



# “Ten Anker”

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



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

## Redactie

Arie Krijgsman  
Vijverlaan 101  
3319 SN Dordrecht

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

Telefoon  
Tussen 10.00 en 16.00

078-7507545

b.g.g.h.  
06-25160899

NL98 INGB 0002 4713 68

---

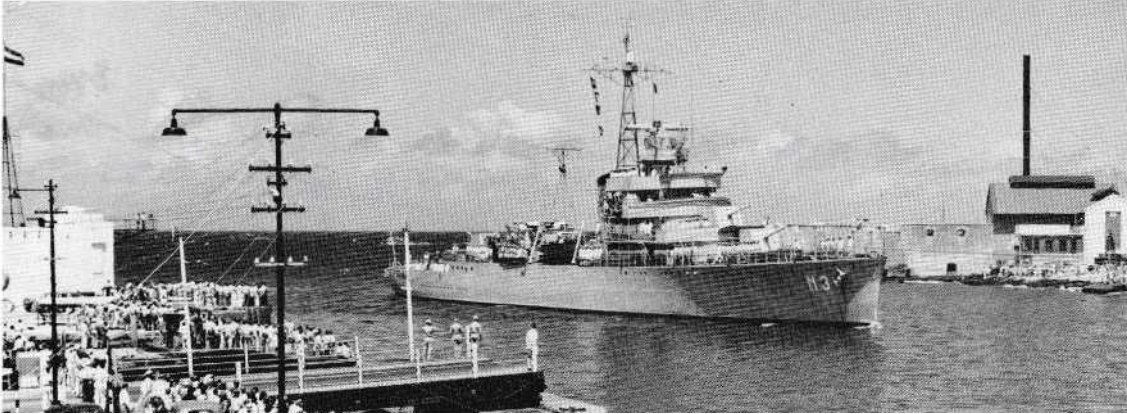
*Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik sta niet toe lukraak te kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar schriftelijke toestemming voor te vragen.*

Nummer 6 – 7e jaargang – 8 februari 2024



Bootjesreis oudste Adelborsten 1947 / 1948  
Compilatie Kruistocht door de Archipel Deel III  
Hr.Ms. van Galen en Kortenaer  
Met Hr. Ms. Pieter Floris naar de haringvloot deel 4  
Bombardement op de Sicherheitsdienst in Amsterdam (1944)  
Oorlogsgedenktekens  
Herbegravenis van de gesneuvelden Hr.Ms. Tromp  
De Vlaggenparade  
Niet in verband opererende schepen – Hr.Ms. Groningen 1964  
De Mannen van de Kais deel 6  
Nederland als Maritieme natie deel 5-slot  
Toespraak Luit. Admiraal Helfrich te Rotterdam 10<sup>de</sup> december 1946  
De Koninklijke Marine in Nederlands Nieuw Guinea 1959  
Automatische besturing bij vliegtuigen  
Stappen in Lissabon.  
Hr.Ms. Karel Doorman

Wijzigingen voorbehouden.



*Willemstad, Curaçao tijdens de adelborstenkruis-reis van de promotie 1948, waarvan de auteur óók de eer had, deelgenoot te zijn...*

Eindelijk was het dan zover! Na een halfjaar zwoegen, gevolgd door de (soms zwaar verdoemde) examenperiode ving de bootjesreis aan, die ons onder meer naar de West zou voeren en waarnaar wij allen met verlangen uitzagen! De dag van embarkatie brak aan en het was een pracht-gezicht, al die adelborsten (en dat waren er héél wat!!) in een lange rij voor de midden-valreep te zien staan, gebukt onder hun kooien, plunjezakken en niet te vergeten de jekkers, die je nou eenmaal niet zómaar weg kunt stouwen, dus: óf aantrekken, óf óók over je nek. Langzaam kwam de lange sliert op gang en de 'jonkers' werden geheel volgens plan naar de diverse verblijven gedirigeerd om aldaar uit te pakken en daarna meteen deel te nemen aan de middag-werkzaamheden aan boord, beginnend met het zgn. 'jassen' van de piepers voor de volgende dag. Precies om één uur werd het middag-bakgewijs gehouden, waaraan wij nog niet konden deelnemen omdat we eigenlijk nog moesten worden ingedeeld in zgn. 'bakken'. Daarom niet getreurd, dacht onze nieuwe schipper, dan maken ze zichzelf maar nuttig bij het piepers-jassen! Dus hoorden we luid en duidelijk over de scheepsomroep praaien: 'Attentie, attentie, alle adelborsten jassen aan de wal!!!'... Wie schetst de stomme verbazing en later vertwijfeling van onze schipper, toen hij vrijwel direct daarop alle adelborsten met hun jekkers over de arm de wal op zag stappen en gedwee aantreden, waarna de oudste adelborst zich model bij de schipper afmeldde met een: 'Alle jassen zijn aan wal schipper!!' Dat was natuurlijk een beetje afgesproken werk maar dat hebben we gewéten óók, want schipper Jobse liet niet met zich spotten; als ik er aan terugdenk krijg ik wéér kramp in m'n polsen van het jassen! Ik geloof dat we die middag voor de helft van de reis gejest hebben!!!



*Overzichtsfoto van de Anna-baai te Willemstad, Curaçao met op de boeien afgemeerd Hr.Ms. 'Van Kinsbergen' en Hr.Ms. 'Van Speyk' en op de voorgrond broederlijk naast elkander een Britse 'T'-klasse onderzeeboot en Hr.Ms. '0-23', herfst 1947. Op de achtergrond de gebouwen van de Marinebasis 'Parera'.*

---

---

## **Hr.Ms. Van Kinsbergen, voorjaar 1947**

### **Bootjesreis adelborsten**

De kretologie binnen het marine-bestaan heeft vele kanten en het duurt geruime tijd, vóór je je het gehele jargon eigen hebt gemaakt. Vandaar dan ook, dat er nogal eens misverstanden en vergissingen ontstonden, zoals deze: Aflossing roerganger: daarbij wordt de dienstdoende roerganger afgelost en tevens de leerling-roerganger, in K.M.-termen 'Blindeman' genoemd. In ons geval was de laatste natuurlijk een adelborst. De Officier van de wacht wilde hem testen en vroeg de adelborst: 'Wat ben jij?' Prompt antwoordde onze adelborst met gepaste trots: 'Blindganger meneer!!'

### **Het lied van 'STOOM'... (overbekend in de vetput!)**

Als de ma-no-me-ter goed staat...  
Weet ik wel dat alles goed gaat!  
En als je ooit de Stoomwet hebt gelezen...  
dan heb je van explosies niks te vrezen  
Daarom slaap ik nu, na al m'n klussen...  
Met de Stoomwet onder m'n kussen!  
En vanavond heb ik wéér een mooie droom...  
Van Stoom, Stoom, Stoom!!!

### **Voorloper van het Koninklijk Instituut voor de Marine**

(Althans voor velen! De kweekschool van de Zeevaart te Amsterdam, 1942/43).

Les Stoom (Scheepswerktuigkunde): Leraar: de Hr. Vellinga, een man met een zeldzaam gevoel voor humor!)

Leraar: 'Let op, jongelui, hier komt het principe van de Triple-expansie-machine: een ezels - bruggetje, dan vergeet je het nooit!'... 'Naast élke kruk zitten twéé excentrieken!'

Als je nou wéét dat we op de kweekschool van de Zeevaart met z'n drieën in één bank zaten, dan snap je wel, waarom je zoiets nóóit meer vergeet!

Nóg zo eentje van onze toenmalige Stoom-leraar:

Hoe onthou je voor eeuwig de definitie van één atmosfeer?

Dat gaat zó: alwéér een ezelsbruggetje, ditmaal op (Indisch uitgesproken) rijmwijze:

Wat bèn ik toch een stomme Hon...

Een admosveer hij pijptien pon... Afgeron...!

### **Why SHE is a ship, or a SHIP is she...**

We always call a ship a SHE and not without a reason, for she displays a well-shaped knee regardless of the season. She scorns the man whose heart is faint, and does not show him pity and like a girl she needs the paint to keep her looking pretty. For love she'll brave the oceans vast, be she a gig or cruiser, But if you fail to tie her fast your'e almost sure to lose her!

\*\*\*\*\*

### **Bootjesreis adelborsten promotie 1948: schietoefeningen op de 'Noordzeeschif'**

Als je als nieuwbakken adelborst de eer krijgt, je bootjesreis mee te mogen maken aan boord van een Artillerie-instructie-schip, nou dan weet je wel ongeveer wat je te wachten staat als het

om schietoefeningen gaat, ofwel het uitoefenen van het 'Domme en lawaaierige vak', zoals dat in de wandeling door niet-artilleristen nogal eens oneerbiedig werd genoemd.

Tijdens onze reis naar de West was het dan ook vrijwel iedere dag raak, want de artillerieofficier aan boord bleek een zeer actief man te zijn. Zelfs de 'Noordzee-schijf' (een schietschijf op pontons, die in gedemonteerde staat aan boord meegevoerd kon worden) was aanwezig en werd frequent gebruikt



*Het optuigen van de 'Noordzee'- schietschijf ten behoeve van schietoefeningen met de hoofdbatterij; deze 'zeewaardige' schietschijf kon in gedemonteerde toestand aan boord worden meegenomen maar het duurde op z'n minst een half uur, vóór je het onding in elkaar had gezet... En dan nóg een stief kwartiertje om hem wéér uit elkaar te halen en zeevast te sjoeren*

Nu hadden wij aan boord een Indisch mannetje, dat bij Kanon één als 'richter' fungeerde en zoals iedere artillerist weet, bedient dié man het afvuur-circuit. Tevens moet hij rapporteren, hoe het schot is afgekomen, m.a.w. of hij het afgaan van het schot het dradenkruis in zijn richtkijker bóven, ónder of precies op het doel stond. Op zekere dag waren we weer eens flink bezig en wel met drie van de vier kanons, zodat het vuur werd geleid vanuit het centrale richttoestel, waarin de ARTO\* zich had verschanst. Onze Indische kanonnier zat zoals gewoonlijk op post als richter van Kanon één en rapporteerde met zijn typisch Indisch-Nederlands de aanslagwaarneming en dat ging (ik zal proberen dit enigszins fonetisch weer te geven om het wat 'Indisch' te laten klinken!) ongeveer zó:

ARTO (in centraal richttoestel): 'Batterij, salvo vuur... Schiet!'

Stukscommandant (Kanon 1): 'Kanon één, vúúr!'

Richter Kanon 1 (op het moment dat zijn dradenkruis op het doel zat): drukte de afvuurknop in en rapporteerde: 'Kanon één afhevuurd!'... en daarna, op ietwat klaaglijke toon: 'Te laaah afhekomún!'

Bij de volgende salvo hoorden we hem weer, steeds klaaglijker: 'Kanon één afhevuurd... Adoeh, te hóóh afhekomún!'

Na een salvo of vier op deze manier was de ARTO het góed zat en brulde over de artillerie-omroep: 'Wel verd... Kanon één, kun je niet eens één keertje gericht afkomen!?!?'

De richter antwoordde slaafs met een: 'Jawél m'nir' en, geloof het of niet, bij de volgende salvo hoorden we hem, zij het op precies dezelfde klaaglijke toon rapporteren: 'Loh-i-la-loh, herich afhekomún, M'nir!!'

Waar het schot daadwerkelijk is gevallen kan niemand aan boord meer vertellen, want letterlijk iedereen lag op dat moment in een deuk!!!

\*ARTO = artillerieofficier



DEEL 3  
XX-06-1948 KRUISTOCHT DOOR DE ARCHIPEL  
(BATJAN)

MET Hr. Ms. „VAN GALEN" OP BATJAN  
*Landingsdivisie, hertenjacht, voetbal en Stan Laurel*  
15-07-1948 Nieuwe Apeldoornsche courant

## Het fort in de Jungle

Mr. Ms. Van Galen vaart van het palmeneiland Ternate naar het palmeneiland Batjan en aan boord bevinden zich twee Sultans: Oesman Shah, Sultan van Batjan en Z. A. Alting, Sultan van Tidore. Beiden begeven zich naar Batjan en het was haast vanzelfsprekend, dat de commandant van de jager, kapitein luitenant ter zee G. A. Cox, beiden uitnodigde de reis aan boord van zijn schip mee te maken. Een aanbod, dat met kennelijk enthousiasme werd aanvaard.

Na een kleine acht uur varen bevindt het schip zich ter rede van Batjan. Een paar regenbuien, meevoerende de geur van het nabije land, trekken over het oorlogsschip, en, als ze voorbij zijn, jaagt een school potvissen voorbij. Ineens zijn overal geisers zichtbaar op zee, geisers van 3—6 meter hoog. Ineens verrijzen er kleine, bultige, gekromde eilandjes, eilandjes die leven, die een machtige staart bezitten en een wanstaltige, walgelijk-grote kop. ... Oesman Shah wijst op de potvissen en zegt: „Daar zijn ze weer, ze komen altijd met de Zuidenwind ... en dat is geen goede wind voor Batjan".

