“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 51 – 7 e jaargang
19 december 2024

Inhoud

- Brief van een gepensioneerde marineman aan zijn zoon
- Ondergang van de zeesleper Indus.
- Van boomstam tot “Savannah”
- Nieuws uit Nieuwe Diep – commando Zeemacht overgedragen –
- Mariniers maken vuursteun paars.
- De mist in
- De Bell weerstond discriminatie en Japanners
- 60 jaar geleden: evacuatie van Indische repatrianten komt op gang
- Nieuwbouw Koninklijke Marien in Den Helder - AH 1970
- Het kerstwonder in 1948
- Reisverslag van Hr. Ms. Groningen, Hr. Ms. Evertsen en Hr. Ms. Dolfijn 1 OKTOBER—22 NOVEMBER 1962

Prettige Kerstdagen

Brief van de gepensioneerde marineman Kaan aan zijn zoon, matroos der 2e klasse Kaantje Kaan, thans dienende in Nieuw Guinea

De redactie van Alle Hens **(1957/ 58)** is zo gelukkig, met medeweten van de schrijver, onderstaande brief te kunnen publiceren. Zij is van oordeel, dat deze brief in zijn inhoud gevoelens weergeeft, die vele lezers zullen delen. Mocht die echter — in enkele gevallen — niet zo zijn, dan biedt zij hierbij haar welgemeende verontschuldiging aan.

Beste Kaantje,

je bent veel in onze gedachten, deze dagen, en er gaat eigenlijk geen dag voorbij of je moeder en ik hebben het over je. Er kan geen bekende binnen komen, of er wordt naar je gevraagd en net vanochtend nog kwam die gepensioneerde bootsman Geradis oplopen met de Alle Hens bij zich, waarin staat van ***„de marineman op Nieuw-Guinea".***

Je moet met zo'n verhaal natuurlijk altijd tussen de regels lezen, en daar staat dan toch maar keurig in, dat het nog lang niet „als bij moeder thuis" is, daar bij jullie.

Jongen, je hebt daar nooit klagend over geschreven, dat ik ook eerlijk niet van je verwacht, maar je moeder en ik snappen het wel. Dat is dan ook de reden, dat we het veel over je hebben.

Natuurlijk komt daarbij, dat we je missen. Vooral je moeder, hoewel ze het nooit rechtuit zegt. Per slot van rekening was je onze enigste, en was je nog maar een peuter toen de oorlog uitbrak en ik wegging. Ze heeft je toen vijf jaren lang alleen gehad en, klein als je was, heb je haar in die tijd het hoofd boven water gehouden.

Ze zegt zo dikwijls, hoe ze soms wenst, dat je altijd was klein gebleven, en hoe onverwachts je ineens een grote kerel was, die van huis ging met het pak van de baas aan. Het lijkt er soms op, of ze mij een slechte aflosser voor je vindt, hier in huis, en als ik al haar verhalen moet geloven, en jij in die tussentijd niet veranderd bent, zullen je maten het ginder ook best met je kunnen vinden.

Het huis is uiteraard nogal leeg zonder jou. Vooral nu met de kerstmis leek het leger dan ooit, en we hadden eerlijk gezegd af gesproken om er niets aan te doen. Het leek zo raar om kerstversiering te kopen, voor ons samen, en verleden week zei je moeder nog, dat het nu toch wel anders was, zonder jou, zodat we maar net moesten doen of het gewone dagen

waren. Je zal lachen, als je hoort dat ze gistermiddag, een beetje scheef kijkend, met een boompje thuis kwam, en dat vandaag opgetuigd heeft. „Anders weet ik het volgende jaar, als Kaantje er is, niet meer hoe het moet", zei ze.

Zo hadden we ook af gesproken om een lekker stukje vlees te nemen in plaats van wat anders , maar daarmee heb ik haar te pakken, want ik heb een kippetje besteld dat morgen wordt thuisbezorgd. Zo zie je, dat op kerstmiddag je moeder en ik samen aan de tafel zullen zitten, met een kerstboompje erbij en een kip erop, en zo zal het er ook van komen, dat we op oudejaarsavond opblijven tot het 12 uur is. „Dit doen we niet van 't jaar vader" zei je moeder daarnet nog, maar natuurlijk doen we het wel.

Dan zullen we in gedachten ook jou bij ons hebben, en ook jou, tegen mekaar een gelukkig nieuwjaar wensen. Jongen, we doen dat uit het diepst van ons hart, omdat we trots op je zijn. We horen van veel bekenden, dat je je werk goed doet en we weten dat de omstandigheden van je werk lastig zijn.

Je bent eigenlijk, door je tijd op Nieuw-Guinea, een van die marinemannen geworden, die de hele geschiedenis door, zich altijd van een nog betere kant lieten zien, naarmate de omstandigheden hun het leven moeilijker maakten.

Je weet, dat ik daarover mee kan praten, 's Winters, in de oorlog, en met een onderzeeboot bij de Noord kaap, was ook zo leuk niet. Daar hadden we ook de beroepskankeraars aan boord, al was het er altijd hoogstens één. Van die lui kan de marine niet bestaan, en ze helpen de zaak geen meter vooruit. Jij hoort daar niet bij. Jij hoort bij de mensen, die iets weten te maken van toestanden die nu eenmaal eenvoudig zijn, tot die moeilijkheden voorbij zijn en de kankeraars niets meer te kankeren weten, Als je het pionieren wilt noemen mag je dat gerust doen.

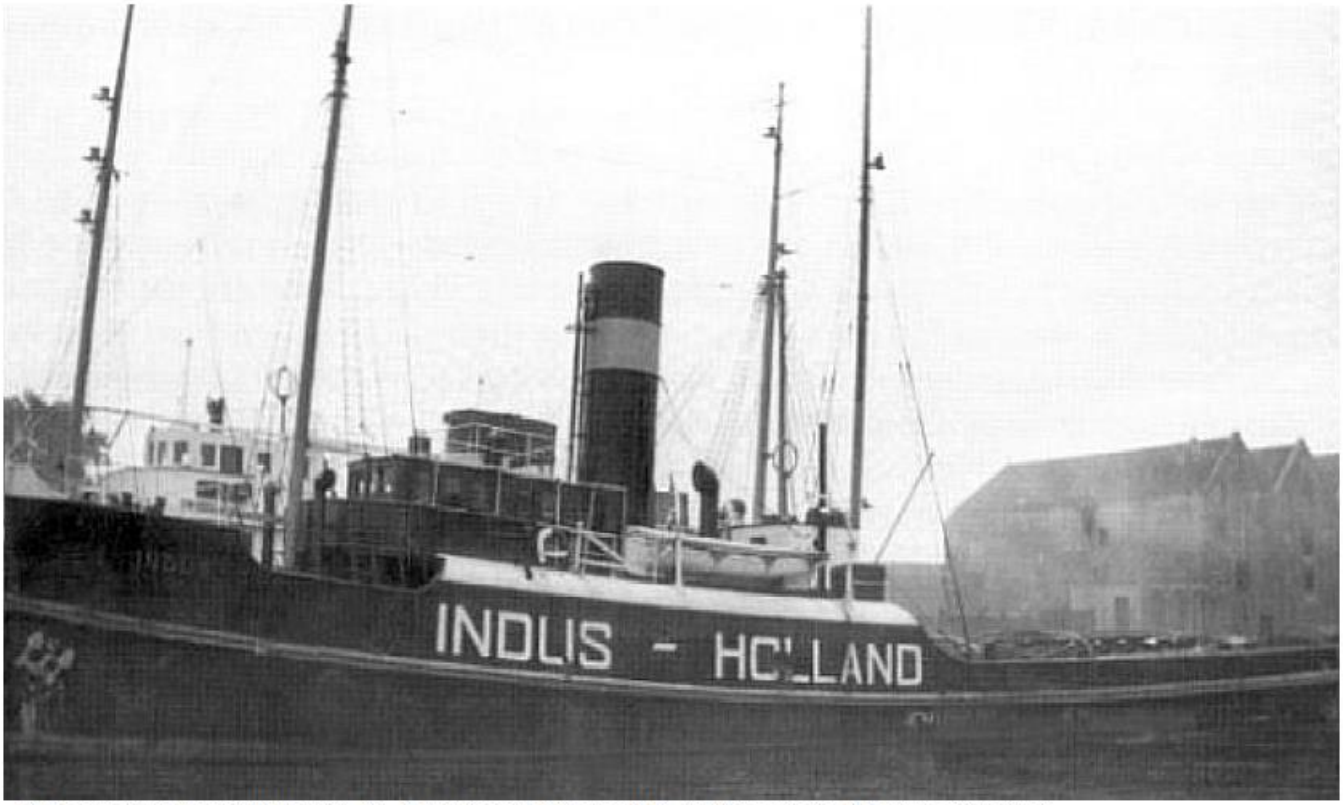
Daarmee heeft de Marine zich altijd van de beste kant laten zien.

Je moeder zal op oudejaarsavond haar Kaantje, een gelukkig nieuwjaar wensen, maar ik jongen, wil je nu wel vast zeggen, dat ik je een fijne Kaan vind, en je veel zegen wens.

JE VADER.

P.S. Dank voor de regelmatige schrijverij. Je moeder leeft er op. Meer groeten, Vader.

ONDERGANG VAN DE ZEESLEPER "INDUS".



De zeesleepboot Indus in de haven van Maassluis kort voor de 2e wereldoorlog.

D. Ruis

Op 18 april 1919 gaf de rederij "Bureau Wijsmuller" opdracht tot de bouw van een zeesleper. Het schip werd gebouwd op de scheepswerf "Jonker & Stans" te Hendrik Ido Ambacht. Op 15 maart 1920 werd het schip te water gelaten en kreeg de naam "Brabant". De sleepboot werd uitgerust met een triple expansie 3 cilinder stoommachine van 1.200 Ipk. Waterverplaatsing 449 ton, snelheid 12 knopen, (knopen = zeemijlen per uur; 1 zeemijl = 1852 meter). De sleepboot kreeg een bemanning van 15 koppen. Op 10 mei 1920 kwam de "Brabant" in de vaart en zou veel sleepreizen gaan doen voor Bureau Wijsmuller. In augustus 1927 werd de zeesleper overgenomen door "L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst" te Rotterdam. Zij bracht het schip in september 1927 in de vaart onder de naam "Indus". Ook voor Smit & Co zou de sleepboot een roemrijke carrière tegemoet gaan.

Vanwege de gespannen internationale toestand vorderde de Koninklijke Marine op 24 augustus 1939 de "Indus" ten behoeve van de Bewaking en Onderzoeksdienst en het schip kwam onder commando van een marineofficier. De marine bracht haar in de vaart als bewakingsvaartuig voor de zeegaten onder registratienummer "BV 36". De sleepboot werd voorzien van een kanon en zoeklicht en kreeg marinekannoniers aan boord. Haar taak werd het controleren van de in- en uitvarende zeescheepvaart.

Na de Duitse inval op 10 mei 1940 nam de Kriegsmarine de Indus in beslag en deelde het in bij het Lazarett Verband (Nederlandse Zeereddingsdienst) onder registratienummer "LAZ 11" de sleepboot werd omgebouwd tot hospitaal-reddingsschip, wit geschilderd en voorzien van rode kruisen. De taak van de "Indus" werd nu het redden uit zee van vliegtuigbemanningen en

drenkelingen en het slepen van schepen welke tijdens gevechten of door zeemijnen beschadigd waren.

Aanval op de “LAZ 11” op de Noordzee voor Schouwen.

In de nacht van 22 op 23 september 1940 lag de LAZ11 voor anker onder de kust van Schouwen – Duiveland. De zeesleper “Indus” stond onder commando van kapitein Meindert Cornelis de Graaf (50 jr.) afkomstig uit Rotterdam. De bemanning van de sleper bestond uit 18 koppen, voornamelijk Nederlanders aangevuld met enkele Duitse militairen ter bewaking van de bemanning.

Het schip lag op 51 graden 55 minuten Noorderbreedte en 3 graden en 31 minuten Oosterlengte standby om drenkelingen van tot zinken gebrachte schepen en neergestorte vliegtuigen te redden. Het was een heldere nacht, volle maan en een rustige zee.

Omstreeks 03.15 uur zag de bemanning oranje-rode lichtkogels in de lucht. De kapitein liet hierop de rode kruis tekens op de schoorsteen verlichten en de scheepssirene loeien. Kort daarop kwam een salvo projectielen voor de LAZ11 in het water terecht. De bemanning kon het oorlogsschip niet waarnemen. Zij zagen alleen het mondingsvuur van de kanons. Een tweede salvo volgde, die granaten kwamen achter het schip in het water. Direct daarop kwam het derde salvo. Die granaten waren raak. De granaten sloegen midscheeps in, sloegen een gat in het dek en veroorzaakten in de machinekamer een ketelexplosie. Ook het roer raakte beschadigd terwijl een granaat aan bakboord in het dek sloeg en grote schade in het kombuis en de proviandkamer veroorzaakte. De verlichting van het schip was ook uitgevallen. De beschieting heeft 10 minuten geduurd.

1e Machinist Groeneveld ging direct het ketelruim in, dit stond vol hete stoom. Hij haalde tremmer Hermsen, die overdekt was met zware brandwonden, uit dat ruim en bracht hem aan dek waarna hij de andere gewonden ging verzorgen.

v.l.n.r. LAZ 11 ex Indus, LAZ 1 ex stoom-loodsvaartuig no: 12, LAZ 10 ex Ganges

Omdat de sleepboot stuurloos en zwaar beschadigd was, gaf kapitein De Graaf bevel om het schip te verlaten. De kapitein en het merendeel van de bemanning ging in de stuurboord sloep waarna men de boot liet zakken. Tijdens het zakken schoot de voorste takel uit de bevestiging waarna de sloep met een klap in het water viel. De mannen in de sloep vielen in het donkere water.

De 1e machinist Groeneveld stond nog op het dek en had de tegenwoordigheid van geest om een vanglijn naar de drenkelingen te gooien. De mannen pakte deze lijn vast en zagen kans om

de sloep, die inmiddels behoorlijk vol water was gelopen, langszij de sleepboot te krijgen waarna men aan boord kon klimmen.

De kapitein hield hierop appél en stelde vast dat er door de ketelontploffing één man was gedood, één man zwaar gewond en twee man lichtgewond. Tijdens het te water laten van de reddingsloep waren zes bemanningsleden verdronken. Zij hadden geen kans gezien om in het donker de vanglijn of de sloep vast te pakken.

Terug aan boord van het onbestuurbare schip werd onmiddellijk een SOS uitgezonden en contact gemaakt met Radio Scheveningen. Maandagochtend 23 september omstreeks 11 uur kwamen er een paar Duitse watervliegtuigen om de sleepboot cirkelen. Zij durfden niet te landen vanwege de hoge golfslag. Om 15 uur kwam de LAZ46 langszij, bracht een sleeptros over op de LAZ11 en sleepte het onfortuinlijke schip richting Hoek van Holland. Om 17 uur kwam er een Duits oorlogsschip met een dokter en een verpleger aan boord bij de sleep. Beide mannen stapten over en begonnen direct met de behandeling van de gewonden. Het oorlogsschip nam nu de sleep over van de LAZ46 waarna beide schepen om 20 uur te Hoek van Holland aankwamen. Nadat de gewonden en dode van boord waren gehaald ging de sleep door naar Rotterdam waar de LAZ11 naar de werf van de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij werd gebracht om gerepareerd te worden.

De gewonden werden overgebracht naar het gemeenteziekenhuis aan de Zuidwal te Den Haag. Het stoffelijk overschot van Hermsen werd op 25 september van Hoek van Holland naar Haarlem gebracht. De Duitse propaganda greep dit voorval met beide handen aan om de Britse marine in diskrediet te brengen. Veel kranten in het land brachten het nieuws van de “laffe” aanval van de Britse marine. De Duitse militaire bevelhebber in Nederland, General der Flieger Christiansen stelde een geldbedrag beschikbaar om nabestaanden der omgekomen bemanningsleden te steunen.

Britten beschieten Roode-Kruis-schip

LAZ 11

HET NEDERLANDSCHE ROODE-KRUIS-SCHIP LAZ. 11 is enkele dagen geleden beschoten door een Britschen oorlogsbodem, waarbij het schip enkele treffers kreeg en zeven leden der bemanning zijn gedood. Het schip ligt thans in het dok te Rotterdam en duidelijk vertoont de scheepswand de sporen van den aanval. De pijlen wijzen de plekken aan, waar granaten insloegen.

De Britten zagen de LAZ schepen echter als vijandelijke oorlogsschepen omdat zij voornamelijk Duitse vliegtuigbemanningen uit het water haalden, die later weer werden ingezet op de bombardementsvluchten tijdens de ‘Slag om Engeland’.

De slachtoffers van de ketelontploffing waren:

1.C. Hermsen, 29 jaar, tremmer, te Haarlem, gedood.

2.W.A. Cassee, 32 jaar, 2e machinist, te IJmuiden, brandwonden aan gezicht en bovenlichaam.

3.M. V. Duyn, 20 jaar, 2e stuurman, te Katwijk, lichte brandwonden aan gezicht en rechterhand.

4.C.W.L. Cornet, 29 jaar, tremmer, wonend te Haarlem, ribfractuur.

De slactoffers van het kapseizen van de reddingboot (vermist):

1.J. Maarseveen, 42 jaar, 2e machinist, wonend te IJmuiden,

2.D. Rood, 21 jaar, matroos, wonend te Scheveningen.

3.M.L. Grutterswijk, 22 jaar, matroos, wonend te Haarlem.

4.W. v. Leeuwen, leeftijd onbekend, matroos, wonend te Haarlem.

5.J.W. Koster, 24 jaar, matroos, wonend te Haarlem.

A. Sweers, 23 jaar, matroos, wonend te Haarlem.

De ondergang van de BS4 (Indus).

Nadat de schade aan de zeesleper LAZ11 (Indus) eind 1940 op de werf van de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij was hersteld werd het schip weer in de vaart gebracht. In januari 1941 bracht de bezetter het schip onder bij het Bergungsschiff Verband onder registratienummer BS4. Behalve het redden van vliegtuigbemanningen op de Noordzee ging de BS4 ook met de Duitse konvooien mee. Deze konvooien voeren tussen Noorwegen en Rotterdam en vervoerde vaak ijzererts uit Zweden.

Op vrijdag 20 november 1942 omstreeks 16.00 uur bevond de zeesleper BS4 zich op de Noordzee voor de kust van Nederland. Het schip voer voor de Nieuwe Waterweg ter hoogte van de zogenaamde Gasboei, positie 52.10 graden Noorderbreedte en 04.05 graden Oosterlengte. Op dat moment naderde 11 Beaufighters Britse bommenwerpers, van het 236 Squadron van de RAF Coastal Comand zeer laag, op enkele tientallen meters boven zee, de BS4. De vliegtuigen waren om 15.06 uur opgestegen van de basis North Coates in Engeland met de opdracht om een konvooi voor de Nederlandse kust bij Hoek van Holland aan te vallen.

Enkele bommenwerpers wierpen zes brisantbommen af, waarvan twee de zeesleper vol raakten. Door deze voltreffers begon het schip te zinken. De hele bemanning kwam in het water terecht. Er waren 14 Nederlandse zeelieden aan boord en waarschijnlijk vier Duitse militairen. Zij werden gered door schepen van de Kriegsmarine die in de buurt waren. De drenkelingen werden in de Berghaven te Hoek van Holland aan land gebracht. Zes bemanningsleden werden tijdelijk ondergebracht in Hotel Caland te Hoek van Holland. Drie mannen werden met lichte brandwonden naar het Roode Kruisziekenhuis te Den Haag vervoerd. Drie anderen gingen per schip naar Rotterdam, waar zij onderdak kregen op het bureau van de Rivierpolitie aan de Parkkade. De overige twee leden van de bemanning mochten via Hoek van Holland naar hun woonplaats reizen. Over de vier Duitse militairen of matrozen van de Kriegsmarine werd geen informatie gegeven. Het schip en de bezittingen van de bemanning gingen verloren.

