“Ten Anker”

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

Redactie

Arie Krijgsman

Vijverlaan 101

3319 SN Dordrecht

e-mail:
arcon46@kpnmail.nl

telefoon

tussen 10.00 en 16.00 uur

078-7504575

b.g.g.h.

06-25160899

www.tenanker.com

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

Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik sta niet toe lukraak te kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar schriftelijke toestemming voor te vragen.

Nummer 50 – 7 e jaargang
12 december 2024

Deze week…

- Kon. Marine in de Nederlandse Antillen 1971
- Hutspot met Klapstuk
- Piet Heijn 1577-1629
- Het -- geheime leger -- van Bakker alias Virgil (2 slot)
- Peerke Pluizenwipper
- In het kielzog van “Fletcher Christian”
- Sneeuwwitje
- De Eendracht, gestrand en vlot gebracht
- De geschiedenis van de opleiding van Marineofficier
- ’n Kleine oorzaak
- Hr.Ms. Panter

Koninklijke Marine in de Nederlandse Antillen 1971

Commandant der zeemacht in de Nederlandse Antillen : commandeur A. S. de Vries

Na een gemoedelijke jaarwisseling opende Hr. Ms. Luymes de reeks van activiteiten in het jaar 1971 door op 4 januari te vertrekken naar het Guyanabekken voor oceanografische werkzaamheden.

Hr. Ms. Friesland en vliegtuigen van vliegtuigsquadron 1 brachten in januari een routine bezoek aan Martinique.

Hr. Ms. Friesland deed in deze maand ook Sint Maarten, Sint Eustatius en Saba aan.

Het jaar 1971 telde vele buitenlandse vlootbezoeken, waarbij het bezoek van het Braziliaanse smaldeel van 1 tot 5 februari wel noemenswaard is. Het smaldeel telde vijf schepen waarvan één het vliegkampschip Minas Gerais. Hr. Ms. Friesland en vliegtuigsquadron 1 namen ook dit jaar weer deel aan de oefening Springboard nabij Puerto Rico waarbij het stationsschip tevens routine bezoeken aan San Juan en St. Thomas bracht.

In maart bracht de minister van defensie, Zijne Excellentie W. den Toom, een werkbezoek aan Curaçao en aan Aruba. Half maart vertrok Hr. Ms. Friesland naar Paramaribo ten behoeve van de jungletraining van de mariniers.

De commandant der zeemacht in de Nederlandse Antillen, die zich eveneens ingescheept had, maakte van deze gelegenheid gebruik de commandant troepenmacht in Suriname te bezoeken. Gedurende deze reis werden Barbados en Trinidad aangedaan. Om de vriendschapsbanden met de Britse marine weer iets aan te halen werd geoefend met een Brits fregat, waarbij vliegtuigen van vliegtuigsquadron 1 opereerden vanaf het vliegveld op Barbados.

In tegenstelling tot zijn normale patroon ging Hr. Ms. Luymes, na een bezoek aan Trinidad, in april in onderhoud te Paramaribo.

Deze maand stond overigens in het teken van de werkbezoeken namelijk die van de chef der hydrografie, schout-bij-nacht ir. W. Langeraar, en van de inspecteur onderwijs van de zeemacht, schout-bij-nacht F. E. Kruimink. De grote parades op Koninginnedag en op 11 mei ter gelegenheid van de opening der Staten deden als jaarlijkse attracties Willemstad weer uitlopen. Hr. Ms. Groningen kwam op 8 mei net op tijd binnen om zijn zusterschip Hr. Ms. Friesland de volgende dag, zondag 9 mei, te zien vertrekken.

Het nieuwe Westschip begon de term, na een korte onderhoudsperiode, met een routine bezoek aan Cartagena, gezamenlijk met vliegtuigen van vliegtuigsquadron 1.

Naast de gebruikelijke sociale krachtmetingen werd geoefend met eenheden van de Colombiaanse marine.

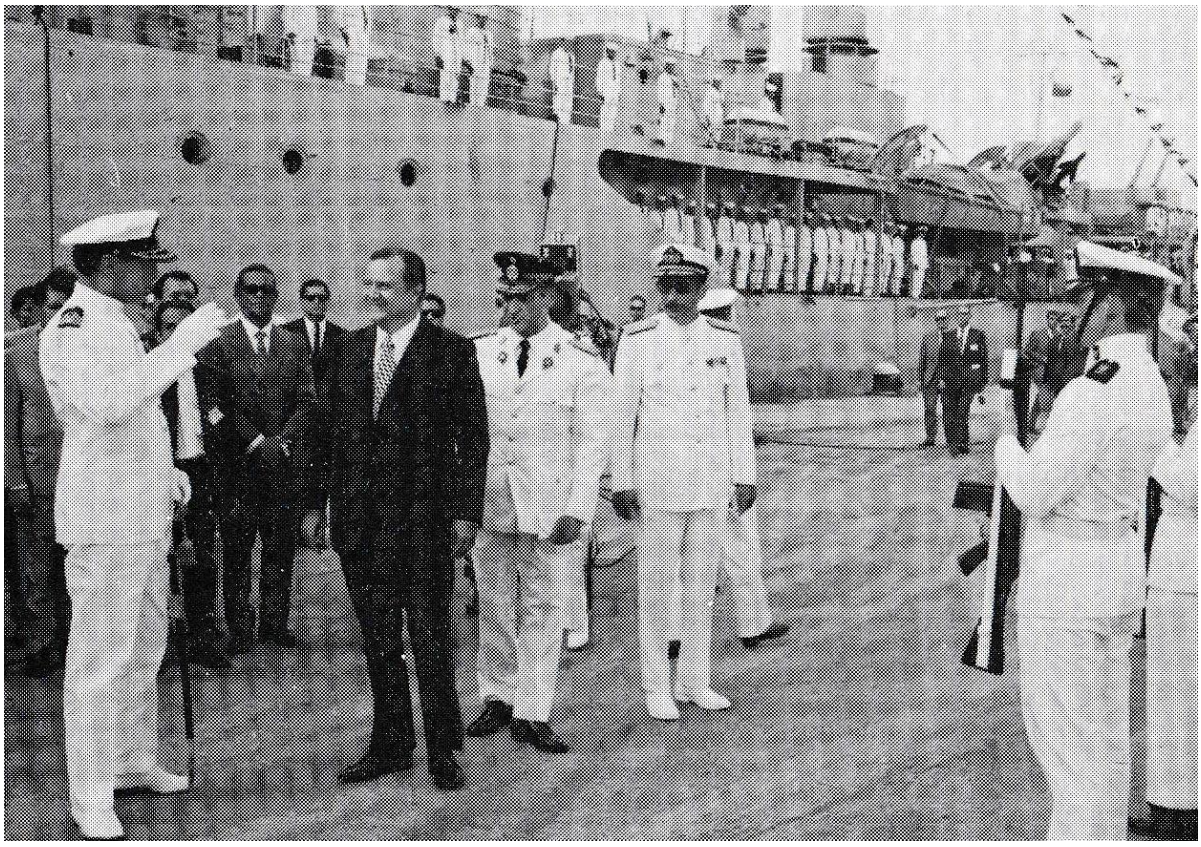
Vanaf mei verbleef Hr. Ms. Luymes in de wateren nabij de Benedenwinden in verband met Seafix-proefnemingen.

Zijne Excellentie de minister van buitenlandse zaken, mr. J. M. A. H. Luns, kwam in juni in de Nederlandse Antillen aan, teneinde diverse afscheidsbezoeken af te leggen in verband met het neerleggen van zijn functie.

De overvoer van Curaçao naar Aruba geschiedde aan boord van Hr. Ms. Luymes, waarbij de minister werd vergezeld door de commandant der zeemacht in de Nederlandse Antillen.

Tijdens en na het informele bezoek van HMS Bacchante aan Willemstad werden gedurende enige dagen gezamenlijke oefeningen gehouden, waaraan naast het Britse fregat, werd deelgenomen door Hr. Ms. Groningen, vliegtuigen van vliegtuigsquadron 1 en mariniers van de marinierskazerne Suffisant.

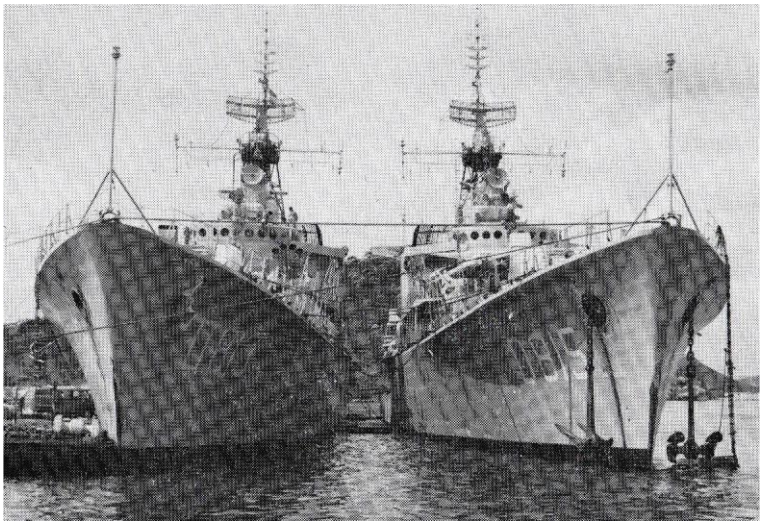
De maand juli stond in het teken van de marine kampioenschappen 1971. welke traditiegetrouw uit een Aruba- en een Curaçao-periode bestonden. Fel werd gestreden om het goud, zilver en brons, maar uiteindelijk moest zowel de vloot als de marineluchtvaartdienst het hoofd buigen onder de zware druk van het korps mariniers.
De 31e juli werd een historische dag voor de Koninklijke marine in de Nederlandse Antillen. De Koninklijke marine lanceerde op de marinebasis Parera de eerste vlootdag in de West. De officiële opening door de commandant der zeemacht in de Nederlandse Antillen had reeds plaatsgevonden op 30 juli, waarbij vele prominente figuren acte de présence gaven. Naast de static show van mariniers, marineluchtvaartdienst en een uitgebreide fotogalerij, vonden diverse demonstraties plaats.
De goede verstandhouding met de Franse marine te Martinique, voortvloeiend uit de jaarlijkse bezoeken van Nederlandse marineschepen en vliegtuigen van vliegtuigsquadron 1, leidde tot een tegenbezoek van de Commandant de la Marine te Fort de France, capitaine de vaisseau A. F. Laurent. in begin augustus. Tegelijkertijd bracht ook de Franse mijnenveger Canopus een informeel bezoek aan Willemstad.
Hr. Ms. Groningen voer medio augustus richting Grenada alwaar het schip enige dagen voor een routine bezoek bleef liggen.
De jaarlijks terugkerende Jungle Survival Training voor bemanningen van vliegtuigsquadron 1 vond dit jaar plaats in begin september.
Naast de reeds eerder vermelde eerste vlootdag in de Nederlandse Antillen stond een andere primeur op de activiteitenlijst.



Op 27 september bracht Dr. Rafael Caldera, president van Venezuela, een bezoek aan Willemstad

In samenwerking met en onder auspiciën van de sonarschool Key West (Florida) werd Hr. Ms. Groningen in de gelegenheid gesteld om met een echte Amerikaanse onderzeeboot te oefenen

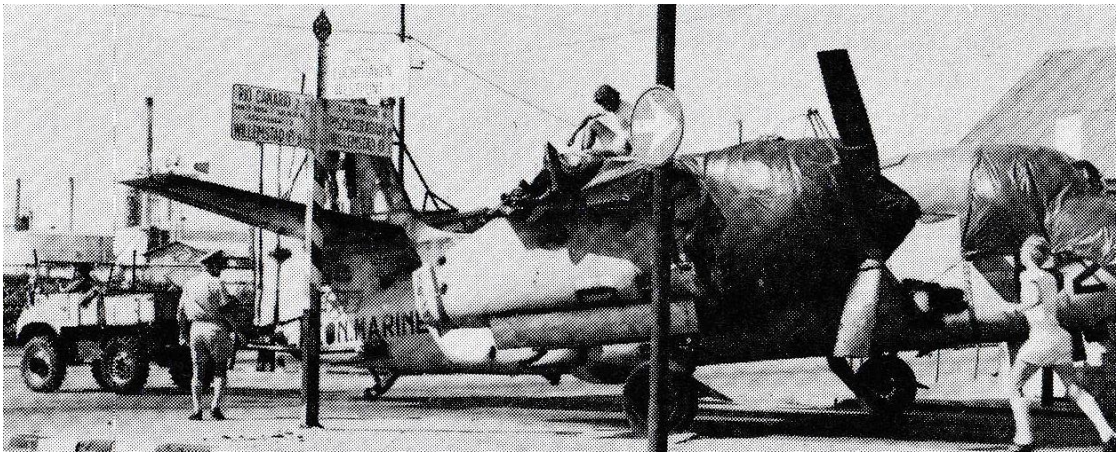
om zodoende enigszins tegemoet te komen aan de voor een opgewerkt onderzeebootbestrijdingsteam vereiste pinguren.
Ook drie Trackers van vliegtuigsquadron 1 vlogen via Port au Prince naar Key West om er hun graantje mee te pikken.
Hr. Ms. Groningen bracht en route naar Key West nog een informeel bezoek aan Kingston (Jamaica).
Medio september vonden de marineschip kampioenschappen 1971 plaats. Traditiegetrouw regende het ook dit jaar, doch niet zo zwaar als in 1970, zodat de wedstrijden gecontinueerd konden worden. Uitslag: eerste plaats voor de mariniers gevolgd door de marineluchtvaartdienst als tweede, terwijl de vloot de rij van drie sloot.
Hr. Ms. Luymes ving in september aan met de werkzaamheden verbonden aan een Nederlands-Venezolaans project, hetgeen de opname bevatte van het zeegebied tussen de Benedenwindse Eilanden en Venezuela.
De Venezolaanse marine had te kampen met vele technische moeilijkheden, waaronder het vaar gereed krijgen van het opnamevaartuig Puerto Santo, zodat volstaan moest worden met het plaatsen van een Venezolaans officier als waarnemer aan boord van Hr. Ms. Luymes.
Als sluitstuk van een toch al drukke maand september kwam het presidentiële bezoek van het Venezolaanse staatshoofd, Dr. Rafael Caldera, aan Willemstad ter gelegenheid van de herdenking van de 150ste sterfdag van admiraal Luis Brion.
De president was ingescheept aan boord van het vlaggeschip — Nueva Esparta - van een uit drie jagers bestaande jagerdivisie.
Tenslotte oefenden Hr. Ms. Groningen en vliegtuigsquadron 1 die maand gedurende twee dagen met het Britse fregat HMS Tartar.
Na een voorspoedige reis via Halifax en Norfolk arriveerde Hr. Ms. Overijssel op 5 oktober te Willemstad. Hij zou eind november de taak van Hr. Ms. Groningen overnemen, maar werd eerder uitgestuurd, teneinde te kunnen deelnemen aan de Amerikaans-Nederlandse landingsoefening Doria Salute III.
Aan deze oefening werd deelgenomen door vier Amerikaanse oorlogsbodems, Hr. Ms. Groningen, Hr. Ms. Overijssel en Trackers van vliegtuigsquadron 1. De landingen, waaraan ongeveer 250 Nederlandse en Nederlands-Antilliaanse mariniers deelnamen, werden gehouden op het eiland Vieques, gelegen nabij Puerto Rico, terwijl vliegtuigsquadron 1 vanuit het Naval Air Station Roosevelt Roads op Puerto Rico de luchtsteun verzorgde. In deze periode oefenden beide jagers en vliegtuigsquadron 1 ook nog een dag met HMS Lowestoft in de Puerto Rico oefengebieden. Doria Salute III voorzag ook in een routine bezoek aan San Juan, waar de bemanningen konden bijkomen van de doorgestane ontberingen. Medio oktober verscheen de eerste uitgave van het Marine Nieuws, het informatieblad voor het personeel van de Koninklijke marine in de Nederlandse Antillen.



Hr. Ms. Groningen (D 813) en Hr. Ms. Overijssel (D 815) liggen gemeerd aan de Rimasteiger op de marinebasis Parera

Een oefenprogramma eind oktober

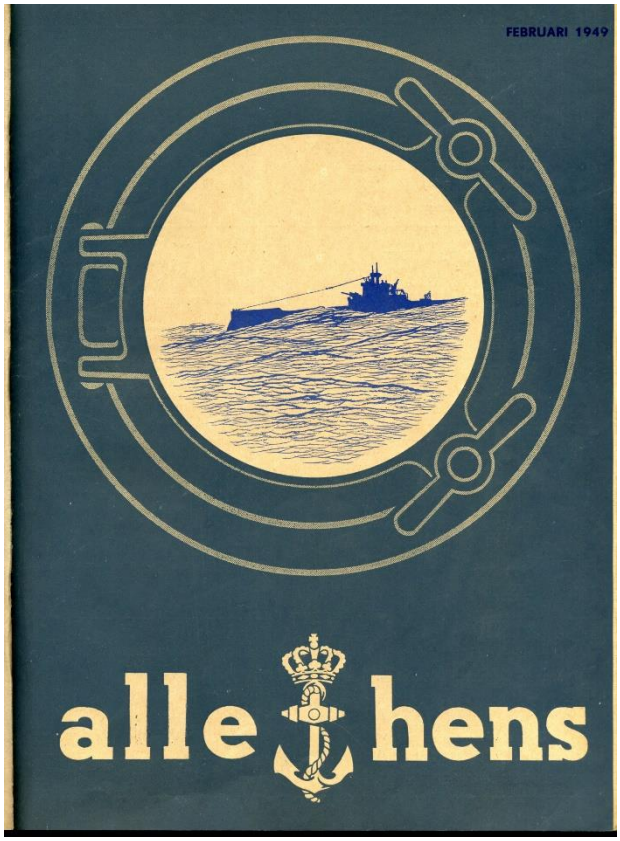
opgezet voor de op doorreis zijnde lichte kruiser HMS Blake kon helaas niet geheel worden afgewerkt in verband met machinekamer moeilijkheden van dit schip.
Teneinde Sint Maartensdag, 11 november, enige luister bij te zetten vertrokken Hr. Ms. Groningen en Hr. Ms. Overijssel, een detachement mariniers en drie Trackers naar de Bovenwinden. Voor de beide schepen en de vliegtuigen was dit een goede gelegenheid om nabij de Bovenwinden te oefenen, voor de mariniers om op Sint Maarten in bivak te gaan.
Op 30 november vertrok Hr. Ms. Groningen, uitgezwaaid door een opmerkelijk groot publiek, van de Rimasteiger. Via Barbados en Santa Cruz de Tenerife voer het schip huiswaarts, terugziend op een drukke doch zeer prettige term in het Caribisch gebied.
Hr. Ms. Overijssel vertrok eenzaam naar Santo Domingo voor een informeel bezoek van 3 tot 6 december. Dit was de eerste maal sedert meer dan 20 jaar dat een Nederlands oorlogsschip de Dominicaanse republiek bezocht.
In verband met een mogelijke uitbarsting van de vulkaan Soufrière op het eiland St. Vincent werden in november/december eenheden van de Koninklijke marine in de Nederlandse Antillen in gereedheid gebracht, zodat op korte termijn assistentie zou kunnen worden verleend.
Resumerend hebben de onderzeebootjagers een redelijk uitgebalanceerd programma afgewerkt waarbij geregeld met buitenlandse marines werd geoefend.
Hr. Ms. Luymes heeft geheel volgens het schema deelgenomen aan het Coöperatieve Investigation Caribbean and Adjacent Regions project terwijl de opnamewerkzaamheden verbonden aan het Nederlands-Venezolaans project in december konden worden afgerond door middel van een bezoek aan La Guaira-Venezuela.
Vliegtuigsquadron 1 leverde in 1971 de laatste Canadese Tracker in en is thans geheel uitgerust met het type S-2N.
Naast opleidings- en oefenvluchten werden tevens vele opsporings- en reddingsdienstvluchten uitgevoerd.
Het korps mariniers heeft naast de reeds eerder genoemde oefeningen Doria Salute 111 en de jungletraining in Suriname aan diverse meerdaagse en minder grote oefeningen deelgenomen, teneinde de paraatheid op peil te houden.