Voor ons ligt Laboeha, het grootste dorp van Batjan, nauwelijks zichtbaar onder de palmen, die groen en hoog langs het strand staan, wuivend en deinend in de zachte zeebries. Papegaaien vliegen over het strand, schel roepend, en in het felle zonlicht glanzend als vogels uit een gekleurde film.

Laboeha, een steiger, een rood-wit-blauwe vlag op de langste palmstam van het eiland. En met 1000 mannen en vrouwen en kinderen, wachtend op die steiger. Het Hoofd Binnenlands Bestuur maakt zijn opwachting, de beide Sultans worden afgehaald door enkele Indische ambtenaren en dan wordt het tijd voor de Jannen van Hr. Ms. Van Galen zich in passagiers-tenu te steken. Nu ja, er is geen bioscoop, er zijn geen militaire tehuizen, er is niet eens een winkel, er is geen café en nergens kun je er een portie bami of nasi goreng kopen. Maar tenslotte kom je niet iedere dag op Batjan en in kraakhelder wit brengen de motorsloepen de jongens naar de steiger.

Daar staart 1000 man hen aan: in doodse stilte, in stille verbazing. Dat zijn dus de jongens van de Marine, van dat grote, lange, grijze schip, dat daar in de baai ligt. Batjan ziet toe en is verbaasd. Tenslotte is Batjan niet Amsterdam. En Batjan zal er een jaar lang over napraten.

Die avond ben ik getuige van een Indisch dansfeest. In het huis van de controleur dansen Indische mannen en vrouwen, omdat er in de kraton van de Sultan niet gedanst en feestgevierd kan worden. De kraton bestaat namelijk niet meer. Vier verbrokkelde muren vertellen van bombardementen en niet alleen de kraton werd verpuind op dit vredig palmenparadijs ...

Indisch dansfeest ... gamelaninstrumenten, donker-dreunende gongs, schelle fluiten. En op de vreemde klanken van die instrumenten schuiven de vrouwen voort. Met strakke gezichten, met

de kleine bruine voeten onder de kostbare sarongs, met familie-goud en -zilver in de oren en om de hals, en met de geurende melati-bloem in het koolzwarte haar. Daar wordt voor de mannen van de Koninklijke, Marine gedanst. En wat dansen deze mannen en vrouwen ...? Een soort polka... dan weer iets dat zeer verwant is aan een quadrille. Ziedaar erfenis der eeuwen. Ziedaar ... een stuk overgeërfde cultuur van onze voorvaderen, die hier met hun vrouwen óók gedanst hebben, en die de bevolking liet zien wat een quadrille is, wat een polka, wat een mazurka. Het is een zeer wonderlijke belevenis, zoiets op dat eiland Batjan, in het jaar 1948.

Van negen uur tot twee uur duurt het dansfeest; onvermoeid zijn de vrouwen, onvermoeid ook als ze gevraagd worden een Engelse wals te dansen, een foxtrot of een andere moderne dans. Daartussendoor brengen bedienden dranken en schotels rijst aan. En voor het huis, in de duisternis van de nacht drommen honderden kinderen en mannen en vrouwen saam. Ieder kind heeft de vinger diep in de mond!

In een KPM-loods wordt door een dokter van Hr. Ms. Van Galen, O. S. en O.-officier, een serie films vertoond: Laurel en Hardy, Mickey Mouse en de film van de prinsesjes. Het is doodstil in de goedang en als de prinsesjes op het doek verschijnen, wordt er zwaar en diep gezucht. En de grappen van Stan en Oliver hebben ze behoorlijk „door" ook al heeft Batjan dan geen bioscoop ...

De andere morgen gaat de landingsdivisie van Hr. Ms. Van Galen naar de wal. Eerst een militaire mars door de kampong, daarna een oefening in de wildernis. Het is niet eenvoudig en als de jongens aan boord terugkomen, kun je ze uitwringen. Maar Batjan zag een landingsdivisie en Batjan zal er jaren over napraten.

Er gebeurt meer, die morgen. Een elftal van de Van Galen komt uit tegen het 1e van Batjan. Heel Batjan (met uitzondering van de 11 spelers) staat langs het denkbeeldige lijntje. Het veld is een beetje raar en hobbelig en begroeid, maar dat mag de pret niet drukken. Nu ja, de dorpsweg loopt dwars over het veld, maar wat zou dat? Na tien minuten staan de Jannen met 2—0 voor, maar als het eindsignaal klinkt, hebben ze verloren met 5—4. Ik zal niet proberen u de trots, de overwinningsroes en de vreugde te beschrijven van Batjan. Het zou me tóch niet lukken.

Terwijl een deel der opvarenden op de herten- en zwijnenjacht gaat, proberen de commandant en ik het oude fort Oldenbarnevelt te vinden. Het valt niet mee, want de rimboe is nauwelijks door te komen en 't is warm. Om niet te zeggen heet. Maar daar komt een moment, dat we voor iets massiefs en donkers staan. Dat zijn de muren van het oude fort. Ik druk het groen opzij en zie dan het oude, bijna uitgebleekte embleem van de VOC, de Verenigde Oostindische Compagnie. Met nog zichtbaar de leeuwen en de letters. Rondom het fort, waarvan de gevelsteen vertelt, dat onze over-over-overgrootvaders het bouwden in 1613, loopt een gracht. Een ondiep, moerassig geval. We staan er half in en er ritselt iets. Er schuift wat weg, er kraakt iets. Als ik luister, zegt de commandant van Hr. Ms. Van Galen, dat het niets betekent. Hagedissen of salamanders of zoiets. We staan daar voor die stokoude muren, in de doodse stilte van de wildernis. Met alleen wat klapwiekende vlinders, in de verte schreeuwende apen, en doordringend geurende orchideeën. Twee felgekleurde papegaaien zitten ons vanuit een cocospalm kritisch gade te slaan.

1613 ... het is lang geleden en het is moeilijk je voor te stellen hoe ze het daar geklaard hebben met die onwezenlijk dikke muren en brede transen. Midden in het oerwoud. Een half uur later zijn we terug in de kampong. De inspecteur van de Staatspolitie hoort, waar we geweest zijn en

hij verbleekt: „Mijn God, heren... u was daar bij de krokodillen! Het wemelt ervan. Ze zijn daar soms vijf meter lang".

Inderdaad, we hebben iets horen ritselen.

Tegen de avond vertrekt Hr. Ms. Van Galen; en met dat vertrek komt een einde aan een sensatie van de eerste orde, die de bevolking beleefde. Nog een jaar spreken ze er over. Batjan heeft de Koninklijke Marine teruggezien. Batjan, dat prachtige eiland in de Molukken, weet dat Nederland nog schepen heeft. Lange, grijze schepen. Snelle schepen, bemand met jonge, frisse kerels. Dat zagen ze bij de landingsdivisie, ze zagen het bij het binnenkomen en ze zagen het bij het voetballen.

Snel verlaat Hr. Ms. Van Galen de baai van Laboeha en héél Batjan kijkt ons na.

Het laatste wat ik zie is de rood-wit-blauwe vlag vóór op het strand. Hoog in de langste palm van Batjan. Uitwaaiend in de zoele zeebries, die vanuit de baai komt. Dan hoor ik ineens een koe loeien. Maar ik vergis me ... het is geen koe, het is een school spuitende potvissen, die, als evenzoveel locomotieven, door het helblauwe water stormt. Brengers van de Zuidenwind.

*WORDT VERVOLGD*

---



## HR.MS. VAN GALEN EN KORTENAER

De torpedootjagers hebben op hun boeg twee grote witgeschilderde letters waardoor zij op grooten afstand te herkennen zijn. De „Van Ghent” voert GT, de „Van Nes” VN, de „Banckert” BK, de „Kortenaer” KN, de „Evertsen” EV, de „Piet Hein” PH en de „Van Galen” en „Witte de With”, die samen één groep vormden resp. VG en WW. De marinehumor las van beide laatste schepen: Veel Geschreeuw en Weinig Wol". De marineman is vindingrijk genoeg om t.z.t. aan deze afkortingen een glorierijker slagzin te verbinden ter herinnering aan de „Van Galen”, die in den Mei-oorlog 1940 nabij Rotterdam in den strijd gezonken is. De „Van Galen” is genoemd naar den 17en eeuwschen vlootvoogd Jan van Galen, geboren in 1604 te Essen en overleden 22 Maart 1653 na den slag bij Livorno.

Onze marine heeft nog een schip gehad, dat den naam „Van Galen” droeg, n.1. een schroefstoomschip 1e klas, dat in 1872 te Amsterdam te water gelaten werd, gedurende vele jaren in de 20ste eeuw als logementsschip te Hellevoetsluis heeft dienst gedaan en tijdens den wereldoorlog 1914—1918, mede ter voorziening van brandstof aan particulieren, voor sloop werd verkocht. Deze „Van Galen” was n.1. het laatste houten schip, dat voor onze marine gebouwd was.

De torpedojager „Van Galen” werd in 1927 bij „Fyenoord” te Rotterdam op stapel gezet, in 1928 te water gelaten en op 22 Oct. 1929 in dienst gesteld. Op 18 Jan. 1930 vertrok het schip naar West-Indië en ging vandaar op 21 Febr. 1930 via Kaap de Goede Hoop naar Oost-Indië.

Van Maart— April 1932 maakte deze jager een reis naar Sjanghai en in Febr. 1934 naar Singapore. Tijdens de onlusten in China vertrok de „Van Galen” in Oct. 1937 overhaast van Soerabaia naar Sjanghai ter bescherming van de Nederlandsche belangen. Op 7 Mei 1940

kwam de „Van Galen" uit Oost-Indië in Nederland terug en in den nachtelijken morgen van den eersten dag der Mei-oorlog 1940, trok de „Van Galen" van Den Helder uit langs de kust om eventueel verdedigend op te treden.



*Hr.Ms. Van Galen*

Op het Marsdiep werd het vuur geopend op de mijnen-werpende vliegtuigen en daarna op vliegtuigen bij Ter Heide op afstanden van 10.000 tot 13.000 m uit de kust, waarbij het eerste salvo duidelijk waarneembaar in een transportvliegtuig viel. Nabij Hoek van Holland, 5000 m uit den wal, opende het schip met eenige salvo's het vuur op bij den Hoek neerstrijkende vliegtuigen.

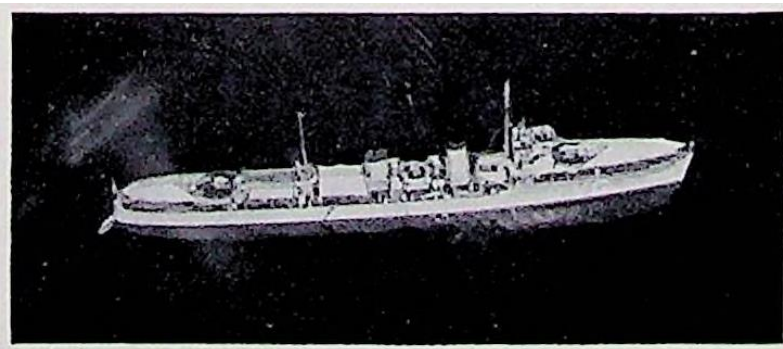
In den Nieuwen Waterweg werd de „Van Galen" door bommenwerpers aangevallen, waartegen het schip zich krachtadig verdedigde met de beschikbare 40 mm en 12.7 mm mitrailleurs en het 7.5 cm anti- luchtgeschut. Gedurende plm, 3 kwartier werd de „Van Galen" onafgebroken onder hevige vliegtuigaanvallen en vliegtuigmitrailleurvuur gehouden.

Het schip stoomde rustig de Waterweg op en kreeg 39 vliegtuigaanvallen te verduren.

De achtermast was afgebroken, de schoorsteenen waren doorzeefd van zware mitrailleurkogels; het 7.5 cm antiluchtgeschut sloeg onbruikbaar, zware bomontploffingen hadden aan stuurboord huidplaten losgerukt: het schip maakte ter hoogte van de longroom water en kreeg slagzij. In zinkenden toestand kon de commandant het schip de Merwedehaven in varen, langs de kade meeren, en alle bruikbare deelen aan wal brengen. Door den druk van het zinkende schip brak de mast, waarvan de top met de vlag boven water bleef uitsteken. Van de bemanning was slechts een man gedood n.l. de stoker-olieman G. v. d. Brink.

Alle opvarenden stelden zich beschikbaar om aan den wal de verdediging voort te zetten.

Van hen sneuvelden in den strijd rond Rotterdam nog de mariniers 1e klas A. Knotter en Th. A. J. Feuth. In December 1941 werd het schip gelicht, waarover geen nadere bijzonderheden te melden zijn.