DE INDUSBANK.

Rond het wrak van de zeesleper BS4, voormalige Indus vormde zich in de loop van de tijd een zandbank, die bekend werd onder de naam: “Indusbank”. Ten westen hiervan werd een

wrakboei, de “Indusbank-West” gelegd. In 1968 zou Smit & Co een Europoortsleepboot onder de naam “Indusbank” in de vaart brengen. In 1995 werd deze sleepboot verkocht.

Berging van de sleepboot BS4/Indus.

Op 1 januari 1960 werd de berging van de zeesleper ‘Indus’ afgerond. Het wrak lag net buiten de monding van de Nieuwe Waterweg, enkele mijlen noordwest van het Noorderhoofd op ongeveer 10 meter diepte en werd gemarkeerd door middel van een boei. Zeelieden spraken over de ‘Indusboei’. Het bergingsbedrijf Van den Akker heeft met duikers op het wrak gewerkt en met hulp van springstoffen er delen afgeschoten. Deze delen zijn aan de wal gebracht. Het wrak was nu zover gesloopt dat er niets meer boven de zeebodem uitstak zodat het geen obstakel meer vormde voor de zeevaart.

Bij de aanval neergeschoten Britse bommenwerpers waren:

Beaufighter Mk.1 EL454, ND-O van No.236 Squadron was om 15.06 uur opgestegen van North Coates voor een eerste Wing-Strike tegen het bovengenoemde konvooi voor de kust van Hoek van Holland. Het vliegtuig werd aangevallen en neergeschoten door een Fokker Wulf-190 van II./JG1. De bemanning van de Beaufighter kwam om het leven. De Duitse vlieger Unteroffizier Schmid van 5./JG1 claimde 75 km west van Zandvoort een Beaufort te hebben neergehaald om 16.08 uur.

1.) Piloot: W/C Howard D. Fraser OBE RAF, pilot, OC No.236 Squadron, en Wing Leader North Coates Strike Wing, 28 jaar, gedood, begraven te Bergen. 2.) Nav/WOp: F/O Gerinald S. Griffin RAFVR, 22 jaar, gedood, Rm.67.

Beaufighter Mk.1 T4780, ND-C van No.236 Squadron was om 15.06 uur opgestegen van North Coates voor een eerste Wing-Strike tegen eerder genoemd konvooi voor de kust van Hoek van Holland. Dit toestel werd neergehaald door een Fokker Wulf-190 van 5./JG1 nog voor het een aanval op het konvooi kon doen. Beide bemanningsleden raakten hierbij vermist.

1.) Piloot: S/L Geoffrey A. Edney RAF, pilot, Commander “A”-Flight No.236 Squadron, 25 jaar, Rm.65. 2.) WOp/Obs: F/S Hugh Haddow RAFVR, Rm.74.

Beaufighter Mk.IV EL446, QM-P van No.254 Squadron was om 15.15 uur van North Coates opgestegen voor een eerste Wing-Strike tegen eerder genoemd konvooi. Tijdens de aanval werd dit toestel door scheepsflak neergehaald en crashte het in zee voor de kust van Hoek van Holland. De bemanning werd gedood en is nog altijd vermist.

1.) Piloot: P/O Robert R. Sargent RAFVR, pilot, 22 jaar, Rm.67. 2.) Nav/WOp: Sgt Cyril Heskel RAFVR, leeftijd onbekend, Rm.85.

Bronnen:

In het zicht van de haven, P. Heijstek en G.R. van Veldhoven, uitg. Bataafsche Leeuw, Amsterdam 1986.
Smit 150, G.J. de Boer, uitg. De Alk, Alkmaar 1992.
Internet: site Bureau Wijsmuller, geschiedenis.
Kranten: De Maasbode, 26-09-1940, Algemeen Handelsblad, 27-09-1940, Haagse Courant 26-09-1940, Eindhovensche en Meierijsche Courant, 27-09-1940, Deutsche Zeitung in den Niederlanden 26-09-1940. De Vuurtoren, 1-07-1960
Archief “Nederlands Militair Kustverdedingings Museum”

Afbeeldingen:
Afbeelding 1, website zeesleepvaart.com
Afbeelding 2, ansichtkaart collectie H. v.d. Lugt
Afbeelding 3, Algemeen Handelsblad, 27-09-1940.

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

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

==========

Van boomstam tot "Savannah"

De vorige maal eindigden wij met een bezoek van Columbus aan IJsland, wat een beeld gaf van het omvangrijke contact dat er tegen het eind van de vijftiende eeuw bestond tussen de noordelijke en de zuidelijke zeevarende landen. Voordat wij echter verder ingaan op de reizen van Columbus moeten wij een merkwaardige figuur vermelden die veel heeft bijgedragen tot de grote groei van kennis van de scheepvaart in de vijftiende eeuw.

Prins Hendrik de Zeevaarder: grondlegger der Portugese ontdekkingen

De jonge prins was er echter van overtuigd dat, wanneer er een nieuwe handelsroute naar Indië kon worden gevonden, zijn land daarvoor een goede ligging zou hebben. Voordat hij echter schepen kon uitzenden voor verre ontdekkingsreizen moest eerst al de beschikbare kennis van de scheepsbouw, van de navigatie en van de geografie worden verzameld. Met dit doel bracht hij geleerden, zeelieden en scheepsbouwers uit vele landen bijeen die onder meer een nieuw scheepstype ontwikkelden dat de Portugese vlag naar de Oost zou brengen: de karveel.

Dit schip combineerde de stevige bouw van de noordelijke schepen met de driehoekige, Latijnse zeilen van de Middellandse Zee. Dit tuig stelde de schepen in staat snel op te werken tegen de passaatwinden, terwijl later de voorste van de drie masten uitgerust werd met een vierkant zeil waarmee ook voor de wind behoorlijk kon worden opgeschoten.
Reeds in 1418 stuurde prins Hendrik zijn eerste expeditie uit die Madeira ontdekte en voor Portugal in bezit nam. Systematisch zond hij daarop expedities uit die ieder jaar verder doordrongen langs de onbekende kust van Afrika. Het hoogtepunt van deze ontwikkeling heeft

de ondernemende prins echter niet meer kunnen meemaken: pas dertig jaar na zijn dood kwam Vasco da Gama in 1497 in Indië aan en hij vestigde daar een handelsmonopolie dat eerst honderd jaar later door de Hollanders zou worden bedreigd.

SPRONG IN HET ONBEKENDE

Ontdekkingsreizen worden meestal beschreven als ontdekkingen van landen; van zeker evenveel belang is echter de ontdekking van de zeeën geweest, of liever van de wind- en stroomsystemen die de zeevaart mogelijk maakten. Zo was het betrekkelijk eenvoudig

HENDRIK DE ZEEVAARDER

Een Spaans galjoen dat deelnam aan de Armada

Prins Hendrik de Zeevaarder was een bijzonder man, ten eerste al vanwege zijn bijnaam die al heel merkwaardig is voor iemand die gedurende zijn gehele leven vrijwel nooit op zee is geweest. Hij werd in 1394 geboren als vierde zoon van een onbelangrijke koning in een onbelangrijk land en niets duidde er dus op dat hij de loop van de geschiedenis zou veranderen. Zijn vaderland, Portugal, was in die tijd een arm land dat echter door zijn ligging langs de Atlantische Oceaan altijd al stoutmoedige zeelieden had voortgebracht, al beperkten dezen zich voornamelijk tot de visvangst. Het lag echter buiten de voornaamste handelsroutes zodat de in deze tijd zo belangrijke oosterse producten het land pas na langdurige en kostbare omzwervingen bereikten.

voor de Portugezen om langs de kust van Afrika naar het zuiden af te zakken, totdat zij in de buurt van de evenaar de passaat tegen kregen. De ontdekker van Kaap de Goede Hoop, Bartolomeus Diaz, was ook de eerste die de moed had om ter hoogte van de evenaar de kust te verlaten en dicht onder de Zuid-Amerikaanse kust met de stroom mee naar het zuiden te koersen. Hij ontdekte bovendien dat op hoge zuiderbreedte een krachtige westenwind waaide, die hem uiteindelijk rond de Kaap bracht.
Er was in die tijd moed voor nodig om een dergelijke sprong in het onbekende te ondernemen. De Middeleeuwse zeelieden waren ervan overtuigd dat ergens in het westen het einde van de aarde lag; wie te ver op zee doordrong zou er af vallen of worden verzwolgen door verschrikkelijke monsters. Een ander bijgeloof vertelde dat hoe verder men naar het zuiden reisde hoe warmer het zou worden, totdat men tenslotte in een gebied belandde waar de mens levend zou verschroeien. Naast de grote ontdekkingen van Afrika, Indië en Amerika was het vinden van betrouwbare winden stroomgegevens en het ontzenuwen van dit bijgeloof de grote bijdrage van de Portugese en later ook van de Spaanse zeelieden.

COLUMBUS

Ook Columbus liet zich op dit gebied van de ontdekkingen niet onbetuigd; het is b.v. bekend dat hij op zijn acht overtochten over de Atlantische Oceaan nimmer tweemaal dezelfde koers volgde. Zijn noordelijkste route liep van Lissabon via de Azoren naar het Caribische gebied, zijn zuidelijkste van de Kaap Vedische eilanden naar Trinidad. De schepen van Columbus verschilden niet zoveel van die uit het begin van de eeuw. Zijn vlaggeschip was de Santa Maria, naar alle waarschijnlijkheid een kraak, en hij werd vergezeld door twee karvelen. De kraak was de opvolger van de hulk en de kog, al is de terminologie in deze tijden niet rotsvast. Het waren zware vierkant getuigde koopvaarders met in de loop der tijden één tot vier masten. In tegenstelling tot de noordelijke voorgangers was de kraak niet overnaads, maar glad gebouwd op de manier die altijd de Middellandse Zee schepen heeft gekenmerkt. Het is overigens betrekkelijk moeilijk om precieze beschrijvingen te geven die voor de scheepstypen in de middeleeuwen gelden: scheepsbouw was een ambacht en geen wetenschap, men experimenteerde en nam nu eens dit en dan weer dat over van andere scheepsbouwers, zonder dat er vaste regels waren opgesteld.

FLUIT EN GALJOEN

In de loop van de 16e eeuw kwamen, als opvolgers van de kraak, de fluit en het galjoen naar voren. De fluit was een kleine koopvaarder waarmee Holland zijn rol als vrachtvaarder van Europa uitvoerde.
In het begin van de 17e eeuw schijnen er meer dan 10.000 van dergelijke schepen met ongeveer 100.000 bemanningsleden onder de Nederlandse vlag te hebben gevaren.

Nederlandse Oostindiëvaarders in dok

Dit was merkwaardig efficiënt, want voor een schip van ca. 100 ton hadden de Hollanders slechts 10 en de Engelsen 30 koppen nodig.
Het galjoen was groter en deed dienst op de lange afstanden als bewapende koopvaarder of ook wel als zuiver oorlogsschip.

EERSTE SCHIPVAART

In 1595 nam het zich snel ontwikkelende Holland de grote stap om zelf een handelsexpeditie naar de Oost te zenden. Door enige handige agenten in Lissabon en op Portugese schepen wist men zich de nodige gegevens te verschaffen over de te volgen route en over geschikte verversingsplaatsen. Dit was een bijzonder gewaagde onderneming want, al was Portugal al aanzienlijk verzwakt, toch vertegenwoordigden dit land en het daarmee verbonden Spanje nog een grote macht en men kon niet veronderstellen dat deze landen een inbreuk op de door hen verworven rechten zonder meer zouden tolereren.

Zelfs Engeland had zich beperkt tot kaapvaart op Portugese schepen en was nimmer overgegaan tot een geregelde handel.
Deze eerste reis werd gemaakt met vier schepen: drie kleine galjoenen en een heel kleine pinas. De gezamenlijke inhoud van deze scheepjes: 1100 ton, was ongeveer evenveel als die van één Portugese kraak. Toch was dit voldoende om het begin te vormen van een steeds groeiend verkeer met wat later Nederlands- Indië zou worden. Hoe zwaar een dergelijke tocht was blijkt wel uit het feit dam ruim de helft van de opvarenden de tocht niet heeft overleefd. Scheurbuik, gevechten en ongevallen eisten een hoge tol en zouden dat nog jaren blijven doen. De route die men volgde liep van de Kaap via Madagascar recht naar de Straat Soenda. Dit was zo op het oog het kortste, doch later bleek dat men door voor de passaat naar Australië en vandaar naar het Noorden te zeilen uiteindelijk vlugger opschoot. Dit werd later de gebruikelijke weg voor de Oost-Indië vaarders; het zal uit het bovenstaande dan dok wel duidelijk zijn dat Nederlandse zeelieden een belangrijke rol zouden spelen bij de ontdekking van het lege continent.
Het zou echter nog tot de 18e eeuw duren voor deze weinig winstgevende streken ten volle in kaart waren gebracht.

Het grootste zeilschip aller tijden: de „Preussen"

OORLOGSSCHEPEN
In de 16e en 17e eeuw werden ook de eerste oorlogsschepen gebouwd. Streden deze aanvankelijk zonder enige slagorde, later vocht men in een gesloten linie waardoor men het geschut beter kon benutten. Deze methode leidde tot het befaamde admiraal- zeilen en bleef tot in de 19e eeuw gehandhaafd. Trouwens, na de stormachtige ontwikkeling van de scheepsbouw in de 15e eeuw is er in de volgende eeuwen weinig revolutionairs meer gebeurd. De schepen werden groter, er werden steeds meer zeilen boven elkaar geplaatst, de roerstok werd vervangen door een rad, maar dit waren meer verfijningen dan vernieuwingen. Een ervaren zeeman uit 1550 zou aan het begin van de vorige eeuw een zeer bruikbare kracht zijn geweest.

EINDE ZEILTIJD
Het einde van de zeiltijd kwam in de tweede helft van de vorige eeuw. Stoom zou het zeil verdringen, maar niet zonder dat de zeilschepen nog eenmaal hun beste eigenschappen hadden getoond. In Amerika werden de snelle en fraaie klipperschepen gebouwd die ook in Europa hun navolgers kregen. Zij voeren in negentig dagen van New York naar Californië rond Kaap Hoorn of van China naar Londen via de Kaap de Goede Hoop; langzame schepen uit die tijd deden daar bijna drie maal zo lang over. Zij verschenen echter laat op het toneel en hebben

het, vooral na de opening van het Suez kanaal, niet tegen de mechanisch voortbewogen schepen kunnen bolwerken.

Bron: Alle Hens september 1965

Nieuws uit Nieuwediep

Commando der Zeemacht overgedragen Hr. Ms. Kruiser "De Zeven Provinciën" vormde het decor

Zelden vond er een treffender plechtigheid op het nieuwe haventerrein plaats, dan toen vice-admiraal L. E. H. Reeser zijn functie van commandant der zeemacht in Nederland overdroeg aan schout-bij-nacht jhr. W. C. M. de Jonge van Ellemeet. Wel het meest ontroerende moment was, toen na afloop de scheidende CZM in de admiraalssloep, met als stuurman de chef-staf, commandeur R. M. Elbers, en tien kapiteins ter zee aan de riemen, de marine werd „uitgeroeid".

PLECHTIGE STEMMING

Men kon een speld horen vallen op de steiger voor Hr. Ms. „De Zeven Provinciën", die met zijn machtige apparatuur in het hemelsblauwe zwerk boorde, toen beide vlagofficieren, begeleid door manschappen van de Koninklijke Marechaussee, in twee zwarte auto's arriveerden. Toch waren er op dat moment zeker duizend mensen aanwezig.
Op de tribunes waren gezeten: autoriteiten van zee- en landmacht, buitenlandse attaché' s en nagenoeg het voltallige gemeentebestuur. Links daarvan het paradebataljon onder commando van majoor der Mariniers T. M. van der Vaart.
In het bataljon werden twee vaandels meegevoerd, nl. dat van de marineluchtvaartdienst en dat van de onderzeedienst.
De Marinierskapel der Koninklijke Marine zorgde voor de muzikale eerbewijzen en de muziek bij het grootse defilé, dat na afloop werd gehouden.

ZWAARDER BELAST

Na de inspectie begaven de twee vlagofficieren zich aan boord van Hr. Ms. „De Zeven Provinciën" voor de overdracht. In zijn afscheidsrede overzag admiraal Reeser het schip, de zo vertrouwde omgeving van de marinebasis, zich nog omgeven wetende door commandanten en delegaties, en hij constateerde dat veel, heel veel hetzelfde is gebleven als twee jaar geleden, toen hij het commando aanvaardde. Hiermee doelde hij op de trouw, de volharding en het goede moreel, die het personeel sieren van hoog tot laag, bij alle onderdelen boven, op of onder de zee, aan de wal, bij staven, opleidingen en verzorgingsfaciliteiten.

„Met voldoening heb ik gadegeslagen", aldus de admiraal, „hoe dikwijls kleinere bemanningen bij sommige eenheden dezelfde taak als weleer verrichten, ook daar waar bovendien een nieuw opleidingssysteem extra bemoeienissen voor een aantal officieren en onderofficieren betekende."

Met de admiraalssloep, waarin tien kapiteins ter zee aan de riemen zitten, wordt admiraal Reeser na 37 voorbeeldige dienstjaren de marine „uitgeroeid".

Foto's F. L. Weesing.

Na schout-bij-nacht De Jonge van Ellemeet een goede en gelukkige bevelsperiode te hebben toegewenst, verklaarde de vlootvoogd het bevel over de zeemacht in Nederland te hebben neergelegd. Langzaam daalde zijn commandovlag met drie sterren uit de mast, waarna de saluutbatterij vijftien saluutschoten over de basis deed daveren.

DE MENS CENTRAAL

Schout-bij-nacht De Jonge van Ellemeet wendde zich tot admiraal Reeser om hem te bedanken voor al datgene wat hij in zijn tweejarig commando over de zeemacht heeft gedaan. Tot de vertegenwoordigers van de bemanningen van schepen, vliegtuigsquadrons en inrichtingen zei de schout-bij-nacht: „In de afgelopen twee jaren heb ik van zeer nabij meegemaakt personeel geplaatst bij vliegtuigsquadrons, op bovenwaterschepen en op onderzeeboten. Men zou kunnen zeggen, dat zij de doorsnee mens vormen van het personeel dat bij de zeemacht dient. Het was niet alleen een eer voor mij, maar in het bijzonder een voorrecht om over zulke opgewekte, actieve, hardwerkende en goede mensen het bevel te mogen voeren. De tijd, waarin wij leven, wordt onder meer gekenmerkt door grote veranderingen in de techniek. Deze ontwikkelingen laten de Koninklijke Marine niet onberoerd, integendeel, zij staat er middenin. Daarnaast voltrekken zich veranderingen in de omstandigheden, in de wijze van vormen van

elf saluutschoten, dat 'de bevelswisseling een feit was.