De laatste (C)S-2A, nummer 182, werd in augustus afgevoerd. Voor de afwisseling wordt deze keer gebruik gemaakt van de weg

Behalve de reeds genoemde bezoekende buitenlandse oorlogsbodems werden de Nederlandse Antillen nog aangedaan door oorlogsschepen uit Canada, Chili, Peru en Colombia.

Bron: Jaarboek KM. 1971



Februari 1949

Hutspot met klapstuk.

De prelude van de landing bij Glondong.
Zijn gulzige muil had de LST (landing craft tanks) no. 5 de gehele dag gretig opengesperd en tegen de avond sloot hij die met een tevreden zucht, behaaglijk volgepropt met amphibische tractoren, 3-tonners, een pantserwagen, motorfietsen en natuurlijk de onontbeerlijke jeeps.
Het was tegen de avond, toen de LST no. 5, onder commando van de gezaghebber der Gouvernements Marine, de heer Vink, afgemeerd lag aan een van de jager steigers van het Marine Etablissement te Soerabaja.

Nog veel meer LST's lagen er en ook de kleinere LT's waren toen reeds volgeladen met rietmatten, genie-materiaal en wat zo meer voor een landing nodig is.
Want de op het dek en in de verblijven van al die schepen wriemelende mariniers, versterkt met een detachement van de Amphibisch Technische Dienst Oosten en een strandploeg van de Koninklijke Marine, alsmede een detachement der Genie van het K.N.I.L. en vechtwagens van ditzelfde Leger zouden nu eindelijk mede een einde gaan maken aan de onhoudbare toestand van het ogenblik, die een gevolg is van de heilloze en misdadige politiek van Djokja.
Ook de huzaren van Boreel zouden met een detachement aan dit gedeelte van de actie deel nemen.

De ene LST na de andere gaat van de kant en te middernacht is het de beurt van onze LST no. 5. Velen aan boord merken niet eens, dat het vaartuig het Westervaarwater instoomt. Bijna allen slapen en ze doen dat op de meest vreemdsoortige manieren. De pessimisten gaan snurken benedendeks. Maar daar is het warm. De chauffeurs van de trucks, die bovendeks zijn geplaatst, sloffen, vooral wanneer hun wagen overdekt is, want aan kunnen ze doorslapen, ook als het regent. Slimmeriken kruipen onder auto's. Een enkeling vouwt zich dubbel in zijn jeep, doch er zijn ook vele optimisten, die een plaatsje in de open lucht kiezen. Ze krijgen ongelijk, want te omstreeks 3 uur in de nacht komt er een plensbui, die een ware zondvloed op onze no. 5 doet neerkomen en bijna ieder optimist een nat pak bezorgt.
Wat aan de stemming echter niets afdoet, want die is voortreffelijk, rustig, zonder enige uitbundigheid. De mariniers en hun wapenbroeders van de Vloot, de Koninklijke Landmacht en het KNIL zien de ernst van de op handen zijnde operatie zeer wel in, doch tevens de noodzaak ervan.
Voor de meesten is dit de eerste werkelijke landing, want de „veteranen" van de landing bij Pasir Poetih, het zo geslaagde begin van de actie op Oost-Java, zijn allen bijna thuisgevaren.

Er is echter wel veel geoefend
Veel.
En een ieder weet, wat er direct van hem gevraagd zal worden.
De officieren bespreken de finesses en zo kom ik helemaal achter de eerst zo duistere geheimen en tevens achter de conclusie, dat Hr. Ms. torpedojager „Van Galen" bij deze landing als hoofdkwartierschip dienst zal doen. Verder doen er bij deze operatie „Zeemeeuw", behalve dan de mariniers, van de Koninklijke Marine enkele patrouilleschepen mede, terwijl de Amphibisch Technische dienst voor de dag komt met ponton-vlotten en motor- pontons, die bemand zijn met matrozen, aangevuld door telegrafisten en seiners. Voorts zijn er de reeds genoemde LST's van de Gouvernements Marine.-

De landingsoperatie zal geschieden on. der leiding van de commandant, de kapitein luitenant ter zee G. B. M. van Erkel, vanaf Hr. Mr. „Van Galen". Wij hebben de strand-commandant aan boord, de luit, ter zee der 1ste klasse Frijlink, terwijl de luit, ter zee der 1ste klasse Agelink van Rentergem met zijn mannen van de Mijnen Opruiming Dienst de explosie- ven, die mogelijk de landing kunnen bemoeilijken, voor hun rekening zullen nemen.
Vanmorgen zijn het bijna allemaal slaperige gezichten, die zich vertonen. De een wat vlugger, de ander wat langzamer gaat zich echter, ondanks de povere middelen, wat opfrissen en velen zijn er ook, die zich voor het laatst, misschien wel voor lange tijd, nog eens heerlijk gaan mandiën en scheren.
Het ontbijt is geheel aan de mobiele toestand aangepast; kaakjes (hard) met „spam" (is dat spul nu nog niet op?) en kaas. Een bord rijstepap maakt echter weer veel goed, terwijl ook de thee te prijzen valt.
Als iedereen bezig is met zijn bullen bij elkaar te pakken is het „alle hens" op het voorluik, waar allereerst de strandcommandant, de Itz. I. Frijlink, het „wie, wat waar, waarom en hoe" van de op handen zijnde actie gaat uitleggen, wat gepaard gaat met meer nuttige dan fraaie schetsen op een soort schoolbord.
Daarna komt de commandant van de bruggehoofd-afdeling, de kapitein der mariniers De Jonge Oudraat aan het woord, die zijn mannen, welke als eerste aan land zullen gaan in kleine landingsscheepjes vertelt „wat of er loos is". Ook de operaties van de andere militaire eenheden komen er bij te pas, zodat de taak, die de Expeditionaire Macht van de Mariniers brigade, tezamen met de Vloot, in het kader van het grote geheel wel zeer duidelijk wordt.
Met geestdrift wordt er gejoeld na de voorlezing van de dagorder van de commandant der Zeemacht in het Oosten, de vice admiraal A. S. Pinke, terwijl ook de boodschap van de commandant der Marinebrigade, de kolonel der mariniers J. A. J. de Bruijn, met grote instemming wordt ontvangen.

Als middagschaften krijgen we hutspot (uit blik). Dat is erg smakelijk, doch 's avonds krijgen we het weer en dan is de animo aanmerkelijk gedaald. De volgende dagen zal het wel voorlopig alles „rantsoen uit blik" zijn, wat de klok slaat
De Vloot-predikant en de vloot-aalmoezenier houden achtereenvolgens op het voorluik een toespraak en nu is iedereen zich aan het klaarmaken voor de dingen, die gaan komen.
Het is intussen donker geworden. Het weer is gunstig. Voorlopig althans nog. Bij deze West-moesson is er echter weinig peil op te trekken. Ds Jalink, de vloot-predikant zal met de „eerste

golf” mee gaan en ging daarom zo juist even kennismaken met de mede- schepelingen voor deze korte, spannende, maar misschien zo gevaarlijke tocht.

Triomphantelijk komt hij me nu vertellen, dat hij het nu al zo ver heeft geschopt, dat ze hem nu allemaal „pater” noemen.
Vloot-aalmoezenier Buijssen zal echter met een ander landingsbootje met de eersten aan wal gaan. We zullen gaan landen bij Glondong, een kleine visserskampong op Java’s noordkust.
De resultaten kent u reeds, als u dit leest.

D. STEENMEIJER,
2e Lt. der mariniers Marine-correspondent.
In zee, 17 December 1948, 2C uur.

PIET HEYN

(1577-1629)

Het klinkt vreemd te constateren dat Piet Heyn, de populairste van onze zeehelden, wiens kleine naam en grote daden elk Nederlands kind op zijn tijd bezingt, eigenlijk is miskend. En toch! Wat weten we van die grote daden, behalve de ene uit het bekende lied? Zeggen de verovering van San Salvador of de afhaaltochten in de Allerheiligenbaai ons nog iets? En juist zij waren briljante staaltjes van Piet Heyn’s zeemanschap en leiderskwaliteiten.
Hebben we veel begrip van Piet Heyn’s werkelijke talenten? Van zijn uitzonderlijk organisatorisch kunnen? Zijn streven aan de talloze misstanden op de vloot een einde te maken? Zijn voorschriften tot het handhaven van orde en tucht, maar evenzeer zijn voor zijn tijd zo humane denkbeelden omtrent de verzorging en behandeling van de schepeling? Wel kan zijn Memorie aan de Staten Generaal van 14 april 1629, bij de aanvaarding van het Luitenant-Admiraalschap van Holland en Westfriesland, getuigen van Piet Heyn’s inzicht in de feilen der Staatse oorlogsvloot en van zijn plannen die vloot te reorganiseren en tot een hechte, bruikbare eenheid samen te smeden.
Er zijn hem, als hoofd van de Nederlandse zeemacht, slechts drie luttele maanden gegeven vóór een noodlottige kaper-kogel hem de mogelijkheid tot uitvoering van die plannen voorgoed ontnam. Maar veel van zijn denkbeelden zijn op den duur doorgevoerd op de vloot. Met recht zou men Piet Heyn de eerste systematische organisator kunnen noemen van de Nederlandse staatsmarine. Maar die kant van de man is vergeten, omdat al zijn daden en kwaliteiten uiteindeljjk zijn overschaduwd door het éne gemakkelijke succes van de verovering der Zilveren Vloot.

Piet Heyn heeft dat zelf zo gevoeld, toen hij tijdens de triomfale ontvangst in het vaderland, klaagde: „Siet hoe het volck nu raest, omdat ick soo grooten schat thuys brenghe, daer weynigh voor hebbe ghedaen: ende tevoren als ick der voor hadde gevochten ende verre grooter daden ghedaen als dese en heeft men sich nauelijcks aen my ghekeert...”

Het is ook bijna te gemakkelijk gegaan. Op die tropische maannacht in de Cubaanse baai van Matanzas, toen vrijwel zonder een schot te lossen, zonder het verlies van één enkel mensenleven de zwaar geladen Spaanse zilvervloot Piet Heyn als een rijpe vrucht in de schoot viel.
Maar (en hier doet Piet Heyn zichzelf te kort) het overweldigend succes was niet louter aan toeval of Spaans wanbeleid te danken. Waren daar niet de door hem zelf ontworpen operatieplannen tegen de vijandelijke zilver- transporten, die hij reeds twee jaar tevoren, in 1626, in een memorandum aan zijn lastgevers van de West-Indische Compagnie had voorgelegd? De vooruitziende blik van de Nederlandse vlootvoogd, zijn bekendheid met de West- Indische wateren en winden, zijn kennis van de Spaanse scheepvaartroutes spraken ook een woordje mee. Niet voor niets had hij gedurende de vier maanden lange oversteek zijn schepen en bemanningen geoefend tot de goed-geleide, goed-gevoede en goedverzorgde équipages, die als één man onder zijn appèl stonden. Men achtte alleen al het overwicht niet te min nodig om, in een tijd dat „voetspoelen” een gebruikelijke methode was om met de vijand af te rekenen, 4000 17e eeuwse zeelieden en soldaten, na maanden zwalken over de oceanen, van het moorden en plunderen af te houden van de onmetelijke schatten van de gehate vijand.

De episode van de Zilveren Vloot is de welverdiende kroon op het knappe werk, dat Piet Heyn in voorgaande jaren in de Zuid-Amerikaanse wateren presteerde. Op deze expeditie ook toonde de onder zijn bevelen agerende W.I.C.- vloot de geest van tucht en saamhorigheid, die later Piet Heyn’s erfenis aan de staatsmarine zou zijn.
Maar al moge de verovering van de Zilveren Vloot als staaltje van zeemans- en vechtkunst, naar zijn eigen overtuiging, beneden Piet Heyn’s waardigheid zijn gebleven, al was zij uit militair oogpunt geen éclatant wapenfeit, haar gevolgen voor de algemene oorlogvoering waren van het grootste belang.

Een schat van 12 miljoen stelde de W.I.C. en daarmee het vaderland in staat de oorlog krachtiger voort te zetten. Het Spaans prestige had ter zee een gevoelige klap gekregen, terwijl de financiële nood, door het verloren gaan van het Mexicaanse zilver, de Spaanse krijg te land, in de Zuidelijke Nederlanden, met der daad belemmerde. In een brief aan de koning laat de Infante Isabella Philips weten dat, indien de Hollanders thans iets zouden ondernemen tegen b.v. Breda of Den Bosch, men hen onmogelijk zou kunnen weerstaan. „Er zijn geld, ammunitie noch transportmiddelen. Een groot deel van het leger is sinds vier maanden niet betaald; het is een wonder dat de troepen nog niet muiten." In 1628 viel de verovering der Zilveren Vloot; in 1629 sloeg Frederik Hendrik het beleg voor Den Bosch en veroverde de stad.
Over het algemeen was het de Nederlandse zaak de eerste jaren na de afloop van het Twaalfjarig Bestand niet voor de wind gegaan. Op steun van buiten behoefde men niet te rekenen. Duitsland werd door de Dertigjarige Oorlog verscheurd; Frankrijk en Engeland neigden tot Spanje. In het binnenland heerste tweedracht. De partijtwisten tussen Remonstranten en Contra-remonstranten tussen een naar de voortzetting der oorlog drijvende en een vredesgezinde partij, waren niet uitgestreden. Prins Maurits, vroeg verouderd en ziek, naderde het einde van zijn dagen. Zo précair was de toestand, dat Frederik Hendrik niet bij het sterfbed van zijn broer aanwezig kon zijn. Overal waren de Spanjaarden, onder de bekwame Spinola, in het offensief. .
Bergen op Zoom werd op het nippertje behouden; Breda viel de Spanjaarden in handen. Ook op zee konden de verrichtingen der Nederlanders niet worden geroemd. De Duinkerker kapers tiranniseerden de Noordzee en brachten onze koopvaarders geduchte schade toe.
Een parate oorlogsvloot was, ten gevolge van de versnippering en chronische geldnood der Admiraliteiten, niet aanwezig. Voor speciale ondernemingen huurde men koopvaarders van de Verenigde Oost- of West-Indische Compagnie.
De oprichting van de West-Indische Compagnie, gelijktijdig met het hervatten der oorlogshandelingen in 1621, was één der middelen de strijd tegen Spanje effectief voort te zetten. In tegenstelling tot haar oudere zuster, de V.O.C., was de W.I.C. een met opzet door de staat geschapen oorlogs- instrument, wier voornaamste taak was de vijand door kaapvaart afbreuk te doen in zijn overzeese gewesten. Daarnaast stonden kolonisatie en de verovering der Afrikaanse of Amerikaanse bezittingen der Spanjaarden (of liever der door Spanje onderworpen Portugezen) op het programma. Het was deze Compagnie die voor het uitvoeren van haar maritieme exploiten het oog liet vallen op Piet Heyn.
Piet Pietersz. Heyn was toen al 46 jaar oud. Hij had reeds een carrière achter de rug. Van zijn jeugd is weinig meer bekend dan dat hij van zijn vader, kapitein van een haringbuis convooier, het handwerk leerde. Met die vader werd hij in 1597 door de Spanjaarden gevangen genomen en op de galeien geplaatst. Vijf jaar lang, van zijn 20ste tot zijn 25ste, heeft Piet Heyn het verschrikkelijke lot van galeislaaf ondergaan. Vastgeketend aan zijn bank, voortgedreven door de zweep van de slavendrijver, met het rapier op zijn borst bedreigd, hongerend en dorstend onder de zon der Middellandse Zee of op de woelige wateren tussen de Vlaamse banken, op de galeien door Spinola te Sluis gestationeerd. Daar is hij, met zijn lotgenoten, in 1602 tegen de bij de slag van Nieuwpoort in Staatse handen gevallen „amirant" van Arragon uitgewisseld. Zou deze tijd Piet Heyn zijn mededogen met het lot van de gemene schepeling hebben bezorgd? Wij weten het niet. Wel dat deze ervaring hem niet van de zee heeft kunnen weghou. Een tweede gevangenschap, op Cuba, evenmin. In dienst der V.O.C. voer hij in 1607 onder Verhoeff naar de Oost om onder Frederik de Houtman in 1612 thuis te varen. Later vinden we hem als particulier schipper in de Middellandse Zee. Uit zijn testamenten blijkt dat hij in goeden doen

