toen de tijdsduur van dit examenonderdeel voor hem verstreken was.

Dan volgde het moment, dat hij en een andere kandidaat in de wachtkamer van het examengebouw werden opgeroepen om bij de examencommissie te verschijnen - ze waren geslaagd. Even later stonden ze allebei met de vingers in de lucht om de eed van geheimhouding af te leggen, waarna ze hun certificaat kregen overhandigd.

„U hebt een prachtig beroep en een mooie carrière voor de boeg, heren”, zei de voorzitter van de commissie. Ze waren erdoor en stonden kort daarna met „het kleine blauwe boekje” in hun nerveuze handen zomaar midden in Den Haag op straat stil - met een uitgeperst beursgeknepen hoofd, zielsgelukkig.

## **Stagiair bij Radio Holland**

De andere dag solliciteerde hij bij Radio Holland (RH) en vernam, dat hij binnenkort geplaatst zou worden op de praktijkcursus, die een halfjaar duurde. Pas daarna kan hij op een schip worden geplaatst. De maatschappij zal hem tijdens de stageperiode reis- en verblijfkosten tot f 100,- per maand betalen en hem verder een zakgeld van f 75,- per maand geven, zolang zijn docenten tevreden over hem zijn.

Opnieuw begon de studie. Het tempo van opnemen werd opgevoerd. Heel veel praktische zaken werden hem bijgebracht, zoals het invullen van de diverse formulieren, de berekening en de verantwoording van de kosten der diverse soorten telegrammen. Arbeidscontract, dienstvoorschriften en buitengewoon veel circulaires werden besproken. Ook leerde hij hoe een radiodagboek precies moest worden bijgehouden.

Minstens eenmaal per week bracht hij een bezoek aan het radiostation van een schip, dat zich op dat moment in de haven van Rotterdam bevond - en leerde zodoende de diverse maritieme communicatieapparatuur te bedienen. Een heel plezierige onderbreking van die enorme

theoretische papieren rompslomp.

Maar hij leerde ook omgaan met gereedschappen, vijlen, solderen en antennes repareren, kortom die dingen, die nodig zijn om zelf eventuele storingen te kunnen opsporen en zo mogelijk te verhelpen.

Soms was hij al dat studeren en nog eens studeren wel eens wat beu, vooral wanneer een repetitie niet het resultaat opleverde waarop hij had gehoopt. Maar hij besepte echter ook, dat hij straks aan boord een vertrouwenspersoon voor iedereen zou zijn. En dat van zijn vakbekwaamheid het lot van schip en opvarenden kon afhangen. Uiteindelijk was het doel van de stage hem te vormen tot een marconist, die de verantwoordelijkheid van zijn functie zou kunnen dragen.

De laatste dag van de stage kwam, het afscheid van het schoolse leven, het afscheid van zijn jeugd. Een paar weken vakantie en toen liep hij in zijn fonkelnieuwe uniform, de blauwe pet nog onwennig op het hoofd, de gangway op van zijn eerste zeeschip. Hij had zijn doel bereikt - hij was marconist.



Herinneringen aan vervlogen tijden. 300 jaar evolutie in de scheepvaart - van een scheepje als „Speedwell” tot oceanstomer. Afbeelding via J.G. Nierop.

## Literatuur

*A. Legendijk - Van de Willem III tot de Willem Ruys.*

*Jan Noordegraaf - In het kielzog van Marconi. De ontwikkeling van de maritieme communicatie en navigatie.*

*H.J.A. van Schaik - Wat er aan vooraf gaat. De maritieme opleiding van de marconist. Pdrh.*

*Alan Villiers - Give Me A Ship to Sail. A true adventure on the high seas.*

*Cees Zevenbergen - Toen zij uit Rotterdam vertrokken. Emigratie via Rotterdam door de eeuwen heen.*

*Met dank aan de heren dr. Jeremy D. Bangs, directeur van het Leiden American Pilgrim Museum, en H.J.A. van Schaik, oud-directeur van de Rotterdamse Radio-Holland Opleidingschool voor Radio-Officieren.*

Bron:

**DE Blauwe Wimpel**

*The End*

---

## De laatste sloep naar de wal

Wie herinnert zich niet het befaamde M.O.K.H., het Marine Opleidings Kamp te Hilversum, in de wandeling ook wel kortweg Loosdrecht genoemd.

De poort met het wachthuisje met daarin de provoostcellen, de eetzaal, de vele barakken, het excercitieterrein, Hr.Ms. Beton, de Loosdrechtse plassen waar men blaren op de handen kreeg

van het les roeien in een B-2, de Loosdrechtse hei die je overstak om in Hilversum een paar potjes te gaan lurken, of een bezoek te brengen aan de KRO-studio voor een directe radio-uitzending. Het kamp waar je de eerste militaire vorming kreeg met het exerceren, het nummeren van de barang.