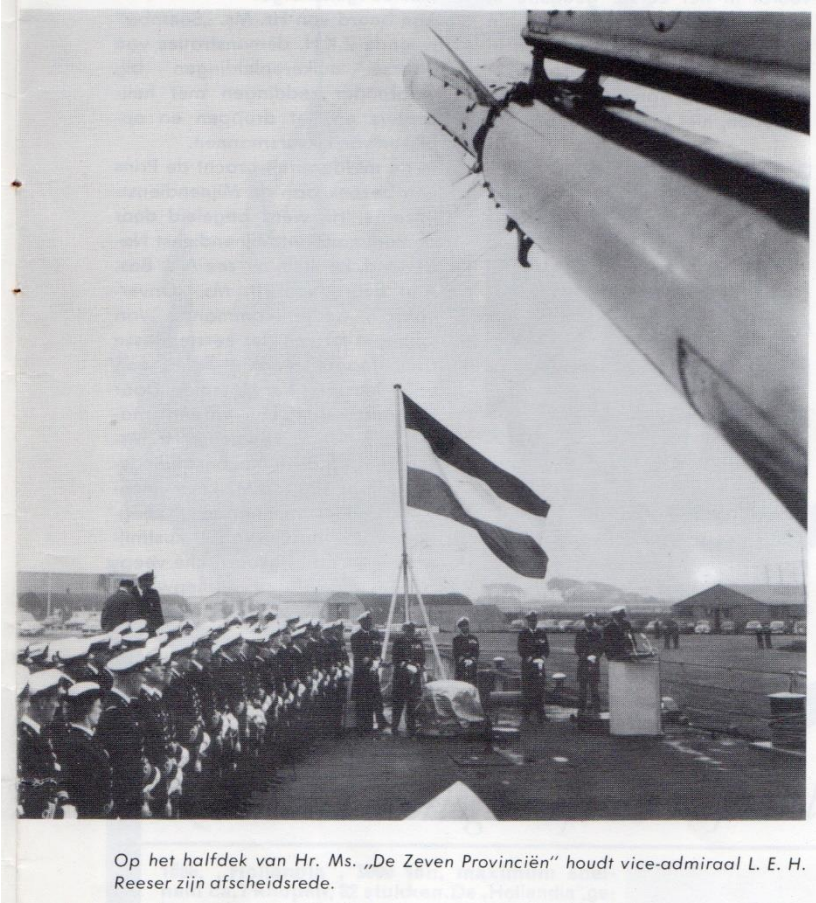
AFSCHEID EN ONDERSCHEIDING

Bij dagorder aan het personeel had de admiraal tevoren bekend-

in de orde van Oranje Nassau. De versierselen van deze onderscheiding werden aan de admiraal uitgereikt door de minister van Defensie P. J. S. de Jong Deze plechtigheid had plaats op het ministerie in Den Haag, in aanwezigheid van de echtgenote van de admiraal, mevrouw C. J. Reeser-De Lange, de staatssecretaris van Marine A. van Es, de secretaris-generaal van defensie (Marine) J. Dekker, de vlagofficier materieel, vice-admiraal H. M. van den Wall Bake, en de vlagofficier personeel, vice-admiraal J. B. M. J. Maas.

Aan de voorbeeldige loopbaan van admiraal Reeser met zijn 37 dienstjaren hebben tal van dagbladen uitvoerige artikelen gewijd. Daarin werd o.m. stilgestaan bij het optreden van deze begaafde en moedige zeeofficier tijdens de meidagen van 1940, toen hij als officier van artillerie aan boord van Hr. Ms. „Johan Maurits van Nassau" bij de Afsluitdijk meer dan honderd granaten afvuurde op de Duitse invallers. Hoogtepunt van zijn carrière wordt genoemd het

commando over de Nederlandse zee-, landen luchtstrijdkrachten, die waren ingezet tegen de Indonesische infiltranten in westelijk Nieuw-Guinea, waarbij een meer dan
De *gaande en* de *komende commandant der zeemacht Nederland* op de *valreep, geflankeerd door vier val-reepgasten, om het dek van Hr. Ms. kruiser „De Zeven Provinciën" te betreden.*
personeel en in de organisatievormen.



Op het halfdek van Hr. Ms. „De Zeven Provinciën" houdt vice-admiraal L. E. H. Reeser zijn afscheidsrede.

Gelukkig zijn al deze veranderingen niet een doel op zichzelf, zij staan niet centraal in ons leven van alle dag, het is daarentegen de mens, die centraal staat, die aan deze veranderingen vorm moet geven."
Kort na het uitspreken van deze woorden verklaarde jhr. De Jonge van Ellemeet het bevel over de zeemacht in Nederland te hebben overgenomen. Toen werd er een dundoek met twee sterren in de mast gehesen en verkondigden gemaakt, dat hij tevens zijn functie als „Commander Benelux Sub Area, Channel" en aangewezen „Admiraal Benelux" overdroeg. In verband met het neerleggen van deze geallieerde functies heeft de admiraal ook een kort bezoek aan Londen gebracht om afscheid te nemen van de opper-bevelhebber van de NATO-zee- en luchtstrijdkrachten in het Kanaalgebied, Sir John Frewen. H.M. koningin Juliana heeft de scheidende commandant der zeemacht bevorderd tot commandeur
voortreffelijke samenwerking tussen de drie delen van de krijgsmacht mogelijk is gebleken.

WAPENFEITEN

Zijn grootste teleurstelling was, aldus hebben we kunnen lezen, het in de steek moeten laten van het volk van Nieuw-Guinea. Het voor hem mooiste wapenfeit was het in het begin van de jaren zestig onderscheppen van drie Indonesische motortorpedoboten en het tot zinken brengen van één daarvan in de Etnabaai. Dat gaf de commandantstrijdkrachten Nieuw-Guinea veel voldoening. Nadat de Duitsers de „Johan Maurits" tot zinken hadden gebraakt,, werd „Leen" Reeser opgepikt door Hr. Ms. „G 13" en in Engeland aan de wal gezet. Hij bleef actief deelnemen aan de geallieerde oorlogvoering. In 1942 was hij verwikkeld in een artilleriegevecht met de Japanse vloot bij de Kawean-eilanden in Nederlands-Indië.
In zijn staat van dienst staat ook: in 1943 konvooibegeleiding met Hr. Ms. „Van Kinsbergen" in de Caraïbische wateren en in 1948 beschieting van havens op Indonesisch republikeins gebied met Hr. Ms. „Banda". Met inzet van zijn gehele persoon heeft admiraal Reeser, die ook commandant van smaldeel V geweest is, Koningin en Vaderland gediend.

PRINS BERNHARD BIJ DE MIJNENDIENST

De gaande en de komende commandant der zeemacht Nederland op de valreep, geflankeerd door vier valreepgasten, om het dek van Hr. Ms. kruiser „De Zeven Provinciën" te betreden.

Het bezoek, dat Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Bernhard, zoals in onze vorige aflevering reeds in het kort werd vermeld, aan de Mijnendienst Nederland bracht, is vooral in het eerste gedeelte in een record tempo afgelegd. In een stralend zonnetje stonden in Den Oever een gewapende wacht en een comité van ontvangst aangetreden, niet begrijpend, dat het in Soesterberg potdicht van de mist was, zodat de helikopter, die de Prins zou overvliegen, onmogelijk van de grond kon komen. Daardoor arriveerde de inspecteur-generaal van de Koninklijke Marine anderhalf uur later dan was aangekondigd. Aan boord van Hr. Ms. „Soemba" woonde Z.K.H, demonstraties van diverse duikeropleidingen bij, waaronder reddingen met helikopters en het droppen en oppikken van kikvorsmannen. In de middaguren bracht de Prins een bezoek aan de Mijnendienstkazerne. Hij werd begeleid door de commandant Mijnendienst Nederland, kapitein ter zee A. J. Bos. Aan boord van Hr. Ms. „Onvervaard", onder commando van luitenant ter zee der eerste klasse C. J. Maats, maakte Z.K.H, een vaartocht over het Marsdiep. Daar demonstreerde het varend materieel bij de Mijnendienst: Hr. Ms. „Cerberus", de mijnenbestrijdings squadrons 123 (4 AMS kustmijnenvegers) met mechanische veegtuigen, 127 en 128 (4 WU kustmijnenvegers) met akoestische veegtuigen en 205 (4 ondiepwater mijnenvegers) met magnetische veegtuigen.
Na terugkeer in de Helderse haven vertrok de Prins met een helikopter van het Harssenseiland.

F. L. Weesing.

alle hens

april 2008

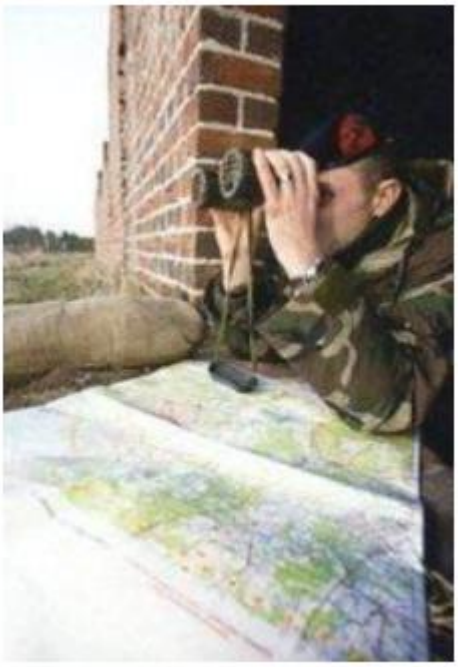
Mariniers maken vuursteun paars

Concept gebaseerd op veelzijdigheid en wederzijds vertrouwen

"Mark! Niet te snel, hè", maant opperwachtmeester Ronald van Leeuwen. Om een doel in het voorterrein te bestoken, spuwt de korporaal der mariniers een stortvloed aan vuurgegevens in de ether. Helaas houden de mannen van II Afdeling Rijdende Artillerie het tempo niet bij en moet de verbindelaar zijn boodschap herhalen. Medio maart gingen mariniers en landmachters gezamenlijk

de vuursteun voor TFU 6 in Uruzgan doen. Tijdens de kennismaking in februari op het schietterrein van Munster werd de basis gelegd voor een hechte samenwerking.

Tekst: André Twigt / Foto's: Gerben van Es (AVDD)



Een regelrechte eyeopener.

Soms zit het mee, soms zit het tegen. En wanneer er een defect in de vuurleiding optreedt, heeft Mark het even niet meer. Van Leeuwen overwint kleine teleurstellingen op zijn eigen manier. Ietwat plechtstatig ritst hij zijn tas open en haalt een boterham met kaas plus een thermoskan koffie tevoorschijn. De mariniers volgen het 'toneelstukje' en schieten in de lach. "Ja, jongens, die strepen zijn er niet zomaar opgewaaid", neemt de opper zijn ruime ervaring als artillerist op de hak. Zijn humor heeft een weldadige uitwerking op de sfeer. Bleven de zeesoldaten eerst wat afstandelijk, met Van Leeuwen in de buurt breekt het ijs. Gevraagd en ongevraagd staat hij de mariniers met advies bij. Dat komt mooi uit, want in detail verschilt de vuursteun bij het korps en landmacht nogal. Gelukkig zijn de specialisten na de recente reorganisatie van het Amfibisch Gevechtssteunbataljon van vele markten thuis. De 'Tactical Air Control Parties' en de waarnemers van de mortiercompagnieën opereren voortaan samen in vier 'Marine Joint Effect Observer Groups' (MJEOG). Deze bestaan uit een 'Forward Air Controller', een 'Laser Operator', een 'Forward Observation Officer', diens assistent, een verbindelaar en een chauffeur. Samen sturen zij zowel grond- als luchtgebonden vuursteun aan. evenals scheepsartillerie. Dat laatste gebeurde tijdens de in 2006 gehouden expeditionaire amfibische oefening 'Caribbean Lion'. Daarbij deden de mannen vanuit een Lynx boordhelikopter hun waarnemingen, beter bekend als 'Air OP'. In Uruzgan maakt de MJEOG overwegend gebruik van MB terreinwagens of op schoenmaat 43. Een inzet door de lucht kan ook, alle leden van de teams zijn militair parachutist.

In het binnenste van een M577 C & V horen de leden van MJEOG 3 hoe de vuurleiding bij een peleton pantserhouwitsers werkt.

Schuin oog

De meerwaarde van een MJEOG zit vooral in de aansturing. De groep verenigt meerdere disciplines in zich, zodat de operationeel commandant voor al zijn vuursteun één aanspreekpunt aanhoudt. Door die opzet wint de manoeuvre aan snelheid en groeit het

omgevingsbewustzijn. Te allen tijde adviseert een MJEOG over de uitwerking en de mogelijkheden van vuursteun of over de invloed ervan op de ‘Rules of Engagement’. Commandant MJEOG3 kapitein der mariniers Emanuel Thomeer vertelt dat het gehanteerde concept allesbehalve uniek is. De Amerikaanse en Britse strijdkrachten maken al sinds de jaren vijftig gebruik van soortgelijke clubs, beter bekend onder de naam ‘Anglico-team’ (‘Air Naval Gunfire Liaison Company’) (Verenigde Staten) en ‘Fire Support Team’ (Groot-Brittannië). Waarom Nederland pas veel later de voorwaartse waarnemers groepeert, weet Thomeer niet precies. Voordeel van zo’n late start is wel dat allerlei beschikbare kennis en ervaring als hapklare brokken in de syllabus kunnen. “We keken met een schuin oog naar de Amerikaanse en Britse doctrines en combineerden die met onze Nederlandse werkwijze tot een werkbaar concept.”

In Uruzgan gaan de mariniers nauw samen-werken met 17 Afdeling Rijdende Artillerie.

Hiervoor werd twee jaar geleden het fundament gelegd. Inmiddels is het MJEOG-concept uitvoerig tijdens grote en kleine oefeningen getest en verbeterd. Hoogtepunt was de Britse oefening Tesex, vorig jaar november op Salisbury Plains. “Een regelrechte eyeopener”, gaat Thomeer verder. “Voor die tijd wisten we niet wat onze SOP’s - Standard Operating Procedures - waard waren, tot we de vuursteun voor een compagnie van 45 Commando Group (Royal Marine Commandos) moesten regelen. Die had hiermee in de provincie Helmand veel ervaring opgedaan en keek eerst de kat uit de boom. Naarmate we meer in onze rol kwamen, groeide het vertrouwen. Op bepaalde momenten liet de commandant zijn infanterie oprukken naar het gebied waar wij granaten als een vuurwals lieten inslaan, in combinatie met meerdere luchtaanvallen van Britse Harriers. Uiteraard zonder dat iemand een schrammetje opliep." “Op zo’n moment ontstaat integratie, een totale beheersing van de vuursteun op de voorste lijn eigen troepen en benut je de mogelijkheden en kwaliteiten van een MJEOG optimaal", voegt teamlid, FAC-supervisor kapitein der mariniers Armand van Velzen toe. "In samenwerking met de ’Joint Fire Cell’ (hogere niveau) verliep de vuursteun bijzonder gesmeerd", gaat Thomeer verder. Later bleken de Britten zo onder de indruk dat de zeesoldaten naast een uitnodiging voor volgend jaar ook een tevredenheidbeluiging uit handen van de commandant 45 ‘Commando Group’ ontvingen.

Sterk vergroeid

Opmerkelijk was dat MJEOG3 precies aan het einde van de Tesex te horen kreeg dat zij vijf maanden later naar Uruzgan moesten. Als voorbereiding daarop nam het team deel aan de integratieoefening 'Uruzgan Integration’. Voor enkele mariniers vormde die gelegenheid de eerste ontmoeting met de Koninklijke landmacht. Vreemd is dat niet, want als onderdeel van de UK/NL Landing Force is het Korps Mariniers sterk vergroeid met de Britse 3rd Commando Brigade. Die integratie gaat zover dat bijvoorbeeld de 1ste Mortiercompagnie (1 Mariniers-bataljon) als vierde batterij deel uitmaakt van 29 ‘Commando Royal Artillery’. Toch staat die

hechte relatie een nauwe samenwerking met andere onderdelen niet in de weg. Sowieso hanteert een MJEOG procedures en afspraken die binnen de NAVO bekend zijn. Daarnaast hebben de mariniers zoveel ervaring en inlevingsvermogen dat ze zich moeiteloos aanpassen. Dat komt goed van pas bij de samenwerking met de landmacht, aangezien de controle over de vuursteun verschilt. In het zuiden van Afghanistan staan vooral de gevechtsvliegtuigen en helikopters ten dienste van alle regionaal ingedeelde troepen. Bij het expeditionaire optreden van de mariniers worden die middelen vooraf aan een MJEOG gekoppeld, wat een directe aansturing garandeert. Bij de landmacht gaat iedere vuuraanvraag via de Bataljonsvuursteun-oflicier (Bvso). Hij bepaalt de prioriteit en doet de toewijzing. Voor die opzet is mede vanwege de beschikbaarheid van vooral luchtsteun gekozen. “Om een MJEOG volledig tot zijn recht te laten komen, zijn korte communicatielijnen eigenlijk een vereiste", vertelt Thomeer. "Vertraging in de vuursteunketen kan een operatie traineren."
In Uruzgan hanteert de specialist uiteraard de regels en procedures van de landmacht. Daarbij kan hij bouwen op de deskundig-heid van onder andere opper Van Leeuwen, die in het Vuursteun Coördinatiecentrum de rol van Bvso-toegevoegd vervult en staan de stukken van 11 Afdeling Rijdende Artillerie tot zijn beschikking.

Op het schietterrein Munster maakten de mariniers uitgebreid kennis met de kanonniers die hun de komende maanden ten dienste staan. De handdruk van Thomeer en pelotonscomman-dant eerste luitenant Jan Hoekstra hield dan ook meer in dan zomaar een vluchtige kennismaking. Het vormde de aftrap voor een hechte samenwerking.

Met zijn ongekende vuurkracht heeft de Panzerhaubitze zich meermaals bewezen in het zuiden van Afghanistan.

==========

DE MIST IN

Koud was het daar voor op de bak die avond. Potdichte mist zoals dat heet en we sukkelden zeer langzaam varend de Eems af op zoek naar de ET-route om langs de eilanden in Londen te geraken. Maar er was geen doorkomen aan, zonder radar en waar je vanuit de stuurhut amper de bak kon zien. We sukkelden al toeterend bezijden de vaarroute en de ouwe besloot daar maar voor anker te gaan. Om de twee minuten een lange stoot op de hoorn werd vervangen door om de minuut 5 seconden snel bellen. Nou ja, had je als uitkijk toch wat te doen.

Merkwaardig dat je in de mist zo goed alles hoort in je omgeving. Met kletterend geraas liet ik stuurboord anker vallen en gaf af en toe wat slack totdat ik voelde dat ie houvast had in de bodem. Het ankerlicht gehesen en geroepen naar achteren waar een stuurhutraam open stond en ik heel vaag de ouwe kon onderscheiden. “Ligt ie goud so?”riep hij en draaide de navigatieverlichting uit. “Muurvast, kan er iemand koffie brengen?” “Bel maar een keer en ga ’t zelf halen!”

Dat ’t koffie halen langer dan een minuut duurde mocht de pret niet drukken. Ik gaf een flinke riedel op de bel wat ze volgens mij in Duitsland en Nederland moesten horen en rende naar achteren via het luikhoofd. De stuurman had de wacht gekregen achterop en lag ergens in de stuurhut want bij het terug gaan naar de bak met m’n koffie zag ik ‘m niet.

Heerlijk zo’n bak pleur, want dat was ‘t, Tinus had ‘m gezet, veel te sterk natuurlijk. Bellen en luisteren.

De stuurman had de dekverlichting in de mast aangedaan. Zo kon een onverlaat die te dicht bij kwam ons beter zien liggen. Koud was ‘t, verdomde koud. Maar ja, het was dan ook begin 1963 en we hadden de strengste winter sinds tijden. Luisteren, bellen, op en neer lopen. Daar hoorde ik een anker vallen. We kregen een buurman. Toen het een tijdje stil was riep ik na het bellen: ”Ahoy....Nederlanders?” “Het bleef even stil en toen: “Ja, koud he?!”

“Hebben jullie Groningers aan boord?” riep ik weer, een oud geintje ophalend.
“Ja, hierzoo, drie!” En ik riep dan zoals gebruikelijk: ”Verzuip ze maar!” Het bleef even stil en dan: ”En jullie? Delfzijlers aan boord? Verzuip die ook maar!” Och, zo was je even bezig. Wie zijn jullie?” schreeuwde de stem. “De Rini’ en jullie?” “Zeehond!” en toen meteen erachteraan: ”Ken dat noe afloop’n wesen met dat gebrul!” Een andere stem, waarschijnlijk de ouwe van de Zeehond die het gekwek zat was. Het werd stil en er werd alleen maar gebeld, om de minuut vijf seconden.