*Luchtfoto van de „Van Galen" in O.-Indië*

Egbert Meussen Cortenaer was een bescheiden zeeman met uitstekende kwaliteiten en bovendien een zeer bekwaam vlagge-kapitein, die onder Maerten Tromp en Van Wassenaer

Obdam, aan boord van hun admiraalsschepen, de van deze vlootvoogden ontvangen opdrachten, op correcte wijze uitvoerde. Op de „Eendracht", het admiraalsschip van Van Wassenaer, was Cortenaer (Kortenaer schrijft men tegenwoordig) zijn vlaggekapitein gedurende zes jaren van 1653 tot 1659. En toen hij op 8 Mei 1659 benoemd werd tot vice-



admiraal, waarvoor hij op 29 Mei van dat jaar aan boord van de „Eendracht”, in handen van Van Wassenaer den eed van trouw had afgelegd, bleef Kortenaer nog steeds deze, toch ondergeschikte functie van vlaggekapitein behouden. In 1661 en 1663 trad hij als zelfstandig vlootvoogd op. Tijdens den ongelukkigen slag bij Lowestoft, op 13 Juni 1665. sneuvelde Kortenaer als ltn.-adm. van Holland en West-Vriesland aan boord van de „Groot-Hollandia”. De torpedoboot- jager „Kortenaer”, die naar dezen zeeheld genoemd is, werd in 1925 op de helling gezet bij Burgerhout's machinefabriek en scheepswerf te Rotterdam; werd in 1927 te water gelaten en op 3 Sept. 1928 in dienst gesteld. Afmetingen, snelheid, bewapening e.d. zijn op blad c 1 afgedrukt. Van 5 Nov. 1928 tot 8 Maart 1929 maakte dit schip zijn eerste reis met bestemming West-Indië, alwaar Curacao, Bonaire, de Bovenwindsche eilanden en Suriname werden bezocht en St. Thomas, Britsch Guyana, Trinidad en Ponta-Delgada werd binnengelopen. De „Kortenaer” zou daarna gereed gemaakt worden voor Oost-Indië, doch werd in den avond van Zondag 9 Juni 1929 onverwachts en met grooten spoed gereed gemaakt om naar West-Indië te vertrekken, in verband met den overval van Urbano op Curacao en de gevangenne van den Gouverneur.

Binnen 24 uur was het schip gereed. Onder stoom liggende voor Hoek van Holland nam de Kortenaer” een detachement mariniers over, sterk 41 man. en stoomde met een 22 mijls vaart naar West-Indië via Ponta Delgada en St. Thomas, waar het schip — onbekend met het verdere verloop der gebeurtenissen op Curaçao — gevechtsklaar voor Willemstad verscheen, op 21 Juni 's morgens half zes. Wel verkeerde het eiland nog in staat van beleg, doch het gezag was geheel in handen van de autoriteiten. Gelet op de groote snelheid. de dikwijls hevige slingeringen, de overkomende spatzeeën, de te groote bemanning en daardoor verminderde bewoonbaarheid van het schip, was deze reis een bijzondere prestatie. Op sommige trajecten maakte de „Kortenaer” gedurende meerdere wachten een snelheid van 25 zeemijl per uur. Nochtans duurde de reis 10 dagen, ondanks den grooten spoed. Toen de rust op Curacao van blijvenden aard bleek en het detachement mariniers als waldetachment was achtergelaten, keerde de „Kortenaer” naar Nederland terug, waar het schip op 29 Juli 1929 te Nieuwediep binnenliep. Op 14 Januari 1930 vertrok de „Kortenaer” naar Oost-Indië. Tijdens het verblijf aldaar maakte de Gouverneur-Generaal van Ned.-Indië aan boord van de „Kortenaer” een korte reis op 6 Mei 1931. Samen met den torpedo- bootjager „Van Ghent” kwam de „Kortenaer” op 1 Maart 1935 in Nederland terug, doch op 4 Nov. van dat jaar vertrok deze groep torpedobootjagers weer naar Oost-Indië, waar ze op 17 Dec. 1935 aan kwamen en tot nog toe verblijf hielden.

---

Na het danken wordt nog even gerust en dan is het tijd om te schieten. Dit wil zeggen, dat de honderd drijfnetten van ongeveer dertig meter lengte elk, snel achter elkaar te water moeten worden gebracht. Dit moet gebeuren voor de schemering, want de haring verblijft dicht bij de zeebodem en komt met donker in scholen naar boven zwemmen. Als de haring zwemt is het de tijd ze te strikken.

Het is zeven uur in de avond, vrij laat al, als de luiken van de nettenruimen en dat van het reepruim Worden opengegooid. Een grote stapel Schotse blazen ligt gereed bij de rol op de verschansing, waarover de netten in zee glijden. Twee man halen, nu, snel, hand over hand, de grote netten over een haspel uit de ruimen en zorgen dat ze goed te water komen.

Aan de voorzijde staat een helper, die de met lucht gevulde blazen aan een lijn op elk net verbindt en aan de achterzijde een man, die de netten, ook met een lijn, steeds op de juiste, gemerkte plaats aan de reep verbindt.

De reep, is een dik, zwaar touw, aan een stuk, kilometers lang, die bij dit vistuig onder de netten langs loopt en voor het onderling verband van de gehele vleet zorg draagt. Met grote handigheid wordt net na net over boord gevierd. Beneden in de ruimen zien mannen toe, dat niets verkeerd loopt, want als er een kluwen ontstaat in de stapels netten, is er heel wat te klaren. Intussen staat de schipper aan het voorroer, want de machine draait langzaam achteruit en dus deint het schip. Het ligt met de kop op de wind. Het strak gespannen bezaanzeil helpt mee het schip zoveel mogelijk recht achteruit te doen gaan. Verder stuurt de schipper op een vlag, die bij de voormast gehesen is en die, bij achteruitgaand schip, dus langsscheeps moet blijven waaien.

Zwijgend en haastig wordt er gewerkt, dan plotseling even pauze. Vijftig netten, dit is de halve vleet, zijn te water. En nu komt, inplaats van een blaas, een tonnetje met een lange stok, waaraan een vlaggetje (dit wordt een joon genoemd). Het is een mijlpaaltje in de lange rij blazen, die, zover we zien kunnen, voor het schip liggen te dobberen. Als de joon, slingerend, langzaam naar vorm drijft, wordt direct verder gewerkt.

Ononderbroken glijden de netten te water, regelmatig vallen de blazen met een doffe plof in het water, vakkundig, op de juiste manier gevierd. Na een uur van rappe bedrijvigheid gaan ten slotte de laatste blaas en nog een paar tonnetjes (breels) te water. De reep wordt over een wijde kam op het voorschip vastgemaakt — de machine getopt.

De vlag wordt verplaatst, nu bij de achtermast gehesen en het schip ligt aan de vleet, in stille verwachting, op hoop van zegen.

De stilte zal niet lang duren, want kort na middernacht moeten de netten weer gehaald worden. De mannen gaan nu gauw te kooi om een paar uur rust te genieten. Want wordt er veel gevangen vannacht, dan is de volgende rustperiode nog ver in het verschiet.

In de stille avond sta ik op het voorschip en kijk naar de onafzienbare rij witte blazen. Het lukt mij niet het einde er van te ontdekken. Dat einde is dan ook drie kilometer weg.

Langzaam aan ontsteken de om ons heen liggende schepen hun vislichten en ook de Freya toont twee sterke lantaarns, die door hun stand aan naderende schepen de ligging van de vleet aanwijzen. Met beleefd verzoek er niet overheen te willen varen.

Een wonderlijke stilte heerst op en rond het schip. De logger deint zachtjes op het nu kalme water. Af en toe een flauw dreunend geluid van de bezaansgaffel en geklep van strak gespannen touwwerk, dat ergens tegenaan slaat De wachtsman scharrelt wat rond aan dek en in de kombuis. In de logiezen zijn de lichten getemperd. Het is alles vredig en toch is er een zekere gespannenheid in die hele vloot van vissende schepen. paar uur wacht aan dek voor zijn rekening, want hij heeft de laatste dagen zeker meer geslapen dan zijn maats. We hebben gemeenschappelijke ervaringen en praten nog lang, op gedempte toon, tot hij afgelost wordt en ik dan ook maar de horizontale houding aanneem.

Om half een in de nacht zijn alle hand gepord. Er -wordt eerst een bakkie gedaan. Met slaperige gezichten slurpen d - mannen hun koffie naar binnen en steken zich dan snel in oliegoed. Hoge rubberlaarzen, oliejas en zuidwester. Sommige dragen dikke wanten. De werklichten aan dek worden ontstoken, een schijnwerper werpt vanaf de brug een lange, sterke

lichtbundel naar voren op de blazen, ver in zee. En als het één uur slaat, is ieder op zijn post. De reep wordt door middel van de motor- lier langzaam binnengehaald. De onaanzienlijkste in rang aan boord, een jongetje nog, afhoudertje genoemd, zit met een slaperig/ wit gezichtje achter het grote draaiende spil en geleidt de reep naar het ruim, waarin een ander deze netjes in grote bochten neervleit. Twee man staan bij de verschansing in de krebbe, waarin de vis terecht moet komen. Zij trekken langzaam het eerste net over een lange houten rol naar binnen. Enige meters achter hen staan vijf man die het net verder binnenboord trekken en de spartelende vissen met krachtige rukken uit de netten slaan, ongeveer op de manier als stof uit een deken wordt geklopt. De schipper staat op de brug en ziet op het werk toe. Af en toe laat hij de machine even vooruit werken, als er te veel kracht op de netten staat. Bij het halen kan geen man gemist worden. Ieder heeft zijn plaats en zijn taak.

Net na net komt geleidelijk sloop en verdwijnt achter de uitschuddende mannen in het donkere gat, waaruit het enige uren geleden te voorschijn kwam. In dat ruim worden de netten weer ordelijk geborgen door een onzichtbaar werker, om later klaar te liggen. De haring is tegen de netten gezwommen, met de kop door de mazen geschoten en kon toen niet meer verder. Verschrikt is zij teruggegaan, doch met de kieuwen aan het net blijven haken. Bij het halen hangen de glinsterende lijfjes naar beneden en door het slaan vallen zij gemakkelijk uit het net in de krebbe of aan dek. Langzamerhand vormt zich een laag, die steeds hoger wordt. Gestadig wordt doorgewerkt, urenlang. De achterkleppen van de zuidwesters zijn voor de ogen gedraaid, als bescherming tegen de rondspattende stukken kwal, die door de vissers, niet ten onrechte, bijt- gal wordt genoemd. Dat prikkelende, schrijnende goedje is een grote last bij het halen en in de ogen is het zeer pijnlijk.

Met kennersblikken wordt de kwaliteit van de haring beoordeeld en als enkele tientallen netten binnengehaald zijn, begint men zich een oordeel te vormen over de grootte van de vangst. De schipper is maar matig tevreden; als de halve vleet binnen is, daalt hij in het achterlogies af en schakelt de radio in. Het is drie uur en een druk geroep en gepraat klinkt uit de luidspreker. Op alle schepen is het werk ongeveer in hetzelfde stadium en men vertelt elkaar de voorlopige resultaten. Die variëren van goede vangst tot een braadje. In onze omgeving viert het braadje hoogtij. Dat is een hoeveelheid voor een eigen maaltijd aan boord, voor een haringvisser een te verwaarlozen hoeveelheid. Met dit woord wordt alle geringschatting over een luttele vangst uitgedrukt. Aan dek gaat het maar steeds door met trekken en schudden. Bij elk volgend net kijken de mannen vol verwachting naar meer geglinster en gespartel, maar het blijft vannacht matig met de vangst.



---

## Bombardement op de Sicherheitsdienst in Amsterdam (1944)

### Aanval alleen voor burgers fataal

Auteur: **Cees van Hoore**

De Royal Air Force én de Nederlandse regering in Londen weigerden in 1944 tot viermaal toe het bombardement op de Sicherheitsdienst in de Amsterdamse Euterpestraat te laten uitvoeren. Men vreesde een groot aantal bomtreffers in de omliggende woonwijk. Maar 'deze rem werd door Zijne Koninklijke Hoogheid weggenomen'. Hoe Bernhard dit

**grotendeels mislukte, 54 burgerslachtoffers kostende, bombardement heeft weten door te drijven, is nog steeds in raadselen gehuld.**



**Euterpestraat na het Engelse bombardement van 26 november 1944 (Stadsarchief Amsterdam)**

Prins Bernhard werd op 3 september benoemd tot Bevelhebber van de Nederlandse Binnenlandse Strijdkrachten, waarin onder meer de gezamenlijke illegaliteit werd ondergebracht. De Raad van Verzet in Nederland stelde zich, zo lezen we in Gerard Aalders' boek *Niets was wat het leek*, gereserveerd op ten aanzien van Bernhards leiderschap. Binnen de illegaliteit was twijfel gerezen over diens capaciteiten als bevelhebber. De prins had (afgezien van zijn toetreding tot de SS, CvH) namelijk geen enkele militaire ervaring. Hij mocht van die raad die titel dragen, maar men waarschuwde hem voor de gevolgen daarvan:

*'Het moet aan de prins duidelijk worden gemaakt dat als er rampen zullen plaatsvinden, hij zich moet realiseren dat hij daarvoor dan als schuldige zal worden aangewezen.'*

Bernhard was nog maar nauwelijks begonnen aan zijn taak als bevelhebber, of een van de eerste, door de Raad van Verzet genoemde, 'rampen' onder Bernhards leiderschap begon zich al af te tekenen.