was geraakt. Rotterdam koos hem in 1622 tot schepen. Bijzondere daden uit die tijd zijn niet van hem bekend, maar toch moet hij een zekere faam hebben bezeten, dat de jonge W.I.C. hem in 1623 het vice-admiraal - schap aanbood over een vloot naar de Zuid-Amerikaanse wateren.
De expeditie, onder opperbevel van Jacob Willekens, was een onderdeel van een groots opgezet aanvalsplan en gericht tegen de hoofdvesting van het Portugese gezag in Brazilië, San Salvador aan de Allerheiligen Baai.
December 1623 stak de vloot in zee om op de 8ste mei 1624 haar bestemming te bereiken. De baai diep binnenzeilend dwars tussen een 16-tal daar geankerde Portugese koopvaarders door, begon men de aanval op de door forten en een waterkasteel versterkte stad. Toen na een vuurgevecht van 9 uur geen merkbaar resultaat was bereikt, besloot Piet Heyn een sloepenaanval te ondernemen tegen de koopvaarders en het hevig vurende waterfort. In persoon voerde hij zijn mannen de steile, meer dan 3 m hoge muur op en hij was, na zijn trompetter, die voor zijn voeten neerstortte, de eerste die de top bereikte. „De Portugesen, dit siende zijn met grote verbaestheyt door ’t water nae de stadt gevlucht; achterlaetende een goet getal dooden.”
Diezelfde nacht ontruimden zij ook de stad zelf, de binnentrekkende Hollanders een enorme buit latend.
Willekens meende hiermee zijn plicht te hebben gedaan en keerde terug naar het vaderland. Piet Heyn begaf zich, in opdracht van zijn lastgever, met 4 schepen naar Afrika om te trachten de vijand daar afbreuk te doen. Deze versnippering van krachten was onverstandig en bovendien waren de Portugezen nu op hun hoede. Toen Piet Heyn enige maanden later, onverrichter zake, voor de Allerheiligen baai terugkeerde, moest hij ervaren dat San Salvador zich weer in Portugese handen bevond. Te zwak om verder iets uit te richten, voer hij midden 1625 thuis.
Al was — afgezien van de buit — het succes van de verovering van San Salvador niet blijvend, Piet Heyn hebben de Staten dit zeker niet euvel geduid. Admiraal Willekens gaf hoog op van de verdiensten van zijn vice-admiraal en dat zal wel de reden zijn geweest, dat Piet Heyn door de Staten Generaal tot admiraal en kapitein-generaal bij de W.I.C. werd benoemd.
Was het bij de verovering van San Salvador vooral aangekomen op de persoonlijke moed en het bezielend voorbeeld van Piet Heyn, bij de nieuwe expeditie kreeg hij de gelegenheid zijn beleidstalenten te tonen. Wel luidde zijn opdracht zich te verenigen met een zich reeds in de Caraïbische Zee bevindende vloot onder Boudewijn Hendriksz. en zich onder diens opperbevel te stellen, maar, aangezien hij de schepen van de inmiddels overleden Hendriksz. misliep, is Piet Heyn tijdens dit commandement steeds als zelfstandig opperbevelhebber der W.I.C. opgetreden. En een dergelijk opperbevel betekende heel wat. Meer dan een zuiver maritieme moet men deze functie vergelijken met die van een soort varend gouverneur-generaal en regerings- gemachtigde. Een opperbevelhebber der W.I.C. kon over alle landen, schepen, forten, personen en kantoren der Compagnie beschikken en had het absolute oppergezag in oorlogs-, handels- en justitiezaken. Piet Heyn heeft zich deze macht waardig getoond. Van de tocht van 1626 dateren de „Ordonnantiën en Mandementen”, voorschriften betreffende de inwendige dienst (victualie, godsdienstplichten, handhaving van de tucht, zindelijkheid en veiligheid aan boord), zowel als aangaande de orde, het seinwezen en de zeilformatie der vloot. Tonen deze reglementen Piet Heyn als een bekwaam organisator en humaan vlootleider met hart voor zijn mannen, uit dezelfde maanden stamt een memorandum, waarin Piet Heyn, als strateeg, zijn denkbeelden ontvouwt betreffende de te volgen politiek bij de bestrijding van de

vijand in West-Indië. Dit uitvoerig toegelicht plan tot het veroveren der Portugese sterkten in Zuid-Amerika en het onderscheppen der verschillende zilvervloten bleek van zoveel waarde, dat het gedurende de volgende 20 jaar van onze strijd tegen Spanje de leidraad is gebleven voor de oorlogvoering in de West.
Maar intussen waren de praktische resultaten van de onderneming aanvankelijk gering. Kruisend tussen de Antillen moest Piet Heyn vernemen dat Hendriksz. vloot, na diens dood, was thuis gevaren. Een grote Spaanse zilvervloot ging wegens gebrek aan „assistentie" zijn neus voorbij. Om aan de bevelen van zijn lastgevers te voldoen na de Antilliaanse kruistocht zijn taak voor de kust van Brazilië te „continueren", was het nodig tot tweemaal toe de Oceaan over te steken om met de heersende winden over de Azoren en langs de Afrikaanse kust, Zuid-Amerika te bezeilen. In de 2de helft van mei 1626 had Piet Heyn uit het vaderland zee gekozen, begin maart 1627 verscheen hij voor de Allerheiligen baai. Er was nog niets verricht.
Ook tegen San Salvador zelf was weinig te beginnen, maar de Portugese koopvaarders in de baai waren een lokkende buit. Zo stevende Piet Heyn met een geringe macht onverschrokken de baai binnen en nestelde zich, door twee schepen gesecondeerd, tussen de Portugese admiraal en viceadmiraal, terwijl Nederlandse sloepen „met een wonderlijke veerdigheyt" de koopvaarders „onder syne neuse wegh" sleepten.

Zonder tegenweer ging dat niet en vooral de Nederlandse admiraal had het zwaar te verduren. Tot tweemaal toe gewond, na een nacht op zijn aan de grond gelopen, doorzeefd, lek geschoten bodem, kon hij zich op het allerlaatste nippertje in de sloepen redden. Maar het doel was bereikt: 22 prijzen en een buit van 2585 kisten suiker, tabak, huiden, katoen en brazielhout. Tevreden kon hij de baai voor een nieuwe kruistocht verlaten. Drie maanden later verscheen hij opnieuw voor zijn jachtterrein, maar nu waren de Portugezen wijzer. Hun volgeladen koopvaarders waren hoger de rivier op in moeilijk bevaarbare kreken verborgen.
Het is te begrijpen dat het stoute stukje, dat Piet Heyn toen heeft uitgehaald, hem meer voldoening heeft geschonken dan de gehele verovering van de Zilvervloot. Met enkele sloepen sloop hij, op zoek naar buit, de kronkelige, slecht bevaarbare rivier op. Toch was de verovering van vier koopvaarders op met musketten gewapende Portugezen in het nauwe vaarwater, waar de sloepen in de bomen van het oerwoud verward raakten, kinderwerk vergeleken bij het riskante karwei de prijzen veilig naar buiten te loodsen. Vier dagen lang is men bezig geweest de schepen door middel van werpankers naar de baai te boegseren langs Portugese borstweringen en een in allerijl door de vijand in de vaargeul tot zinken gebracht schip. Een minder vindingrijke geest zou als een rat in de val hebben gezeten, maar niet Piet Heyn en zijn mannen. Door langs de zinker met schoppen een vaargeul te graven, terwijl van buitgemaakte huiden langs de boorden der sloepen een beschutting werd opgericht, zijn „in spijt van de vijant ende recht voor synen neus de schepen buyten de riviere gebracht sonder schade te lijden, doordien de musquetkogels op de huyden bleven hanghen ende afstuyten."

En hiermede vond Piet Heyn dat het genoeg was. Het vlootvolk had zeer geleden „soo geschooten van de vyandt als van schuerbuyck gesturven", de schepen waren „vuyl" en de victalie liep op zijn eind. Op 14 juli 1626 lichtte hij het anker en begon, hier en daar een prijsje pikkend, de terugreis naar patria. De 26e oktober verscheen hij op het West-Indische Huys te Amsterdam om verslag uit te brengen van zijn belevenissen.
Een zware gouden keten was zijn loon.

En dan volgt de verovering van de Zilvervloot. Een verovering, die geen gelukkig toeval was, maar het logische gevolg van een welbewust aanvalsplan tegen de Spaanse zilvertransporten, die „gouden roede, waarmee Spanje de gansche Christenheid kastijdt". Nu krijgt Piet Heyn, als opperbevelhebber van een sterke navale macht, de kans zijn, reeds twee jaar eerder voorgestelde operatieplannen, persoonlijk uit te voeren. De expeditie was voortreffelijk voorbereid. De vloot zwaar bewapend en voltallig bemand. Het was goed dienen onder Piet Heyn en de schepelingen stroomden toe. Bekwame onderbevelhebbers zoals een Hendrik Loncq, een Witte de With en een Joos Banckert stonden de vlootvoogd ter zijde.
Men was terdege op de hoogte van de Spaanse scheepvaartroutes en het was het plan één der vaste zilvertransporten, uit Honduras, Nieuw Spanje (Mexico) of Terra Firma te onderscheppen op hun weg naar het centrale verzamelpunt Havana. Alles ging onder de grootste geheimzinnigheid, maar de Spaanse autoriteiten bleken volkomen op de hoogte der Nederlandse plannen. Bovendien verraadde een op een verversingseiland zoekgeraakte, later door een Spaans schip opgepikte, scheepsjongen de aanwezigheid der Staatse vloot. De Spanjaarden waren dus op hun hoede en de Terra Firma vloot is ons dan ook ontgaan. Een andere Nederlandse expeditie heeft kans gezien enkele schepen uit de Honduras-vloot te kapen. Piet Heyn kreeg met de vloot uit Nieuw Spanje te doen. Die vloot, onder de Spaanse admiraal de Benavides y Bazan, had vertraging en het wachten viel de Nederlanders lang.

Het slechte seizoen met zijn beruchte wervelstormen ving aan en zekerheid over de positie der Spaanse vloten was voor de Nederlandse scheepsmacht, die zich zoveel mogelijk buiten de kust hield, moeilijk te krijgen. Op en neer kruisende ten westen van Cuba zakte Piet Heyn, bij windstilte, door de hard om de oost trekkende stroom steeds meer in de richting van Havana af. Door diezelfde stroom werd ook de Spaanse admiraal uit zijn koers en voorbij het veilige Havana gedreven. Niets vermoedend liep hij in de nacht van 7 op 8 september Piet Heyn recht in de armen.
Bij het aanbreken van de dag bleken 12 Spaanse koopvaarders benoorden de Nederlandse vloot te liggen, terwijl zich 6 grote Spaanse galjoenen tussen de onzen en de Cubaanse wal bevonden. Voor de overmachtige Ned. vloot was het een klein kunstje de koopvaarders, ieder slechts met 40 koppen bemand, te nemen, maar de buit viel tegen. Huiden, meel en cochenille, geen goud of zilver. Het heet begeerde metaal moest zich dus in de zes overige Spanjaarden bevinden, die zich in allerijl uit de voeten maakten. Onmiddellijk trachtte een Ned. eskader hen de weg naar Havana af te snijden, terwijl de hoofdmacht de achtervolging inzette. Toen schijnt de Benavides het hoofd te hebben verloren. In grote haast vluchtte hij de baai van Matanzas binnen. Ontkomen was nu niet meer mogelijk. Hij kon óf zijn huid duur verkopen óf de lading buiten boord werpen en zijn schepen verbranden. Geen van beiden is gebeurd. Voor de vaste landwind (bij zonsondergang) opstak, wisten de Hollanders de baai te- bereiken. En daarmee was het pleit beslecht. De Spanjaarden, hun admiraal aan het hoofd, hebben geprobeerd een deel der lading aan wal veilig te stellen, maar bij het eerste Nederlandse schot vluchtten zij in paniek landinwaarts. Met een sloepenmacht enterde Piet Heyn de Spaanse vice-admiraal, waar de équipage op belofte van lijfsbehoud de wapens neerlegde. Op de andere schepen ging het even gemakkelijk. In de vroege ochtend van 9 september bevond zich de gehele Spaanse zilvervloot met al haar schatten intact in Nederlandse handen.
En toen begon het overladen, stuwen en inventariseren van de buit — 177000 pond zilver, 66 pond goud, duizend parels, voor bijna 2 miljoen cochenille, 8 ton gouds aan indigo, 3 ton zijde, 37375 huiden, muskus, en amber en „veelder- hande kostelyckheden", sieraden, crucifixen, „X

keldertje met boeken” en 1 „houte kist met Vrouwe Rokken en rommeling” — terwijl de pagegaai van de Spaanse admiraal bij het vrolijk geklank der goudstukken luidkeels schreeuwde: „Victoria, Victoria, o que bene va” (Victoria, Victoria, o wat gaat het goed). Uiteraard is er wat geplunderd, maar, waar het door de Spanjaarden opgegeven verlies weinig verschilt van de aan de Compagnie afgedragen buit, kan het niet veel zijn geweest. Ook is er niet gemoord. De gevangen genomen Spanjaarden heeft Piet Heyn, van mondkost voorzien, aan wal laten zettén; ja, hen, naar men zegt, persoonlijk de weg naar Havana gewezen, die hij uit zijn gevangenschap op Cuba kende.
Intussen zat men met een grote buit, maar thuis was men nog niet. Het kwade seizoen was aangebroken en de bemanning door ziekte verzwakt. Het is een zware thuisreis geworden door vliegende storm tussen loerende Spanjaarden en Duinkerkers door, tot na vier maanden „hobbens en tobbens” Piet Heyn op 10 januari 1629 Hellevoetsluis binnenviel.

De ontvangst in het vaderland was overweldigend, maar de verdeling van de buit heeft vele voeten in de aarde gehad. Ook tussen de Heren Negentien en de vlootvoogd wilde het niet boteren en zo kwam een einde aan Piet Heyns dienstverband met de W.I.C. Trouwens een hoger taak wachtte hem. Op voorstel van Frederik Hendrik werd hij als Luitenant-Admiraal van Holland tot opperbevelhebber van ’s lands zeemacht benoemd. Een zware taak, want de toestand ter zee liet, door verbrokkeling van gezag, geldnood en een slechte leiding, veel te wensen over. In de drie maanden die hem restten, heeft Piet Heyn schitterend werk verricht. Behalve de, op zijn instigatie, uitgevaardigde herzieningen van het reglement op de krijgstucht, de inwendige dienst en de instructie der kapiteinen, denken we aan de befaamde Memorie van april 1629, die we reeds noemden, waarin hij niet alleen de vinger legde op de fouten der staatsmarine maar tevens de middelen tot verbetering aan de hand deed. Hij pleitte voor een groter gezag van de opperbevelhebber tegen de willekeur van kapiteins en officieren; voor een geregelde betaling en hoger gage voor zijn matrozen, voor een betere regeling van de kostgelden (het onttrekken der proviandering aan de kapiteins, die bron van geknoei en corruptie) en een ruimer versterking van de chirurgijnskasten. Voor de dienst drong hij aan op meer sloepen, donderbussen en handgranaten. Zijn voorstellen ten uitvoer brengen is hem niet meer gegeven. 29 mei 1629 koos hij zee op een tuchtigingsexpeditie tegen de Duinkerker kapers. Op 17 juni had een ontmoeting plaats met drie kaperschepen uit Ostende. Na een half uur trof hem een kogel tussen de schouderbladen.
Piet Heyn is met veel staatsie ten grave gedragen. Het hele land rouwde om hem, maar zijn reorganisatieplannen vonden slechts ten dele voortgang. Toch zijn die denkbeelden blijven doorwerken. Er zijn mannen als Jan de Wit en Michiel de Ruyter nodig geweest vóór de Nederlandse zeemacht en de Nederlandse schepeling werkelijk van de verlichte ideën van hun eerste organisator hebben kunnen profiteren.
A. M. P. M.

ZAKENMAN-SPION VOOR HET VADERLAND

Het 'geheime leger" van Bakker alias Virgil (2-slot)

'Inlichtingen Bakker essentieel'

Foto: Martijn van den Dobbelsteen

Na de overdracht van Nieuw-Guinea aan Indonesië zette Soekarno zijn confrontatie-politiek doodleuk voort, nu tegen Maleisië met betrekking tot Noordwest-Borneo.

Bakker: 'Dit was vroeger Brits, en MI6 was enthousiast over de geheime informatie die de BID hun verstrekte dankzij Virgils bronnen zonder financiële participatie.'

Hoe groot het belang van Bakkers inlichtingenwerk is geweest voor de 'Nederlandse Zaak' werd duidelijk uit een 'geheime' - persoonlijke brief uit 1970 van minister Luns aan premier Piet de Jong.

Citaat uit die brief: 'Bakker heeft sinds 1953 zeer regelmatig waardevolle inlichtingen verstrekt aan Buitenlandse Zaken, via de BID, welke uitermate belangrijk waren voor de uitvoering van het buitenlands beleid. Deze inlichtingen hebben meer dan eens een essentiële rol gespeeld bij de beslissingen, die ik had te nemen,' aldus Luns. 'De inlichtingen bleken - over een lange reeks van jaren - betrouwbaar en zij waren veelal van zeer geheime aard. Zij werden bij herhaling gedocumenteerd door originele interne en geheime stukken afkomstig van buitenlandse regeringen. Ook als de inlichtingen in strijd leken te komen met Informatie van andere zijde, waren zij achteraf steeds correct en zeer nauwkeurig.'

Dat het Indonesië onder Soekarno voor het Westen een *security risk* zou blijven, daarin kregen zowel Virgil, Luns als Eisenhower in 1965 gelijk. Terwijl geruchten de ronde deden dat Soekarno ongeneeslijk ziek was, bereidden allerlei groeperingen (waaronder de communisten van de PKI) zich voor op een situatie, waarin de evenwichtskunstenaar 'Boeng' niet langer zou regeren. Een sterk gerucht was dat een raad van generaals plannen smeedde om met hulp van de CIA de macht te grijpen. Maar het was de linkse beweging Gestapo die in de nacht van 30 september op 1 oktober 1965 de macht trachtte te grijpen en zes generaals doodde. Nasoetion ontsprong de dans.