Nog een half uurtje en dan moest ik vliegensvlug Menno porren die het van mij zou overnemen. Ik verlangde naar mijn kooi. De Zeehond hoorde je af en toe ook bellen maar het was me opgevallen dat de tussenpozen langer waren dan een minuut.. Nou ja, hier kwam verder toch geen mens. Toen hoorde ik ergens ver weg het geluid van schroefwater. Ik moest nog denken: “Wie is er nu nog aan ’t pootje bajen?” Maar toen ik er goed op lette hoorde ik dat het geluid dichterbij kwam. Bellen! En nog een keer. Het geluid bleef en werd duidelijker, “flatsch. flatsch flatsch”, als maar luider.
De ervaring leerde dat een schip naderbij kwam en hoog op het water lag omdat je de schroef door het water hoorde slaan. Bellen! Als een gek bellen. Het ging door en het naderende schip moest nu aardig dichtbij zijn gekomen. Wat moest ik doen? Naar achteren rennen en iedereen uit zijn kooi rukken? Dat haalde ik nooit meer op tijd. “Stuuuuur…...!!” was het enige wat ik kon doen en bellen! Godzijdank, de stuurman sliep niet en kwam uit het raam hangen. ”Ja?”
“Er komt iets groots aan en ik hoop dat ie radar heeft!”

De stuurman luisterde even aandachtig en kwam de stuurboord brugvleugel opvliegen de zijde waar het geluid vandaan kwam. Nu belden ze op de Zeehond ook als een bezetene, zij hadden het ook gehoord.'Flatsch flatsch flatsch," en nu heel erg hoorbaar.

Daar was ze....! "Tjee... wat een joekel!" Een donkere schim schoof op twintig meter afstand langs ons af en verdween weer . Taal nog teken. Ja, toen ze verdween gaf ze een lang aangehouden stoot op de hoorn. Waarschijnlijk sliep hun uitkijk, als ze die al hadden en schrok hun stuurman omdat ie ons nu pas ontdekte en tevens ontdekte dat ie helemaal fout zat buiten de vaargeul en geen signalen gevend. "Nou, mooi op tijd!" hoorde ik onze stuurman roepen. "Hadden jullie hem ook gehoord?" riep ik de mist in." Ja, die was verdomme dichtbie ja!" klonk het van gene zijde.

Ha, daar kwam Menno me aflossen. Slaap had ik niet meer na dit ontsnappingsavontuur en ik vertelde hem wat er zojuist was voorgevallen.. Menno had voor mij ook koffie meegebracht en hieraan lurkend zei ik, "misschien komt ie dadelijk weer terug omdat ie hier fout zat!"
"Nou weinig kans die hoopt alleen maar dat we zijn naam niet hebben gezien." Die heb ik wel gezien! Maar het was Russisch en begon met Kpec iets langer en twee woorden het tweede begon met Pi uit de wiskunde. En achterop dacht ik Leningrad te ontcijferen want dat ken ik."

"Nou ja, simpel," zei Menno, dan komt ie of uit Emden of uit Delfzijl, daar moet achter te komen zijn, wie een van die havens verlaten heeft." (Later bleek het de Kresnaya Presnaya te zijn en er is nooit iets mee gedaan, er is ook niets gebeurd tenslotte, buiten dat ie gevaarlijk dichtbij kwam). Ik bedankte Menno voor de koffie en met een "Goede wacht, goede rust" verdween ik naar de kombuis om de bekers te spoelen. De kombuis op de Rini stond in open verbinding met de messroom en ik dook even op de bank en begon in een verscheurde Panorama te lezen.

Erg ver was ik niet gekomen met lezen want mijn aandacht werd getrokken door hetzelfde geluid van daarstraks. "Flatsch..flatsch..flatsch". Dat kon niet ver weg zijn want ik zat binnen en hoorde nu bijna hetzelfde als daarnet. Ik wilde achter de tafel uit komen toen er een enorme dreun, gepaard gaande met gerinkel en gescheur van ijzer op ijzer. De hele bakboordzijde werd verpulverd en ik werd tegen de vloer onder de tafel gedonderd en even wist ik niets meer. Dit was dus doodgaan.
Langzaam opende ik de ogen en wist even niet waar ik me bevond. Heel even maar, en ik wilde overeind komen maar dat ging niet, ik lag onder de tafel en in een blik van daar uit zag ik dat de messroom ongeschonden was. Wel deed mijn arm pijn, alsof er iets brandends door de huid was gegaan.

Ik kwam volkomen defuus onder de tafel vandaan en zag wat er gebeurd was.
Er was helemaal geen schip die ons geramd had. Ik was tijdens het lezen in slaap gesukkeld en op een gegeven moment met mijn arm tegen de verwarming gekomen en door daarop in mijn slaap te reageren, van de bank af onder de tafel gedonderd met de koffiemokken achter me aan die kapot waren gevallen.
Ik had het zweet op mijn voorhoofd staan. Het leek allemaal zo echt. Hoe lang had ik geslapen? Een kwartiertje. Dus kon ik nog wat uurtjes naar mijn kooi gaan. Ik besloot toch nog even naar Menno te gaan om het verhaal te vertellen wat me overkomen was. Ik nam een andere mok en vulde die met koffie voor hem. Ik hoefde geen twee mokken meer af te spoelen. De scherven opruimen doe ik dadelijk wel, dacht ik nog. Menno was verrast mij te zien en de koffie was zeer welkom, hij begon er meteen aan en tussen twee slokken door zei hij: "Ik had even het idee dat

die Rus terug gekomen was, zeg Ik hoorde net ook schroefwater maar die knakker ging er op flinke afstand mee de mist in.

Ik staarde hem even aan. “Ik zal jou vertellen wie er de mist in ging…….ikke....!”

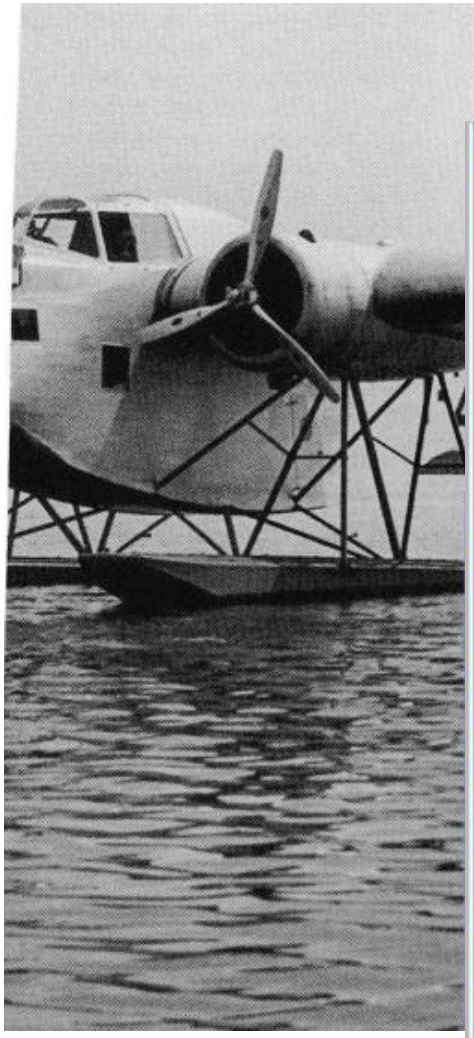
Bron: Website Sleeptros

==========

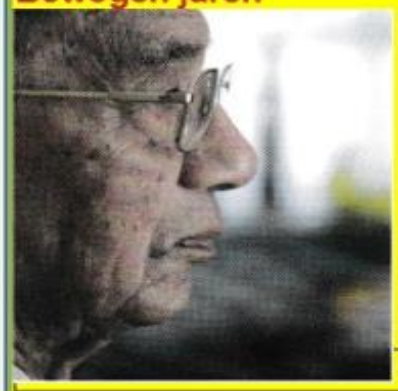
De Bell weerstond discriminatie en Japanners

Door: Dick Schaap

De Fokker T-IV waarmee De Bell vloog. Foto: privé-collectie Hendrik de Bell



Bewogen jaren



Hendrik de Bell is in 1916 in Semarang geboren. Na de Middelbare Technische School (MTS) te Soerabaja in 1935 te hebben doorlopen, werd hij voor het vervullen van zijn dienstplicht ingedeeld bij de Koninklijke Marine. Op eigen verzoek - vanwege de economische crisis - werd hij daarna vrijwillig gedetacheerd bij de Marineluchtvaartdienst (MLD). Op Morokrembangan werd hij na de opleiding in de vliegtuigbouw bevorderd tot milicien korporaal vliegtuigmaker. Zijn vlieguren maakte hij vol op de Fokker T-IV watervliegtuigen. Op 1 maart 1941 kwam hij na een conflict over discriminatie van Indische Nederlanders als burgerambtenaar in vaste dienst bij de MLD. Tijdens de bezetting van Java in WO II leidde hij als onderduiker een jutezakkenfabriek in Kenpanjen. In afwachting van zijn berechting wegens sabotage vanwege een brand in de fabriek, werd hij in februari 1945 opgesloten in de gevangenis van Malang. De Bell bleef na WO II in de periode 1946-1949 werken bij de MLD. Vervolgens keerde hij na de soevereiniteitsoverdracht terug naar de jutezakkenindustrie. Na uiterst bewogen jaren in de Republiek Indonesië vestigde hij zich met zijn gezin in 1958 in Schijndel (Noord-Brabant) en werd leraar aan een technische school.

Pietje Bell werd hij genoemd op het vliegkamp Morokrembangan van de Marineluchtvaartdienst (MLD) te Soerabaja. Hendrik H. de Bell (88), oud-milicien korporaal vliegtuigmaker, de laatste MLD'er die met het legendarische Fokker-watervliegtuig T-IV heeft gevlogen. "Die Fokkers bestaan nog wel, maar ze liggen sinds de Slag in de Javazee in februari 1942 bij het MLD-steunpunt Lengkong op de bodem van de kali Brantas bij Modjokerto op Java", vertelt De Bell. Acht Fokker T-IV en vijf Fokker C-Xiw drijvervliegtuigen, die met krom geslagen propellers tot

zinken zijn gebracht, omdat hun actieradius te kort was om naar Australië uit te wijken. Door de Stichting Vrienden van het Militaire Luchtvaartmuseum worden al jaren pogingen ondernomen om twee van die historische Fokkers te bergen. Hendrik de Bell mag de T-IV dan als eerste in het Militaire Luchtvaartmuseum betreden, maar hij is bang dat hij dit niet meer zal meemaken.

De kali Brantas was een van de uitwijkplaatsen voor de watervliegtuigen van de MLD. Ze waren om tactische redenen verspreid over de archipel omdat Morokrembangan bijna dagelijks door de Japanners werd gebombardeerd. Op 5 februari '42, zijn verjaardag, telde De Bell vijfentwintig Japanse bommenwerpers boven Soerabaja. “De granaten van het luchtdoel-geschut kwamen halverwege de hoogte van de vliegtuigen al tot ontploffing. Dat was niet best. Ik heb mijn vrouw toen naar haar ouders in het zuiden gebracht. We waren pas getrouwd .Ik wist wat ons te wachten stond. Uit vakliteratuur had ik begrepen dat de Japanners superieur bewapende vliegkampschepen hadden.”

Vernielingskorps

Hendrik de Bell werd bij de nadering van de Japanners ingedeeld bij het Vernielingskorps, nadat hij als milicien in maart 1940 als burgerambtenaar in dienst bij de MLD was gekomen. “Een geschil over discriminatie was de aanleiding voor deze overgang”, vertelt hij.
“In 1939 werd het wettelijk mogelijk om als militair in Indisch verband in vaste dienst te komen.” De Bell kreeg van zijn commandant te horen dat hij als Indische jongen als korporaal mecano zonder examen te doen in vaste dienst van de MLD kon komen met een soldij van 80 gulden, maar een uit Nederland uitgezonden Hollander in dezelfde functie kreeg 150 gulden.
“Commandant, waarom krijgt een Hollandse jongen 150 gulden?’, vroeg ik hem. ‘Duurder leven’, zei hij. ‘Dat bestrijd ik’, zei ik. ‘Een pakje sigaretten kost hem een dubbeltje, maar mij ook. Een stukje zeep, een tube tandpasta, dat is voor allebei gelijk. Ik ben werktuigbouwkundige, een MTS’er. Een Hollandse jongen heeft misschien alleen maar Ambachtschool. Ik eis voor dezelfde verantwoording dezelfde soldij, hetzelfde salaris.’ Dat kon niet. Toen heb ik ontslag aangevraagd en ben ik ambtenaar geworden bij de MLD. Ik werd chef van de carburatorafdeling en de vraagbaak voor de BPM (Bataafsche Petroleum Maatschappij; red.) en de KLM. Die hadden evenals de MLD voor hun Catalina’s en andere vliegboten met *Pratt & Whitney* motoren dezelfde carburators nodig. Maar ik moest wel wachtlopen, Amerikaanse vliegtuigen helpen met benzine en bommen laden en vliegtuigen die niet konden uitwijken onklaar maken door de benzinetanks vol poeder te gooien en reservemotoren in brand steken.”

De watervliegtuigen die een langere actieradius hadden, vlogen met MLD’ ers en vluchtelingen naar Broome, een klein plaatsje aan de tropische noordkust van West-Australië. Helaas werd dit door Japanse luchtverkenners ontdekt. Negen watervliegtuigen van de MLD met 140 mensen aan boord werden na hun landing in de nabij Broome gelegen Roebuck Bay in de vroege ochtend van 3 maart door Japanse Zero jagers onder vuur genomen. Zestien volwassenen en 32 kinderen kwamen daarbij om het leven.

T-13 neergestort

De Bell vloog als korporaal mecano met de T-13, een van de door de MLD in 1936 aangeschafte Fokker T-IV watervliegtuigen. Iedereen op het vliegkamp prees het verstand van

motoren van ‘hun Pietje Bell’ en zijn handigheid en snelheid bij het verhelpen van manco’s. De Bell noemt de T-IV een struis vliegtuig. “Het had twee luchtgekoelde motoren van het type *Wright Cyclone* en twee drijvers. Het vloog 240 kilometer per uur. De vleugels waren van hout, die zullen in de kali Brantas wel verteerd zijn. Het metalen geraamte van de vleugels zal nog wel intact zijn. De toestellen liggen in zoet water op een diepte van vijftien meter. Ik vermoed zelf dat ze in de rivier zijn gedumpt, omdat ze toch te weinig gevechtswaarde hadden. Het was gewoon een geraamte met doek omweven, maar het had wel een bodemmitrailleur. De ondoorgrondelijke Indonesische bureaucratie heeft de berging van een T-IV en een C-Xiw tot nu toe belemmerd. Wie weet ontstaan er onder de nieuwe president wel mogelijkheden voor de berging.”
De MLD was trots op de T-IV en wilde dat door machtsvertoon laten zien. “Er werd daarvoor in 1938 een vlucht van de T-13 en de T-16 naar Batavia georganiseerd. ’s Avonds zouden ze weer terugkeren. Ik kreeg tot mijn verbazing en ergernis van sergeant-majoor Piet Esselman te horen dat ik niet meevloog. ‘Pietje Bell, je gaat eraf, de Hollandse korporaal Rutte neemt je plaats in’, zei hij. Ze vonden me te donker voor zo’n officiële vlucht, 's Avonds om tien uur vroeg ik of ze al terug waren. ‘Nee’, zei de sergeant van de wacht. Vier uur 's nachts werd ik gewekt door een leerling van de wacht. Ik schold hem uit en zei dat ik geen wacht had. ‘Nee, u moet naar hal 3 komen, de T-13 is met man en muis vergaan’, zei de leerling. Discriminatie had mijn leven gered. De T-13 was bij Brondong noordelijk van Soerabaja in zee neergestort. Normaal vlogen we de T-13 met vier man: de piloot, de mitrailleurschutter, de mecano en de telegrafist. Er waren toen negen mensen aan boord. Ook officieren van de KPM (Koninklijke Paketvaart Maatschappij; red.). Die koopvaardij-officieren kwamen bij ons in de leer als waarnemer. ‘Ze zijn verdwaald’, zeiden ze. Alle negen inzittenden werden geborgen. Op het ereveld Kembang Koening in Soerabaja staat een monument ter nagedachtenis van deze ramp.”

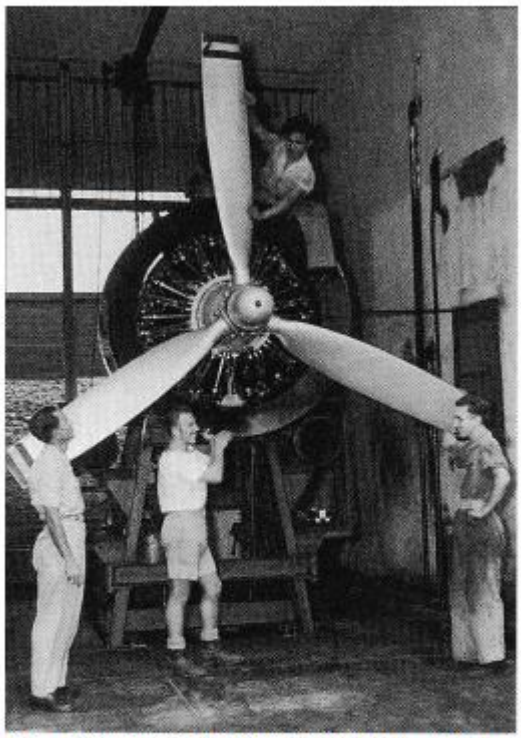
De Bell deed na deze ramp met een andere T-IV tal van plaatsen in de archipel aan. “Op Tarakan moesten we reservematerialen voor onze type vliegtuigen in de bossen verbergen. Palembang stond ook op ons programma. Alleen de officieren kenden het doel van al die bezoeken. Ons toestel werd ook aangewezen om een overste naar Ambon te vliegen. Ik constateerde olieverlies van de rechtermotor. Kapotte zuigerveren. Op Morokrembangan heb ik ze verwisseld. De sergeant-vlieger Buikes werd woedend toen hij het hoorde. ‘Stel je eens voor wat er had kunnen gebeuren met een overste aan boord?’ Ik zei kalm: ‘Niets, want die veren blijven toch in de sponningen zitten.’ Het leverde me uiteindelijk een goede aantekening op mijn conduitestaat op.”

Onderduiken

Gedurende de dramatisch verlopen dagen voor de val van Java, zag De Bell steeds meer MLD’ers naar Australië vertrekken. Wat moest hij doen? Op 9 maart 1942 eindigde de strijd op Java. De volgende dag meldde De Bell zich bij de Marinestaf in Soerabaja. “Een luitenant ter zee 1e klasse zei: ‘Je bent van het Vernielingskorps. De Japanners maken korte metten met lui die motoren in brand hebben gestoken. Ga zo diep mogelijk het binnenland in. Meng je tussen de bevolking en hou je gedeisd.’ Ik ben naar mijn vrouw gegaan. Ze was bij haar ouders in Kepanjen, dat ligt aan de spoorlijn tussen Malang en Blitar. Mijn schoonvader had daar een onderneming voor het veredelen van suikerriet en een zwembad. Bij zijn bedrijf stond een fabriek waar voor de suikerindustrie jutezakken werden gemaakt. De mensen van die fabriek

kwamen bij mijn schoonouders zwemmen. Zo ben ik in contact gekomen met meneer Van Houweningen, de administrateur van die fabriek. Hij vroeg of ik bij hem kwam werken. De fabriek had een technicus nodig. Een week later werd het personeel door de Japanners opgepakt. Van Houweningen was een geweldige kerel. Hij eiste zijn mensen terug om de fabriek te laten draaien."

"Kort daarna werden alle Hollanders geïnterneerd en werd ik ontslagen. Van Houweningen bleef als enige blanke over. Hij zei tegen de Japanse administrateur van de fabriek: 'Ik moet die De Bell hebben, die is goed.' Ik werd teruggeroepen onder voorwaarde dat ik niemand zou slaan. 'Hoe kan ik nou iemand slaan?', vroeg ik. Op een gegeven moment werd Van Houwingen ook geïnterneerd. Hij zei: 'Meneer De Bell, ik wil u niet beledigen, maar u bent donker. Probeer uit de internering te blijven door zoveel mogelijk zakken te maken.' Het vreemde was, dat geen Jap mij iets durfde te doen. De fabriek werd bewaakt door twee soldaten. Eén hele grote, de andere klein, met hele grote brillenglazen. Ik zei tegen mezelf: 'Dat is een kwaaie'."