Vanuit Nederland kwamen in september 1944, dus net na de benoeming van Bernhard, bij de regering in ballingschap steeds meer telegrammen binnen waarin met klem werd verzocht het SD-gebouw in de Amsterdamse Euterpestraat te bombarderen. Henri Koot, die als kolonel van de Binnenlandse Strijdkrachten onder het bewind van Bernhard stond, had van het verzet berichten gekregen dat er een zware slag aan de ondergrondse zou worden toegebracht. Het SD-archief, dat was gehuisvest in de meisjes-HBS aan de Euterpestraat en waarin zich veel informatie over de illegale werkers bevond, diende te worden vernietigd en er moest een groot aantal SD-mannen worden gedood. Omdat er enkele scholen in de buurt waren, zou het

bombardement plaatsvinden op een zondag omstreeks vijf uur, wanneer het SD-personeel in de eetzaal zat.

## Verantwoordelijkheid

De in Londen gevestigde Nederlandse bombardementscommissie, die bestond uit premier Gerbrandy en de minister van Oorlog en Marine, vond deze operatie 'onverantwoord'. Voor het bombardement was door prins Bernhard, die als kersverse bevelhebber misschien al meteen zijn tanden wilde laten zien, zonder medeweten van deze commissie aan de Royal Air Force toestemming gegeven. Het ging hier om een 'low level' bombardement, uit te voeren op het gebouw van de Sicherheitsdienst in Amsterdam. In de notulen van 30 oktober 1944 vermeldt de commissie iets over de houding van Bernhard betreffende de voorgenomen aanval op het SD-gebouw:



Prins Bernhard tijdens een radio-toespraak in Londen, 1942

*'Zijne Koninklijke Hoogheid zoude hebben medegedeeld de burgerslachtoffers voor zijn verantwoording te nemen.'*

De bombardementscommissie, die uitsluitend tot dit soort acties toestemming mocht geven, was bij toeval achter de actie van de prins gekomen. Maar Bernhard had daarvoor als bevelhebber van de Binnenlandse Strijdkrachten echter geen enkele bevoegdheid. Men vond dat hij hier niet op eigen initiatief het bombardement had mogen voorstellen aan de RAF.

*'De Minister-president is van oordeel dat Zijne Koninklijke Hoogheid hier toch niet geheel op zichzelf had behoren te handelen, temeer omdat de zaak reeds in de bombardementscommissie ter sprake was geweest, en daar in negatieven zin was beslist'.*

De commissie was huiverig geworden voor dit soort acties na het bombardement op de Fokker-fabrieken in Amsterdam-Noord, waarbij tweehonderd burgers in woonwijken om het leven kwamen.

Verbindingsofficier Moolenburgh, lid van de in Londen gevestigde Nederlandse bombardementscommissie, zond een briefje aan Air Commodore Bufton, waarin hij schreef dat premier Gerbrandy wilde dat het bombardement werd uitgesteld totdat hij overleg had gepleegd met de commissie. De operatie werd door deze commissie als te gevaarlijk beoordeeld en sterk afgeraden. Het SD-gebouw zou te moeilijk te identificeren zijn voor de vliegtuigbemanning, de trefkans was gering en het gebouw had een te sterke structuur.

Maar de voornaamste reden voor de afwijzing was de ligging van het SD-gebouw in een dichtbevolkte woonwijk. Ook de Royal Air Force was het met deze bezwaren eens en weigerde het bombardement uit te voeren.

Op 24 oktober zond de prins nogmaals een telegram aan de premier Gerbrandy. Hij bleef daarin aandringen op het bombardement en schreef:

*'...aantal burgerslachtoffers hoezeer ook te betreuren gering in verhouding tot grote gevaar dat thans ondergrondse activiteit bedreigt'.*

Maar Gerbrandy en ook zijn ministers van oorlog en marine bleven bij hun mening dat het bombardement niet verantwoord was. Maar de prins bleef zware druk uitoefenen op de regering. Hij stuurde Gerbrandy een telegram, waarin hij liet weten dat als de aanval niet doorging er *'massa-arrestaties en executies voor het verzet zouden volgen en dat zulks dan Gerbrandy's verantwoordelijkheid was en dat diens negatieve beslissing dan onmiddellijk aan het verzet moest worden doorgegeven.'* Was dit morele chantage?

De dreigende toon moet ook Gerbrandy zijn opgevallen en misschien is hij later gezwicht voor de inhoud van dit telegram.

## Overstag

De RAF was van mening dat een aanval met laagvliegende Mosquito's niet mogelijk was vanwege identificatieproblemen. De prins deelde aan de commissie mee dat het plan was veranderd en dat er andere types bommenwerpers zouden worden ingezet en er gebruik zou worden gemaakt van de allerbeste bemanningen. Om onduidelijke redenen ging de bombardementscommissie nu ineens wel akkoord met het bombardement, ondanks het feit dat de bezwaren ertegen – te dicht bevolkte woonwijk, geringe trefkans etc. – niet waren weggenomen.

Op 26 november 1944 was het dan zover. Een aantal Typhoons wierp een grote hoeveelheid brisantbommen af en bij de beschieting met de boordwapens werden raket-granaten gebruikt. Resultaat: vierenvijftig burgers gedood, 14 zwaar en ongeveer 40 licht gewond; 11 personen vermist. Twee schoolgebouwen en 39 woningen werden vernield en vele percelen min of meer beschadigd. Amsterdammer Karel N.L. Grazell tekende zijn herinneringen aan het bombardement op:

*'Ik was toevallig boven in een slaapkamer aan de achterkant, toen ik vliegtuigen in de verte hoorde. Engelsen! Ik klom meteen op het dak van de serre. Ik zag hun gezichten. Ik zwaaide. En ze zwaaiden terug. Kort daarna zag ik hun bommen vallen op de daken van de huizen van de Michel Angelostraat en de aan de toren herkenbare meisjes-HBS in de Euterpestraat, waar de*



Pieter Sjoerds Gerbrandy (1885-1961), minister-president in Londen.



Hawker Typhoon, type vliegtuig dat bij de aanval werd ingezet (wiki)

*Sicherheidsdienst zat. Er vielen veel doden. Ik had tegen de dood gezwaaid.'*

Na de aanval kwam er een telegram binnen bij de regering met de volgende inhoud:  
*'Aanval Gestapo Amsterdam. Christelijke burgerschool van Euterpestraat in het midden een voltreffer maar kleine gebouw met archief aan oostzijde onbeschadigd. Meisjesschool zuid van Euterpestraat eveneens voltreffer dwars door midden van het gebouw dat evenwel nog overeind en oostvleugel geheel intact. Vele huizen vernield. Naar verluidt, slachtoffers onder Gestapo gering.'*

### **'Extremely accurate'**

Over de slachtoffers onder de burgerbevolking werd niet gesproken. En wat het vernietigen van het archief betreft: er werd één klein stukje archief gevonden, waaruit naderhand is gebleken welke verraders er koggeld hadden gekregen voor het aangeven van joden.

Willem Frederik Hermans schreef in zijn roman *De tranen der acacia's*:

*'Zomaar op een zondagmiddag was er een vliegtuig gekomen en had die bommen gegooid. Men had Oskar verteld dat de papieren van de Duitsers nog uren later over de hele stad door de lucht dwarrelden. Ze hadden hals over kop een ander gebouw moeten zoeken.'*



Middelbare Meisjesschool aan de Euterpestraat 85 na het Engelse bombardement van 26 november 1944 (Stadsarchief Amsterdam)

Een mooi beeld, maar in werkelijkheid was het anders. Het archief over de illegaliteit was na het bombardement nog steeds in het bezit van de SD. Welke 'grote actie tegen het verzet' er door de SD werd beraamd, zoals Bernhard de bombardementscommissie voorhield, is niet bekend. Loe de Jong schreef in zijn standaardwerk over de Tweede Wereldoorlog:

*'Niet duidelijk bleek welke dreiging bedoeld werd.'*

Op 4 december 1944, toen de vierenvijftig slachtoffers waarschijnlijk al waren begraven, schreef Moolenburgh aan air commodore Beaumont een brief waarin hij de per telegram verzonden reacties vanuit Nederland op het bombardement weergaf. In een telegram van 27 november 1944

wordt vermeld dat de verliezen onder de burgerbevolking 'niet te groot' zijn. Verder vermeldt een van de telegrammen nog dat de Duitsers behoorlijk nerveus zijn na de aanval, maar dat er maar weinig zijn gedood. Volgens Moolenburgh maken al deze telegrammen duidelijk dat de

aanval 'extremely accurate' was. Hij heeft van de regering de opdracht gekregen...



Bron: 47/2021



*'...de oprechte dankbaarheid uit te spreken aan alle officieren en ander RAF-personeel, dat betrokken is geweest bij de planning en de uitvoering van deze succesvolle operatie.'*

**Gedenkplaat aan de Euterpestraat ter herinnering aan het bombardement (CC BY-SA 4.0 – BonstraGeert – wiki)**

## OORLOGSGEDENKTEKENS

De Nationale Monumenten-Commissie voor Oorlogsgedenktekens, waarvan Hare Majesteit de Koningin Beschermvrouwe is en het Erevoorzitterschap in handen is van Z.K.H. Prins Bernhard zal, door middel van haar Centraal Bureau, gedurende de maanden November, December 1947 en Januari 1948 een grootscheepse inzameling houden onder alle Nederlanders.

De strijd tegen de overweldigers in alle delen van de wereld en in het Vaderland zelve, moge reeds enige jaren achter de rug zijn, de herinnering aan diegenen, die daarbij het leven lieten en evenzo aan al diegenen, die daarna en nu nog hun leven hebben gelaten om de restanten van deze gruwelijke oorlog uit te wissen, laat ons niet los. De plicht hun offer indachtig te blijven en te eren is er een van het gehele Nederlandse Volk.

Daaraan kan op tweërlei wijze uiting worden gegeven, eerstens door de zo goed mogelijke verzorging van de door hen nagelaten betrekkingen en tweedens door het oprichten van een groep nationale monumenten, waarin de strijd en het binnenlands verzet worden gesymboliseerd en voor het nageslacht worden vastgelegd.

De voorlopige bedoeling is de volgende monumenten op te richten:

1. Een centraal nationaal monument te Amsterdam voor alle groepen der bevolking. Dit monument hoopt men te kunnen plaatsen in het Damplantsoen op de Dam te Amsterdam.
2. Een marinemonument te Scheveningen.
3. Een koopvaardijmonument te Rotterdam.
4. Een legermonument op de Grebbeberg.

Terwijl verder nog monumenten dienen te verrijzen voor het binnenlands verzet en de gemartelden in de concentratiekampen, de geallieerden, de plek waar de wapenstilstand in Holland werd gesloten, alsmede de plaats waar onze Vorstin de vaderlandse bodem weder betrad en nog enige andere nader te bepalen monumenten. Er zal naar moeten worden



gestreefd om de in te zamelen gelden zoveel te doen zijn, dat het bedrag dat aan al deze monumenten zal zijn te besteden, verre moet worden overschreden met een bedrag dat ten goede behoort te komen aan de verschillende organisatie's, die voor de nagelaten betrekkingen zorgen (Karel Doormanfonds, Prins Bernhardfonds, Stichting '40-'45 enz.).

Om dit doel te bereiken is veel geld nodig. De Commissie heeft daartoe een origineel idee naar voren gebracht. Zij stelt zich daartoe voor om het Damplantsoen, dat het nationale monument t.z.t. zal dragen (en dat vele miljoenen cm<sup>2</sup> groot is) a vijftig cent per cm<sup>2</sup> op symbolische wijze aan het Nederlandse Volk te verkopen. Dit verkopen geschiedt in de vorm van certificaten van verschillende waarden, waarop het aantal cm<sup>2</sup> staat vermeld, dat overeenkomt met het ingezamelde bedrag. Door koop daarvan zal dus ieder lid van het Nederlandse Volk, zowel individueel als in groepsverband, het door hem of haar mogelijk geachte bedrag kunnen geven voor deze nationale plannen.

Met het bovenstaande in gedachten is het logisch dat de Commissie thans ook een appèl doet op de Koninklijke Marine.

Zij tekende daarbij aan, dat een bijzonder beroep op de K.M. eigenlijk overbodig zou lijken.