Bakker: 'Maar zijn dochtertje is wel vermoord. De arrestatieploeg pakte zijn adjudant op, die hen in de uniformjas van Nasoetion tegemoet was gelopen. Ze hebben hem zijn jongeheer af gesneden en hij is met andere generaals gruwelijk vermoord en in het "Krokodillengat" gegooid. Soekarno en Soebandrio en een hoge luchtmachtgeneraal met linkse sympathieën waren van deze moordpartij op de hoogte.'

Behalve Nasoetion ontsnapte ook Soeharto aan de dood. De laatste was de commandant van de strategische reserve. Hij en Nasoetion herstelden binnen enkele dagen de orde. De generaals rekenden op gruwelijke wijze met de communisten af. Vanuit de Amerikaanse ambassade werden aan de Indonesische autoriteiten lijsten geleverd met duizenden namen van PKI-aanhangers. Enige honderdduizenden mensen werden vermoord. De CIA noemde het 'een van de ergste bloedbaden van deze eeuw'.

De CIA, die op 'de lijn Eisenhower' was gebleven en het steeds oneens was geweest met de toenaderingspogingen van de regering Kennedy tot Soekarno, had eerder vergeefse pogingen ondernomen om de Indonesische dictator uit de weg te ruimen.

Betrokkenheid BID

In het boek *Villa Maarheeze* wordt de interessante vraag opgeworpen of westerse inlichtingendiensten de Gestapo-coupplegers niet hebben aangemoedigd, in de wetenschap dat Soeharto cum suis daardoor een grondige aanleiding in de schoot zou worden geworpen om definitief met Soekarno en de Indonesische communistische partij af te rekenen. Citaat uit dat boek: 'Gezien de uitzonderlijke bron waarover de BID beschikte in de persoon van Virgil kan men die vraag concretiseren voor de BID. Was de Nederlandse dienst direct of zijdelings betrokken?'

Er Is een indicatie, want een hoge Pakistaanse diplomaat kreeg in december 1964 van een Nederlandse Intelligence Officer te horen dat Indonesië als een rotte appel in westerse handen zou vallen.

Deze 'indicatie' wordt door Bakker bestempeld als een 'onzinverhaal'. Van enige Nederlandse betrokkenheid bij de gebeurtenissen in 1965 is volgens hem geen sprake.

Bakker: 'Het toenmalige BID-hoofd Crul was veel te bang om zijn vingers aan koud water te branden. Hij was een socioloog en aardrijkskundeleraar die zijn leven lang had vertoefd in een "kogelvrij klimaat".'

Omdat de 'mol' Abdoelgani op de zwarte lijst van de communisten had gestaan, was deze in de ogen van de Soeharto-generaals inmiddels weer van onverdachte huize. In 1969 werd 'de belangrijkste informant die de Nederlanders ooit hadden gerekruteerd' *(Villa Maarheeze)* zelfs vice- voorzitter van de 24e Algemene Vergadering van de Verenigde Naties.

Bakker herhaalt tegenover *De Opmaat* dat hij zich volledig distantieert van de mededeling in *Villa Maarheeze* dat Abdoelgani zijn belangrijkste informant is geweest. Deze ontkenning is ook gepubliceerd in de tweede druk van het boek.

BID-hoofd Crul, sedert 1962 belast met de leiding, had na de Nieuw- Guineakwestie binnen deze geheime dienst een ommezwaai veroorzaakt in de belangstelling van militaire naar politieke en economische informatie. Deze accentverschuiving had grote gevolgen voor de dienst en... voor Virgil. Na de coup in Indonesië was Crul onder de indruk geraakt van de noodzaak meer inlichtingen in te winnen over Indonesië. Maar tot verbijstering van Virgil besloot hij echter nieuwe bronnen te werven, onder anderen onder Indonesiërs die Nederland in en uit reisden. Namen dacht hij te verzamelen met behulp van Buitenlandse Zaken, de BVD en de Koninklijke Marechaussee. Paters en nonnen mochten van de katholieke Crul bij de rekrutering niet worden overgeslagen. Het was zonneklaar dat Crul het voornemen had om Virgil als bron te laten opdrogen.

Mismanagement

In de conflictsituatie over Nieuw-Guinea waren Virgils inlichtingen niet alleen van belang geweest voor de Nederlandse regering maar ook voor de Britse, Australische en Amerikaanse. De kwaliteit van zijn werk leidde in 1961 tot Bakkers benoeming tot Ridder Oranje Nassau en in 1971 tot bevordering tot Officier O.N, op voordracht van minister Luns. Omdat de operaties van Bakker, in overleg met de BID tot 1962 ook door de CIA werden gefinancierd, overwogen de Amerikanen aan Virgil een hoge onderscheiding uit te reiken maar om veiligheidsredenen werd daarvan afgezien. In 1970 beklaagde de ex-secretaris-generaal van Buitenlandse Zaken Van Tuyll zich bij minister Luns nog eens over het mismanagement van de BID- leiding.

Bakker: ‘Crul moest financieel voor mij opdraaien maar kreeg niet de benefit van mijn werk. Geen wonder! Ik rapporteerde spoedshalve rechtstreeks aan Buitenlandse Zaken met een afschrift aan Crul. Maar deze man begreep zijn taak gewoon niet. Hij dacht dat ik mijn informanten zomaar aan hem zou voorstellen en overdragen. Maar dat wilden die informanten voor geen prijs. Zo werkt dat niet in dit vak! De CIA en MI6 speelden immers ook een rol. ’
Op een gegeven moment kwam Virgil erachter dat de Britten bezig waren zijn topinformant ‘over te nemen’. Van Tuyll heeft toen de Engelse ambassadeur op het matje geroepen en gezegd: ‘Wat hoor ik? Zitten jullie achter Virgils topman aan?’
De ambassadeur schrok zich een hoedje, hij ging op onderzoek uit en kwam met een opzienbarende mededeling: ‘Jullie eigen Crul heeft Virgils informanten in de aanbieding gedaan!’ Op Buitenlandse Zaken was men verbijsterd.
Van Tuyll liet weten dat hij Crul nooit meer op zijn kantoor wenste te zien. Samen met Luitenant-generaal Wolff drong hij aan op het onmiddellijk ontslag van Crul. Op dat moment nog zonder succes.

Crul en zijn BID hadden in 1967 de pech dat de oud-onderzeebootcommandant Piet de Jong het roer van de staat stevig in handen had genomen. Van Piet de Jong was binnen de BID bekend dat hij weinig op had met inlichtingenwerk en hij moet zelfs eens gezegd hebben dat ‘als er oorlog kwam hij dat wel in de krant zou lezen’.
De Jong was gevoelig voor de influisteringen van een vice-admiraal die zich bij leveranties aan de marine had laten omkopen. Deze vice-admiraal was coördinator geworden voor inlichtingen- en veiligheidsdiensten bij Algemene Zaken en wilde een eind maken aan de Operatie Virgil. Premier De Jong nam in december 1968 de aanbeveling van de coördinator over om de BID als zelfstandige dienst op te heffen en onder te brengen bij Defensie. Dit betekende het einde van de Operatie Virgil, alle druk van Buitenlandse Zaken ten spijt.
De houding van De Jong stemde Bakker bitter, omdat hij meende dat de premier, een oud marineman, een andere houding zou hebben aangenomen als Virgil ooit deel zou hebben uitgemaakt van de marine in plaats van KNIL-, KL- en KLu-officier te zijn geweest. Hij wees op de grote buitenlands-politieke gevolgen die de Nederlandse regeringen hadden gevreesd en nog moesten vrezen in geval van ontdekking van de zeer geheime Operatie Virgil. Dat was volgens hem de ware reden geweest waarom hij zijn formele ambtelijke status had moeten opgeven en niet had mogen terugkeren naar de Luchtmacht.

Nadat hem ontslag was aangezegd, wendde Virgil zich tot de Vaste Kamercommissie, die hem op 24 maart 1971 hoorde. Hij toonde aan de hand van documenten aan dat hij van groot belang was voor de Staat der Nederlanden. Commissievoorzitter Geertsema adviseerde Virgil met zijn zaak naar de rechter te stappen. Aldus geschiedde. Nadat hij ex- hoofd van de BVD De Muralt, de secretaris-generaal Van Tuyll en de generaals Smit en Wolff had gehoord, sprak de rechter er op 12 oktober 1971 schande van hoe onverantwoordelijk de Nederlandse Staat had gehandeld door Bakker aan zijn lot over te laten. De chefstaf van de Luchtmacht, generaal Wolff, liet de rechtbank weten dat hij Virgil graag bij de KLu had terug gewild en dat Bakker dan zeker zou zijn doorgestoten naar de rang van luitenant-kolonel, waarschijnlijk kolonel. De rechter zei ervan uit te gaan dat premier Biesheuvel wel een goede financiële regeling voor Virgil zou treffen. Na interventie door prins Bernhard bij Defensieminister De Koster en door de grote tijdsdruk ging de geheim agent uiteindelijk met een regeling akkoord, maar tevreden er-

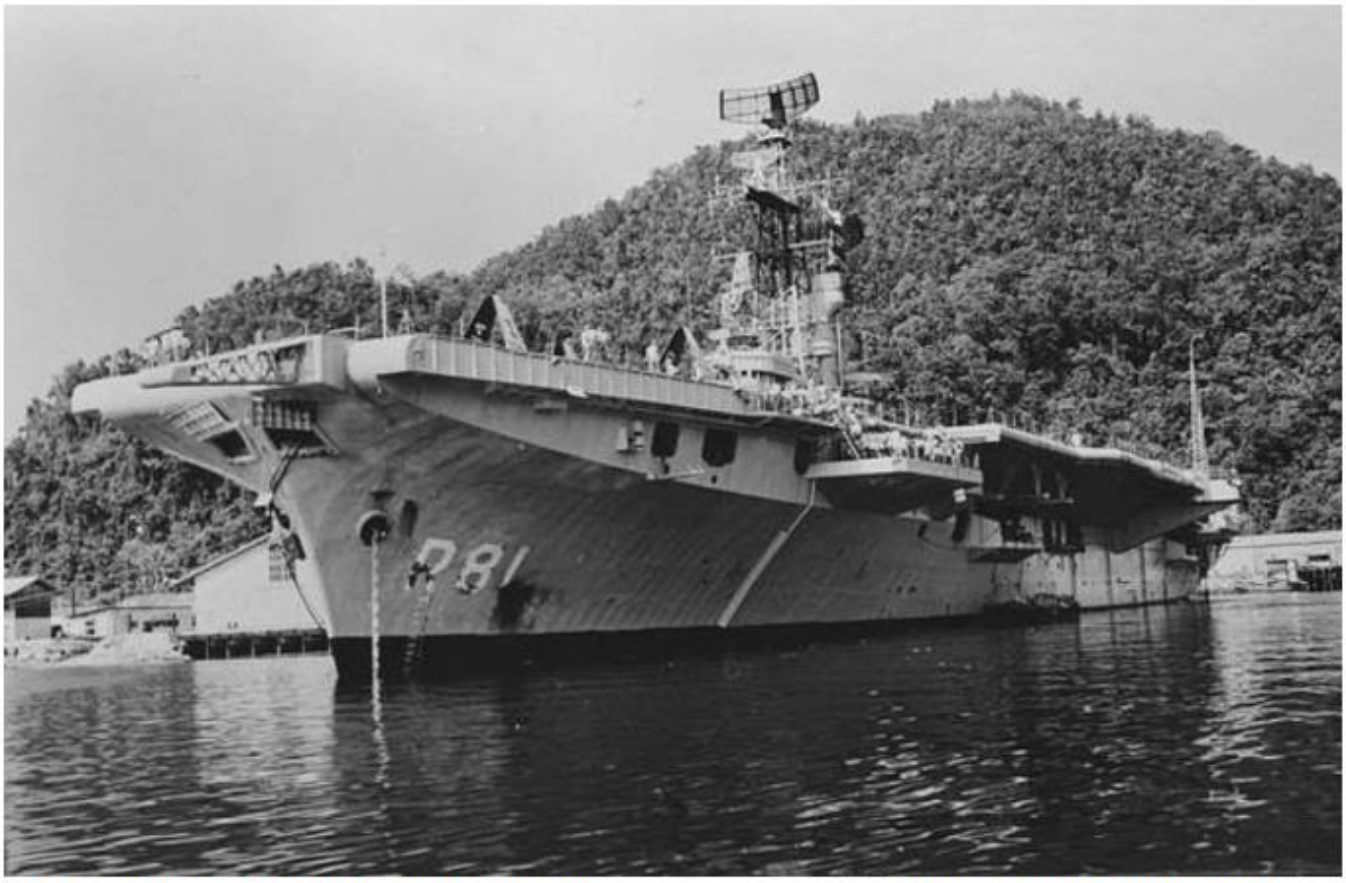
over was hij niet.
Bakker had gelukkig zijn zakelijke contacten aangehouden en geïntensiveerd en kon doorgaan als bemiddelaar voor Nederlandse en buitenlandse bedrijven. Hij boekte successen (met de daarbij behorende pech, zoals de verkoop van een Fokker-100 aan Guinee op het moment dat Fokker ermee stopte).
In september 1972 ging de BID terug naar Algemene Zaken onder de naam IDB. Nadat in 1978, door het vertrek van BID-chef Hagen, een vacature was ontstaan, pleitten Luns, inmiddels secretaris-generaal van de NAVO, met steun van Buitenlandse Zaken en de Haagse CIA-stationchief Philip Fendig in 1979 voor de benoeming van Bakker alias Virgil tot hoofd van de BID. Vergeefs, 'waarschijnlijk omdat hij geen marineman was geweest' *(Villa Maarheeze).* De volgende hoofden BID waren allen marinemensen.
In 1994 besloot het kabinet-Lubbers tot opheffing van de dienst.
Bakker: 'Een kortzichtige beslissing van Lubbers. Inlichtingen zijn als het vizier op een geweer. Zonder vizier schiet je lukraak in de ruimte. Ook ten aanzien van zusterdiensten ben je afhankelijk als je niets terug te bieden hebt.'

Nederlandse troepen op patrouille in de jungle van Nieuw-Guinea, 1960.
Bron: Spaarnestad Fotoarchief

Sovjet-betrokkenheid

De publicatie van *Villa Maarheeze* (het boek beleefde in korte tijd drie drukken), heeft een kleine lawine aan publiciteit opgeleverd. Ook de Indonesische media hebben inmiddels over de Virgil-kwestie geschreven.
Op 10 februari 1999 kwam *de Volkskrant* met een 'onthulling'.
Een Sovjet-troepenmacht zou in augustus 1962 op het punt hebben gestaan de Nederlandse militairen in Nieuw-Guinea aan te vallen. Onderzeeboten en vliegtuigen kregen in het diepste geheim opdracht uit Moskou om aan de zijde van het Indonesische leger deel te nemen aan de

invasie van Nieuw-Guinea. Drie Nederlandse fregatten, een onderzeebootjager, een squadron Neptunes, Hawker Hunter- jagers, luchtdoelartillerie en 4800 Nederlandse manschappen



Hr.Ms. 'Karel Doorman'in Nieuw-Guinea, 1960 *Bron: Spaarnestad Fotoarchief*

verdedigden het eiland tegen steeds vaker voorkomende Indonesische infiltraties.
De bronnen van de krant waren Aleksej Droegov, destijds militair tolk in Indonesië en een oud-officier van de onderzeeboot S-236. Zij hadden de informatie vijftig jaar na dato aan de Nederlanders doorgegeven in de hoop op betaling. Volgens hen was de onderminister van Defensie van de Sovjet-Unie in juni 1962 naar Indonesië afgereisd, waar behalve de onderzeeërs ook al dertig door Sovjet- piloten gevlogen Toepoelev-bommen- werpers waren gestationeerd.
Op deze manier zou Moskou heb ben geprobeerd de Amerikanen af te bluffen. Op 11 februari 1999 publiceerde *de Volkskrant* een vervolg. Oud-bewindslieden uit het kabinet- De Quay waren de bijna-oorlog met Rusland nog niet vergeten. Geciteerd werden onder anderen de oud-staatssecretarissen Schmelzer en De Jong. Schmelzer denkt dat de Amerikanen aan de Russen hebben laten weten dat Nederland van de kolonie zou af zien. De Jong denkt dat 'er Russen bij betrokken waren maar het moet onder het mom van een Indonesische aanval zijn geweest'. Maar oud-minister van Binnenlandse Zaken E. Toxopeus heeft zijn twijfels. Hij acht het niet waarschijnlijk dat er Russen in Indonesische uniformen zijn geweest. 'Dat zou toch zijn opgevallen met die witte gezichten. Hoewel, je hebt ook Russen die er Aziatisch uitzien'. Dr. P. van Royen, directeur van het Instituut voor Maritieme Historie, zei dat de Russische marineofficier nooit orders kan hebben gekregen om een Nederlands fregat tot zinken te bren-gen.

De twee Nederlandse fregatten *Evertsen* en *Kortenaer* waren in augustus 1962 niet in de buurt van Manokwari. Ook de Nederlandse onderzeeboten bevonden zich ver van dit marine-steunpunt.