Hendrik de Bell (links) bij het proefdraaien van een motor van een Catalina van de MLD. Foto: privé-collectie Hendrik de Bell

"Vrouwen spinden het garen uit rauwe vezels. Op een dag kwam hun *mandur* (opzichter; red.) mij vertellen dat een van die vrouwen door die 'kwaaie' met een stok

check point. Magazine voor veteranen
Nr 1 Januari/februari 2005

was geslagen. Ze kon haar pink niet meer bewegen. 'Waarom sla je die vrouw?', vroeg ik hem. 'Ze praat te veel', antwoord-de hij. 'Vrouwen praten altijd. Je mag een vrouw niet slaan. Kom bij mij als er iets is. Ik ben hier de baas', gaf ik hem te verstaan. Ik zei tegen de Japanse administrateur dat die kwaaie weg moest. 'Hij is soldaat, ik ben econoom. Hij staat hoger dan ik, dus ik kan hem niet wegsturen', was zijn antwoord. Ik hield voet bij stuk. En hij is eruit gegaan. Al die Javanen en Menadonezen zeiden: 'Meneer De Bell, hoe durft u dat?' Ik zei: 'Eigenlijk hadden jullie dat moeten doen. Ik ben vijand, ik ben Nederlander.' Waarom die Japanners alles van me pikten, weet ik nog steeds niet. Met twee andere heren had ik die fabriek tot 12 februari 1945 draaiende gehouden. Ik had Van Houweningen beloofd zoveel mogelijk zakken te maken, omdat wij ervan overtuigd waren dat Japan de oorlog zou verliezen en de voorraad zakken ten goede zou komen van de firma. Helaas is het anders gegaan. Op 12 februari '45 werd ik gearresteerd vanwege brand in de vezelopslagplaats. De *Kempetai,* de Japanse geheime dienst, was er achter gekomen dat ik bij de MLD was geweest. Ze beweerden dat ik op Java was gedropt om sabotage te plegen en die brand had gesticht. Ze hebben me gemarteld en dreigden me te onthoofden. Japan capituleerde op 15 augustus 1945. Op 24 augustus werd ik voor het laatst verhoord. Toen ik Amerikaans *Lightnings* zag overvliegen, wist ik dat de oorlog over was. Er werd niet op geschoten."

==========

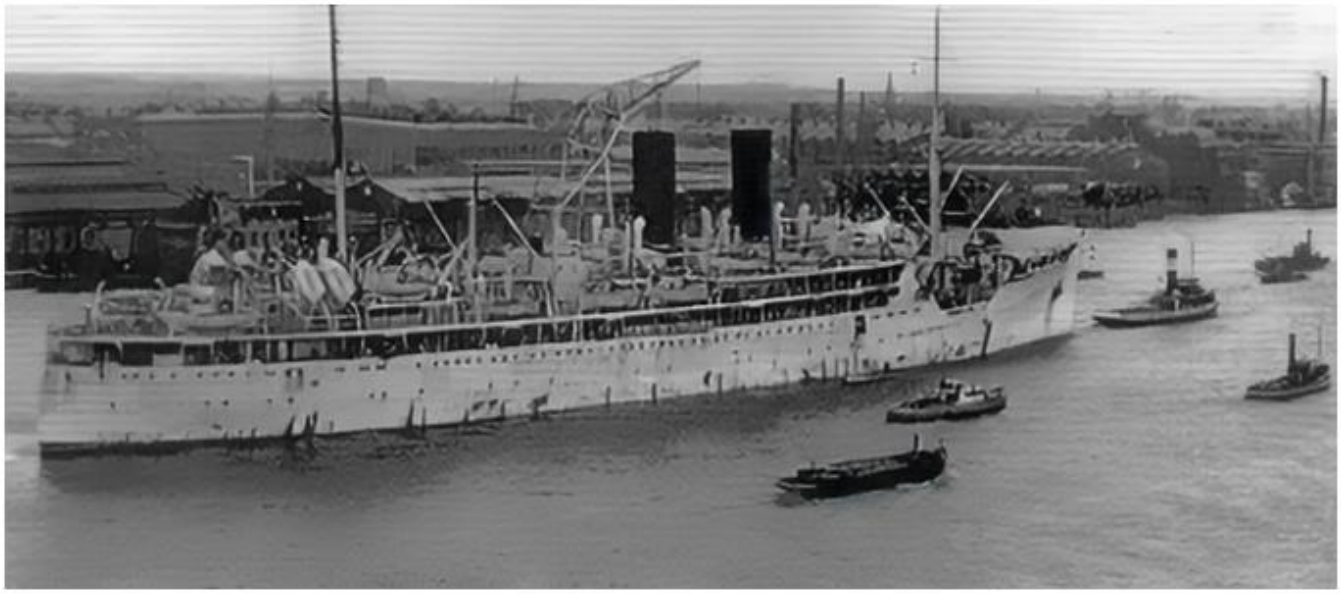
60 JAAR GELEDEN: EVACUATIE VAN INDISCHE REPATRIANTEN KOMT OP GANG

Troepenschepen bij transporten ingezet

DOOR KEES DE HAAS

Na de capitulatie van Japan op 15 augustus 1945 was, blijkbaar dankzij de zorgvuldig bijgehouden administratie van de bezetter, al begin september bekend hoeveel Nederlandse krijgsgevangenen en burgergeïnterneerden zich in Nederlands- Indië bevonden. Sterker nog: op instructie van het Japanse hoofdkwartier op Java werden elk uur in het Engels via 'Radio-Jacatra' mededelingen herhaald over dit onderwerp. Tevens werden via dit station aan de geallieerden inlichtingen verstrekt omtrent vliegvelden en hun uitrusting bij de kampen op Java.

Aankomst op 6 november 1945 te Amsterdam van de 'Johan de Witt' (1920; 10.355 brt), na een afwezigheid van ruim vijfjaar als troepentransportschip in geallieerde dienst. Foto: W. Job.



Zo werd bekend gemaakt, dat alleen al op Java 62.532 burgergeïnterneerden in kampen waren ondergebracht, waarvan 59.098 Nederlanders en ook nog 6.107 krijgsgevangenen, waaronder 4.188 Nederlanders. De Japanse gegevens gaven ook inzicht in de ziektepercentages in de kampen op Java op 31 augustus 1945. Voor krijgsgevangenen bedroeg dit percentage 7,6 en voor burgergeïnterneerden 8,2. De meest voorkomende ziekten waren open TBC, typhus, malaria en berri-berri. Behalve op Java waren er ook kampen in andere delen van de archipel, zoals op Sumatra en Celebes. Ook buiten het eilandengebied waren gevangenen ondergebracht, zoals in Malakka, Siam, Birma en Japan zelf.

Uiteindelijk bleek dat zo'n 50.000 Nederlandse ex-geïnterneerden naar het vaderland wilden terugkeren. Dit vereiste een gigantische organisatie, in een tijd en in een land dat zelf pas was bevrijd na vijf jaar bezetting en waar op elk terrein sprake was van schaarste. Van regerings-wege werd de Dienst der Repatriëring opgezet met een luchttransportafdeling, die onder meer kon beschikken over veertien van de Verenigde Staten gehuurde vliegtuigen van het type Douglas C-54 A ('Skymasters') en met een zeetransportafdeling, waarvoor werd gerekend op Nederlandse troepenschepen, alsmede op tonnage van onze eallieerden, waarbij vooral aan Engelse transport-schepen werd gedacht.

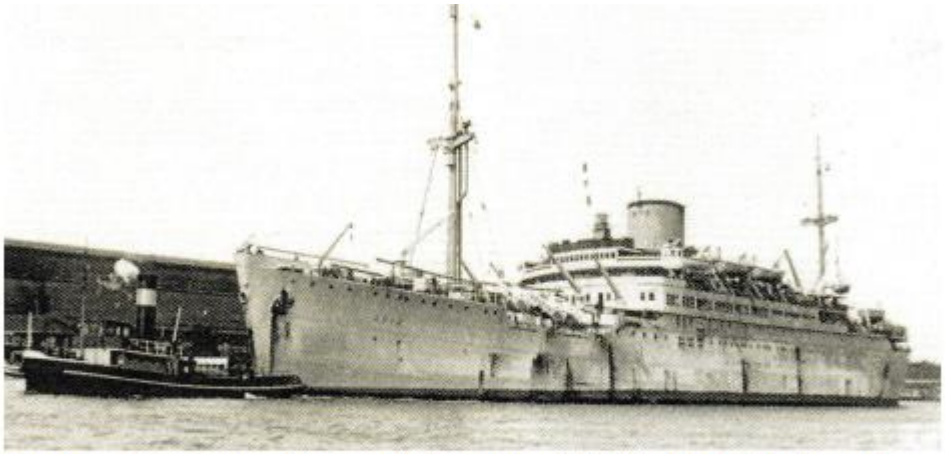
Zeetransport

Gezien de aantallen te vervoeren personen, lag het voor de hand dat het zeetransport in deze operatie de meeste aandacht zou krijgen. Overigens landde 23 november al de eerste Skymaster op Schiphol met evacué's, waaronder kinderen. Het wachten was daarna op de eerste thuisvaarders, die per schip zouden arriveren. Behalve enkele incidentele terugkeerders kwam de eerste groep (81 personen) 13 december met de 'Batavier II' vanuit Engeland aan op het Jobsterrein in Rotterdam. Zij waren met het Britse passagiersschip 'Orontes' van de Orient Line vanuit het Verre Oosten naar Europa gekomen. In de Maasstad waren voor hen vier autobussen en tien taxi's gereserveerd om hen naar familie in het land te brengen. Voor hen die niet wisten waarheen te gaan, was door de Dienst der Repatriëring hotelruimte besproken.

Bekende foto van de 'Nieuw Amsterdam' in oorlogsuitmonstering. Nieuwjaarsdag 1946 meerde ze met 3.800 repatrianten af langs aanlegplaats 101 te Southampton.

Diezelfde dag arriveerden in Rotterdam ook de 'Mecklenburg' van de Stoomvaart Mij. Zeeland, met 250 Nederlandse kinderen, die inmiddels, na zelf in eigen land te zijn bevrijd, in Engeland waren verzorgd. En met een aantal Nederlandse militairen, alsmede de Oranje Nassau van dezelfde rederij met Nederlandse marinemannen, die, aldus de berichten in de pers, hun kerstverlof in het vaderland gingen doorbrengen.

Het kostte overigens eind 1945 grote moeite de Nederlandse schepen, die voor vervoer van passagiers geschikt waren, los te maken uit het geallieerde verband, waarin zij voeren. Medio mei 1946 konden uiteindelijk zeker 24 grote schepen voor het vervoer van gerepatrieerden worden gebruikt door de Nederlandse regering, die ze daartoe ter beschikking stelde van de Indische regering. In feite gebeurde dit door het Centraal Evacuatie Bureau te Batavia, dat onder leiding van Lloyd-directeur Theo Ruys 'zulk voortreffelijk werk verrichtte', aldus destijds mr.J.J. Oyevaar, secretaris-generaal van het ministerie van Scheepvaart.



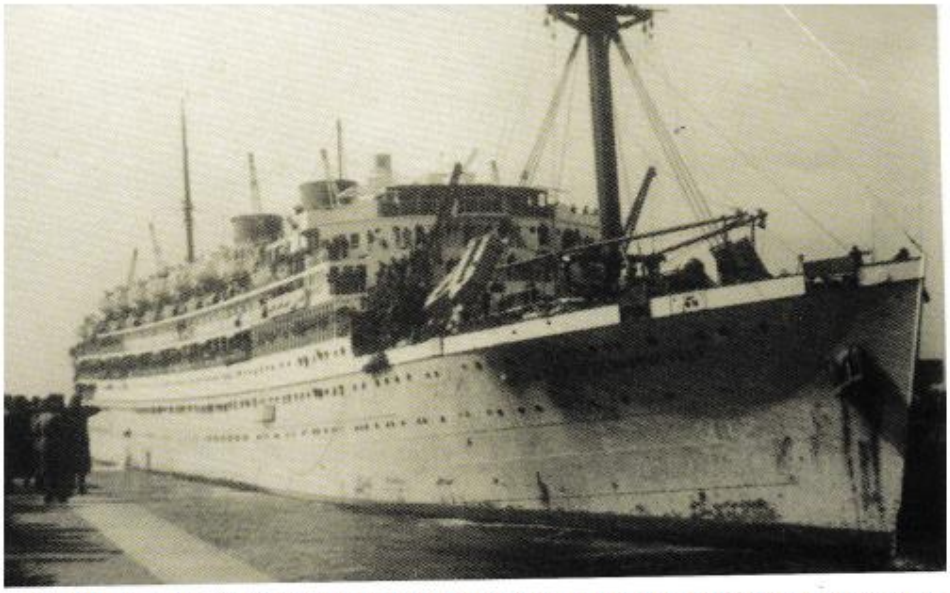
Aankomst te Amsterdam van het ms 'Ruys' (1938; 14.155 brt) van de KPM. Zij en haar zusterschepen 'Boissevain' en 'Tegelberg' deden dienst als troepenschepen en werden daarna ingezet bij de transporten van en naar Nederlands-Indië. Foto: C. Penning.

De 'Tjisadane' (1931; 9.228 brt), toen nog van de Java-China-Japan-Lijn, hier tussen de pieren van IJmuiden bij terugkeer in het vaderland na oorlogsdienst, voorjaar 1946. Foto: W. Job.

Ataka

De uit het Verre Oosten terugkerende Nederlanders en anderen werden onderweg opgevangen in het kamp Ataka bij de haven van Adabya ten zuiden van Suez, in de oorlog door de Britten aangelegd vlakbij de woestijn en aan de voet van een steil rotsgebergte. Destijds werden van hier manschappen en oorlogsmateriaal naar de gevechtsterreinen in Noord-Afrika vervoerd. Nu deed het kamp Ataka dienst als opvangcentrum voor de evacué's, die berooid van alles op doorreis waren naar de koude van het winterse West-Europa en die moesten worden gekleed en voorzien van het allernoodzakelijkste. Elders zijn de bijzonderheden van Ataka en de ervaringen van onze landgenoten daar uitvoerig beschreven, zodat op deze plaats naar deze informatie kan worden verwezen. Tussenstation Ataka werd in 1947 gesloten. Vanaf die tijd konden repatrianten

vóór hun vertrek naar Europa in Batavia van kleding worden voorzien. Het is niet bekend in hoeverre Nederland destijds nog eens is teruggekomen op de hulp die vooral van de Britten werd ondervonden. Een gedenkplaat ‘uit dankbaarheid’ kon in elk geval achterwege blijven: Ataka en Adabya bestaan niet meer.

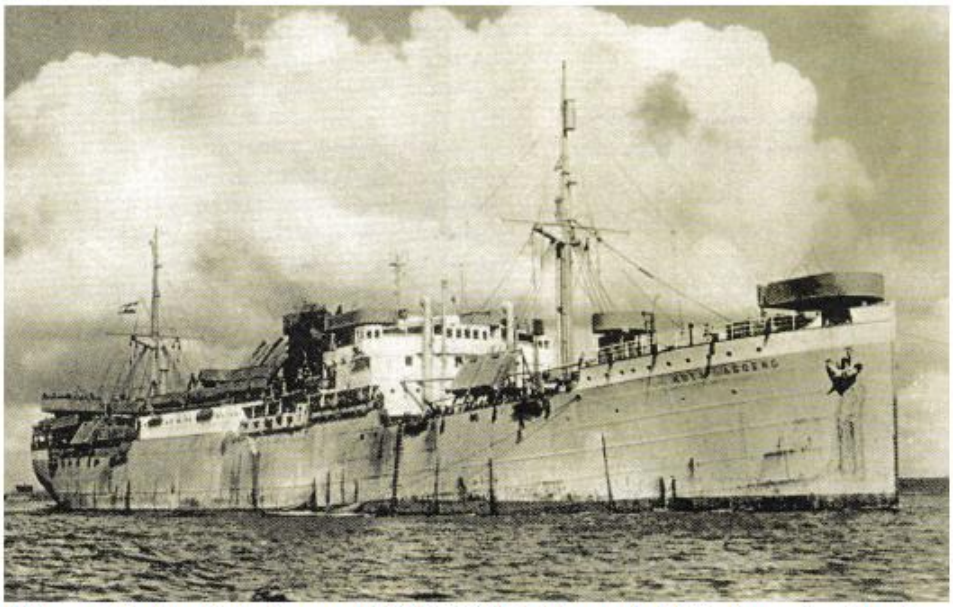


De 'Johan van Oldenbarnevelt' (19.040 brt; 1930) bij vertrek in de Noordersluis te IJmuiden. Vermoedelijk met Nederlandse troepen op weg naar Nederlands-Indië.

‘Nieuw Amsterdam’

Het zal organisatorisch wel toeval zijn geweest dat de ‘Nieuw Amsterdam’ het eerste grote repatriantenschip was. Op 9 oktober 1945 lag ze te Southampton, waar ze door Cunard werd overgedragen aan de HAL, hoewel de charterovereen-komst met het Britse ‘Ministry of Shipping’ nog wel van kracht bleef. Op 28 oktober vertrok de ‘Nieuw Amsterdam’ met 5.000 Nederlandse militairen en een aantal burger-passagiers naar Singapore dat een maand later werd bereikt. Tot 8 december werden evacué’s uit Indië ingescheept.

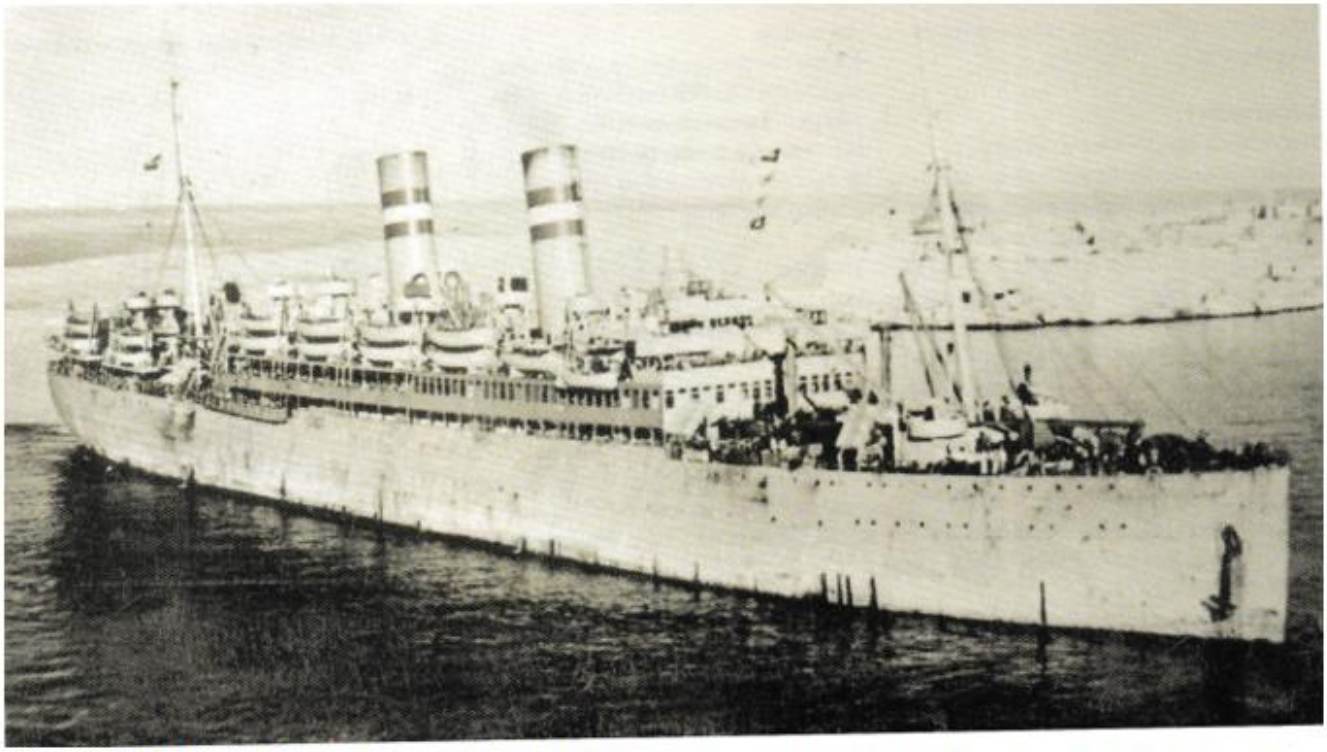
Met tussenstops in Colombo en Suez, waar de passagiers in Ataka hun kleding ontvingen, werd op 1 januari 1946 Southampton weer aangelopen. Onderweg had aan boord registratie plaatsgevonden met het oog op de huisvesting, hetzij bij familie of kennissen, hetzij bij gastgezinnen die zich daartoe hadden opgegeven.