Immers zo schreef zij:

**„De mannen van de Marine zijn misschien meer dan welke groepering uit het Nederlandse Volk ook, een vaste eenheid die zich dermate heeft gegeven in de strijd om de vrijheid, dat in haar midden ook zonder aansporing de bereidheid leeft om het hare bij te dragen tot het doel, dat met deze actie wordt beoogd.”**

Alle commanderende officieren en hoofden van dienst worden verzocht aan deze actie hun volledige medewerking te willen verlenen. De beste werkwijze daartoe is aan boord van ieder schip, inrichting of commandement een kleine commissie te vormen, bestaande uit één officier, onderofficier en schepeling, die zich daartoe vrijwillig hebben beschikbaar gesteld. Aan deze groep ware op te dragen de nodige voorlichting te geven op hun eenheid over het doel van de actie en een vrijwillige inzameling te houden, uitgespreid over de tijdsduur dezer actie.

Het uiteindélijk geïnde bedrag wordt uiterlijk 15 Januari '48 via de Officier van Administratie per recu overgemaakt aan de Officier van Administratie v. h. Ministerie van Marine in Den Haag, onder opgave van schip, inrichting enz., waarvan de inzameling afkomstig is. Tevens wordt voor 15 Januari '48 een telegrafische opgave rechtstreeks aan de BDZ ingediend met vermelding van het geïnde bedrag en eventuele bijzonderheden.

Door de Monumenten Commissie zullen hierna de certificaten van symbolisch bezit van een overeenkomend aantal cm<sup>2</sup> van het Damplantsoen aan de betreffende schepen, inrichtingen, enz. worden opgezonden.

Deze certificaten kunnen dan aan boord op een geschikte plaats in een lijst worden opgehangen.

Voor diegenen, die prijs mochten stellen op een individuele bijdrage, (dus veelvoud van f 0,50) en een eigen certificaat, is daartoe de gelegenheid opengelaten. Zij kunnen dit rechtstreeks overmaken aan het Centraal Bureau van de Nationale Monumenten-Commissie voor Oorlogsgedenktekens, Vossiusstraat 27, Amsterdam (postgiro 463.000) of de tussenkomst van de Officier van Administratie inroepen, die deze bijdrage onder opgave van naam, rang of kwaliteit op een verzamel reçu overmaakt aan de Officier van Administratie van het Ministerie van Marine. Van deze opgave wordt tevens rechtstreeks afschrift gestuurd aan' de BDZ.

Al het Marinepersoneel wordt hierbij opgewekt om, ieder naar zijn of haar eigen draagvermogen van deze mooie actie een groot succes te maken.

# alle hens

Maandblad ter interne voorlichting van de Koninklijke Marine  
Uitgave van de Hoofdafd. Personeel van het Ministerie van Marine  
Hoofdredacteur FR. J. TH. M. SCHAEPMAN  
Adres Red. en Adm.: Ministerie van Marine, L. Voorhout 26, Tel. 182210, Den Haag

PLECHTIGE HERBEGRAFENIS VAN DE ELF GESNEUVELDEN VAN HR. MS. TROMP.



Ms. Flottieljeleider „Tromp”, die op 20 Februari 1942 sneuvelden tijdens de Slag van Straat Bandoeng. De elf opvarende waren: de Luitenant ter Zee der Tweede klasse S. C. Ritsema van Eek, de Luitenant ter Zee der derde klasse A. C. van Kriesveld, de majoor-monteur J. W. van der Waag, de korporaal-machinist J. Groen, de korporaal monteur F. van der Gaast, de korporaal-telegrafist L. Th. M. van der Linde, de Stoker-olieman H. Scheelings, de Marinier 1e klasse G. F. Jansen, de matroos 1e klasse R. Wiersma, de militiematroos J. A. Nieuwenboer en de majoor-machinist A. J. Hooymans.

## DE VLAGGENPARADE

“Wat is dit voor een vlag”, vraagt de knaap op de steiger, terwijl hij wijst naar de vlag in een naburige mast.

“Dat is een onderscheidingsvlag jongeman.” “Waarom,” begon hij weer, “is er een verschil in die vlaggen, de één is spits en de ander rechthoekig.

Waarom is dat dan?” “Dat zal ik je haarfijn uitleggen.

De spitse vlag is voor gewone zeelui. Die weten in het stuurhuis altijd spitsvondige en bijzondere vragen te stellen. Door gedurende de zomer veel naar de spitse vlag te kijken krijgen ze inspiratie voor het bedenken van zulke spitsvondige vragen.

Die rechthoekige vlag is voor officieren. Daarmee onderscheiden zij zich van gewone zeelui: ze hebben namelijk een rechthoekige plank voor hun kop.



Dat bord hebben ze nodig om de spitsvondige vragen en negatieve kritiek te doorstaan.” “Duidelijk”, vond het jongmens. “Maar waarom is er het onderscheid in vlaggen?”

“Hoe zo”, vroeg ik.

Hij zei: “Kijk, hier is een vlag met twee ballen en hier met één bal en die daar helemaal zonder ballen. Hoe zit dat dan?” “Nou dat zit zo: Volgens velen hebben de officieren nergens de ballen verstand van.

Vandaar dat de navigatieofficier, de hoofdmachinist en het hoofd administratie twee ballen in de vlag hebben.

De commandant kun je vergelijken met een soort van harembewaker, hij mag overal voor zorgen maar nergens van genieten: geen ballen dus.

De eerste officier heeft één bal in zijn vlag. In de wandeling wordt hij plaatsvervangend commandant genoemd. Vervangt hij de commandant ècht, dan verdwijnt ook zijn laatste bal.”

“Nou, dat is duidelijk wat betreft die vlaggen. Maar wat zijn dat nou weer, die kralen aan dat zeil?” wijzend naar een platbodem die net zijn zeil aan het zetten was.

“Dat? Dat noemen ze klotjes.” Verbijsterd kijkt de jongen mij aan. “Dat van die ballen geloofde ik nog maar van een zeil met klotjes heb ik nog nooit gehoord. U probeert mij in de boot te nemen.” En verontwaardigd blies hij de aftocht. Dat was wel jammer want ik wou hem net vertellen dat een schip vrouwelijk is, maar dan was ik voor hem nog ongeloofwaardiger geworden!

=====



### *Hr. Ms. Overijssel*

**Commandant: kapitein-luitenant ter zee G. Zeiler, sedert 3 juli kapitein-luitenant ter zee D. Verboom, sedert 9 december kapitein-luitenant ter zee J. Fennema**

Aan het begin van het nieuwe jaar lag Hr. Ms. Overijssel in Den Helder voor onderhoud, reparatie en winterverloven. Februari werd gedeeltelijk benut om, vanuit Den Helder, beproevingen te doen in de Texelstroom en op de Noordzee. Teneinde het schip op te werken werden 19, 20 en 21

februari op zee doorgebracht.

Aansluitend hierop volgde een weekeinde in Rotterdam, waarna maandag 24 februari wederom koers gezet werd naar Nieuwediep om daar op de voormiddag deel te nemen aan een luchtverdedigingsoefening.

Diezelfde dag nog vertrok het schip naar Schotland om nabij St. Abbs Head de gemeten mijl te stomen.

Donderdag 27 februari, op de platvoet, werd weer afgemeerd te Den Helder en volgde een stilligperiode tot 9 maart.

Oefenend in de Noordzee en het Kanaal stoomde het schip vervolgens naar Portsmouth, waar het van 13 tot 16 maart een informeel bezoek bracht. De commandant en de marine-attaché te Londen bezochten de Lord Mayor en de Commander-in-Chief Portsmouth.

De officieren en onderofficieren waren te gast op HMS Bellerophon.

Er werden daar enige voetbal- en hockeywedstrijden gespeeld.

Excursies brachten de bemanning naar Londen en HMS Victory en er werd een dansfeest gehouden. Op de achtermiddag van maandag 16 maart vertrok het schip weer naar zee en bracht de weekeinde te Den Helder door. Van 18 tot 23 maart werd Hr. Ms. Overijssel ingedeeld bij Hr. Ms. Karel Doorman en deed het schip dienst als volgijager.

De week van 23 tot 31 maart werd doorgebracht in de thuishaven en eerst van 1 tot 5 april werden de opwerkoefeningen met Hr. Ms. Karel Doorman hervat. Er werden onder andere snelheidsproeven genomen op de gemeten mijl nabij Anvil Point.

Na een stilligperiode van 3 weken nam Hr. Ms. Overijssel deel aan oefeningen in smaldeel 1 verband en vertrok daartoe 27 april op de voormiddag uit Den Helder.

Donderdag 30 april ging het smaldeel ten anker op de rede van Vlissingen teneinde Koninginnedag te vieren.

Tijdens een speciale Alle Hens overhandigde de commandant bootsman H. van der Mark de versierselen van de orde van Oranje Nassau met de zwaarden. Paradepeletons werden ontscheept om deel te nemen aan een défilé en parade te Vlissingen. Maandag 4 mei vertrokken de smaldeelschepen wederom naar zee; woensdag 6 mei werd Rotterdam aangedaan.

Alvorens iedereen met weekeinde te laten gaan werd vrijdag 9 mei een ouderdag aan boord georganiseerd. Tevens ontving het schip de commandant der zeemacht in Nederland voor een informeel bezoek aan boord.

Maandag 12 mei vertrok Hr. Ms. Overijssel met smaldeel 1 en begon de voorjaarsreis die het schip in de periode van 11 mei tot 17 juni langs Belfast, Douarnenez, Rothesay, Bergen en Stavanger zou voeren.

Van 17 tot 30 juni voer Hr. Ms. Overijssel buiten smaldeel verband, teneinde de Nederlandse marine op de Kielerwoche te vertegenwoordigen.

Hr. Ms. Overijssel vertrok maandag 29 juni te 07.45 uur uit Kiel. Door het Kielerkanaal en de Elbe werd opgestoomd naar Nederland en dinsdag 30 juni was Hr. Ms. Overijssel weer thuis. Er volgde een stilligperiode van 30 juni tot 1 september, waarna op dinsdag 1 september koers gezet werd naar Vlissingen teneinde daar te demagnetiseren. Donderdag 3 september, terug op de rede van Den Helder, werden in de Nieuwe Haven en in de Texelstroom anker- en meermanoeuvres beoefend.

De nacht van 3 op 4 september ging Hr. Ms. Overijssel ten anker op de Noordzee, nabij de Texelwal, om de volgende dag op de voormiddag Den Helder binnen te lopen en daar het weekeinde door te brengen.

Maandag 7 september werd ontmoet en rendez-vous gemaakt met Hr. Ms. De Ruyter, Hr. Ms. Holland en Hr. Ms. Hoogeveen. Deze schepen escorteerden het Noorse Koninklijke jacht Norge op woensdag 9 september op zijn tocht naar Amsterdam, waar - na aankomst - het statiebezoek van Zijne Majesteit Koning Olaf V van Noorwegen aan Nederland aanving.

De longroom van Hr. Ms. Overijssel ontving officieren van Zr. Ms. Tromsö en Zr. Ms. Haugesund aan boord.

Donderdag 10 december ging Hr. Ms. Overijssel weer naar buiten om met Hr. Ms. De Zeven Provinciën het bevoorraden op zee te beoefenen.

Na afloop werd koers gezet naar Rotterdam. Vrijdag 11 september werd deelgenomen aan het ceremonieel ter gelegenheid van het bezoek van Hare Majesteit de Koningin, Zijne Koninklijke Hoogheid de Prins der Nederlanden en Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Beatrix aan de Norge. Op de eerste wacht werd brand ontdekt in de voormachinekamer.

Het brandpiket vervulde de eerste blussingswerkzaamheden, later assisteerde de Rotterdamse vrijwillige brandweer. Een blusboot van de havendienst en sleepboten werden stand-by

gehouden in verband met brandgevaar voor de langs zij liggende Hr. Ms. Holland. Na een uur was de brand bedwongen en maandag 14 september kon op eigen kracht Den Helder bereikt worden.

De periode van 14 september tot 21 december werd benut voor de nodige reparaties aan kabels en nooddiesel in de voormachinekamer en voor dokking. Daartoe werd Hr. Ms. Overijssel op 9 oktober officieel aan smaldeel 1 onttrokken.

Het schip ontving woensdag 16 december bezoek van 29 leerlingen van het christelijk lyceum te Alphen a/d Rijn, welke school Hr. Ms. Overijssel heeft geadopteerd.



Maandag 21 december was het schip vaar gereed en vertrok op 21, 22 en 23 december naar zee voor beproevingen vanuit Den Helder. Donderdag 24 december ging de bemanning van het schip met winterverlof.

Bronvermelding : Jaarboek KM 1964

---

## *Een Rotterdams straatboefie in de mariniersstad Rotterdam*

***Voorop de tamboer-maître, met een enorme martiale snor! (heette hij niet Witteveen?). Z'n stok wierp hij meters ver de lucht in om hem daarna al marcherend, borst vooruit, weer feilloos op te vangen. De kwajongens, waartoe ik behoorde, marcheerden parmantig mee. Het was voor alle Rotterdammers een bekend gezicht en het waren bekende geluiden.***



- Mariniers op de Mathenesserlaan -

De mariniers hoorden bij het hart van de stad en de Rotterdammers hadden hen in hun hart gesloten. Wat jammer dat de kazerne nu aan de periferie van de stad ligt en de mariniers uit het

dagelijks stadsbeeld zijn verdwenen! Vaak heb ik als jongen gekeken naar het model stappen van de schildwacht op het Oostplein en natuurlijk naar het aflossen van de wacht. Trots waren we als onze mariniers uitgezonden werden naar verre streken om er de orde te handhaven. Vaak flaneerde ik samen met mijn mariniers op de zo drukke, gezellige, Hoogstraat en als de taptoe geblazen werd, wist ik dat het tijd werd om naar huis te gaan.