'Onzin'

Bakker is resoluut in de afwijzing van de 'onthulling':
'Er was natuurlijk sprake van uitgebreide Sovjet-wapenleveranties in die periode. Dat werd regelmatig gerapporteerd door mijn bronnen. De corrupte lui rondom Soekarno zijn trouwens onmiddellijk na de soevereiniteitsoverdracht al begonnen met het vullen van hun zakken. Ze kochten overal lukraak materiaal, onder andere ook in de DDR, waar treinstellen werden aangeschaft. Maar de treinen hadden een Russische spoorbreedte en bleken, na aankomst in Indonesië, niet op de (Nederlandse) spoorstaven te passen.
Als er sprake was van een Sovjet-invasiemacht dan had ik dat beslist geweten. Ook achteraf is hierover nooit iets gerapporteerd. Vergeet niet dat de Operatie Virgil tot 1970 heeft voortgeduurd. Buitenlandse Zaken noch de CIA hebben ooit iets in die richting vernomen,' aldus Bakker.
Op mijn opmerking dat er nu ook geopperd is dat belangrijke Indonesische informanten een dubbelspel hebben gespeeld en dat Virgil op zijn beurt door hen is misleid, lacht Bakker: 'Leuk geprobeerd. Absoluut ondenkbaar, zo'n dubbelspel. Dat zou ik kunnen bewijzen. Trouwens, ik heb mijn Indonesische informanten nog tot 1970 regelmatig gesproken. Ook van mijn CIA-vrienden heb ik er nooit een woord over vernomen.'
Een dag na de krantenberichten belt Virgil mij op.
Hij heeft de belangrijkste bron uit die periode geraadpleegd: ex-minister Joseph Luns. Hoewel de oud-bewindsman jaren geleden is getroffen door een hersenbloeding, beschikt hij nog over een sterk geheugen voor alles wat zich in die tijd heeft afgespeeld. Luns is resoluut in zijn ontkenning: 'Onzin! Er is geen sprake geweest van een Sovjet-invasie of van directe inmenging.'
Bakker omschrijft de 'onthullingen' met een Engelse term als *'Russian bullshit'.* Een typisch staaltje van Russische verdraaiing van historische feiten en... hoop op financieel gewin. Indonesië zal destijds wel met die Sovjet-steun hebben gedreigd. Ik heb er geen enkel belang meer bij om ook maar iets te verdoezelen. Alles ligt nu toch op straat. O ja, en denk erom dat je niet meer schrijft dat ik de enige nog levende patriot ben. Het wemelt er nog van, hoor!'

PETER GERRITSE

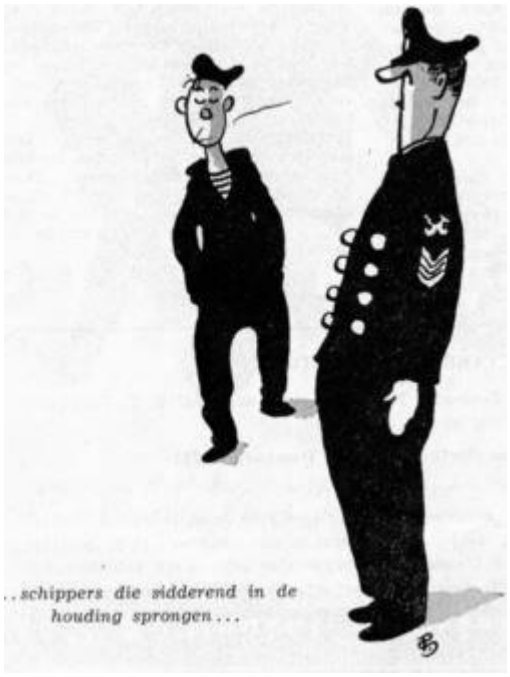
Bronnen:
- *Villa Maarheeze,* Bob de Graaff en Cees Wiebes Sdu Uitgevers, ISBN 90-12-08219-6
- J.A. Bakker
- *Elseviers Weekblad,* 9 juni 1962
- *de Volkskrant*
- *Ik herinner mij* (memoires mr. Joseph Luns), Michel van der Plas
- Eigen bronnen De *Opmaat*

Bron: April 1999
DE OPMAAT

Peerke Pluizewipper

Humoristisch verhaal

IN het begin was het niet gemakkelijk geweest voor Peerke.
Het was ook wel een grote overgang. Zo uit Ulvennetel, waar Peerke van jongsaf aan was opgegroeid, waar hij iedereen kende en waar ieder steentje hem vertrouwd was, en nu ineens opgenomen in de militaire samenleving. Baksgewijs inplaats van koeien melken.
Model groeten inplaats van een amicaal „Goei mergen".
Och, het was niet te vergelijken en soms stond het huilen hem nader dan het lachen en had hij een lief ding willen geven als hij weer met z'n manchesterbroek aan in het varkenskot had kunnen staan. Allengs was hij er toch wel wat aan gaan wennen, en inwendig verheugde hij zich er al op om al die Ulvennetelaren grote ogen op te laten zetten als hij met weekend thuis daar eens de „ouwe jongen" uit zou gaan hangen en dan eens een paar stoere verhalen te vertellen uit z'n zeemansbestaan.
Het moet gezegd worden, ze keken wel op toen Peer thuis kwam. Met een aftands busje kon hij tot in Mierendonk komen en het laatste half uur naar Ulvennetel moest hij lopen omdat er geen



..schippers die sidderend in de houding sprongen...

andere verbinding was dan een rulle zandweg. Op dit laatste deel van de weg had hij zorgvuldig de veer uit z'n muts gepeuterd en toen z'n hoofddeksel achteloos achter op z'n kruintje geplant. Hij zwaaide wijduit met z'n benen om z'n dorpsgenoten toch maar goed te laten zien dat het slingeren van het schip — dat hij overigens alleen nog maar van plaatjes kende — al behoorlijk in z'n benen zat.
Vader had er wel even een domper op gezet, toen hij het erf op zwaaibeende. Vader kwam net van de deel af, had even naar Peer gekeken, zeggende:
„Hallo, Peer! Wat is 't jong, hedde gij het in de bokse gedaon? Ge loopt zo aorig!"
Lichtelijk blozend had Peer onverschillig z'n onderlip naar voren gestoken.
„Da kende gullie hier nie hè, maar da ben zeebenen".
Vader had hem met een lichte twinkeling in de ogen aangekeken, waar Peerke helemaal confuus van werd zodat hij zowaar vergat met z'n benen te zwaaien toen hij het huis binnenstapte. Maar 's avonds in „Het gesmeerde drupke" had hij z'n schade dubbel en dwars ingehaald. Hij had een groot glas jenever voor zich staan, omdat je als matroos toch niet anders kon doen, maar telkens als hij een slokje nam, schoten hem de tranen in z'n ogen, maar z'n verhalen werden steeds geweldiger.

„Van mergen nog", zei hij, „scheelde 't maor een haorke of ik was vandaog nie gekomme.
Ik stond net m'n bullekes bij mekaore te pakken toen de admiraol, da's bij ons in de marine de hoogste baos naar mij toekwam en die zee of ik vanaovend efkes 'n schip naar Engeland wilde brengen. Ik zeg teugen em, an me nooit niet ik gao naar Ulvennetel.
Och witte, ge mot een bietje van oe af kunnen bijten, anders drukken ze oe zo in 't huukske.
Hij zee ook meteen, goed Peer, goed, goed, dan doen ik 't zelf wel efkes".

En Peer keek de kring eens rond en genoot van de bewonderende blikken van z'n dorpsgenoten die vonden dat Peer de Marine toch maar stevig in de hand had.
Peer gaf rondjes en z'n verhalen werden steeds stoerder, schippers die sidderend in de houding sprongen wanneer Peer aankwam, enz. Maar toen Peer 's avonds laat naar huis laveerde sloegen z'n zeebenen bij tijd en wijle over elkaar en thuis gekomen was hij zelfs nog zieker dan zeeziek.
De volgende dag was hij van narigheid maar thuis gebleven en in z'n hart was hij blij toen hij Maandagochtend weer terug kon.

...zwaaide wijd uit met z'n benen...

Na verloop van tijd was hij overgeplaatst en hij begon zich al echt thuis te voelen in de Marine. Hij had ook enige vrienden gekregen en met een ervan, een stevige Rotterdammer, kon hij best overweg.
Zo kwam het ook dat hij enige weken voor Kerstmis aan zijn ouders vroeg of hij Kees Kribbels mee mocht nemen tijdens het winterverlof, want Kribbels had geen moeder meer en z'n vader was bij de Koopvaardij, zodat Kees dan al die dagen maar alleen zou zijn.
Peer zijn ouders vonden het goed en zo kwam Peer dan op 'n avond met z'n vriend in Ulvennetel om hem nu eens te laten zien hoe het er met de Kerstdagen op zo'n Brabantse boerderij wel toeging.
Gezegd moet werden dat Kees zich kostelijk amuseerde. Hij at balkenbrij tot dat het pijn deed en wanneer hij niet at, zat hij naar Peer z'n zusje Antje te kijken, die op haar beurt weer naar Kees zat te kijken.
In dienst wist Kees zich altijd handig te drukken als er iets gedaan moest worden, maar nu bood hij zich direct aan om Antje te helpen bij het plukken van de Kerstgans en als het aan hem had gelegen dan had hij wel alle kippen en ganzen willen plukken, mits Antje hem daarbij zou helpen, 's Avonds zaten ze gezellig om de „platte buis" en hij beluisterde met genoegen de verhalen van de ouwe Fluizewipper.

...plukken van de kerstgans

„Ach", had moeder op een gegeven moment gezegd, „da's toch een affront veur Mientje Kromhout, 't is af mee Gieleke Kist".
„Wa zegde nou", zei Peer, „Hoe kumt da?"
„Jao", zei vader, „Da's d'r ene die van Kist, ik zag hem een paor dagen geleên op de mert en ik zeg zo: „Wa he'k geheurd, hoe kumt da, dat ge mee Mientje Kromhout het gebroken?
Witte wat ie toen zee? Hij zee, och Pluizewipper, ik he nog eens goed nagedocht over 'n trouwerij mee Mientjes, maar goed beschouwd konde ge d'r niks goed van verwachten, want ik dacht maar zo, van kromhout kunde nooit geen goei kistjes krijgen, nou toen heb ik het maor afgemaokt".
Peerke sloeg zich op de dijen van pure pret, terwijl Kees naar Peerke's zusje Antje zat te kijken en onderwijl bedacht dat de Heer en Mevrouw Kribbels-Pluizewipper zo gek nog niet zou klinken.

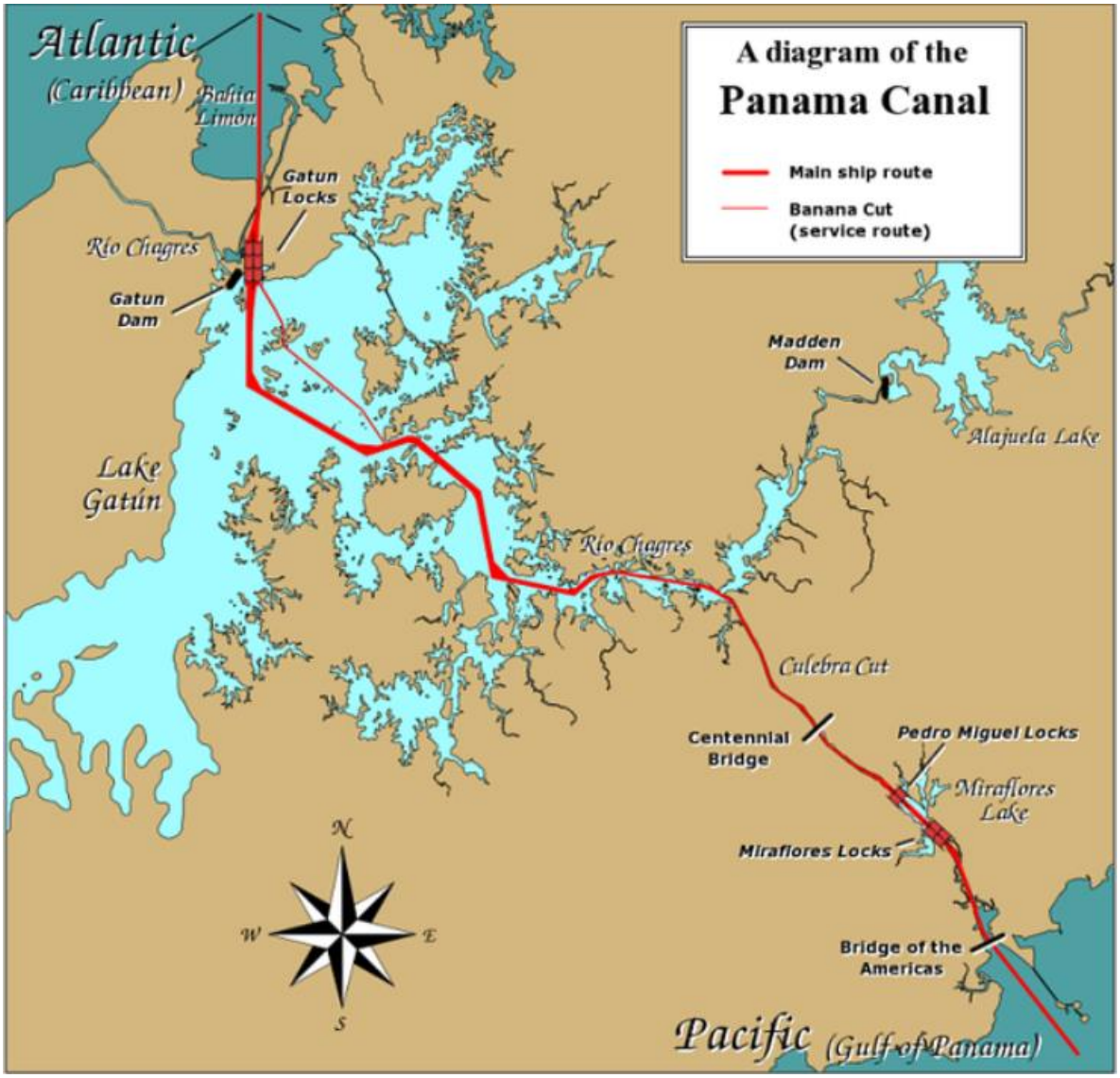
„Och”, vervolgde Vader, maor verlee week emme we mooi spul gehad met Kiske Hennestaart. Da’s wa gewist. We hadden kegelavond gehad in „De schele nachtuil” en och d’n een een bietje meer, d’n aander wa minder, maor over het algemeen was er een stevig glas gedronken.
Op een gegeven ogenblik ging Hennestaart naar de Cour en zo na een half uurke denk ik, verhipt waor blijft hem.
Ik gao naor de Cour en daor zit Hennestaart op de grond zowat mee z’n kop tussen z’n knieën en aokelig janken dat ie dee. Ik verschoot er van en zee: Wa hedde gij?”
„Ik zij machteloos”. Nou ik was op klap nuchter ik zeg: „Allee gao staon”.
„Da kan nie”, jankte ie. „Ik zij machteloos”.
Nou ik ren terug naor ’t cafee en roep allee mannen d’r is een aokelig ongeluk gebeurd, direct d’n dokter bellen, Hennestaart is elemaal machteloos en ligt op de cour. De kastelein belde d’n dokter die al lang in z’n bed lag en de rest ging naar Hennestaart kijken die maar zat te jammeren dat ie machteloos was. Na een kwartierke kwam d’n dokter die zwaor de smoor in had dat ie uit z’n bed was gehaald.

...en aokelig janken dat ie dee...

„Alee”, zee die, „Bende weer zat”.
„Maar ik zeg, nee dokter dit is ernstig, dieë mens is elemaal machteloos”.
„Zo”, zegt ie. „Stao de gullie nie zo te zeveren en vat Hennestaart op en leg hem op ’t billard, dan kan ik ’m onderzuuken”.
’t Was een naor hoopje mens dat daor mee opgetrokken pootjes op ’t billard lag.
„Steek je benen is recht”, zee d’n dokter.
„Da gao nie”, jammerde Hennestaart.
Nou d’n dokter die trok ’n geleerd gezicht, kneep z’n eugskes half dicht en begon aan z’n onderzuuk en daor begint ie më toch ineens uit te varen.
Och noch aon toe: „Gij verrekte zatlap, moet ik daorveur uit m’n bed komen”.
Hij frummelde efkes mee z’n hand en meeteen schieten Hennestaart z’n benen mee’n vaart naor veure.
„Verrekt ezelsveulen”, zee d’n dokter. „Als ge nou nog eens naor de pletie gaot blijft dan rechtop zitten dan kunde mee oew zatte kop tenminste nie meer de bovenste knoop van oew broek vastmaken in het bovenste knoopsgat van oew vest.”
Mens wa wij achteraf gelachen hebben.

’s Avonds toen Peer en Kees op zolder onder de wol kropen en nog wat lagen na te praten, vroeg Kees aan Peer of hij misschien het volgende long weekend weer mee mocht naar Ulvennetel.
„Da motte mij nie vraogen,” bromde Peer. „Vraeg da maor aon Antje.”

In het kielzog van “Fletcher Christian”



We zijn met de Coral Isis onderweg van, naar ik meen Houston, naar Melbourne en Sydney in Australië. We gaan richting Panama Kanaal en na het uitwisselen van alle benodigde berichten m.b.t. de passage door het Panama kanaal gaan we op de rede van Colon voor anker, om netjes onze beurt af te wachten, om door het kanaal te gaan. Het is warm en drukkend weer, en dan ben je blij dat je in een airco geregelde omgeving kan verblijven.

De WTK´s hebben een zware tijd want één van de machinekamer fan´s heeft het begeven, dus in de machinekamer is het nog warmer dan normaal.
Het is mijn eerste passage door het Panama kanaal, en ik geniet echt van deze tocht. Het is voor een zeeman toch één van de hoogtepunten om mee te maken. Als je eenmaal een keer door het Panama kanaal bent gegaan, kun je pas een voorstelling maken van de ´grandeur´ van de werken, en welke tegenslagen de bouwers van dit kanaal hebben moeten overwinnen. Zoals hoge temperaturen, hoge vochtigheid, dengue (knokkelkoorts), Malaria en andere tropische ziektes. Enfin, als we eenmaal door het kanaal heen zijn en de loods van boord is, worden alle voorbereidingen getroffen voor de oversteek van de Grote of Stille oceaan (Pacific),

dan nog niet wetend dat die stilte maar heel relatief zal blijken te zijn. Het is voor mij een nieuw vaargebied, dus moet ik uit de 'Admiralty list of radio signals', gegevens halen om te zien welke kuststations er weerberichten voor dit gebied uitzenden, en welke kuststations ik eventueel kan gebruiken voor het verzenden van OBS-jes (weerrapporten van schepen). De stuurlui hebben een grote lege kaart voor hun neus, en zijn bezig om een grootcirkel koers uit te zetten. We zullen pas op de hoogte van Nieuw Zeeland weer land zien.
In de pilots, die we aan boord hebben, kun je de meest interessante gegevens halen. Sommige gegevens dateren nog uit de tijd van de ontdekkingsreizigers zoals Captain Cook, en William Bligh, de stuurman van Captain Cook , en later Kapitein van de Bounty. Bligh was zo goed in het documenteren van voor de scheepvaart belangrijke navigatie-objecten dat ze nog steeds deel uitmaken van de hedendaagse pilots.
In die ´pilots´ worden de gevaren voor de scheepvaart beschreven, en vindt je o.a. tekeningen van kapen, vuurtorens, en andere bakens in zee. Ook staan er meer algemene gegevens in m.b.t. de havens.