Het vrachtschip ‘Kota Agoeng’ (1930; 7.356 brt) van de Rotterdamsche Lloyd in oorlogsuitvoering. De geschutsopstellingen zijn hier inmiddels leeggehaald. Foto: W. Job.

De algemene gezondheidstoestand was bevredigend, ondanks tamelijk veel lichte zieken. De overgang van de tropische warmte naar de barre koude van Europa had nog heel wat ziektegevallen onder de verzwakte opvarenden veroorzaakt. Zeker 40% leed aan influenza of mazelen. Maar ernstige zieken waren er niet en tijdens de reis naar Southampton was niemand overleden. Wegens verwacht mijnengevaar in de Noordzee kon de ‘Nieuw Amsterdam’ nog niet naar Nederland

doorvaren. De oudere ‘Almanzora’ van de Royal Mail Lines zou daarom de evacué’s in twee reizen naar Amsterdam brengen. Het bejaarde Engelse hospitaalschip ‘Atlantis’ zou zich bovendien ook nog met het transport van 230 liggende patiënten van de ‘Nieuw Amsterdam’ belasten.

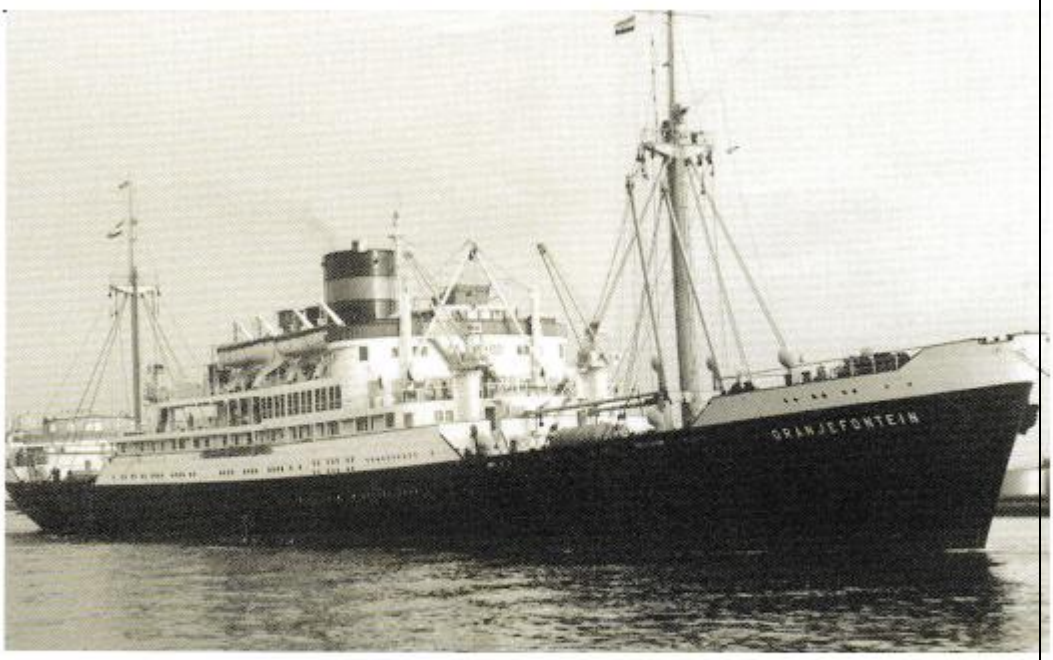


Aankomst te La Valetta, Malta, van de ‘Volendam’ (1922; 15.434 brt). Nog in oorlogsuitmonstering, maar met de HAL-kleuren in de schoorstenen. Dus al ingezet in de na-oorlogse repatriëringsdienst op Nederlands-Indië.

Thuis blijven

De repatriëringsdienst had een dringend beroep gedaan op familie en vrienden van de passagiers van de ‘Nieuw Amsterdam’ om niet ter verwelkoming naar Amsterdam te komen. De extra-treinen en autobussen konden uitsluitend repatrianten vervoeren. En zou de ‘Almanzora’ door mist of andere omstandigheden vertraging hebben, dan zou er in Amsterdam geen accommodatie zijn voor de wachtenden. In dat geval zouden de evacué’s aan boord overnachten en pas de volgende dag van boord gaan.
Bij aankomst van een ander schip in de hoofdstad, eind maart 1946, werd er nogmaals met nadruk de aandacht op gevestigd, dat niemand op de kade zou worden toegelaten en dat alle repatrianten uitsluitend door de zorgen van overheidsdiensten zouden worden vervoerd. Eigenaars van auto’s, die meenden dit advies in de wind te moeten slaan, liepen de kans dat de verkeersinspectie te Amsterdam hun rijvergunning zou afnemen.
Kort na de ‘Nieuw Amsterdam’ arriveerde op 5 januari 1946 de ‘Oranje’ in Southampton met 1.271 Nederlandse evacué’s, waarvan de helft zieken. Tijdens de reis van Indië naar Engeland waren veertien zieken overleden. Daarom hing de vlag van de ‘Oranje’ bij aankomst halfstok. Ook bij het transport van de opvarenden van de ‘Oranje’ werd de oude ‘Atlantis’ ingeschakeld.

Andere schepen



Het 10.544 brt metende ms 'Oranjefontein' van de VNS was in maart 1941 door de Duitsers na voltooiing in Rotterdam in beslag genomen. Zij overleefde de oorlog in Duitse dienst, ging in juli 1945 in New Castle in onderhoud, vanwaar ze in september naar Nederlands-Indië vertrok. Uiteindelijk in 1967 in Spanje gesloopt.

Behalve de 'Nieuw Amsterdam' en de 'Oranje' werden vanaf het begin van de evacuatie ook nog andere Neder-landse schepen ingezet. Zo bracht begin november 1945 de 'Johan de Witt', komende van Bombay, 200 passagiers naar Amsterdam, enkelen uit Japanse kampen. Ook begonnen toen al de eerste sociale moeilijkheden. In Bombay weigerden de Javaanse bedienden opnieuw aan te monsteren, waarna hun plaatsen werden ingenomen door Goanezen. De repatriëring kwam pas goed op gang in de loop van januari 1946. Op de 14e van die maand vertrok de 'Noordam' met 1.500 evacué's uit Batavia, een dag later ging de 'Johan van Oldenbarnevelt' met 2.400 personen op weg, op de 19e gevolgd door de 'Boissevain' met 1.882 repatrianten. Men ging niet uitsluitend naar Nederland. Zo arriveerde de 'Tjibadak' op 27 januari uit Java in Melbourne met repatrianten. De Nederlands-Indische regering had voor hen voor de benodigde geldmiddelen gezorgd. Elke evacué had voldoende contanten om voorlopig
tijdens het verblijf in Australië in eigen onderhoud te kunnen voorzien. Vanuit Australië was op 29 december 1945 de 'Oranjefontein' vertrokken met 300 passagiers, waaronder 255 Engelsen. Eerste bestemmingshaven was Antwerpen, waar 20.000 balen wol werden gelost, bestemd voor Frankrijk. Voor Rotterdam had het schip nog 1.500 ton lood in de ruimen, 1.500 balen schapenvellen en een lading looi-extract.
In het voorjaar van 1946 werden zeker nog 40.000 personen uit Indië in ons land verwacht. Meer dan twintig Nederlandse schepen plus nog enkele buitenlandse voerden deze transporten uit. Daaronder de Britse 'Alcantara' van de Royal Mail Lines, die 5 februari 1946 uit Singapore was vertrokken met 2.461 personen, afkomstig van Java en Sumatra. Onder hen 112 vroegere Nederlandse krijgsgevangenen, die in Zuid- Afrika woonden. Zij zouden in Suez van boord gaan en doorreizen naar Kaapstad.

Dienstmededelingen

Medio februari 1946 bepaalde de Dienst der Repatriëring dat alle schepen met evacué's voortaan naar Amsterdam zouden gaan. Tot dan toe gingen de in Rotterdam thuishorende schepen steeds naar de Maasstad. Reden van deze verandering was dat de Dienst haar organisatie tot ontvangst van de repatrianten moeilijk kon splitsen. De Rotterdammers waren

hier natuurlijk niet blij mee, maar de indruk bestaat dat tegen deze nieuwe regel in de praktijk nog al eens werd gezondigd, zeker door de Lloydschepen.
Begin april 1946 meldde het ANP dat per de 15e van die maand de evacuatie uit Nederlands-Indië naar Nederland zou worden stopgezet. Na die datum zouden geen repatriëringsschepen meer naar Nederland komen, behalve voor ex-geïnterneerden uit Midden- en Oost-Java. Uiteindelijk werd in de loop van de herfst de repatriëring uit alle gebieden in een langzamer tempo voortgezet, zodat tegen het einde van 1946 de meeste repatrianten in het vaderland waren aangekomen.

Aankomst van de 'Nieuw Holland' (1928; 10.903 brt; KPM) te Amsterdam. Vlettermannen roeien de trosdraden naar de wal. Op 29 oktober 1946 vertrok ze met 1.880 man naar Nederlands-Indië.

Loonconflict

Het voorjaar van 1946 werd ook nog beheerst door een loonconflict in de scheepvaart en de havens. Zeelieden in Amsterdam en Rotterdam weigerden aan te monsteren, waardoor verschillende schepen niet konden uitvaren. Na lange onderhandelingen tussen werkgevers en werknemers werd een CAO afgesloten, die echter niet werd erkend door de communistische EVC, die ook niet aan de onderhandelingen had deelgenomen. De CAO voorzag in een gage voor de matroos van ƒ 195,- per maand en een toeslag van ƒ 50,- gedurende drie maanden en daarna tot 1 september 1946 ƒ 25,-. Arbeidsonrust was het gevolg, met havenstakingen in Amsterdam en Rotterdam. De Vereenigde Nederlandsche Scheepvaart Maatschappij riep in een dagbladadvertentie op 16 mei 'voor terstond' vrijwilligers op voor 'het bemannen van het door de zeeliedenstaking nu reeds wekenlang opgehouden ms 'Bloemfontein', dat daardoor verhinderd wordt om Nederlandse medeburgers uit Nederlands-Indië te gaan halen'. 'Nodig waren', aldus de advertentie, 'matrozen, koks, bakkers, slagers en bovendien bedienden, al dan niet met ervaring'. Het lijkt er op dat de oproep succes heeft gehad, want volgens de scheepsberichten vertrok de 'Bloemfontein' 15 juli met 1.200 repatrianten uit Melbourne naar Amsterdam.
Na een conflict van bijna drie maanden, waarbij circa 20.000 zeelieden en havenarbeiders waren betrokken, werd begin juli het werk in de havens hervat en gingen ook de door het arbeidsconflict getroffen schepen weer varen.

Troepen

In de tweede helft van 1946 was het transport van Nederlandse troepenonderdelen naar Nederlands-Indië volop op gang gekomen. Op 3 september verliet de 'Klipfontein' Amsterdam met het eerste detachement van 1.400 man van de '7-december-divisie'. Het waren de kwartiermakers voor de rest van de divisie, die spoedig daarna zou volgen. Hierna volgden nog de 'Kota Agoeng', de 'Boissevain' en de 'Tegelberg' met 1.800 man. Dit was het laatste contingent

van de divisie. Totaal waren nu 18.000 man per schip vertrokken, plus nog zes bewakings-bataljons met 4.000 man.

Trieste achtergrond

De transporten vanuit het voormalige Nederlands-Indië naar Nederland en soms naar andere bestemmingen hebben alles bij elkaar tot eind 1958 geduurd. Na de ex-gedetineerden en het troepenvervoer was er de verscheping van 12.500 Zuid-Molukkers met hun gezinnen, gevolgd door nog eens een groot aantal Nederlanders, tot dan toe werkzaam in Indonesië, die dit land moesten verlaten na de nationalisering van hun bedrijven door Djakarta.
Tientallen grote schepen, binnenlandse en buitenlandse, werden in deze jaren bij deze transporten ingeschakeld. Het was een interessante periode in onze maritieme geschiedenis, maar wel met een trieste achtergrond.

Bron: 2006 De Blauwe Wimpel

==========

alle hens

23ste jaargang no. 7
februari 1970

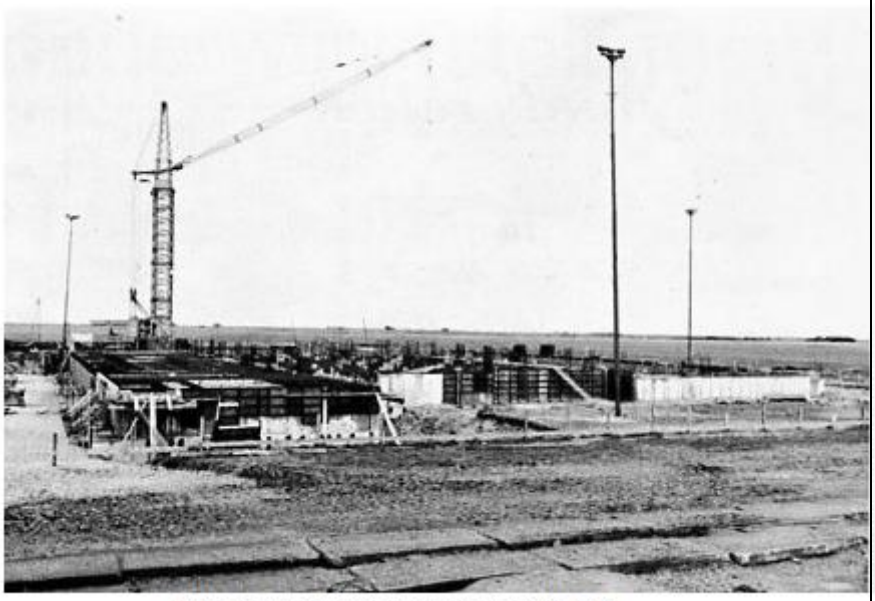
NIEUWBOUW KONINKLIJKE MARINE IN DEN HELDER

Het is zover. Na maanden van passen, meten en schuiven met bouwvolumen, het onderling afwegen van diverse behoeften aan behuizing en tenslotte het stellen van stafeisen voor allerlei soorten gebouwen, heeft de Admiraliteitsraad op 9 december 1969 een beslissing genomen op grond waarvan verschillende plannen thans in een definitief stadium gekomen zijn. De marine gaat gelukkig, in de meest letterlijke zin, door met bouwen aan haar toekomst om zich aldus verder aan te passen aan de behoeften die in de toekomst zullen ontstaan en ten dele nu al leven. Reeds geruime tijd bestond er in de marinebasis Den Helder dringend behoefte aan verschillende voorzieningen.

Deze voorzieningen betreffen:

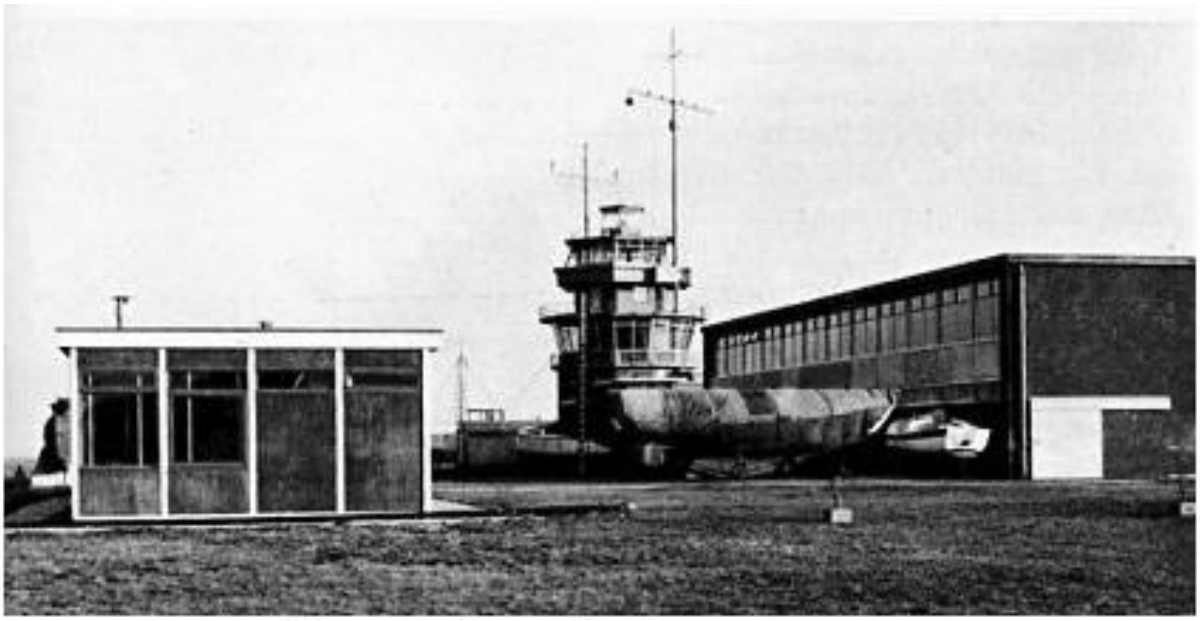
- het KIM; de bestaande behuizing heeft een te geringe capaciteit voor de huidige doelstelling van dit opleidingsinstituut.

- het corrosielaboratorium; dit gebouw uit het midden van de vorige eeuw voldoet in steeds mindere mate aan de eisen die modern en efficiënt wetenschappelijk onderzoek ten behoeve van de marine stelt.
- de centrale ziekenboeg; deze ziekenboeg mag op dit ogenblik dan nog enigszins voldoen, in de nabije toekomst zal het gebouw op geen stukken na meer overeenkomen met de eisen van behandeling en verpleging volgens moderne medische inzichten.
- nieuw marvagebouw; de huidige behuizing op Hr.Ms. Schorpioen voldoet niet meer aan de huidige normen van huisvesting.



Plaats waar Marva gebouw komt

- de officierskantine aan de Hoofdgracht; in het kader van de Deltawerken heeft de Rijkswaterstaat bepaald dat in 1976 de dijk ter plaatse verhoogd zal worden. Ten gevolge hiervan zal hel gebouw moeten verdwijnen en dient voor die tijd iets nieuws tol stand gekomen te zijn.
- de staf van de Commandant der Zeemacht in Nederland; deze dreigt in ernstige mate uit het oude gebouw (het ‘paleis’) te groeien.
- de kantine-situatie te Willemsoord; deze behoeft dringend voorzieningen.



Harssens havenkantoor

Wat wordt er gedaan

Luchtfoto Harssens

Binnen het raam van de begrotingsplanning voor de komende jaren lagen verschillende mogelijkheden om verbetering in de beslaande situatie aan te brengen. De zogenaamde Basiscommissie, een permanente commissie die de Admiraliteitsraad advies uitbrengt over alle onderwerpen met betrekking tot de marinebasis te Den Helder, heeft ten aanzien van de hier opgesomde eisen een beleid kunnen ontwerpen dat paste in de begroting en dat de goedkeuring heeft verkregen van de Admiraliteitsraad. Men zal begrijpen dat het geen eenvoudige zaak is alles precies in elkaar te laten passen en op alle eisen die op verspreid liggende terreinen betrekking hebben, een sluitend antwoord te geven.