### **Geheimzinnige plek**

De achterzijde van de kazerne grensde gedeeltelijk aan 't Groenendaal. Daar was een afgesloten binnenplaats. Als je daar langs kwam kon je dus niets zien, maar zoveel te meer horen. Daar werd geoefend en er klonken bevelen. Soms ook hoorde je de tamboers en pijpen. Dat was een heel geheimzinnige, mysterieuze plek voor mij. Wat had ik daar graag eens rond gekeken! Dikwijls kwam ik te laat op school door die mariniers, waarvoor ik dan flink gestraft werd. Dat gebeurde vooral op dagen dat de mariniers de Nieuwe Maas opgingen om er te roeien. De sloepen vertrokken dan vanuit het Boerengat (op mijn schoolroute), vlak bij het Oostplein. Een onderofficier stond aan het roer en op zijn commando bewogen de lange roeispanten zich precies tegelijk. Wat een fantastisch gezicht! Er was altijd veel bekijks! Dan werd die school ook prompt vergeten! Nog zie ik dit alles scherp op m'n netvlies!

### **Respect**

Door de oorlog kregen de Rotterdamse mariniers terecht een heldenstatus. Ik hoef daar niet over uit te weiden. Dat is voldoende bekend. Zelfs de Duitsers toonden respect. De mariniers werden bijeen gebracht in het Unilevergebouw, maar behielden als enige Nederlandse militairen een gewapende wacht aan de voordeur (zonder munitie uiteraard). De stad is ten prooi gevallen aan de Duitse bommen, maar de herinnering eraan is nog zeer levendig. De herinnering aan die mooie historische stadsdriehoek, die verloren ging, die stad waarvan de mariniers zo onverbreekelijk deel uitmaakten.

Voor de oorlog groeide ik als kwajongen op in het oude hart van Rotterdam. De mariniers maakten deel uit van dat oude hart. Niet alleen stond de kazerne, een historisch bouwwerk, midden in de stad, op het Oostplein, maar je zag en hoorde de mariniers ook regelmatig. Als ze door de stad marcheerden, op de terugweg van het Schuttersveld in Crooswijk, naar het Oostplein, was dat steeds een prachtig gezicht.

Uit de Oud Rotterdammer 9 januari 2007 / v.d. Jaap Elenbaas, Krimpen aan den IJssel

---

## DE MANNEN VAN DE KAIS

### 'Geregelde vaart' (deel 6)

Na het lossen in Puragi kwam de toolpusher langs en nodigde Meier en Janus uit voor een spuitfeestje. De geleerden hadden berekend, dat op de diepte waarop de boor nu zat er elk moment olie zou worden aangeboord. De champagne stond al koud en het wachten was op de spuit. Die kwam inderdaad net nadat ze op het feest waren gearriveerd. Een zwarte spuit ging op afstand boven de bomen de lucht in, maar praktisch tegelijkertijd rende de toolpusher het feestgedruis binnen en gilte: 'Dichthouden die flessen, het is alleen maar water!'

Om de teleurstelling van de staf van de Kais over het in het water gevallen feest te verzachten, nodigde de toolpusher hen uit voor een oerwoud tocht. Dat hadden ze immers nog niet

meegemaakt. Ze moesten wel uitkijken en een lange broek aandoen.

Een aantal Papoea's sloegen met hun kapmessen een langzaam dichtgroeïend bospad open en gewapend met het FN pistool en de karabijn liepen Janus en Meier tussen een aantal boorfiguren achter hen aan. Een in doodsnood verkerend opgejaagd varken keerde zich om voor een frontale aanval. Janus rende voor zijn leven dwars door een stukje moeras om uit de buurt te blijven en klom in de eerste de beste beklimbare boom. In nog geen minuut werd hij weer lyrisch, want de in de boom levende mieren zagen blijkbaar in hem een lekker hapje. Een van de jagers had intussen het varken met zijn vervaarlijke slagstanden afgeschoten en Janus klom als een razende krabbend uit de boom. Het leed was nog niet geleden.

Toen hij aan boord zijn broek uittrok hingen er een ruim aantal bloedzuigers uit het moeras aan zijn benen. Stom genoeg trok hij de bloedzuigers er af, wat door het achterblijven van de afgerukte koppen leidden tot een bloedbad. Voor hem geen ontdekkingsreizen in het oerwoud meer.

'Hard hout halen in een baai om de noord,' was de volgende opdracht van Onderwater. De werf had continue speciaal hout nodig voor de reparatie van de sloepen van de in de binnenlanden opererende geologen en dies meer. Na eerst de 'knoeperharde' bomen buiten de nederzetting te hebben verbruikt werd het nu verderop gehaald. 'Ze weten er daar van en er is een Papoea *gang* om jullie te helpen.'

Een paar uur na vertrek draaide de *Kais* de Dorei Hum baai binnen. Meier bracht het schip onder de wal voor anker. Een groep Papoea's wachtte hen opgewonden op het strand op. De klep werd neergelaten tot waterhoogte, maar waar was het hout? Niets te zien op het strand. Het als een gordijn rond de baai opgestelde oerwoud zag er ook niet uit alsof op korte termijn hele boomstammen te voorschijn zouden komen. Een aantal Papoea's zwom naar de neergelaten laadklep en gebaarden dat de laadreep van de winch voor het dekhuis uitgelopen moest worden. Ze hadden het blijkbaar meer gedaan. Anderen doken met de aangereikte touwen stroppen in het diepe water, terwijl hun droge kameraden de laadhaak inhaakten op een tros. Proestend kwamen de kroeskoppen boven en trokken het oog van de tros onder water. De voorman zat met zijn benen bungelend in het water op de rand van de klep en maakte het bekende cirkelend gebaar met de wijsvinger: 'Hieuw away.'

Na een korte tijd kwam het einde of het begin van een boomstronk boven water en even later lag het houten gevaarte aan dek. Het knoeperharde hout zonk in tegenstelling tot normaal hout als een baksteen en lag waarschijnlijk al jaren en jaren op de bodem van de baai.

Janus had van de gelegenheid gebruik gemaakt de vrieskast te ontdooien en schoon te maken. De emmers met ijs zette hij op hun kop aan dek. Het smeltende ijs gleed er uit en er stonden plotseling tien ijsbergjes aan dek. De emmers opgevuld met vers water gingen terug in de kast.

De aan dek assisterende Papoea's begrepen er niets van. Ze voelden voorzichtig aan het ijs en trokken geschrokken hun handen terug. Zoiets hadden ze nog nooit meegemaakt. Een stak zijn tong tegen een ijsberg van zo'n 18 graden onder nul en zat gelijk vast. Met wat warm water werd de geschrokken en verstarde man, die meende door een boze geest te worden vastgehouden, los gemaakt. Nog groter was de verzamelde verbazing toen de bergen langzaam ineenschrompelden. Een uurtje of wat later verraadden alleen wat natte plassen aan dek, dat er iets had gestaan. Het ongeloof over deze tovenarij was van de gezichten van de plaatselijke omstanders af te lezen.

Het schip moest zijn behekst. Ze werkten als een razende om de lading aan boord te krijgen en terug te kunnen keren naar hun dorp. In Sorong werd Janus overgeplaatst naar de *Orion*.

Hoe ging het verder met de huisdieren op de *Kais*.

Beer was echt de hond van de vloot en ging overal mee. Was er een feest in de *Vogelkop* op Sorong, dan ging Beer pontificaal mee. Hij kreeg van Janus dan een afgesneden boord met stukje stof eronder om de hals. Het werd met een knoopje dichtgemaakt. Een stropdas voltooide het 'pakkie deftig'. Hij had zijn eigen barkruk en dronk net zoals zijn onderbetaalde vlootvrienden over het algemeen gratis.

Onderbetaald, omdat de vloot gage kreeg volgens de afspraken met de bond en de daaruit voortvloeiende 'kleine schepen' regels.

Walemployéés met lonen op veel

lager niveau, verdienden al gauw zo'n 4 tot 5 keer meer. Een onbegrijpelijke onrechtvaardigheid, maar ja een zeeman telde bij de moedermaatschappij ook toen al niet volwaardig mee.

Wanneer mensen aan de wal met groot verlof gingen of permanent werden overgeplaatst brachten zij hun huisdieren elders onder. Zo kon het ruim een jaar later gebeuren, dat de *Kais* omgekat moest worden tot kennel. Beer op bezoek, twee inmiddels vaste scheepshonden van Meier en een overgenomen teef met een hele rits kinderen. De laatste was door haar baas, vlak voor zijn vertrek naar Denemarken ietwat sluiks afgeschoven aan de kapitein van de *Kais*. Meier had nog gevraagd of er wat speciaals met de hond aan de hand was, maar de Deen had het hoofd geschud. Hij vertelde niet, dat de hond op het moment van de overdracht zwanger was van onbekend. Groot was de verrassing, toen de kapitein een paar weken later in een hoek van zijn hut een complete familie aantrof. Beer, die niet de vader was, maar wel deed alsof, was niet meer van boord weg te slaan. Omdat zeelieden van huis uit kleine hartjes hebben, deed niemand de daad bij het woord en werden de overtollige hondjes, zoals in meer geciviliseerde landen toen nog gebruikelijk was, niet vlak na de geboorte verdrongen. Een zevental extra honden was het resultaat van deze dierlijke nalatigheid

Zo kon het gebeuren, dat Meier die langzaam tot de vaste inventaris behoorde van Nieuw Guinea, na elke reis, met zijn meute achter zich aan, naar het havenkantoor wandelde om verslag uit te brengen. Aan het hoofd een trotse Beer. De kudde legde zich dan uitgebreid voor de ingang van het kantoor. De beesten stonden op, wanneer Meier weer naar buiten kwam en sjokten mee terug naar boord. Het aantal liep wel terug na verloop van tijd, Eén werd bij het neervallen van de landingklep recht op de kop geraakt en overleefde de aanslag niet. Anderen overleefden de confrontatie met het oerwoud niet, voeren achter bij een plaatselijke flirt of liepen onder een van de weinige auto's. Dat was het gevaar in Sorong. De auto vormde een



Papoeagang met de voorbereidingen voor het laden van het 'knoeper' hout.



fenomeen, waar de honden in Nieuw Guinea sowieso nog niet aan gewend waren en zeker niet na de rust aan boord.

Beer werd helaas op een gegeven moment ook het slachtoffer Een roekeloze automobilist in een jeep scheurde hem van zijn sokken. Meier had direct in de gaten, dat het afgelopen was, maar bracht niet de moed op met zijn pistool de hond het genade schot te geven Gelukkig kwam een groepje patrouillerende mariniers langs en een van hen hielp Beer uit zijn lijden. Meier was er dagenlang kapot van. Beer kreeg van hem en een aantal andere vlootvoogden een 'christelijke' begrafenis aan de rand van het oerwoud.

Wanneer later de overgebleven honden zich tijdens een beweeglijke zeereis in een kluwen zeevast zetten onder het bureau overweldigde hem het verdriet over het verlies van zijn trouwe makker en nam dan een extra borrel.

## Nieuw schip, oude geluiden

Een ingehuurd bedrijf bracht de *Orion* van Nederland naar Nieuw Guinea uit.

Naast een laadruim voor het vervoer van goederen en plaatselijke werknemers was in de achter accommodatie plaats ingeruimd voor passagiers van betere komaf.



*Kampong van de arbeiders.*

Op Sorong nam de NNGPM het schip officieel over.

De kersverse Nederlandse kapitein was in zijn verlof overgegaan naar het Joodse geloof. Niets op tegen vond baas Janus Goedkoop, wegens overcompleet overgeplaatst van de *Kais*, mits men rekening hield met andere gezindten. De kort tevoren uit het oerwoud ontslagen Papoea bediende Henkie was volkomen onbekend met de gewoontes aan boord. Hij stond, na de snelcursus 'civilisatie' van de plaatselijke missiezusters in zijn geboortedorp, onbeholpen in de geheel andere zeevaartwereld.

Janus hield er van volwaardig bediend en verzorgd te worden volgens de standaard van de maatschappij en gaf hem een korte, indrukwekkende opleiding tot scheepsbediende.

Henkie zette net de vers aan boord gebrachte ham, worst, kaas en andere etenswaren voor gebruik gereed in de kleine ijskast in de messroom.

De kapitein, floot hem terug.

Een opgewonden bediende meldde zich bij Janus. Deze stak zijn ongeloof over deze stap niet onder stoelen en banken. Het was toch belachelijk, dat zijn ham niet in de ijskast in de messroom mocht worden bewaard. 'Ik ben Jood, eet geen varkensvlees en kan niet beoordelen of dat allemaal wel koosjer is,' was het antwoord van de kapitein.