Van collega´s R/O´s heb ik gehoord, dat verbindingen uit de Zuid-Pacific met Scheveningen Radio moeilijk zijn, maar ik heb gelukkig goede apparatuur aan boord, met voldoende vermogen, om dagelijks contact te blijven onderhouden met PCH (Scheveningen Radio). Wel moet ik mijn tijden en frequenties aanpassen voor de dagelijkse sked. (schedule)

De reis loopt voorspoedig, totdat we in de Zuid-Pacific komen en de golven toch wel erg groot worden, ik schat de golfhoogte in tussen de 15 en 20 meter met sommige uitschieters tot een 25 meter hoog. Nu is de Coral Isis maar een goede 120 meter lang, dus je kunt je wel voorstellen dat je op zo´n moment maar een speelgoedbootje bent in de handen van Neptunus, die de golven laat bewegen afhankelijk van zijn humeur.
Ook verschijnen de Albatrossen, die dagen lang naast en boven de brug blijven hangen, en het lijkt dat ze ons de hele tijd in de gaten houden. Ze maken af en toe een uitstapje om een vis te vangen.

We krijgen af en toe een breker (brekende golf) aan boord. De bootsman wordt dagelijks naar voren gestuurd, om te zien of alles nog zeevast gestuwd is en of er geen schade of lekkage is. Als hij die inspectie doet, alleen of samen met de 1e stuurman, wordt er enigszins snelheid geminderd om geen golven aan boord te krijgen. Op één van die tochtjes naar de bak, krijgen we weer een enorme breker over en zien we seconden langs niks vanwege het schuim wat tegen de brug spat. Zodra het zicht weer wat beter wordt, zien we de bootsman in het gangboord liggen, hij was dus de bak afgespoeld, en kon zich gelukkig in het lager gelegen gangboord vasthouden.

Er wordt een ´reddingspoging´ ondernomen om de bootsman uit zijn benarde positie te halen, en eenmaal in de ziekenboeg, wordt geconstateerd dat hij behalve een gecompliceerde been-breuk, nog diverse ribben heeft gebroken en waarschijnlijk nog een aantal interne kneuzingen. Er wordt een soort scheepsraad gehouden, waar ik aan mag deelnemen, wat nu te doen, want de bootsman heeft urgente medische hulp nodig. De Chileense Paaseilanden zijn te ver weg, en na onderzoek blijkt dat ze daar ook geen medische faciliteiten hebben.

Eventueel kan de Chileense marine luchttransport organiseren, maar dit alternatief wordt snel afgewezen. De diensten van Generaal Pinochet worden niet gewaardeerd door onze ´linkse´kapitein. Het eilandje wat het dichtst bij ligt, is “Pitcairn” Island, ja het eilandje waar de muiters van de Bounty naartoe zijn gevlucht.

Ik zie in de eerder genoemde ´list of maritime radiostations´ dat Pitcairn een kuststationnetje heeft en op bepaalde tijden uitluisterd op zowel 500 KHz als 2182 Khz noodfrequenties. Ik neem contact op met Pitcairn/ZBP, en na wat gegevens uitgewisseld te hebben, blijkt dat ook zij geen medische faciliteiten hebben, en ook geen vliegverbinding. Schepen moeten er op de rede voor anker, en alles wordt met een sloep afgehaald. In één van de verbindingen met het station op Pitcairn, krijg ik de naam door van de operator; Thomas Christian, ik vraag hem of hij familie is van de beruchte stuurman van de Bounty, Fletcher Christian, en dat beaamt hij. Hij is een achter- achterkleinzoon van de beruchte stuurman.

Dat is toch wel heel bijzonder, dat je op zo´n manier geconfronteerd wordt met de maritieme historie. Dan komt 1789, het jaar dat de muiterij op de Bounty plaatsvond, wel heel dichtbij. Wat is nou een tijdsbestek van 200 jaar ? Het merk ‘ Douwe Egberts’ bestond toen al…

Al met al een heel bijzondere ervaring. Dat later Pitcairn negatief in het nieuws komt, vanwege een pedofilie schandaal, en dat de betrokken mannen niet gestraft zullen worden, omdat anders de roeiploeg voor de sloep niet compleet te krijgen is, doet niks aan mijn ervaring af, maar dat die gasten op Pitcairn ervaring hebben in het ontlopen van ´vrouwe Justitia´ is een feit, zowel Fletcher Christian als ook de pedofielen ontlopen hun straf. Het zal wel komen omdat ´vrouwe Justitia´ blind is.

Enfin, terug naar de Coral Isis, de toestand van de bootsman gaat achteruit, en we (de scheeps raad) besluiten om contact op te nemen met Scheveningen Radio. Dit was een service van Scheveningen Radio die goed werkte, je kreeg boven iedereen voorrang en werd met een arts in contact gesteld, die het hele geval begeleide. Dit gaf voor mij wel veel extra werk, want ik moest om de zoveel uur, de medische toestand van de patiënt per telegram doorsturen, en éénmaal per dag hadden we via korte golf telefonieverbinding met Scheveningen Radio. Ik werd er soms een beetje pissig van, want de Kapitein was nogal onzeker, en wou soms wel

twee of drie keer per dag bellen, en als hij al contact had bleef hij 10 of 15 minuten dezelfde zaken herhalen, wat voor andere schepen vervelend was die met gruwel op hun verbinding zaten te wachten. Je moet je voorstellen we voeren in de Stille Zuidzee, en dan heb je niet op elk moment van de dag verbinding met Scheveningen Radio, dat lukt je maar op bepaalde tijdstippen, wanneer de propagatie condities voor de radiogolven dit toelieten.

Na veel overleg tussen de officieren en met de wal, werd besloten om Tahiti aan te lopen, om de bootsman de wal op te krijgen en hem medisch te laten behandelen. Weer toeval zeker, waar de muiters van de Bounty van Tahiti/Papeete naar Pitcairn vluchtten, doen wij het andersom, wij gaan van Pitcairn naar Tahiti/Papeete. Nog een parallel uit het verhaal van de Bounty, de Kapitein van de Bounty werd door de muiters in een sloep gezet, met wat water en scheepsbeschuit, en kwam uiteindelijk in het toenmalige Batavia weer aan land(en wij zitten met een gewonde Indonesische bootsman).
De golven blijven inkomen, en in één monstergolf die aan dek breekt, wordt de reserve scheepsschroef als een luciferdoosje van het dek af geslagen. Die scheepsschroef lag toch zeer goed gestuwd op een sokkel en met stalen banden over de bladen heen, maar de natuur heeft meer kracht dan wij kunnen bevatten. Ook de zeereling achter op de bak overleeft de brekers niet, en ligt platgeslagen achterover. In Australie zullen reparaties nodig zijn om deze schade te herstellen.

Als we in Papeete aankomen en langs de kant gaan, wordt de bootsman per ambulance afgehaald. Om hem uit de ziekenboeg te halen wordt nog een hele klus, want hij mag zich niet bewegen, en de matrozen krijgen de brancard niet door de deur. Maar het is toch op een of andere manier opgelost, want ik zie de ambulance met patiënt en al vertrekken.
Daarna vervolgen we onze reis naar Australië, waar we zonder andere malheur aankomen. We krijgen in Melbourne te horen dat we via Hawaii weer terug moeten naar het Panama kanaal, waar ik afgelost zal worden.

Bron: Memoires van een

Sparks. Dick Bal

HET SPROOKJE VAN SNEEUWWITJE

Te midden van de Bushbush net waterplassen en moeras stond een stokoud Kasteel waarin Sneeuwwitje heel langgeleden leefde met haar oude heer, die een gepensioneerde marinier was en haar moeder (ja die had ze ook). Haar vader had vroeger in de Oost behoorlijk zitten knijpen en bietste een behoorlijk strootje voor de hele week met de nodige pijpjes daarbij. Zodoende had hij een aardig spaarschema opgebouwd en leefde nu met zijn hele gezin van de rente. Ze rentenierden dus stomweg een beetje, om zo te zeggen. Zelfs maakten ze het zo bont, dat ze. zich koning en koningin noemden en Sneeuwwitje slofte hierbij want ze werd normaal prinses genoemd.

De moeder van Sneeuwwitje was een behoorlijke feeks. Het arme kind viel helemaal niet in de pul haar terneer omdat ze dikwijls voor de spiegel stond, die van ‘s morgens vroeg tot ‘s avonds laat tegen haar stond te praaien dat ze een behoorlijk figuur had en het mooiste grietje uit het land bleek te zijn. Dat kon die ouwe taart niet erg zetten, want als zij op haar beurt de spiegel eens vroeg hoe ze was, kreeg ze wat anders te horen (wat hier echter niet geschreven kan worden, jammer hé). Op een goeie dag, na een lange permissie beurt, moest dat slappe gedoe maar eens uit zijn. Tenslotte maakte de ouwe dienst uit en ze zou eens optreden, zoals haar vader dat had geleerd (die was bootsman geweest op ouwe Zeven). Zij liet de jager bij zich komen.
“Willem” zei het ouwe geraamte, “jij moet vanavond eens gaan passagieren met mijn dochter. Ga de knoek in met haar en geef haar een blauwe boon of voor mijn part twee, want ze moet de pijp uit geholpen worden".
"Safe majesteit, dat zal ik wel even fiksen hoor”. (hij was een behoorlijke komediant)
“Zakken” dacht hij en hij stapte net een zijden gezicht naar Sneeuwwitje toe. Hij vertelde haar dat ze met hem in de avond mocht passagieren. “Laten we er een gezellige avond van maken meid” zij hij. Sneeuwwitje was hier echt voor te porren en dus vertrokken ze met z’n beiden tussen de sloepen door. Na een tijdje gedjalangd te hebben zei, de scherpschutter “Nu moet je voorzichtig zijn in je verdere diensttijd meissie anders moet ik je straks wat geven waar je niet lang wat aan hebt". Hij vertelde haar de hele story en voegde eraan toe dat ze vlug moest maken dat ze wegkwam. Sneeuwwitje drukte dus maar wijselijk haar snor en liep zo al te piekeren waar ze voor anker moest gaan, waar haar moeder er niets van in de peiling zou krijgen. Na verloop van tijd zag ze een kleine barak staan vaar niemand thuis scheen te zijn en waar de wacht ingelegd. Daar stapte ze stomweg naar binnen alsof er niets loos was en begon gelijk haar overtrekkie vol te douwen met hetgeen er in de gamelle te vinden was, ze had ondertussen flinke honger gekregen. De bami stond er goed voor en nadat ze nog een paar pijpjes achteroversloeg (dat ging haar geen spetter aan toevallig) ging ze dwarsuit plat op een aantal bedden (die ze van ellende niet kon tellen) en snurkte als een adjudant.
Tegen de avond kwamen er zeven kromme kereltjes binnen terug van weggeweest. Ze stonden stomverbaasd elkaar aan te gapen toen ze daar een vreemde orang op hun kleine stapeltje vette lappen zagen liggen.
Wat een stuk, zei er een. “Wat een kakken” zei een ander. "Wat een lef” riep de jongste van het stel. Maar we kunnen hier toch een vaste paai gebruiken, zei de kromste van allemaal, die al jaren vaste zeun bleek te zijn.
"We zullen haar maar porren, dacht je niet?” “Hé snuitebol, ze willen je porren” riep de leukste van het stel. “Het is al een kalietijdje overal geweest hoor. Ik geloof dat ze achter de trap is geweest en een behoorlijk pijpje opheeft." werd er ook nog gezegd. “Ben de klaar voor je centen” dacht Sneeuwwitje bij het zien van al die kleine kereltjes. Om even kort te gaan, (er gebeurde niet veel bijzonders) het hek was gauw van de dam en er werd besloten om haar te houden als spen met brevet paai, zodat ze af en toe schoonschip kon maken. Daar had ze voorlopig genoeg aan. Avonds kon ze met de dwergen passagieren, na theewater. Tenslotte waren alle knapen niet zo erg oud en eh ……

Zo ging het geruime goed, totdat er op zekere dag die ouwe koningin weer eens de spiegel ging kijken en er zodoende achter kwam dat Sneeuwwitje nog niet de laan uit was.
De jager werd meteen knijp gezet. Voorlopig streng arrest vanwege het in veiligheid brengen van een hogergeplaatste. De spiegel liet zich lijmen om te zeggen waar Sneeuwwitje voor anker lag en praaide zoiets van de tjotten. De ouwe verkleedde zich als koopvrouw, praaide een jeep met chauffeur en reed tot vlak voor het dwergenverblijf. "Ben je nou an" dacht Sneeuwwitj9, die zat uit te knijpen.
Daar komt er een de valreep op met knopen en garen, maar ze liet zich toch lijmen om een ceintuurtje te passen en toen nam de ouwe de kans waar door dat gekke ding harp stijf aan te trekken zodat Sneeuwritje van benauwdheid tegen het dek sloeg. "Laat die fijn zijn" dacht de ouwe die is de pijp uit en voor goed. Toen de dwergen thuiskwamen vonden ze daar hun snuitebol aan de valreep liggen, zo blauw als hun spatoes. "Hé vuile bakkies" riepen ze. "Eerst dat knellende gedoe losgooien" zei pa van de bubs, "Dat kon wel eens helpen".
Met veel kunstmatige ademhaling hielpen ze er haar weer bovenop en na een paar ouwe klare liep ze weer behoorlijk fit rond te sporten. Gezamenlijk dronken ze toen oen potje en gingen daarna plat. Alvorens de lichten te doven hielden ze nog een klein "Alle Hensje" en besloten ze dat ze de wacht zouden gaan persen. Zes van de zeven leek wel het geschikte om op hun stuk te letten. n Krijg nou hik" dacht de ouwe toen ze weer voor de spiegel stond te slijmen, die zijn woorden al klaar had en die zei: nog steeds Sneeuwwitje hoor jij met je afgezakte nylonkousen en tjetlippen loopt nog steeds voor dwaas te boek. De ouwe werd witheet en smeet de spiegel in gruzelementen, vrat van nijd in geen drie dagen brood met jam en verzon een plan. Ze kwam op een lumineus idee, rende naar de ziekenboeg en dook in de vergiftkast. Spoot een mooie appel, welke ze bij de bottelier had gekaapt, met arsenicum in en verkleedde zich als boerin waar ze een goed figuur mee sloeg. Bij het huigje aangekomen deed ze net or ze haar voet verstuikte. De dwerg die op post stond zei meteen "Halt wie is daar?"
Ik heb mijn voet verstuikt, zei do ouwe. De dwerg liet zich lijmen door medelijden en vroeg of hij soms van dienst kon zijn. Hij hielp haar aan boord en Sneeuwwitje kwam behulpzaam met een drukverband. Als beloning ontving zij een prachtige appel, bij het eerste hapje pleurde zo op het dek terwijl de ouwe met haar verstuikte poot nergens te bespeuren was. De dwergen kwamen droevig kijken en legden haar in oen glazen pijjekker, hielden een rouwdienst en gingen er toen maar dronken bij zitten om hun leed te vergeten. 's Avonds kwam de rond, het was een zure pias met hopies goed en bintangs. Zogezegd liep hij krom van al dat ijzer, hij noemde zich prins, had veel gepot, maar was nog niet gepensioneerd. Toen hij dat stelletje met gebroken ogen zag zitten en Sneeuwwitje in haar jekker zag brulde hij; "Dat stelt geen moer voor". "Evengoed jammer dat zoiets dood kan gaan" zei hij daar teder achteraan om de dwergen niet te kwetsen. Brengen jullie haar maar naar mijn slot, want hier houden jullie haar vast niet goed.
De dwergen namen haar op en sjouwden zich een breuk achter de prins aan, totdat er een hoestbui losbarstte bij een van de dragers, waardoor de kist uit zijn tengels viel. "Stommerik" vloekte de oudste, "Je naam en je nummer". Plotseling had geen van allen het meer van geluk. Door de schok was het stukje appel uit Sneeuwwitjes keel geschoten en begon zo zich te bewegen in haar glazen dekker. Plotseling sprong ze overeind en de prins begon meteen al van "Gaan jullie maar aan je werk ik zal het wel goedmaken".

“Je kunt wel gaan” zei Sneeuwwitje en ging met dwergen terug, alwaar ze met het hele stel een vat bier aansloegen en een nasi-hap naar binnen trapten. Toen ze in de krant lazen dat de koning de ouwe het bos had ingejaagd, om dat hij erachter was gekomen dat zij de zaak had geflest, trok Sneeuwwitje met de dwergen terug naar de ouweheer die amper een rolberoerte kreeg toen hij zijn dochter terugzag. De jager werd meteen op vrije voeten gesteld en aangewezen als verplicht liefhebber om met Sneeuwwitte te trouwen. De dwergen kregen volgens het matensysteem een soepel baantje en een bintang voor menslievend hulpbetoon. Omdat ze toch niets beters te doen hadden doken zo telkens in de wijnkelder en kwamen er dan weer uit met niet zo’n stuk in de kraag. De rest van de bemanning ging zo tussen neus en lippen door ook wel eens mee, zodat het hele stel muf was en dat hielden ze nog jaren vol.

Scheepshond “Flappie”

DE „EENDRACHT “GESTRAND EN VLOT GEBRACHT

DOOR GERRIT VAN BURGELER

Zo op het oog nog even „hecht, dicht en sterk” als voorheen lag de topgaffelzeilschoener „Eendracht” zaterdag 31 oktober afgemeerd bij de reparatiewerf Vlaardingen-Oost. Alleen een diepe kras in de verschansing, bakboord achter, herinnerde aan de stranding, anderhalve week eerder, op de kust bij het Engelse Newhaven.

De „Eendracht" bij laagwater, hoog op het kiezelstrand. Foto P.A. Kroon.