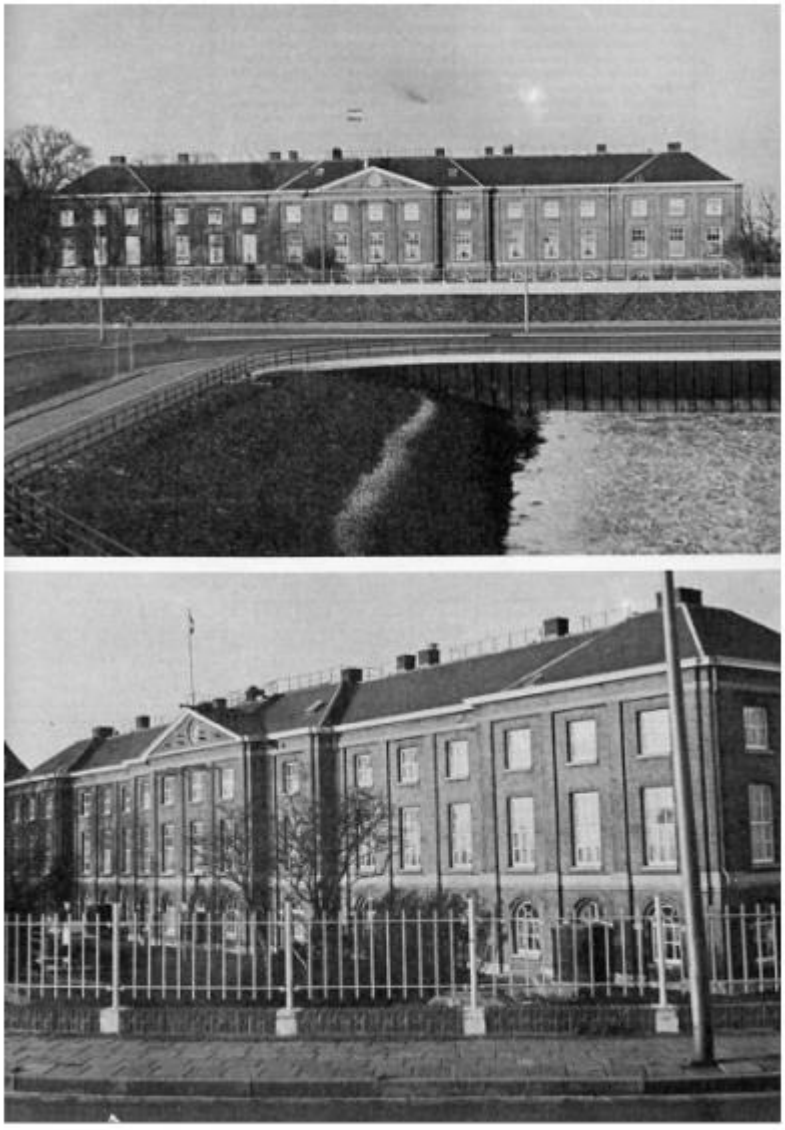
Het volgende is tenslotte uit de bus gekomen

- Uitbreiding KIM. Er zal een nieuw gebouw worden neergezet op het huidige terrein van het KIM. Dit nieuwe gebouw, enige verdiepingen hoog, zal gedeeltelijk daar komen, waar zich nu het corrosielaboratorium en de centrale ziekenboeg bevinden. Deze laatste twee gebouwen worden derhalve afgebroken. Medio 1972 zal met de bouw worden begonnen; vermoedelijke gereedheidsdatum: tweede kwartaal 1975.

Onderzeedienstkazerne + kade

• Corrosielaboratorium. In dit laboratorium zijn verschillende wetenschappelijke onderzoekingen aan de gang, die niet onderbroken kunnen worden: met andere woorden, voordat het oude wordt afgebroken moet het nieuwe er al enige tijd staan. Het nieuwe corrosielaboratorium, dat zal worden gerealiseerd op Harssens schiereiland, is vermoedelijk gereed in het derde kwartaal van 1971.

De centrale ziekenboeg. Wat voor het corrosielaboratorium geldt, gaat natuurlijk evenzeer op voor de nieuwe ziekenboeg; men kan niet *de* oude afbreken voor *het* nieuwe er staat. De nieuwe centrale ziekenboeg zal worden gebouwd op het terrein van de marinekazerne Willemsoord en zal vermoedelijk begin 1972 gereed zijn. In 1964 waren er al plannen goedgekeurd voor een nieuwe centrale ziekenboeg. Wegens financiële redenen en doordat toen de huidige centrale ziekenboeg werd opgeknapt, zijn deze ontwerpen in de ijskast verdwenen. Thans echter zijn deze plannen weer tevoorschijn gehaald en zullen zij worden aangepast. De capaciteit van het nieuwe gebouw blijft nagenoeg gelijk aan die van het oude. Wel voldoet het nieuwe gebouw natuurlijk geheel en al aan de moderne eisen van behandeling en verpleging.



Paleis CZM

- Het nieuwe marvagebouw. Aanvankelijk gingen de gedachten uit naar tijdelijke oplossingen om te voorzien in de sterk groeiende behoeften naar betere accommodatie bij de marva's. Het oog viel hierbij op een van de manschappen-verblijven op de marine kazerne Willemsoord. Al spoedig echter kwam vast te staan dat deze ten gevolge van interne verbouwing betrekkelijk dure oplossing toch niet de gewenste resultaten te zien zou geven, o.a. twee maal verhuizen en twee maal nieuw materieel. Met name hadden de marva's in deze oplossing wel erg weinig privacy. Toen het dan ook mogelijk bleek binnen het raam van de begroting medio 1972 een marvahuis te realiseren op het terrein van mar.kaz. Willemsoord, was de keus niet moeilijk. Medio 1972 zal de nieuwe huisvesting gereed zijn en zullen de marva's beschikken over royale slaapkamers met op iedere kamer ruimte voor een zitje, terwijl tevens gemeenschappelijke recreatiezalen in de plannen zullen worden opgenomen. Het marvahuis zal naast de sportvelden komen te staan en wordt het zuidwestelijkste gebouw van het terrein, waardoor een maximale privacy aan de zonkant ervan wordt gegarandeerd. In de toekomst kunnen wij dus eventueel na onze inspannende sportprestaties weer enigszins op verhaal komen bij begrijpende en gastvrije marva's in hun eigen hoekje op het terrein. Voor het zover is, dus tot medio 1972, moeten sanitaire verbeteringen, zoals extra douches en toiletten op de Schorpioen uitkomst bieden.

- De officierskantine. Evenals bij het corrosielaboratorium biedt ook hier het Harssens schiereiland uitkomst. Ten oosten van het havenkantoor lijkt een goede plaats te zijn gevonden. Over verdere plannen is nog weinig bekend, behalve dat aan de hoogte van het nieuwe gebouw enige beperkingen verbonden zijn aangezien uiteraard de haven-officier een onbelemmerd uitzicht moet blijven houden op de Nieuwe Haven.
- Staf CZMNED. De accommodatie van de staf CZMNED behoeft zeer dringend verbetering. Het zal niet meevallen deze verbetering ten volle te realiseren in het oude gebouw, dat onder Monumentenzorg valt en waaraan van buiten niets mag veranderen. Toch zal er een oplossing gevonden moeten worden, via interne verbouwingen en een ander gebruik van bestaande ruimten.

Sporthal kazerneterrein

De kantinesituatie in marinekazerne Willemsoord

Niet alle wensen kunnen tegelijkertijd worden vervuld. Bovenstaande maatregelen zijn dan ook slechts te realiseren door onder andere de nieuwbouw van de kantine in de mar.kaz. Willemsoord uit te stellen. Toch zal hierdoor de kantinesituatie niet verslechteren omdat op andere wijze een voorlopige verbetering zal intreden. De kantine van het scholencomplex, dat vlak buiten het hek van het kazerneterrein wordt gebouwd, zal medio 1971 gereedkomen.

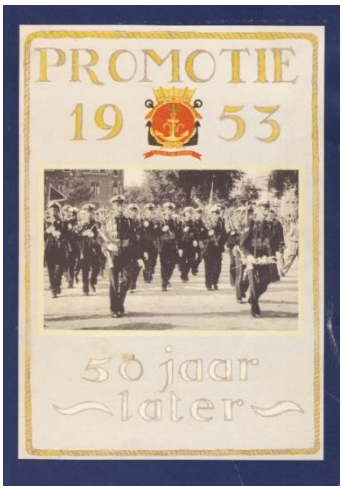
M.I.D. Nieuwe Haven

Weliswaar zal omstreeks dat tijdstip de OB-school gereed zijn, maar de overige gebouwen van het komplex (waaronder de NAVGIS) nog niet. Dit betekent dat er medio 1971 ter plaatse een verzorgingsgebouw staat dat belangrijk te groot is voor de OB-school alleen. Dit gebouw heeft talloze mogelijkheden. Er komen twee zalen van 8 x 18 meter voor kantine, film-, of andere doeleinden, voorts komen er twee zalen van 4 x 8 meter en één van 8 x 8 meter voor diverse bestemmingen zoals korporaalsverblijf, tv, biljart enz. Dit gebouw zal na vastwerken ter beschikking worden gesteld van het personeel van de mar.kaz. Willemsoord. Aldus wordt een grote bijdrage geleverd om - tijdelijk - te voorzien in het gebrek aan kantinefaciliteiten.

De marine bouwt verder

Het bouwbeleid in onze marine staat niet stil. Voortdurend veranderen de behoeften aan bepaalde voorzieningen, raken gebouwen verouderd of zijn zij niet meer opgewassen tegen de huidige eisen. Bij de voortdurende aanpassing die hiervan het gevolg is, rijzen vele vragen en dienen oplossingen op verschillende terreinen tegelijk te worden gevonden. Het bovenstaande moge aantonen, dat dit lang niet altijd even gemakkelijk is en des te verheugender is het derhalve dat thans een beslissende stap is gezet om onze marine weer enige jaren vooruit te helpen.

==========



Ontmoeting I

In december 1960 waren er Indonesiërs geland op de zuidkust van Nieuw-Guinea nabij de kampong Omba. Ze werden ontdekt door een papoea die vreemde, hem onbekende, mannen door het oerwoud zag lopen. De papoea liep weer een hele dag terug naar zijn kampong om het voorval te melden aan de Papoeapolitie. Die meldde het aan Fak Fak en een paar dagen later beschoot de *Piet Hein* vanuit zee min of meer op de gok het bivak. Bij nadere inspectie bleken de salvo's midden in het bivak terecht te zijn gekomen, de Indonesiërs waren gevlucht. Ook bleek uit de gevonden goederen dat er nog een prauw moest komen, men vond bijvoorbeeld kisten handgranaten zonder aanvuurladingen.
Om de infiltranten op te sporen werden een paar pelotons mariniers, onder leiding van de bekende majoor der mariniers Thieu van der Rijdt, gelegerd in de kampong Omba. Ik werd met mijn LCPR L9534 aan hem ter beschikking gesteld voor bevoorrading en transportdiensten. Op een dag stelde van der Rijdt voor dat ik 's nachts op en neer langs de kust moest varen om te kijken of er lichtsignalen uit het oerwoud kwamen, bestemd voor de nog verwachtte tweede prauw.
Tegen de avond ging ik zichtbaar een tiental mijlen verder ten anker in de monding van een rivier. Daar onderschepten we bij toeval een bericht over de *Piet Hein* die post moest afleveren. Na zonsondergang gingen we anker op en voeren enkele mijlen uit de kust op en neer, uitkijkend naar eventuele lichtseinen van de wal. Het was een stikdonkere maanloze nacht, de kim was nauwelijks te zien. Ik liep de wacht tot middernacht en werd afgelost door de kwartiermeester. Om ongeveer 02.00 kwam hij me opgewonden porren met de mededeling: "Commandant, een schip". Ik rende naar dek en zag heel vaag tegen de donkere achtergrond op een paar duizend yards het verduisterde silhouet van een S-jager.
Was het er een van ons, of was het de "Gadjah Madah", de oude *Banckert* die wij destijds aan de Indonesiës hadden overgedragen. Een seinlampje seinde AA-AA. Met trillende hand seinde ik het voor dat moment geldende herkenningssein.
Toen gingen de boordlichten aan en wisselde ik naamsein met de *Piet Hein.* Zij waren ook op en neer aan het varen langs de kust en hadden op hun radar een kleine echo gezien die langs de kust op en neer voer. Dat moest wel de tweede prauw zijn!!
Ik sprak de commandant later en die zei dat het mijn geluk was dat ik het juiste herkenningssein stuurde, wat er waren twee torens op mij gericht, klaar om te vuren.
Ik wist niet dat zij in de buurt waren en zij wisten niet dat ik langs de kust voer....
Auteur: Jaap Kleijn

alle hens Januari 1973

OUDEJAARSAVOND ANNO 1943

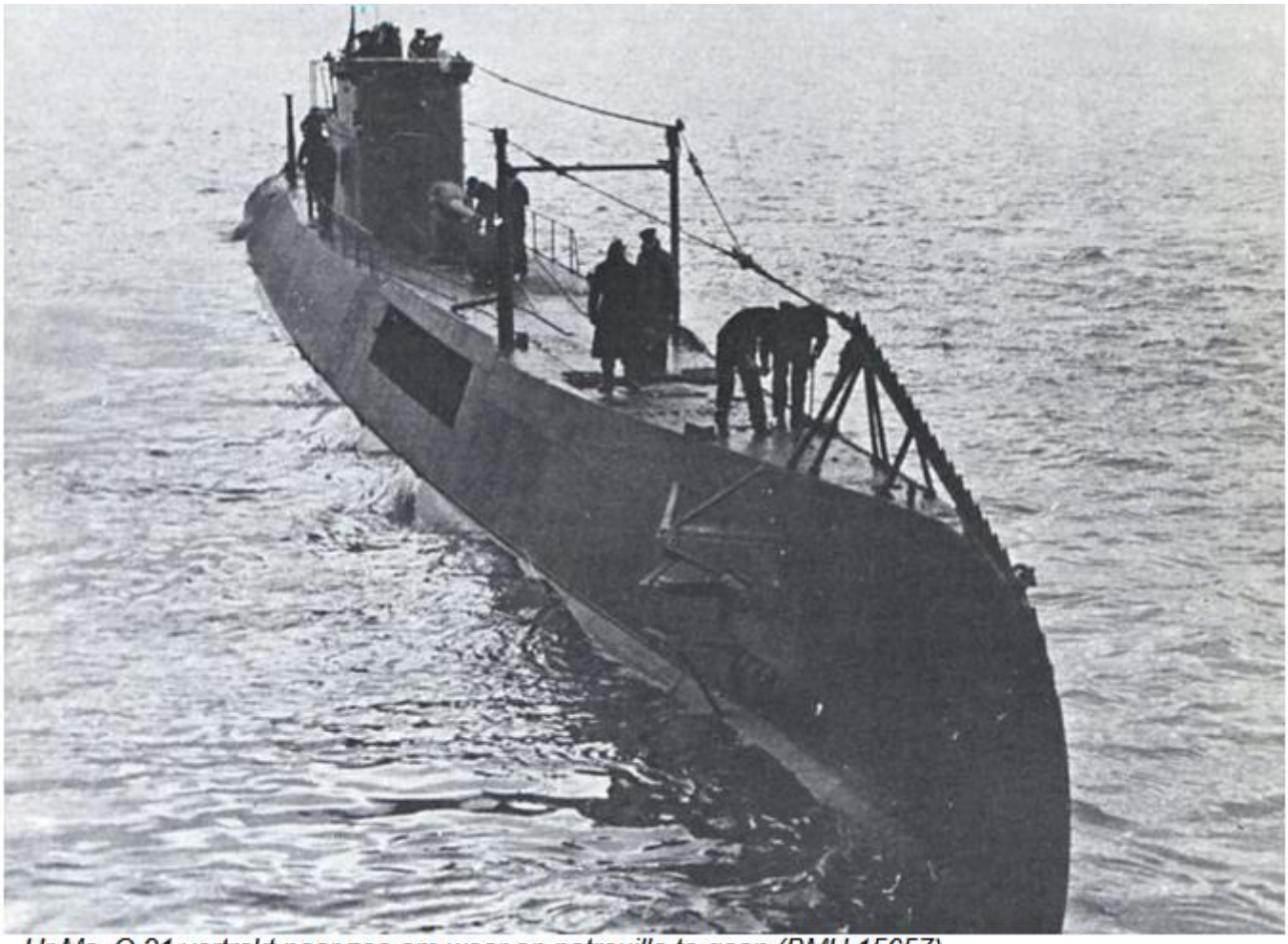
Eind 1943 was de tweede wereldoorlog vier jaar oud. De opmars van de Asmogendheden - Duitsland, Italië, Japan - was tot staan gebracht en op vele fronten moesten zij weer het veld ruimen. Op het oostfront trok het Rode leger snel in westelijke richting op en bereikte op 3 januari 1944 de voormalige Poolse grens. In Noord Afrika waren reeds in mei 1943 de Duitse en Italiaanse troepen verdreven, waarna de geallieerden landingen verrichtten op Sicilië en daarna in Italië. Met Italië was in september 1943 een wapenstilstand gesloten en op 10 september liep de Italiaanse vloot Malta binnen om zich aan de Britten over te geven.

De bombardementen op Duitsland werden met de dag heviger en met de jaarwisseling van 1943/1944 waren er in het afgelopen jaar 206.000 ton op Duits grondgebied afgegooid! Peenemünde, waar de Duitsers bezig waren met de ontwikkeling van een geheim wapen, verscheen in de tweede helft van 1943 op de lijst van belangrijke doelen van de geallieerde bommenwerpers.
In de Stille oceaan waar de oorlog 'pas' twee jaar oud was, hadden de geallieerden, na aanvankelijk zware verliezen geleden te hebben, de strijd in hun voordeel gewijzigd. Eind 1943 waren landingen op de Gilberteilanden -Tarawa en Makin - uitgevoerd en op tweede kerstdag landden Australische en Amerikaanse troepen bij kaap Gloucester in New Britain. Het zou echter nog een jaar duren voordat ook van geallieerde successen op het vasteland van Azië in Birma melding gemaakt kon worden.

Op de Atlantische oceaan was in september 1943 de zevende fase van de 'Battle of the Atlantic' ingegaan en met de jaarwisseling hadden de geallieerden in totaal ruim 2 $^1/_2$ miljoen bruto register ton aan scheepsruimte verloren door aanvallen van U-boten, bijna vier miljoen ton minder dan in 1942. Tijdens de kerstdagen deden Duitse zeestrijdkrachten een vertwijfelde aanval op een Moermanskonvooi, die eindigde met de ondergang van de Scharnhorst.

Op politiek gebied hadden de laatste twee maanden van 1943 veel activiteit laten zien. Op 9 november werd in Washington door 44 landen de United Nations Relict' and Rehabilitation Administration opgericht. Van 22 tot 26 november werd de eerste conferentie in Cairo gehouden tussen de Amerikaanse president F. D. Roosevelt, de Britse ministerpresident W. C. Churchill

en de Chinese generaal Tsjiang Kai-sjek. Hierbij stonden de verdere operaties tegen Japan op de agenda en werd onder meer bepaald dat Korea na de oorlog zijn onafhankelijkheid zou terugkrijgen. Van 28 november tot 1 december vond in Teheran een bespreking plaats tussen Roosevelt, Churchill en J. V. Stalin, waarbij tot de deling van Duitsland werd besloten. De tweede conferentie van Cairo vond plaats van 2 tot 6 december tussen Roosevelt, Churchill en I. Inönü, president van Turkije.



Hr.Ms. O 21 vertrekt naar zee om weer op patrouille te gaan (BMH 15657).