Janus zou Janus niet geweest zijn, wanneer hij geen oplossing kon bedenken Een uurtje later, na wat gezaag, deelde hij de kast met een houten scheidingsplankje in tweeën.

De kapitein, die argwanend op het lawaai was afgekomen, kreeg te horen: 'Deze kant is voor jou en de andere kant voor mij.' En zo was het gebleven.

Janus was zijn tijd al ver vooruit en had de volledige controle op de bediende overgenomen om zijn belangen in dit conflict te waarborgen. Hij bracht Henkie bij, hoe de tafel te dekken en eten te serveren. Het bestek bezorgde de Papoea nog steeds moeilijkheden. Iemand, die zijn hele leven gewend was geweest met de handen te eten en met een pijl in de soep met onbekende inhoud te roeren, had wat moeite met deze ingrijpende veranderingen. Toch lukte het na verloop van tijd redelijk.

Een paar weken later merkte de kapitein tijdens de middagborrel op: 'Ik ga overmorgen op Sorong Doom trouwen met de handschoen.' 'Met een stewardess,' voegde hij er aan toe. Het bleek de kapitein ernst te zijn.

'Een feestje was na de officiële bedoening zeker op zijn plaats,' vond Janus. De middag maaltijd aan boord zou het hoogtepunt van de dag worden.

De Chinese kok was speciaal in Singapore aangemonsterd om de hoge figuren van de oliemaatschappij en haar gasten op hun inspectie reizen aan boord te verwennen en van een goede maaltijd te voorzien. Hij had in gerenommeerde hotels in Singapore gewerkt en stond zijn mannetje. De bemanning verschalkte op de terugreis naar Sorong een paar aardige vissen en de kok had na zijn opdracht breed lachend opgemerkt: 'Plenty fresh fish, no problem.' De *Fak Fak*, op normale momenten de veerboot naar Yefinan, het plaatselijke vliegveld op een eilandje achter Sorong Doom, bracht de kapitein voor een korte huwelijks ceremonie naar het eiland.

Henkie had voor zijn terugkomst de feesttafel ingericht. Volkomen in paniek en in de war door de opmerking van Janus: 'Big party.' Hij nam het zekere voor het onzekere.

Een piekfijn schoon tafellaken en de tafel gedekt volgens zijn eigen interpretatie. Hij stapelde de

diverse borden, van boven naar beneden afnemend in grootte, op elkaar, legde aan de ene kant 5 vorken, aan de andere kant 5 messen en 5 lepels en verspreidde de rest van het tafelzilver over tafel. Janus vond het, op psychologische gronden, niet het juiste tijdstip om de goede bedoelingen van de Papoea de grond in te boren en liet het bestek het bestek.



*Dorp aan de rivier*

Het werd een reuze feest, waarbij de door Janus uit de soos geronselde wijn mede debet was. Na de copieuze maaltijd met als laatste een enorme ijstaart ging de kapitein even naar bed alvorens het vertrek naar Steenkool te regelen en vroeg Janus: 'Wil je me om vier uur porren'. Zo gezegd zo gedaan en Janus bonkte om vier uur op de deur van de hut van de ouwe. Zoals gebruikelijk in de reguliere zeevaart trok hij gelijk de deur open om te roepen 'Vier uur!' De woorden stokten hem

in de keel De kersverse echtgenoot lag zichzelf, zonder handschoen, te helpen in het enge kooitje. 'Ik ben toch ook een beetje getrouwd!', was zijn verontschuldigend commentaar.

Behalve passagiers van goede bloede vervoerden zij regelmatig koelies. Na het lossen van een lading in Steenkool kreeg de kapitein via de radio opdracht ergens langs de zuidkust Papoea's uit een dorpje aan een rivier te halen, werkkrachten bestemd voor een ander bedrijf in Steenkool.

De maatschappij tolk/ambtenaar was onderweg, maar kon eerst de volgende morgen aan boord komen. Hij zou voor de broodnodige communicatie en het regelen van de overeenkomsten zorgen.

Een boerennacht! Dus kropen de kapitein en Janus al vroeg achter een potje bier op de barkruk in de pasangrahan.

Het plaatsje was wel behoorlijk gegroeid sinds de naoorlogse dagen. Een vroegere chef arts uit Sorong, nu regeringsarts, deed op zijn regelmatige rondreizen juist op dit moment Steenkool aan.

De arts had, ondanks de verwachting, dat de wijsheid bij het klimmen der jaren toeneemt, nog niets van zijn vroegere enthousiasme verloren. Hij dronk nog steeds als een ketter en na een uurtje werd het pas goed gezellig.

De arts stelde de rond hem aan de bar verzamelde medehangers voor: 'Laten we een potje te bamzaaien!'

Het gezelschap breidde zich snel uit. Met de evenredige toename van het drankverbruik werden de inzetten driester en driester. Bij het laatste potje, de beheerder van de bar was al enige tijd naar huis en had zoals gewoonlijk de sleutel voor de laatst vertrekkende achtergelaten, spraken de deelnemers af, dat de verliezer zich de volgende morgen zou laten kaalscheren door de plaatselijke kapper. Na een opwindend kwartiertje bleven de arts en een knappe roodharige schoonheid, de echtgenote van een plaatselijke, nu langzaam over zijn toeren rakende hotemetoot, over. Ze had een blos van opwinding, want kaalscheren was wel het laatste wat je je als vrouw in dit gebied kon permitteren. Ze klaarde helemaal op toen de dokter zuchtend en kreunend verloor, volgens sommige omstanders met opzet. Hij liet zich inderdaad de volgende morgen liet kaalscheren.

Bron: Wamandai



WORDT  
VERVOLGD



De boordwerktuigkundige, Jillis van Duuren Sr, schrijver van het verhaal

# NEDERLAND ALS MARITIEME NATIE IN DE WERELD VAN VANDAAG

## deel 5 (slot)

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



### **Par. 4 De betekenis van de zee voor ons land**

Het is in de economie een algemeen verschijnsel, dat goederen en diensten welke productie een specifieke vaardigheid vergt een betere marge maken dan het massaproduct. In de zeevaart vindt dit een parallel in het feit dat die soorten van vervoer welke vakmanschap en ervaring vereisen, die de steun behoeven van een deskundige walorganisatie en worden uitgeoefend met naar de specifieke eisen gebouwde schepen, goede prijzen kunnen besommen. Er bestaat wel degelijk zoiets als hoogwaardige zeevaart, in de economische zin van het woord. Het vervoer van ruwe olie en gestort droog massagoed speelt zich, economisch gezien, af onder in de bedrijfskolom, direct na de extractieve fase en de vuistregel is, dat onder in de bedrijfskolom de toegevoegde waarde laag is.

We zagen in de voorgaande paragrafen, dat de Nederlandse zeevaart zich toelegt op wat hierboven werd aangeduid met hoogwaardige zeevaart. In par. 1 werd vermeld, dat de productiewaarde in de internationale vaart, omgerekend per brt., voor onze koopvaart boven de 500 gulden ligt, voor het V.K. ongeveer 300 gulden bedraagt en voor Noorwegen  $\pm$  250 gulden, dus slechts de helft van die van ons land. De Noorse koopvaardijvloot bestaat immers in meerderheid uit tankers en bulkschepen. Deze cijfers bewijzen dat het fout is een oordeel over de relatieve betekenis van de koopvaardij te vellen afgaand op de bruto tonnage, „Holle vaten klinken het hardst” zegt een spreekwoord en dat is hier wel van toepassing, want tankers en bulkschepen zijn in wezen holle vaten, maar ze zorgen voor klinkende cijfers op de tonnage-statistieken! Terzijde zij nog opgemerkt, dat dit mutatis mutandis geldt voor de scheepsbouw statistieken.

Nog een ander gegeven dat het belang van de zeevaart voor de nationale economie illustreert, is de netto opbrengst aan deviezen. De grote handelsvaart levert ons jaarlijks een overschot op van ruim een miljard gulden. Voor Noorwegen bedroeg dat in 1965 de tegenwaarde van 1,4 miljard gulden. Weliswaar zijn voor dat land de cross trades ook van overwegend belang, maar er staan hoge uitgaven in het buitenland tegenover. Onze schepen komen voor onderhoud, reparatie en uitrusting vaak terug in het eigen land, wat het hoge overschot verklaart. Van hoeveel belang voor onze betalingsbalans, en dus voor onze nationale economie, de deviezen inkomsten zijn, behoeft nauwelijks toelichting.

De zeescheepvaart — en eigenlijk het transport in zijn totaliteit — bevindt zich momenteel in een fase van schaalvergroting en komt los uit het traditionele patroon. Men kan dit proces samenvatten als rationalisatie van de transportketen; de beginselen van de bedrijfseconomie en geavanceerd management, die in de industrie al gemeengoed zijn geworden, gaan ook toepassing vinden in het transport. Eén kenmerk is het uitschakelen van de factor arbeid; in de ladingoverslag tekent zich dat thans duidelijk af. Door het uitschakelen van tussenfuncties als die van cargadoor, stuwadoor en expediteur, kan een concentratie van administratief werk worden verkregen, hetgeen het inschakelen van computers mogelijk maakt. Anderzijds is er —

wederom overeenkomstig de industrie — een tendens naar specialisatie, want ook in het vervoer kan men onderscheiden naar kwaliteiten. Deze ontwikkelingen leiden naar optimalisering van de vervoersdiensten, waarbij de transportketen als geheel tot object van vraag en aanbod wordt. Dit vergt een dynamische aanpak en intensieve samenwerking van alle betrokkenen, en het is verheugend te constateren, dat onze rederij- en havenbedrijven de dynamiek van de tijd verstaan en zich weten aan te passen aan de stroomversnelling waarin de vervoersstromen zijn komen te verkeren.

Niet langer mag men de zeevaart zien als een zelfstandige grootheid; zij vormt een schakel in een groter en veelzijdig geheel. De plaats van ons land als maritieme natie in de wereld van vandaag wordt gekenmerkt door de strategische positie die het inneemt in de belangrijkste goederenstroom die de wereldhandel kent: van en naar West-Europa, uitwaaiend over de zeeën. In dit opzicht is er in de loop der eeuwen weinig veranderd. Er dringt zich nog een vergelijking met vroeger op: in de 16e en 17e eeuw was ons land de stapelmarkt voor vele producten. Door handel, scheepvaart en financiering verdienden onze voorvaders hun brood. De stapelproducten, waaraan de hedendaagse volkshuishouding behoefte heeft zijn in aantal veel groter dan vroeger en het is fascinerend om te zien hoe ons land (en met name Rotterdam-Europoort) zich weer ontwikkelt tot stapelplaats van de talloze grondstoffen en halffabrikaten, die de industrie van vandaag nodig heeft. We leerden vroeger op school dat ons land arm is aan delfstoffen. Maar in onze havens, als in een immens pakhuis, ligt alles wat ons volk nodig heeft aan energie, voedingsmiddelen en basisgoederen voor z'n industrie. Nu ons land moet industrialiseren om het inwonertal werk te bezorgen, is het een geweldig voordeel dat op de goedkoopste wijze uit dit reservoir kan worden geput.

Het is een levensbelang dat ons land de mogelijkheden die hier liggen, ten volle uitbuit. Eerste vereiste daarvoor is, dat de havens geschikt zijn voor de moderne kostenbesparende vervoerstechnieken. We zien hier een typische wisselwerking, want de goederenomslag in Rotterdam is zo groot geworden, dat hij fysiek onmogelijk zou zijn als geen gebruik kon worden gemaakt van de verregaande mechanisering van laden en lossen. Even essentieel als aan- en afvoer van grondstoffen en eindproducten, zijn de zeehaven- industrieën, die om enigerlei reden aan diep vaarwater zijn gebonden en die eveneens hun taak vinden in het leveren van grondstoffen en energie aan industrie en achterland.

Het is voor de Nederlandse industrie een pré, dat men dicht bij het vuur zit. Dit geldt zowel voor de inkoopkant als voor de afzet, welke er zeer mee is gebaat dat een vervoersapparaat zonder weerga, steeds bij de hand is.

Hoewel voor ons land en volk de afhankelijkheid van de zee dus evident is en met de opkomst van de industrie niet is verminderd, blijft toch het feit dat de zeevaart als entiteit op zichzelf, achterblijft bij de expansie van de economie als geheel. Er zijn twee verklaringen voor aan te voeren. Ten eerste zijn onze reders door de sterk opgelopen gages en de exorbitante belastingdruk in een ongunstige concurrentie positie gekomen t.o.v. de meeste andere landen. Ten tweede hebben Duitsland, Italië en Japan hun positie van voor de oorlog weer ingenomen en is het onontkoombaar, dat steeds meer landen een deel van hun in- en uitvoer gaan verzorgen met eigen schepen. Het zou te ver voeren te treden in het voor en tegen van vlagbevoorzichting. Evenmin kan worden ingegaan op de werkelijke betekenis van de groei van de Russische koopvaardij. Alleen moet gezegd worden, dat we met bangmakerij niets opschieten, maar dat er eerder reden is tot verheugenis omdat de stabiliteit in de wereld ermee is gebaat als dat land gaat deelnemen aan internationale handel en verkeer.