Duizenden marinemensen hebben hier hun eerste voetstappen gezet in de "wereld die marine heet". Maar aan alles komt een eind, zo ook aan dit kamp. Om efficiënter te kunnen werken werden de opleidingen van de Koninklijke marine naar Amsterdam en Den Helder overgebracht. Na ruim dertig jaar de Koninklijke marine van dienst te zijn geweest werd het M.O.K.H. op 17 mei 1978 officieel gesloten en overgedragen aan de Koninklijke landmacht voor de

geneeskundige opleidingen. Het wemelde die dag van hoge autoriteiten met gouden strepen en sterren die aan het firmament niet zouden misstaan.

Er werden gloedvolle woorden gesproken waarbij de ene commandant (marine) verdrietig was zijn mooie kamp kwijt te raken en de ander, een luitenant-kolonel van de Koninklijke landmacht gelukkig was met zijn nieuwe bezit en die er over nadacht er een kazerne van te maken (Wat is het verschil tussen een kamp en een kazerne???). **Het praaien door de omroep van "sloep naar de wal" behoorde voorgoed tot het verleden.**

Uw redacteur is onlangs nog een bezoek wezen brengen in dit mooie kamp.

(helaas het "mooie" behoort tot het verleden net als alles wat KM betreft), maar na een rondje door het kamp toch nog een klein lichtstraaltje terug gevonden....



*Het Sociaal Medische Dienst KM is daar gehuisvest.*



Na wat verdere rondzwervingen door het kamp belande ik in een donker zijstraatje bij een oude (voormalige) barak....

Door het aanzien ervan kon ik eerlijk gezegd niet meer thuisbrengen welke barak dit moet zijn geweest, maar thans heeft men het omgebouwd als Museum.

*Foto: Theo Meijer*

In de jaren 60/70 heb ik flink wat kilometers afgelegd in dat kamp, eerst uiteraard in 1962 mijn EMV – 1968 Kaderschool – 1973 EMV baksmeester

en in 1974 baksmeester en matrozen opleiding...en nieuwsgierig dat ik was nu naar dit museum om te zien wat er nog van terug te vinden was...



.  
De barak waar het museum in gevestigd was gaf me een gevoel van herinneringen, doch dat was van korte duur.

Bij binnenkomst werd ik alleraardigst ontvangen door een man die alles kon vertellen over dit museum, doch over zijn herkomst was weinig te vertellen....

( kan de man ook niets aan doen )

Het hele museum was volgepropt met alles wat te maken had met de geneeskundige dienst van de Landmacht, helaas .... Zijn reactie was dan ook dat het een kazerne betrof van de Geneeskundige dienst.

Jammer... ik opperde nog dat ik het een hele rare opzet vond want als je spreekt over een museum, dan verwacht men toch ook een opzet vanaf de grondlegging van dit kamp, dus beginnende met de Duitsers en daarna onze KM, in ieder geval een

dusdanige ingang waar ook dat verleden wordt getoond...



Zelfs een wapenschildje van het MOKH was niet te vinden....

Op zich was het wel leuk om te zien hoe het medische wereldje was in ons grijze verleden, maar nu we het toch over ons grijze verleden hebben....

Je hebt hier vast ook wel de bekende ontsmetting attributen in gebruik bij de KM liggen toch.... De man moest lachen, wist wel wat het was maar helaas ook dat hadden ze niet...



Buiten komende ben ik maar op zoek gegaan naar andere herkenbare zaken uit onze Roots....

De eikels die er vroeger rondliepen waren verdwenen, wel vond ik ze terug, maar nu op een steeltje...

De vele dennenbomen die langs de paden stonden als we bij Moeke vandaan kwamen of uit de Witte Olifant waar we

even tegen aan konden staan omdat we de barak niet meer tijdig konden vinden zonder een natte broek te krijgen staan er nog steeds, sterker nog ze zijn goed gegroeid van al dat Heineken vocht....

Maar dat is ook het meeste wat dit kamp nog resulteert...

En zo is dit ook weer  
GESCHIEDENIS .

Arie Krijgsman



## DE KONINKLIJKE MARINE IN DE NEDERLANDSE ANTILLEN

Commandant der zeemacht in de Nederlandse Antillen  
commandeur H. A. W. Goossens tot 25 augustus.

Daarna commandeur A. van Strien

**In 1959 werden gecombineerde oefeningen gehouden met het stationsschip, vliegtuigen van de marineluchtvaartdienst en marinierseenheden.**

Van 22 tot 28 januari bracht HMCS Assini boine een operatief bezoek aan Willemstad.