Onder water vertoonde de romp meer sporen, in de vorm van indeukingen en verfschade. Dat het schip er zo betrekkelijk goed van afkwam, is niet alleen te danken aan de hechte constructie, maar ook aan de samenstelling van het strand waarop het schip was verdaagd. Dat strand bestond uit ronde kiezels, die zich snel aanpasten aan de vorm van de romp. De krachten, die daarop werden uitgeoefend, werden daardoor gelijkmatig verdeeld. Bij een betonhard zandstrand of een rotskust was de afloop ongetwijfeld minder gelukkig geweest. De behouden terugkeer van de „Eendracht” ging vergezeld van een persconferentie in de kantine van Vlaardingen-Oost. Achter een tafel zaten daar drie mannen, van wie er een, directeur Koffeman van Smit Tak, zonder meer tevreden kon zijn, terwijl de andere twee, de voorzitter van de Stichting „Het Zeilend Zeeschip”, Van Lochem, en zijn directeur Van Gent, duidelijk gemengde gevoelens hadden.

Zij waren natuurlijk blij en opgelucht dat tijdens de stranding geen persoonlijke ongelukken zijn gebeurd en dat het schip er redelijk goed van af is gekomen. Maar minder gelukkig waren ze uiteraard over het feit, dat de „Eendracht" was vastgelopen en over het moeten laten vervallen van enkele geplande reizen. Want ook al is de schade aan het schip verzekerd, voor het ontbreken van de inkomsten uit de vervallen reizen bestaat geen compensatie en bovendien is het natuurlijk heel vervelend een aantal mensen te moeten teleurstellen.

Tijdens de berging. Het schip is met de kop al een eindje richting zee getrokken. Graafmachines werken aan een geultje. Foto P.A. Kroon.

Moeilijke berging

Lof was er voor de schipper en de bemanning van de schoener. Die hebben zich niet alleen heel goed geweerd tijdens de stranding en het van boord halen van de opvarenden, maar ook bij de berging. De heer Koffeman zei dat die berging nog een stuk moeilijker zou zijn geweest als de bemanning niet zo voortvarend en deskundig had geholpen bij de voorbereidingen voor het afslepen. Want moeilijk was de berging wel. De „Eendracht" was door hoge vloed en zware zeegang hoog op het strand gezet, waardoor de gecontacteerde Engelse sleepboot „Lady Hammond" op een afstand van 800 meter moest blijven. De situatie werd verder bemoeilijkt door aanhoudend hoge zeegang met golven van vier tot vijf meter en een getijverschil van zes meter. Ook het feit dat het om een zeilschip ging, werkte niet mee. De diepe kiel bood extra weerstand en het bleek moeilijk om de trossen zo vast te maken dat het 606 rt metende schip kon worden vlot getrokken zonder extra schade te veroorzaken. Tot twee keer toe braken dan ook de voorlopers van de sleeptrossen en pas toen men een extra zware tros had laten aanrukken twee dagen na de stranding, bleek de „Eendracht'' bereid haar kiezel bed te verlaten. Het schip werd om te beginnen voor een eerste inspectie door duikers van het onderwaterschip naar Dover gesleept. Daar constateerde men dat de zichtbare gevolgen van de stranding meevielen, maar met het oog op eventuele verborgen schade durfde men het toch niet aan om het schip op eigen kracht thuis te laten varen.

Achteraf maar goed ook. Bij nadere inspectie bleek dat de fundatie van de motor ontzet was geraakt. Overigens leidde aanhoudend slecht weer ertoe dat het nog bijna een week duurde voordat de sleep de Engelse haven kon verlaten.

De Stranding

Over de oorzaak van de stranding wilde men van de kant van „Het Zeilend Zeeschip", hangende het onderzoek door de Scheepvaartinspectie, nog geen enkele uitspraak doen. Wel spraken Van Lochem en Van Gent berichten tegen als zou de motor kort na het uitvaren van de haven van Newhaven zijn uitgevallen. Volstaan werd met de mededeling dat het schip woensdagmorgen de 21ste 07.45 uur slaags lag om de haven te verlaten voor de terugreis via Oostende naar de thuishaven Scheveningen. De wind had een kracht van zeven tot acht Beaufort. Niet lang nadat de loods van boord was gegaan, rond 08.45 uur stootte het schip voor de eerste keer. Er was, zo werd gezegd, sprake van een "lichte beroering" van de grond. Er werd onmiddellijk om assistentie gevraagd, maar de te hulp geschoten loodsboot kreeg problemen met haar tros. Men heeft vervolgens nog geprobeerd de eigen tros van de "Eendracht" over te brengen, maar het bleek al te laat. Het schip dreef over de banken om rond 09.30 uur hoog op het strand te belanden. De ruim 33 trainees en 18 bemanningsleden werden daar door een helikopter van boord gehaald en zijn vervolgens heel goed opgevangen in de plaatselijke terminal van de Stena Line. Daar had men net een rampenoefening gepland, dus wat dat betreft viel men met de neus in de boter.

Niets op deze foto doet vermoeden dat dit schip amper een week eerder muurvast op de Engelse zuidkust lag. Foto G.J. van Burgeler.

Als een goede en zeer realistische oefening werd de hele operatie ook beschouwd door een aantal scholieren van de zeevaartschool, die voor deze reis op de „Eendracht" hadden geboekt. Ook de rest van de trainees bestond overwegend uit jongeren. De meesten beschouwden de stranding en hun spectaculaire redding als een groot avontuur. Verscheidene jeugdige schip-breukelingen zeiden na afloop dan ook in de toekomst beslist weer met de „Eendracht" de zee op te willen!

Bron:
De Blauwe Wimpel december 1998

De geschiedenis van de Opleiding tot Marineofficier

Tijdens de regering van Prins Willem IV was de zeemacht zo diep in verval geraakt, dat de Stadhouder tot tegenmaatregelen besloot. O.m. voldeed niet langer het tot dan toe gevolgde systeem, de marine-officieren te rekruteren uit jonge en veelbelovende schepelingen van voor de mast. Bovendien zonden reeds geruime tijd aanzienlijke families een of meer hunner zoons naar de vloot voor het volgen van een officierscarrière; deze jongelieden werden de „adels" of

„adelborsten” genoemd. Praktijk werd door hen al doende, theorie zo-er-tussen-door geleerd; voornamelijk werd dan ook gevoeld het gemis aan theoretische kennis, beschaving en algemene ontwikkeling, en aan eenheid van opleiding.

Te Amsterdam werd in 1749 een cursus opgericht onder leiding van een „Mathematicus en Examinator van ’s Lands zeeofficieren en stuurlieden”, alwaar het volgend jaar reeds 74 leerlingen, onder wie commandeurs, luitenants en adelborsten, college liepen. In 1753 stelde de Admiraliteit van de Maze een dergelijke cursus in, en beide bleven bestaan tot de Omwenteling in 1795.

De Slag bij de Doggersbank (1781) gaf daarnaast de stoot tot het aanschijn van de Amsterdamse „Kweekschool voor de Zeevaart”, welke in 1785 door particulier initiatief tot stand kwam. Deze school, die nu nog bestaat, heeft in zijn aanvangsperiode (tot 1829) vele van zijn beste kwekelingen aan de Marine afgeleverd, waar zij verder tot vaak gewaardeerde officieren werden opgeleid.

Niettemin bleef voortdurend de behoefte voelbaar aan een echte „bepaald wetenschappelijke maritiem-militaire” opleiding, en zo zag inderdaad in 1803 het eerste van de vele nog te volgen „Instituten voor de Marine” het licht; vooral aanvankelijk waren deze instituten van nogal improvisorische aard en de leeftijd van de adelborsten, die voor de toelating een examentje moesten afleggen, varieerde van 13 tot 17 jaar. In vogelvlucht zullen wij thans doornemen de ontwikkeling, die in de anderhalve eeuw sindsdien heeft plaatsgevonden.

1803/1805 Kadetten-Instituut voor de Marine der Bataafse Republiek, a/b ’s Lands fregat „Euridice”, te Hellevoetsluis.

Of het hier leuk was, valt te betwijfelen: passagieren was er niet bij, zakgeld evenmin, terwijl door de oorlogen het schip binnen moest blijven. In verband met de temperatuur werd in December en Januari verlof gegeven. Na verloop van tijd was het schip nodig voor troepenvervoer naar de Oost en het hele Instituut ging met groot verlof.

1805/1809 Kadetten-Instituut der Bataafse Marine, te Feyenoord.

Na een jaar praten kreeg men hier de beschikking over een voormalig Pesthuis, waarvan het gerief toch wel te wensen over liet. Er kwam een nieuw en kleiner bordje naast de deur. Als oefenschip was aan het Instituut toegevoegd ’s Lands brik „De Zeemeeuw”. De inwendige dienst uit Hellevoetsluis bleef in hoofdzaak, echter beter geregeld, bestaan.

1809/1812 Koningklijk Instituut der Marine, te Enkhuizen.

De vestiging van het Koninkrijk Holland maakte de naamsverandering nodig en tevens werd het Instituut verplaatst naar de vroegere werven der V.O.C. en W.I.C. te Enkhuizen. Ook hier toonde Koning Lodewijk Napoleon zijn persoonlijke interesse, de toestanden werden verbeterd en het Instituut steeg in aanzien. De brik „Irene” verving „De Zeemeeuw”, de kadetten werden „élèves”. Zeer belangrijk was het K.B., waarbij werd bepaald, dat van toen af aan alle nieuw te

benoemen officieren afkomstig moesten zijn van het K.I.M.! De Franse Keizer bedierf dit echter weer hij de inlijving.

1812/1814 Ecole Maritime Impériale, te Brest.

Bij de inlijving werden de Hollandse en de Franse officiersopleiding samengevoegd aan boord van de „Tourville", met een applicatiecursus aan boord van de „Duquesne"; voor de verandering werden de adelborsten nu aangeduid als „aspirant".
Na het herstel van de Nederlandse onafhankelijkheid geschiedde de opleiding voorlopig weer via de vloot, maar daarnaast (!) kwam in Delft ook nog een Instituut.

1816/1828 Marine-Instituut op de Artillerie- en Genieschool te Delft,

Wij komen hier tegen de dienstvakken: zeedienst, mariniers en scheepsbouw; de „Brakel" was oefenschip en tevens maakten de „kadetten" kruisreizen. Het uniform was gelijk aan dat der landmacht kadetten m.u.v. de ankers op de knopen. Was de opleiding hier echter te theoretisch en zandhaas minded te noemen, de vloot-adelborsten ontbrak het totaal aan de nodige ontwikkeling: „het is niet eervol voor een officier, dat hij niet weet datgene, wat op de armenscholen onderwezen wordt", rapporteerde iemand aan de Koning. De toestand als geheel was onbevredigend

1829/1850 Koninklijk Instituut der Marine, te Medemblik.

Mede door speciale aandacht van Z.M. Koning Willem I werd het Instituut naar Medemblik verplaatst, terwijl voorts werd bepaald, dat de eenheid van de opleiding zou worden hersteld. Als uniform treedt nu voor het eerst het blauwlakense baadje op met de rode kraag (rudiment van de groot-tenue rok der officieren in de 2e helft der 18e eeuw), verder droeg men een wijde broek, wit vest met zwarte zijden halsdoek en een soort hoed; een ponjaard droeg men aan een zwartfluwelen band, de rangen van korporaal en sergeant werden voor het eerst, doch bij wijze van onderscheiding, verleend. Echter, door slechte leiding stelde het Instituut, vooral in de aanvang, niet erg veel voor — discipline, behuizing, voeding, vertier en de hele geest lieten alles te wensen over — maar hierin kwam later verbetering.
Als oefenschip had men in de eerste „Urania" een zeer goede greep gedaan. Nog een voorval uit deze periode verdient de aandacht: in 1842 werd de mast van Van Speijk op last van Z. M. Koning Willem II van het Departement van Marine te Den Haag naar het instituutsterrein te Medemblik verplaatst, en op 5 Augustus werd in Zijn tegenwoordigheid de Nederlandse vlag daaraan gehesen. De mast ging later mee naar Breda en tenslotte van daar naar Willemsoord. Ook duiken uit deze periode de eerste berichten op over het bestaan van de Korpsvlag, nu het Vaandel van het Korps Adelborsten.

1852/1857 Koninklijke Academie voor de Zee- en Landmagt, te Breda.

Wegens de toestand der accommodatie te Medemblik werd besloten tot opheffing van het Instituut en overbrenging, ondanks protesten van marine-zijde, van de opleiding naar de K.M.A. Hoewel de verbroedering tussen kadetten en adelborsten niets te wensen over liet, ging men

gelukkig spoedig, eerst als proef en later definitief, over tot vestiging van de opleiding te Willemsoord.

1854 Koninklijk Instituut voor de Marine, te Willemsoord, heden

Aanvankelijk werden enige adelborsten geplaatst op Zr. Ms. fregat „De Rijn", de oude „Urania" kwam terug als oefenschip en na enige tijd verving Zr. Ms. linieschip „Kortenaer", na een grondige verbouwing, de „De Rijn". In 1867 kwam er eindelijk een nieuwe „Urania", die tot 1908 in gebruik bleef.
Aan de wal werd reeds in 1856 een houten gebouwtje geplaatst met een ontspanningsruimte, die de naam van „het Zaaltje" kreeg, en hoewel het gebouwtje weldra plaats maakte voor het huidige bekende stenen Oude Gebouw, is de term „Zaaltje" aangebleven.
In 1870 werd n.1. de opleiding van de „Kortenaer" overgebracht naar de wal, waar ze nu nog is. Uitbreiding van het K.I.M. tot het huidige complex ving spoedig aan, totdat tenslotte, op de fundamenten van het oude — in de tweede wereldoorlog vernielde — Marinehospitaal, als modernste aanwinst „het Klooster" verrees.
Wat het uniform betreft, dit heeft tijdelijk een geringe wijziging ondergaan: in 1854 werd n.1. de rode baadjes-kraag vervangen door een staande blauwe, maar dit duurde slechts tot 1857; sindsdien heeft het uniform zich geëvolueerd tot het huidige. De ponjaard, aanvankelijk als beloning uitgereikt, werd later standaarduitrusting. In 1905 kregen de adelborsten, mèt de status van militair, definitief de rangen van korporaal en sergeant, en toelatingseis werd H.B.S.

In 1913 kwamen de aspirant-administrateurs op het Instituut, in 1916 gevolgd door de aspirant-machinisten uit Dordt, terwijl in 1918 ook de theoretische vliegeropleiding hier haar intrede deed; zeedienst en mariniers bestonden vanouds, de scheepsbouw verdween als dienstvak. Van de huidige dienstvakken der adelborsten is het jongste dat der electrotechnische dienst, uit 1950. In 1952 verdween van het K.I.M. het dienstvak vliegdienst.
In de geschiedenis van Willemsoord is 1904 een belangrijk jaar: de Senaat van het Korps Adelborsten werd toen voor het eerst gekozen. Overbekend is voorts de officiële erkenning in dat jaar van de Korpsvlag als Koninklijk Vaandel.
Uit 1877 stamt een adelborstenlied, dat echter in 1887 vervangen werd door het „Adelborstenlied", dat we nu allen kennen.
Het eerste Jaarboekje („Neptunus") komen we tegen in 1858, maar dit was minder van de adelborsten dan wel van de leiding. Het eerste Adelborsten-Jaarboek je verscheen in 1871 en dit heeft sindsdien met enkele onderbrekingen elk jaar het licht gezien; vooral het aantal illustraties is vergeleken bij toen enorm uitgebreid.
1940 Gedurende de tweede wereldoorlog is de opleiding te 1946 Willemsoord vanzelfsprekend onderbroken geweest. Aanvankelijk kende men toen zowel een adelborsten-opleiding in Engeland als te Soerabaia, in het toenmalige Ned.-Indië; de laatste nam een einde bij de komst van de Japanners op Java en werd ten dele naar Engeland verplaatst, in Enys House, Cornwall. Hier is de opleiding blijven bestaan tot Willemsoord wederom in gebruik kon worden genomen. Te Soerabaia droegen de adelborsten een wit tropenuniform met in Djokja vervaardigde ponjaards, in Engeland een Atjeh-jas met brede mouwchevrons.

Tot zover de geschiedenis der opleiding in kort bestek.
Uittreksel uit: „Gedenkboek 1854—1954".

Knipsels...
MARINENIEUWS
INFORMATIEBLAD VOOR DE KONINKLIJKE MARINE
32e jaargang nr. 488 januari 2002

Reddende engelen door weer en wind

In een zware westerstorm, windkracht 12, zeer slecht zicht en seastate 7, werd de 'Search-and-Rescue' helikopter van Marinevliegkamp de Kooy op vrijdag 28 december ingezet voor een reddingsactie. Het vrachtschip 'Sloman Traveller' was 20 kilometer ten noorden van Vlieland in brand gevlogen. De kapitein verzocht om evacuatie van de zestienkoppige bemanning. Gezien de ernst van de situatie werd naast de reguliere SAR-helikopter, direct een tweede bemanning opgepiept.

Slechts negentien minuten nadat de melding was binnengekomen, was de Lynx, Pedro 2, met aan boord LTZ Ten Broecke, LTZ Blok, SGT Lely, MATR Van Broekhuijsen en LTZA Den Boer, airborne. Aangekomen bij het schip werd het duidelijk dat de situatie dreigde te escaleren. Vermoedelijk stond het schip benedendeks grotendeels in brand, terwijl er zeer gevaarlijk stoffen, waaronder blauwzuur, zoutzuur, kaliumsulfide en stoffen die bij verbranding een narcotiserende werking hebben, aan boord waren. Tevens was vanuit de lucht, naast de uitslaande vlammen en witte rookwolken, duidelijk te zien dat de lading was gaan schuiven. De bemanning van Pedro 2 aarzelde geen moment en begon direct met het evacueren van de bemanning. Door de zware weersomstandigheden, de brand en de bouw van het schip werd de keuze voorde hijspositie bemoeilijkt. Alleen midscheeps bleek, ondanks de aanwezigheid van twee grote kranen, een geschikte optie. Na een eerste poging bleek de directe hijsmethode niet haalbaar en besloot de bemanning de 'highline-methode toe te passen. Terwijl Pedro 2 de eerste drie bemanningsleden naar Vlieland bracht, arriveerde ook de tweede Westland Lynx helikopter van Marinevliegkamp De Kooy op de plek des onheils. Ook de bemanning van Pedro 4, LTZ Langenhorst, LTZ Kroes, SGT Rodewijk, MATR van der Windt en LTZA Cinqualbré, ging direct aan de slag om de volgende vier opvarenden van boord te halen en naar Vlieland te brengen. Terwijl Pedro 2, terug gekeerd bij het schip, de volgende vier bemanningsleden van boord haalde, arriveerde

Het brandende vrachtschip 'Sloman Traveler'

een Duitse Seaking die de laatste vijf personen in veiligheid zou brengen. Helaas kreeg het toestel problemen met zijn hoist en moest het, nadat het één persoon aan boord had genomen, de reddingsactie staken. Pedro 4 pikte de resterende vier bemanningsleden op. Terwijl de bemanning van de 'Sloman Traveller' uit hun penibele situatie was gered, was een ander schip in moeilijkheden gekomen. De 'M/V Hunte' dreigde door problemen met de voortstuwing op Texel te stranden. Pedro 2 zette direct koers naar het schip. Daar aangekomen gaf de kapitein in eerste instantie aan dat hij met evacuatie wenste te wachten op sleepbootassistentie. Een mening die hij na enkele minuten herzag. Eén poging om een highline op de brugvleugel af te zetten mislukte en omdat de conclusie werd getrokken dat het veiliger was het schip te laten stranden, werden er geen verdere pogingen ondernomen.
Na een zware middag, waarin de 'reddende engelen' van Marinevliegkamp De Kooy met gevaar voor eigen leven wederom vele mensenlevens hadden gered, keerden beide helikopters terug naar hun thuisbasis.