Op 1 januari 1944 zag de toestand voor de geallieerden er dus beter uit dan ooit. Men werd optimistischer, hoewel men zich wel degelijk besefte, dat de tegenstander nog lang niet verslagen was. Tot de geallieerden behoorden ook de Nederlanders, die op en onder zee, te land en in de lucht meestreden om de Asmogendheden tot overgave te dwingen.
Onder deze Nederlanders bevond zich de bemanning van Hr.Ms. O 21. Deze boot had eerst in de Europese wateren geopereerd, maar was eind 1942 naar het Verre Oosten vertrokken, waar hij in februari 1943 in Colombo aankwam. Er werden toen enkele speciale operaties uitgevoerd in de Indonesische wateren en eind augustus 1943 kwam het schip in Fremantle waar bleek dat de batterij en vele cilinderkoppen van de diesels in zo een slechte staat verkeerden, dat voorlopig niet meer gepatrouilleerd kon worden. In november 1943 ging het schip terug naar Groot Brittannië en kwam in februari 1944 in Dundee aan. Op de laatste dag van 1943 bevond Hr.Ms. O 21 zich op zee, tussen Ceylon en Aden, en werd op traditionele wijze de jaarwisseling gevierd. Een van de opvarenden maakte bij deze gelegenheid een fraai gedicht, waaruit duidelijk het optimisme leefde, dat toen meer en meer tot uiting kwam.

Oudejaarsavond 1943

We zeggen thans gedag aan drie en veertig
't Is als het afscheid van een oude vriend
Die ons drie honderd vijf en zestig dagen
Zonder een dag vacantie heeft gediend.

Hij werd geboren in de kaapprovincie
Gevierd met punch, bier, advocaat en wijn
We wisten hoe zijn voorganger geweest was
Maar niemand kon voorspellen hoe HIJ wel zou zijn.

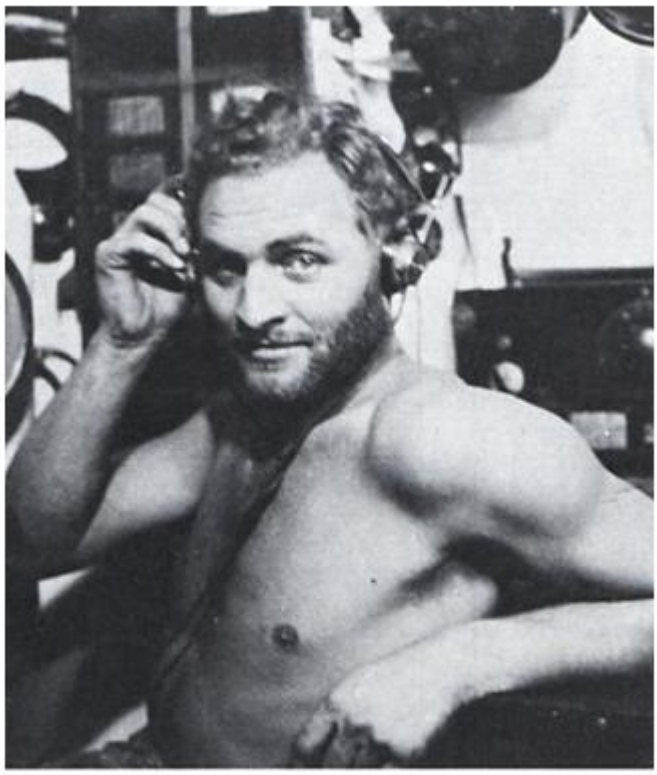
Over het algemeen mochten we niet klagen.
't Was 't beste jaar in deze oorlog nog gekend
We bleven in de Kaap voor nog enkele dagen
En hebben toen den steven Noordelijk gewend.

In East Londen zagen we weer oude 'Vrienden'
De Hart- en Maagpatiënten uit Dundee
We dronken op Prinses Margriets geboorte.
En gingen met een ziek gezicht naar zee.

We zagen een gewond Diego Suarez
Waar wrakken ons getuigden van den strijd.
De Commandant die wou een stukkie stappen
En was de Veters uit zijn schoenen kwijt.

Addu Atol was ook niet veel bijzonders
En we gingen daarvandaan weer vlug op stap
We kwamen op Colombo langs de 'Plancius'
En reclameerden over de Vette hap.

De ligging bracht ook eenige discussies
Want zelfs de korporaals hadden een hut.
Maat 'Jan Punt' lag in het ruim tusschen de ratten
En stond natuurlijk geweldig op zijn 'pet'.



Een foto van korperaal-telegrafist J. van der Peijl, schrijver van het gedicht dat aan boord van Hr.Ms. O 21 werd voorgedragen op oudejaarsavond van 1943. De auteur werd op 1 januari 1964 benoemd tot luitenant ter zee van vakdiensten der 2e klasse en ging op 1 januari 1969 met pensioen als tweede klasser oudste categorie (BMH 18308).

==========

Het Kerstwonder 1948

Het gebeurde zeventien jaar geleden.

Indonesië was in zijn tweede politionele actie gedompeld en de Nederlandse mariniers, op weg naar Madioen, hadden gedurende deze opmars niet bijster gemakkelijk. Door de zware regenval van de laatste dagen waren de wegen in dit deel van Oost-Java volkomen ondermijnd,

waarbij nog de talloze boomversperringen kwamen, welke de tegenstanders in allerijl, maar vakkundig had opgeworpen. De gemotoriseerde voertuigen aan trucks en jeeps hadden de mariniers achter moeten laten. Het operatiebevel „Desnoods te voet" had de troep te voet in beweging gesteld en zo liep men nu reeds dagen achtereen.
Totdat het kerstavond werd en „het wonder" geschiedde waarover de toenmalige mariniers-correspondent Wim Dussel eens het volgende heeft verteld:

alle hens ***December 1965***

"Ik geloof niet in wonderen. Heb ik nooit gedaan en zal ik ook nooit doen. En als iemand me vertelde, wat ik nu vertel, zou ik mijn schouders ophalen, even lachen en zeggen: "dat heb je aardig verzonnen." Maar ge moet het geloven en anders vragen aan compagnie "U", want die hebben het ook gehoord in een kampong, een paar kilometer van Ngawi, waar we 's avonds om een uur of half tien aankwamen.
We hadden al twee uur in het donker gelopen, waarvan de laatste in de inktzwarte duisternis van een djatibos. Het regende. Het regende lang en erg en we waren doorweekt tot op het vel. En dan de versperringen. Boom na boom dwars over de weg, elke twintig meter een.
We moesten als ganzen achter elkaar lopen en hielden contact door elkaars koppel vast te houden. Er was geen halve meter zicht. Die tocht vergeet nooit iemand in zijn leven.
De weg was glibberig en liep op en af. Je zakte soms tot je enkels in de klei en met moeite trok je je voeten omhoog
Het leek een eindeloos eind. Boom na boom moesten we over met druipende broekspijpen en schoenen loodzwaar en vol water. Zo gingen we, tot aan het gehucht, even voor Ngawi. Ik weet niet meer hoe het heet. Het doet er ook niet toe. De officieren hielden een bespreking in het eerste hutje van de kampong, waar de verschrikte bewoners dit keer niet waren gevlucht.
Ik weet niet wat er te bespreken was.

Er was een kilometer verder geloof ik een brug opgeblazen en in deze gitzwarte duisternis was het overtrekken ervan onverantwoordelijk. Het kan ook zijn, dat de compagnie "Victor", voor ons, vlak bij was en de kans zou bestaan, dat we op elkaar zouden gaan schieten.
In elk geval werd er krijgsraad gehouden en wij zaten op de weg te wachten op de helmen als zitplaats.

De regen was nog niet opgehouden. Of misschien weer net begonnen, niemand weet het meer. Of het nu zacht of hard regende, ging ons niet aan. Natter dan nu konden we toch niet zijn. Niemand had strootjes. Je mocht trouwens toch niet roken.
Het was stil. De lucht zwart, de weg glibberig en vol plassen.
Langs de kant dropen de bomen, en wij wachtten, “het is Kerstnacht” verdomme, zei iemand. Niemand gaf antwoord, ofschoon we het allemaal gehoord moeten hebben. Maar we gingen door met in de regen zitten, moe en rillerig van de vochtige kou. En toen gebeurde het, wat niemand gelooft, die het niet zelf heeft gehoord: Uit het kampong- hutje, waar de officieren besprekingen hielden kwam muziek. Er stond blijkbaar een grammofoon, een oude met een grote hoorn.
Later hoorde ik van die plaat, die ene plaat, die er maar was; waarvan de titel niet te lezen was, die iemand uit de grap op de grammofoon legde. En zo hoorden we, hortend en stotend in een onevenwichtig ritme eeuwig mooie kerstleid: Stille nacht, heilige nacht.
Een orkest met koor dat dit lied zong in het Nederlands. Op vrijdagavond 24 december uit een arme kampong ver van de bewoonde wereld dit kerstlied. Ik heb mariniers even zien rillen, en het was niet van de kou. Het was stiller dan ooit. Toen zei mijn buurman: „Straks gaan mijn ouwelui naar de nachtmis. Gek, dat schiet me nou pas te binnen. Hetzelfde lied zullen ze wel horen.” Dan klonk de stem van de kapitein: "Voorwaarts, we gaan bivakkeren in die huizen ginds.”
We hesen ons op, met pijn en moeite nog meer verstijfd en verkleumd door het zitten.
De regen viel weer harder. Het ruiste op de bomen. Onze voeten siepelden verder in schoenen, die vol stonden. Kerstnacht 1948. En toch hebben we het lied gehoord.”

REISVERSLAG VAN HR. MS. GRONINGEN, HR. MS. EVERTSEN EN HR. MS. DOLFIJN

1 OKTOBER—22 NOVEMBER 1962

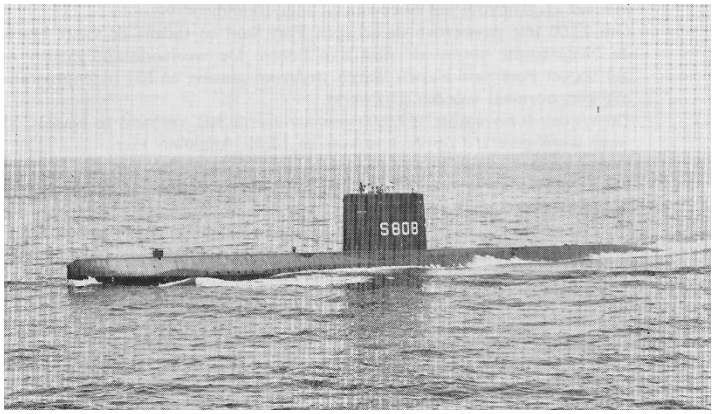
Westelijk Nieuw-Guinea—Nederland

***Hr. Ms. Groningen,* (vlag) commandant: kapitein-luitenant ter zee F. E. Kruimink Hr. *Ms. Evertsen,* commandant: luitenant ter zee der le klasse F. H. van Werkum *Hr. Ms. Dolfijn,* commandant: luitenant ter zee der le klasse J. R. Roele**

Op 1 oktober vertrokken de drie schepen uit Westelijk Nieuw-Guinea. Aan boord van Hr. Ms. Groningen en Hr. Ms. Evertsen werden voor overvoer naar Nederland respectievelijk 50 en 75 mariniers geëmbarkeerd. Tijdens het traject tot Singapore was het weer bijzonder fraai en kon het oefenprogramma vlot worden afgewerkt.
Op 9 oktober te 08.00 uur arriveerde het verband in Singapore, alwaar te Pulau Bukum olie werd geladen. Tijdens het oponthoud kon door de bemanningen niet worden gepassagierd. De commandanten brachten, vergezeld van de marine liaisonofficier, een beleefdheidsbezoek aan de consul-generaal te Singapore, mr. J. Kist.
Na het olieladen en de bevoorrading met verse groenten vertrokken Hr. Ms. schepen in de namiddag met bestemming Karachi. De weersomstandigheden op het 3000 mijl lange traject van Singapore naar Karachi waren zeer gunstig. Daar de oversteek werd gemaakt in het hoogseizoen van de tropische cyclonen, werden, om brandstof te sparen, de oefeningen gro-

tendeels beperkt tot een serie kleinere oefeningen op velerlei gebied, met als doel de individuele geoefendheid van de schepen op peil te houden.
Op vrijdag 19 oktober arriveerden Hr. Ms. Groningen en Hr. Ms. Evertsen te 09.00 uur te Karachi.
Hr. Ms. Dolfijn arriveerde te 16.00 uur.
De schepen meerden langszij elkaar aan de ruime East Warf, alwaar ter plaatse olie en water konden worden geladen. Na aankomst bracht de commandant van Hr. Ms. Groningen een beleefdheidsbezoek aan de Commodore in Charge, Karachi, commodore M. Hasan, hetwelk door deze autoriteit in de loop van de morgen werd beantwoord.
Hierna maakten de commandanten van Hr. Ms. Groningen en Hr. Ms. Evertsen hun opwachting bij de ambassadeur der Nederlanden, jonkheer mr. E. V. E. Teixeira de Mattos. In de namiddag bracht hij een tegenbezoek aan boord van Hr. Ms. Groningen. Des avonds waren alle Nederlandse officieren uitgenodigd voor een receptie ten huize van de Nederlandse ambassadeur, alwaar contact werd opgenomen met de Pakistaanse marine en de Nederlandse kolonie.

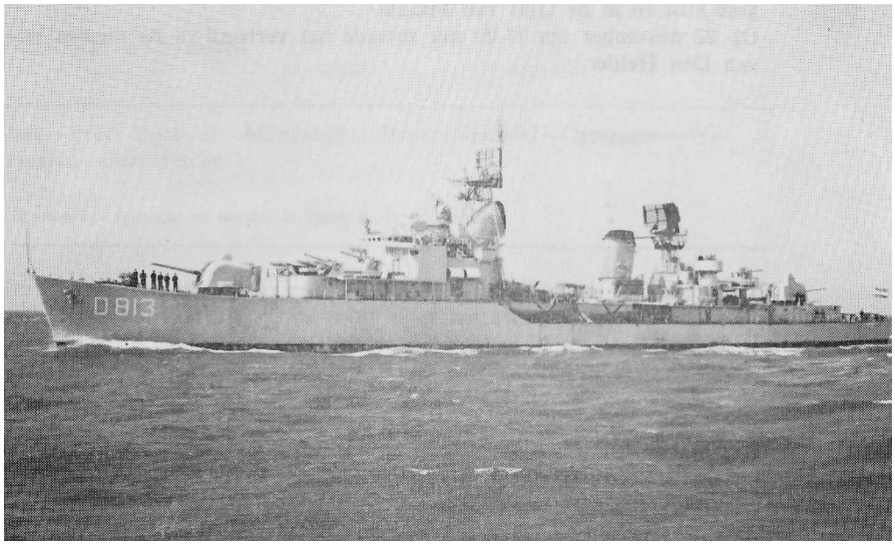
Op zaterdag 20 oktober waren de Nederlandse officieren de gasten op een receptie aan boord van PNS Tippu Sultan, gegeven door de Commodore Commanding P.N. Flottilla. Des zondags werd aan boord van Hr. Ms. Groningen een lunch gegeven voor de Nederlandse ambassadeur, de Commander in Chief P.N. en enige van zijn vlag- en hoofdofficieren. Dit gezelschap bezocht eveneens Hr. Ms. Evertsen en Hr. Ms. Dolfijn.
De Commander in Chief P.N. zond een uitnodiging voor een lunch op de dag van vertrek aan boord van de buitengaats liggende PNS Babur.



Op maandag 22 oktober werd aan boord van de Nederlandse schepen een receptie gegeven voor 120 genodigden.
Op 2 dagen gedurende 2 uur werden Hr. Ms. schepen opengesteld voor het publiek.
De bemanningen maakten in grote getale gebruik van de gelegenheid om de bezienswaardigheden in deze oosterse stad te bezichtigen.
De Nederlandse kolonie bood op twee avonden voor elk 200 opvarenden een feest aan in de kanselarij.
Tegen de Pakistaanse marine werd een voetbal- en een volleybalwedstrijd gespeeld. Tijdens het korte traject Karachi-Aden kon door de ruimere brandstofvoorraad intensief worden geoefend.
Op maandag 29 oktober te 08.00 uur arriveerden Hr. Ms. schepen te Aden. Hr. Ms. Dolfijn meerde langszij het Britse fregat HMS Loch Fanda; de beide jagers meerden eerst op een olieboei om olie te laden en vervolgens in de namiddag op de andere plaats in het westelijke deel van de haven.
De commandant van Hr. Ms. Groningen tekende, vergezeld van de waarnemende consul der Nederlandsen, de boeken van de gouverneur H. E. Sir Charles Johnson, de Commodore Commanding van de Britse strijdkrachten air marshal Sir Charles Elworthy en de F.O.M.E. rear

admiral J. E. Scotland D.S.C. De admiraal bevond zich op zee. Tevens werd een beleefdheidsbezoek afgelegd bij de chef staf van de F.O.M.E. captain White.

De commandanten van de Nederlandse schepen waren ’s middags de gast op een lunch, gegeven door captain en Mrs. White. Gezien het korte oponthoud en de noodzaak een groot gedeelte van de bemanning voor het verhalen aan boord te houden, werden er geen sportwedstrijden gehouden. De Britse Service Clubs waren echter opengesteld voor de opvarenden van de Nederlandse schepen. Uiteraard werd er door de bemanning in deze vrijhaven druk gewinkeld.
Op 31 oktober om 17.00 uur vertrokken Hr. Ms. schepen met bestemming Port Said.
In de Rode zee behandelde de officier van gezondheid van Hr. Ms. Evertsen na oproep over de 500 kcs een gewonde opvarende van de Liberiaanse tanker Aurora. Op zondag 4 november werd om 10.00 uur met het dag konvooi het Suezkanaal ingestoomd.
Om 23.00 uur passeerden de schepen Port Said en tijdens de vaart bracht de Nederlandse consul de post aan boord. De weersomstandigheden op het traject Port Said-Napels waren wederom gunstig en het oefenprogramma kon normaal worden afgewerkt.
Op vrijdag 9 november te 09.00 uur arriveerde het verband te Napels, alwaar werd gemeerd op de kop van de Molo Angioino Pier.
Direct na aankomst kwam de consul der Nederlanden mr. G. Boriello, vergezeld van de consulaire ambtenaar P. J. C. Tissen en een Italiaanse liaisonofficier, aan boord. Te 11.30 uur bracht de commandant van Hr. Ms. Groningen een beleefdheidsbezoek aan admiraal Aldo Rossi, Commandante del Medi Terraneo Centrale, welk bezoek door de chef staf Cap. Vasc. C. Byambilla te 12.30 uur werd beantwoord.
Des middags werd aan boord van Hr. Ms. Groningen een lunch aangeboden aan de consul der Nederlanden en enige plaatselijke autoriteiten. Hieraan namen o.a. deel admiraal James S. Russell USN Commander-in-Chief-Southern Europe, de prefect van Napels, de dean van het Corp Consulaire, de consulgeneraal van Turkije alsmede enige hoge Italiaanse officieren.



Op zaterdag 10 november was er aan boord van Hr. Ms. Groningen en Hr. Ms. Evertsen een ontvangst voor 60 gasten, waaronder leden van de Nederlandse kolonie.
Admiraal Russell bood de commandanten en enige officieren op zondagavond te zijnen huize een ontvangst aan.

De Italiaanse marine stelde dagelijks 1 autobus ter beschikking, het Nederlandse consulaat 2 autobussen en 2 personenauto’s.
Van dit vervoer werd intensief gebruik gemaakt om de bezienswaardigheden in Napels en omgeving te bezichtigen. Dagelijks waren ongeveer 200 opvarenden in de gelegenheid om de Vesuvius, Pompeï en andere plaatsen te bezoeken.

De marineclubs van de Italiaanse marine en van het NATO-hoofdkwartier waren voor de opvarenden van de Nederlandse schepen opengesteld.
Tijdens het traject van Napels naar Den Helder was het weer minder fraai.

Op zondag 18 november bracht de commandant der zeemacht in Nederland ter hoogte van Lissabon per hefschroefvliegtuig een bezoek aan Hr. Ms. Groningen, waar in een alle hens voor de boeg de bemanning werd verwelkomd.
Na Lissabon volgden twee dagen van slecht weer langs de Noord Portugese kust en in de Golf van Biskaje.
Op 22 november om 11.00 uur meerde het verband in de nieuwe haven van Den Helder.