Hr. Ms. Van Speijk oefende in de periode van 30 januari tot 16 februari met eenheden van de U.S. Navy te San Juan (Puerto-Rico).

Het smaldeel 5 bestaande uit Hr. Ms. Karel Doorman, Hr. Ms. Gelderland, Hr. Ms. Amsterdam en Hr. Ms. Zeeleeuw vertoefden van 20 maart tot 6 april in de Antilliaanse wateren. Van deze extra oefengelegenheid werd door Hr. Ms. Van Speijk en vliegtuigen van squadron I dankbaar gebruik gemaakt.

Op 30 maart werd een geslaagde luchtvaartdag op het vliegveld Hato gehouden, waarbij medewerking werd verleend door de aan boord van Hr. Ms. Karel Doorman gestationeerde squadrons 2, 860 en 8.

De commandant der zeemacht in de Nederlandse Antillen scheepte zich op 6 april in aan boord van Hr. Ms. Van Speijk ten einde een niet officieel bezoek te brengen aan de commander caribbean Sea frontier te San Juan (Puerto-Rico) (10-13 april).

Op de terugreis werd een bezoek gebracht aan de Bovenwindse eilanden (14-16 april).

Van 21-23 april bracht HMCS „Kootenay” een niet operatief bezoek aan Oranjestad (Aruba). Fregatten van de Westduitse Bondsrepubliek „Hipper” en „Graf Spee” bezochten Willemstad van 5-9 juni.

Hr. Ms. Van Speijk maakte haar jaarlijkse reis naar Suriname, waarbij de volgende plaatsen werden aangedaan: Paramaribo (5-10 juni), Wageningen en Nw Nickerie (11-12 juni), Pt. Fortin (Trinidad) (14-16 juni).

Hr. Ms. Van Amstel arriveerde op 22 juli te Willemstad en nam op 25 juli de taak als stationsschip van Hr. Ms. Van Speijk over. Het laatstgenoemde schip keerde op 31 juli na een driejarig verblijf in de Nederlandse Antillen terug naar Nederland. Na een onderhoudsbeurt te hebben ondergaan ving het fregat Hr. Ms. Van Amstel op 19 augustus haar vaarperiode aan. Op 25 augustus droeg commandeur H. A. W. Goossens commandant der zeemacht in de Nederlandse Antillen het commando over aan commandeur A. van Strien op het binnenplein van het Fort Amsterdam. Van 22-30 augustus werden de jaarlijkse marinekampioenschappen der Nederlandse Antillen gehouden.

Hr. Ms. Van Amstel oefende van 9 september-1 oktober te Guantanamo Bay met eenheden van de U.S. navy. Deze oefenreis werd besloten met een verblijf te Kingston (Jamaica) van 2-5 oktober.

Van 26 september tot 16 oktober bracht de commandant van het korps mariniers generaal majoor H. Lieftinck een controlebezoek aan de marinierseenheden in de Nederlandse Antillen. De afdeling operaties van het hoofdkwartier van de commandant der zeemacht in de Nederlandse Antillen nam van 17-25 september deel aan de zeeverkeersoefening „Side Step”. U.S.S. Morton vertoefde van 8-11 oktober te Oranjestad (Aruba).

In de periode van 31 oktober tot 5 december verrichtte Hr. Ms. Van Amstel hydrografische metingen te St. Maarten, St. Eustatius en Curaçao. Het schip bezocht in genoemde periode tevens Pointe a Pitre (7-9 november) en San Juan (Puerto-Rico) (14-16 november).

In de loop van het jaar kwamen de volgende buitenlandse vloottankers olieladen te Willemstad en Aruba: SAMBRAS, ALMIRANTE JORGE MONTT, 24 OKTOBRE en SAN CARLOS.

Vliegtuigen van squadron 1 voerden vele opdrachten uit voor het opsporen van vermiste vaartuigen.

### **Ceremonieën**

De verjaardag van H.M. de Koningin werd met het gebruikelijke ceremonieel gevierd.

Op de verjaardagen van de leden van het Koninklijk huis werden op Curaçao en Aruba marsen door de stad gehouden.

De plechtige herdenking der gevallen op 4 mei geschiedde bij het monument aan het Waaigat.

Op 12 mei werden de Staten der Nederlandse Antillen geopend, waarbij de Koninklijke marine zorg droeg voor het ceremonieel.



Op 29 juli werd het standbeeld van Willem de Zwijger onthuld.  
Bij bovengenoemde ceremoniële gelegenheden waren alle in de Nederlandse Antillen gestationeerde eenheden vertegenwoordigd waaronder de mariniers fanfare en tamboers en pijpers.



Op zaterdag 21 maart 1959 meerde de Karel Doorman af in de Caracasbaai op Curaçao.  
(Foto via Google van Ton Michiels.)