Via oliebollen naar de golven

Manama, Bahrein. Ook hier valt de avond snel. Reeds vroeg is het donker maar de temperatuur blijft aangenaam. Hr.Ms. Philips van Almonde ligt rustig tussen een Engelsman en een Australiër, soms wat dobberend op de minigolfjes die zachtjes tegen de romp van het schip aanduwen. Nog steeds lopen er mensen in korte broek met shirt. Een totaal ander beeld dan Nederland ons biedt met de vriesperiodes. Over het weer aldaar valt dus niet te klagen! Over het dek manoeuvreren mensen in witte kledij, ofwel het tropenoutfit wat ook in Bahrein 'casual' is. De zon heeft al in zeer korte tijd de Hollandse gezichten doen kleuren.

Taskforce 50
Afghanistan. Het is volop in het nieuws op wat voor manier dan ook. Uit alle hoeken van de wereld worden er eenheden ingezet om de strijd tegen het terrorisme aan te gaan. Zo ook Nederland. Leden van de landmacht zijn die kant op gestuurd. Marineschepen bevinden zich al in de contreien van de Arabische golf. In de Middellandse Zee voert het fregat Hr.Ms. Jacob van Heemskerck controle op scheepvaart uit en het bevoorradingsschip Hr.Ms. Amsterdam voorziet de schepen van de participerende NAVO-landen van brandstof en goederen.
Op tien december verliet de Philips van Almonde de haven van Den Helder en stoomde op naar Manama - Bahrein. Aldaar voegde het zich bij Taskforce 50, een internationaal vlootverband. Deze taskforce opereert op dit moment in de Arabische Golf. Als taken hebben zij controle op scheepvaart, het vergaren van inlichtingen en het begeleiden van schepen van en naar de golf.

Geen angst

Na continue oorlogs- en gevechtswacht, mocht op Eerste Kerstdag even de druk van de ketel

De opvarenden van de Almonde hoorden drie weken voor vertrek dat ze voor zes maanden weg zouden gaan. Waarheen was nog niet bekend. Een week voor de grote reis hoorden ze wat de bestemming zou worden, de Arabische Golf dus. Het schip werd in korte tijd gereed gemaakt. De bemanning blijft vrij nuchter onder alle ontwikkelingen. Wendy Vreeling, korporaal WDS voelt geen angst. "Nu gaan we eindelijk doen waar we voor opgeleid zijn. Het thuisfront vindt het wel moeilijk dat we deze kant op zijn gegaan", aldus Wendy. Angst is ook bij vrijwel de rest van de bemanning niet bekend. Daar is ook helemaal geen tijd voor want varende wordt er keihard gewerkt. Op de heenreis heeft het schip een oefening gedraaid met een team van de NBCD-school. Vervolgens liep het de haven van Manama binnen waar de Amerikaanse marinebasis van Bahrein zich bevindt.

Oliebollen en sterretjes

De levende kerststal

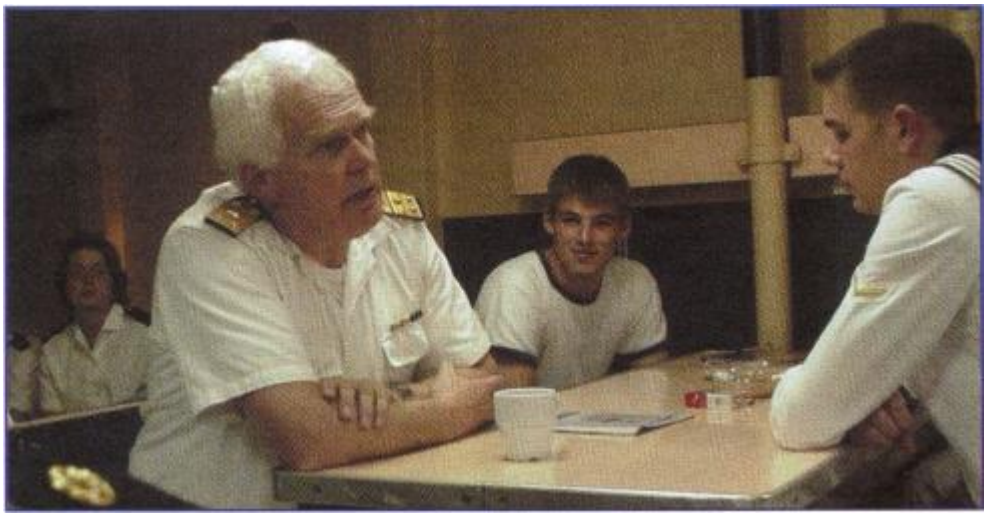
Deze reis hield voor de 162 opvarenden in dat kerst en oud & nieuw aan boord gevierd moest worden. Met kerst zat het schip op zee. Om toch het kerstgevoel op te roepen, was elk verblijf versierd en kon iedereen aanschuiven aan de kersttafel waar een heus kerstdiner opgediend werd. Oud & nieuw werd gevierd op het helikopterdek. Helaas voor de bemanning werd er geen vuurwerk afgestoken. Sterretjes waren wel aanwezig, net als de nodige versiering. Daarnaast kon ouderwets gesmuld worden van oliebollen en wat champagne om het nieuwe jaar in te luiden. Zo zie je maar weer, van huis weg of niet, kerst en oud & nieuw wordt gewoon gevierd!

Met neus in boter

Voor sommige bemanningsleden is dit vaarprogramma alsof je met je neus in de boter valt. Patrick Latumahina, matroos tweede klasse wasser, vaart voor het eerst. Hij is takenboeker aan boord. Patrick vertelt: "Dit is mijn eerste reis en dan meteen zo een. Maar ja, dan heb je direct de eigenlijke taak van de marine maar gehad. Mij maakt het ook niet uit dat we zes maanden weggaan, als de sfeer aan boord maar goed is en dat is ze!".

Onderonsje met admiraal

Om de bemanning een hart onder de riem te steken en om met eigen ogen te aanschouwen hoe de situatie aan boord is, ariveerde de Bevelhebber der Zeestrijdkrachten, vice-admiraal C. van Duyvendijk, vrijdag vier januari aan boord. De admiraal ging elk verblijf af om persoonlijk met het personeel over hun ervaringen te spreken. Dit initiatief werd goed ontvangen. Patrick Latumahina was blij met de komst van de admiraal. "Nu zijn een aantal dingen duidelijker geworden en het is leuk om iemand van buiten het schip op bezoek te krijgen", vervolgt Patrick. Op deze manier heeft de bemanning het idee dat er aan haar gedacht wordt. Ook was dit voor de bemanning de kans om zaken die zich afspelen aan boord, met de admiraal door te nemen.



Zo was de onwetendheid over hun missie (het 'wat gaan we hier nu eigenlijk doen?') een belangrijk onderwerp van gesprek. De complete bemanning heeft zich volledig ingezet voor het vertrek uit Den Helder. Snel werden zaken geregeld, afscheid genomen van het thuisfront en weg was de Almonde.

Bijna niemand viel over het feit dat ze zes maanden weg zouden gaan en alles snel moesten regelen. Echter, dat ze niets te horen kregen, vonden ze minder prettig. De admiraal antwoordde hierop dat dat een duidelijke reden heeft. "Over oorlogen gericht tegen landen is al veel bekend. Maar oorlogen tegen organisaties zoals in dit geval tegen de organisatie van Bin Laden, is nog redelijk onbekend gebied. Vandaar dat het langer duurt voordat we informatie krijgen over het hoe en wat. Aan de ene kant is het plaatje dus nog onduidelijk, aan de andere kant wordt dat plaatje nu gemaakt", aldus de admiraal. Dat was inderdaad zo want enkele dagen later deinde de Almonde op de golven van de Arabische wateren, compleet geïnformeerd over het vaarschema en de missie.

Ook heerste er onzekerheid over de compensatie. Na het bezoek van de admiraal niet meer, hij kon ze feilloos vertellen welke regeling er op hen losgelaten was. De stemming aan boord is dus weer teruggekeerd naar het oude. Bewust, gemotiveerd en naast het harde werken ook lekker relaxed en gezellig. In het weekend van vijf januari is het schip met deze sfeer opgestoomd naar de Golf om daar de taken uit te voeren.

Hr.Ms. Witte de With redt zeelieden

Het Luchtverdediging fregat Hr.Ms. Witte de With heeft zondagmiddag 20 januari een vissersboot met problemen in de machinekamer op sleep genomen. Het scheepje dreef reeds vier dagen onopgemerkt op de Middellandse Zee. Door de technische problemen konden de vijf opvarenden geen radiocontact maken.

Foto: Hr.Ms. Witte de With

Door oplettendheid van de uitkijk aan boord van de Witte de With werd de in nood verkerende vissersboot opgemerkt. Het 15 meter lange schip bevond zich op dat moment op 100 km uit de kust van Tunesië. In overleg met de Italiaanse kustwacht is de visser door de Witte de With naar de haven Pantelleria in Italië gesleept, alwaar het schip gerepareerd wordt.

Hr.Ms. Witte de With, onder commando van kapitein-luitenant ter zee M. Stenvert, was de maandag ervoor uit Den Helder vertrokken om voor een periode van drie maanden in de 'Standing Naval Force Mediterranean' in het oostelijk bekken van de Middellandse Zee patrouilles uit te voeren.

==========

’n Kleine oorzaak

Aan: Heli Tankers BV Rotterdam
Van: Kapitein Willem (Bill) Humburg
m. t. Serenia, Hamburg

Mijne Heren,
Met grote spijt en in haast schrijf ik u deze brief, opdat zal blijken welke kleine oorzaak leidde tot dergelijke grote gevolgen. Ik schrijf u in haast, omdat ik wil bevorderen dat u dit rapport ontvangt vóór de wereldpers er zich meester van maakt, zodat u zich een opinie kunt vormen, omdat genoemde pers de zaak wel weer zal opblazen!

We hadden dus in Hamburg juist de loods opgepikt, toen de leerling terugkwam van het neerlaten van vlag 'G' en het hijsen van de 'H'. Maar omdat het zijn eerste reis was, had hij moeite met het oprollen van de vlag, en ik deed het hem dus voor. Zo is het begonnen! De jongen hield het doek vast en ik zei 'Lekko' en hoewel de knaap wel gewillig maar niet snugger is, moest ik mijn bevel op vinniger toon herhalen: 'LEKKO!'

Op dat ongelukkige moment kwam de eerste stuurman uit de kaartenkamer lopen, waar hij met plotten bezig geweest was, en hij gaf mijn zogenaamde bevel door aan de bak, in de veronderstelling dat het ons anker betrof.
De derde stuurman op de bak liet daarop het anker vallen, terwijl het schip notabene nog volle kracht voer, waardoor de ankerwinch uit het dek werd gerukt. Het afrem-effect naar stuurboord was er oorzaak van dat mijn schip die kant uit koerste, en wel in de richting van een brug over de Elbe.

De bruggenwachter vertoonde grote tegenwoordigheid van geest door de brug voor mijn naderende schip open te draaien, doch lette daarbij niet goed op het wegverkeer, ten gevolge waarvan genoemde brug weliswaar halfopen ging, maar een Volkswagen, twee fietsers en een veewagen op het voorschip terecht kwamen. Op dit moment zijn mijn matrozen bezig de inhoud van genoemde veewagen te verzamelen; zo te horen varkens.

In een uiterste poging de vaart uit het schip te halen, liet de derde stuurman ook het bakboord-anker vallen, maar wel even te laat, want het kwam op het brugwachtershuisje terecht.
Ik gaf natuurlijk vol achteruit, en telefoneerde persoonlijk naar de machinekamer om maximaal te krijgen, maar kreeg te horen dat de temperatuur van het rivierwater 23 graden was, en of er vanavond nog een film draaide ... Mijn korte, doch heftige antwoord zal ik hier niet herhalen.

Tot nu toe heb ik me beperkt tot de activiteiten op het voorschip, maar achteruit waren er ook problemen ontstaan. Op het moment dat het tweede anker viel, was de tweede stuurman aldaar bezig met het uitvieren van de tros voor de sleepboot. Het plotseling afremmen van mijn schip had het resultaat dat de sleepboot achter op de kont botste, op het moment dat mijn schroef vol achteruit begon te slaan. De goede actie van mijn tweede was om de tros onmiddellijk te hieuwen, waardoor de zinkende sleepboot voldoende tijd kreeg om zonder persoonlijke ongelukken te worden geabandonneerd.

Vreemd genoeg was er op het moment dat wij het tweede anker lieten vallen, plotseling een black-out aan de wal, zodat ik vermoed dat wij een onder water liggende hoogspanningskabel hebben geraakt. Het is een kwestie van geluk bij een ongeluk dat de hoogspanningskabels die de voormast raakten op dat moment stroomloos waren ten gevolge van genoemd spontaan ankeren.
Het zal me altijd blijven verbazen hoe vreemdelingen op dergelijke gebeurtenissen reageren. Bijvoorbeeld de loods. Die zit op dit moment ineengedoken in mijn hut te grienen en te kreunen nadat hij een hele fles whisky in recordtijd heeft leeggedronken, welke poging- à propos -in het Guinness Book of Records kan worden vermeld, hoewel ik natuurlijk niet in de gelegenheid was de tijd op te nemen, waarvoor excuses.

En de sleepbootkapitein reageerde furieus. Hij moest door mijn stuurman worden gevloerd en vervolgens met handboeien om in het hospitaaltje worden opgeborgen, vanwaar hij mij schreeuwend van woede uitdaagt rare dingen met mezelf en/of het schip te doen.
Gelieve hierbij aan te treffen de namen en de adressen van de betrokken chauffeurs en de verzekeringsmaatschappijen van de auto's op mijn voordek, zodat u in de gelegenheid bent de lichte beschadigingen aan de stuurboordsreling te claimen. De gemolde varkens heb ik in de proviand vrieskast laten opbergen voor toekomstig gebruik, wat het voedingscijfer gunstig zal

beïnvloeden, want het zijn er nogal wat. De fietsen heb ik geconfisqueerd; die hadden de stuurlui hard nodig bij voor- en achter maken.

Dit rapport is uiteraard voorlopig. Ik vind het nogal moeilijk me te concentreren met zoveel lawaai van politievaartuigen en ambulances om me heen, waarbij ook de diverse lichtflitsen verblindend werken. Het is bedroevend te moeten overdenken dat, indien de leerling zich had gerealiseerd dat het niet nodig is een loodsvlag na invallende duisternis te voeren, dit alles niet was gebeurd.

Voor het wekelijkse Accountancy-rapport wijs ik de nummers 0 voor Ongeval 0/750101 t/m 750109 aan.
Uw dienstwillige kapitein, Willem Humbug
(vertaald uit het Engels)

Bron:
Jan Noordegraaf

Hr. Ms. Panter.

Standaard waterverplaatsing in tons (1.016 kg): 808.
Voortstuwing: dieselmotoren; vermogen 1600 apk.
Maximumsnelheid: 15 zeemijlen per uur.
Voornaamste bewapening: 1 kanon van 7,6 cm; 4 mitrailleurs van 40 mm (in dubbele opstelling); 8 mitrailleurs van 20 mm (in dubbele opstelling); 1 hedgehog-, 2 dieptebomrek- ken en 4 dieptebomwerpers.
In dienst gesteld: 16 juni 1954.

Hr. Ms. Panter behoort tot de zes fregatten van de z.g. “Roofdieren"-klasse, die de Verenigde Staten in het kader van de wederzijdse hulpverlening in de jaren 1954/1956 aan Nederland heeft overgedragen.
De voornaamste taken, welke aan fregatten kunnen worden opgedragen, bestaan uit:

— de nabijbescherming van koopvaardijkonvooien tegen aanvallen door onderzeeboten;

— het bijdragen aan de nabijbescherming van koopvaardij-konvooien tegen aanvallen van lichte oppervlakte zeestrijdkrachten en vliegtuigen:

— het opsporen en vernietigen van vijandelijke onderzeeboten. veelal in samenwerking met vliegtuigen, voornamelijk In de kustwateren;

— het uitvoeren van patrouilles in de kustwateren tegen vijandelijke lichte oppervlaktezeestrijdkrachten en vliegtuigen, welke aanvallen uitvoeren op ankerplaatsen en havengebieden.

Bij de nabijbescherming van koopvaardijkonvooien worden fregatten verenigd in de z.g. „escortegroepen".
In vredestijd worden fregatten, behorende tot de „Roofdier”- klasse, aangewend als visserijpolitiekruiser in de Noordzee.
Voorts beschikt de Koninklijke marine nog over een zestal fregatten van de z.g. „Van Amstel-klasse”, terwijl momenteel in aanbouw zijn vier fregatten van de z.g. „Van Speyk”- klasse die vermoedelijk in 1965/1966 aan de vloot van de Koninklijke marine kunnen worden toegevoegd.

tot volgende week...