Hetgeen in het voorgaande is geschetst beantwoordt niet meer aan het traditionele beeld van zeevaarders, handelaars en vissers, dat velen nog van onze natie hebben. Welnu, dat soort naties bestaat niet meer. Zelfs voor Noorwegen bedraagt het aandeel van de zeevaart in het nationaal inkomen maar 12% en daarmee steekt het land ver uit boven alle andere landen. Maar ons land blijft in z'n wel en wee als immer nauw aan de zee verbonden. Ook in de wereld van vandaag neemt de zee een belangrijke plaats in in het leven van iedere Nederlander. En daardoor is de plaats van Nederland als maritieme natie in de wereld van vandaag nog een zeer belangrijke.

Resumerend kunnen we het volgende stellen:

1. De gebruikelijke maatstaven: bruto register tonnage en tonnen draagvermogen schieten ten enen male tekort om het belang van de koopvaardij voor een land weer te geven. De betekenis van de zeevaart van ons land is relatief veel groter dan deze cijfers suggereren.
2. Dit beeld wordt nog versterkt doordat ons land meer activiteiten onder buitenlandse vlag ontplooit dan omgekeerd en vele Nederlanders op buitenlandse schepen varen, vooral uit Scandinavië en Israël.
3. Hoewel de visserij en de koopvaart in engere betekenis in geldomzet slechts geringe groei vertonen, zijn enige specialistische maritieme activiteiten sterk expansief. Daardoor blijft de werkgelegenheid voor de zeevaart als totaliteit op peil. De mogelijkheden die rationalisatie van het transport en de exploratie van het vastelandplat bieden, worden diligent aangegrepen.
4. De verbondenheid van ons land en volk met de zee komt thans ook sterk tot uiting in de zeehavens, zowel als knooppunt van handel en transport, alsmede door de zeehaven-industrieën, waardoor de havenregio's sterk stuwend en stimulerend werken op de nationale economie.

Aan deze stellingen moet tenslotte nog de conclusie worden verbonden, dat het een misvatting is dat de taak van de Koninklijke marine zou zijn de bescherming van onze nationale koopvaardij. Dit zou onmogelijk zijn alleen al door het feit, dat de Koninklijke marine z'n operatieterrain vindt in de Noord-Atlantische oceaan, terwijl het werkterrain van de zeevaart wereldwijd is. Uiteraard delen wij met de mensen van de koopvaardij de toewijding aan het métier en de herinnering aan een zij-aan-zij gestreden strijd, maar men moet zich hoeden voor de misvatting dat de sterkte van de marine proportioneel zou zijn met de omvang van de koopvaart.

De Grondwet zegt in art. 195: „Tot bescherming der belangen van de Staat is er een krijgsmacht. . .”. Welnu, in het voorgaande is aangetoond, dat een levensbelang van de Staat is het ongehinderd gebruik van de zee als vervoerslijn om de voor ons volksbestaan essentiële goederen vrij te kunnen in- en uitvoeren.

Dat deze in- en uitvoer maar gedeeltelijk onder ons rood-wit-blauw geschiedt is spijtig, maar in dit verband minder belangrijk. De Koninklijke marine vindt zijn bestaansgrond in het helpen vrijwaren van de zeewegen tegen inbreuken. Een sterke zeemacht is vereist om een agressor af te schrikken van de verleiding de slagaders van onze volkshuishouding af te knippen, om ons zodoende in een positie van afhankelijkheid te brengen. Ook in deze taak van de Koninklijke marine weerspiegelt zich de plaats die wij als zeevarende natie innemen.

*Epiloog:*

*„Het schip gedroeg zich zoals het gebouwd was en ervan verwacht werd, degelijk en rustig, eerzaam en standvastig, naar de aard der schepen die sinds eeuwen de welvaart van Holland maakten, schepen die geen andere geschiedenis hadden dan de heren en de varensgezellen: arbeid, zorg, loon, trouw”.*

*Arthur van Schendel:  
Het fregatschip Johanna Maria.*

Bron:  
**marineblad**  
1968

*The End*

---

# overal

## TOESPRAAK LUIT.-ADMIRAAL HELFRICH TE ROTTERDAM

UITGAVE VAN DEN MARINE-VOORLICHTINGSDIENST VOOR HET PERSONEEL DER KONINKLIJKE MARINE

Op 10 December 1946 heeft de Bevelvoerder der Zeestrijdkrachten ter gelegenheid van de uitreiking der M.W.O. aan het vaandel van het Korps Mariniers de volgende rede uitgesproken: „Commandant, officieren, onderofficieren en manschappen van het Korps Mariniers.

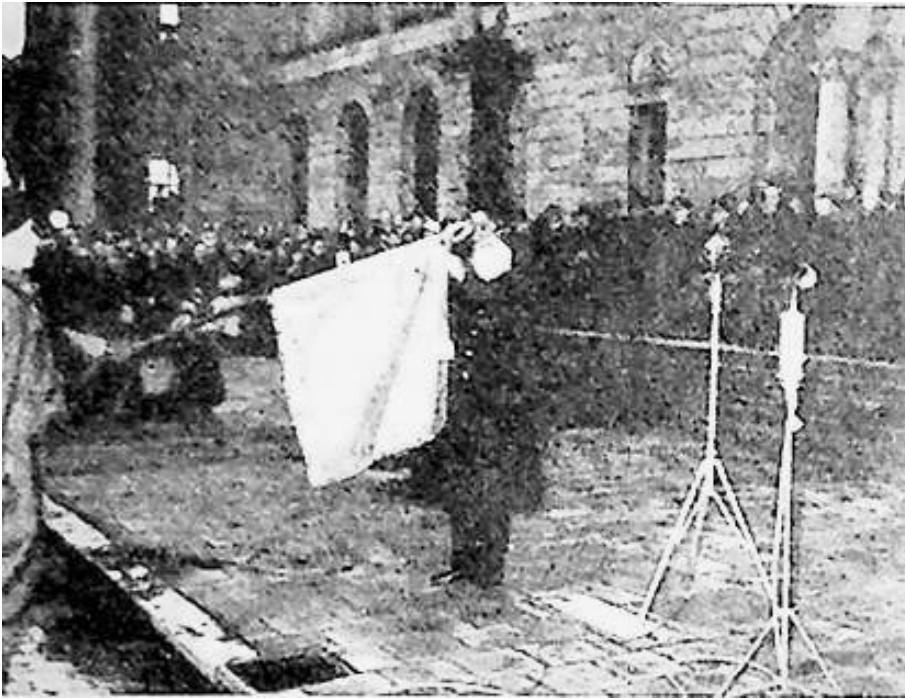
Dit is een bijzondere dag, omdat het Hare Majesteit de Koningin behaagd heeft, U als korps te onderscheiden met de Militaire Willemsorde, het hoogste eereteken, dat voor roemrijke krijgsverrichtingen kan worden verleend.

Als hoogste maritieme bevelhebber van het Koninkrijk, breng ik daarvoor Hare Majesteit namens U allen onzen eerbiedigen dank.

### **Mariniers!**

Deze plechtigheid moet ons doen denken aan het verleden, aan het heden een aan de toekomst.

281 jaren, mariniers, zien op U neer. Een lange periode ook van militaire deugden, niet alleen binnen, doch ook ver buiten 's lands grenzen. Een lange reeks van gebeurtenissen, waarin het korps een roemrijk aandeel heeft gehad, gaan aan ons geestesoog voorbij. Ik za het hier niet beschrijven, doch wel even noemen. Dadelijk na de oprichting in 1665 ging het korps in den strijd, onder zijn eersten commandant, kolonel der mariniers Willem Jozef Baron van Genth, culmineerend in den tocht naar Chatham, de landing aan de Thame:s en de verovering van het fort Sheerness.



Daarna in snel tempo in 1672 en 1673 Solebay, Schooneveld en Kijkduin, **ter zee**. Oudewater, Woerden en Seneffe; **te land**, beslissende slagen, waaruit bleek, dat het Vaderland toch nog iets vermocht, keerpunten in die bange periode, toen het Land reddeloos, de Regeering radeloos en het volk redeloos scheen. En dan breng ik in herinnering 1673 Noord-Amerika, 1704 Gibraltar, daarna Barcelona,

Cartagena, Lerida, Briguanga, 1774 Suriname, 50 expedities in Nederlandsch-Indië tusschen de jaren 1817 en 1908, waaronder Palembang, Bali, Boni, Banjermassin, Atjeh, in 1929 de bezetting van Curaçao, in 1940 de verdediging van Rotterdam, waar de mariniers den naam van „zwarte duivels” kregen, strijd in de Indische wateren en in Oost-Java in 1941—'42 ten slotte de deelname aan de West-Europeesche invasie in 1944, toen de mariniers „der drie gevechtsgroepen van de infanterie der Koninklijke Prinses Irene Brigade vormden, gedurende het allergrootste deel van den veldtocht onder eigen commando.

### **Mariniers!**

In deze lange reeks van krijgsverrichtingen is een korps ontstaan, waarop het Vaderland trotsch mag zijn. Het is geweest een lichtend voorbeeld van trouwe plichtsbetrachting en heldenmoed. Weet gij, wat het zeggen wil, dat gij als korps zijt onderscheiden? Dit beteekent een eereteeken voor U allen, zonder uitzondering, die de eer hebben bij het Korps Mariniers te dienen, maar ook een eereteeken voor alle oudgedienden en ook voor diegenen, die hun leven gaven voor Koningin en Vaderland. En het heden is het verleden zonder onderbreking gevolgd, want wederom staan er mariniers aan de fronten ter vervulling van hun militaire plicht, nog brengen zij offers voor de eer der Nederlandsche vlag, voor hen, die in die lange reeks van jaren en nu, vielen, is deze Militaire Willemsorde een posthume onderscheiding. Ik wilde, dat zij dit moment konden aanschouwen.

Wij zouden hen te kort doen en onzen plicht verzaken, indien wij hen vandaag niet een plaats in ons hart en in ons hoofd zouden gunnen, want zij zijn het beste geweest van onverschrokken moed en onwankelbare trouw met inzet van hun leven.

Hen brengen wij in stilte een eerbiedigen groet. (Geweren worden gepresenteerd, een minuut stilte wordt in acht genomen), hierop vervolgt de admiraal:

„Mariniers! 67 leden van uw korps verwierven reeds voor zich zelve de Militaire Willemsorde, thans, in het heden, zijt gij allen onderscheiden. Dit stemt tot vreugde, het stemt tot trots. Maar het scheidt ook vele en groote verplichtingen. Indien gij straks geroepen wordt om te doen wat van u wordt geëischt. onder welke uitzonderlijke omstandigheden en bijzondere moeilijkheden dan ook. dan zult gij die plicht vervullen met den-zelfden moed, met hetzelfde beleid, met



dezelfde trouw, als waarmede uw voorgangers dat deden, met dezelfde militaire deugden, welke zij verwierven en welke aanleiding zijn geweest, dat het gansche korps op dezen dag koninklijk wordt beloond, gij zult dienen onder — en gij zult u hebben te onderwerpen

### **Intocht en Decoratie**

Het gure Decemberweer heeft niet kunnen beletten, dat de wederintocht van de Mariniers te Rotterdam een feestdag is geworden. Al zou men dit aan de talloze verkleumde gezichten op den Coolsingel niet gezegd hebben, in de harten en in de toespraken was een vreugde, welke onmiskenbaar



aantoonde, dat twee verwanten elkaar hadden teruggevonden: **Rotterdam en de Mariniers.** Men heeft den 10den December, den jaardag van het Korps Mariniers, uitgekozen om het oude verbond te bezegelen en met deze is de Koninklijke erkenning gepaard gegaan van wat het Korps in de oorlogsjaren heeft gepresteerd: het eere-teeken van de Militaire Willemsorde der vierde klasse is aan het vaandel gehecht. Terecht heeft de Bevelhebber der Zee strijdkrachten, Lt. admiraal Helfrich, in zijn toespraak er op gewezen, dat deze decoratie een decoratie voor iederen Marinier beteekent.

Rotterdam heeft zijn Mariniers terug. Het zal toch velen met recht als muziek in de ooren hebben geklonken, toen de zoo bekende tonen der tamboers en pijpers weer door de zoo gehavende straten der Maasstad zwierden. En het komt ons voor, dat de tamboer-maître, die aan het hoofd ging, van zoo imposante allure was, dat hij onmiddellijk als stedelijke figuur geaccepteerd zal worden. Wij doen, met dit te constateeren niets af aan de verdiensten van Lt. Nieuwland en de zijnen van de Marinekapel. Zij hebben op dezen dag van vroeg in den morgen tot 's avonds bij de taptoe gelegenheid gehad om zich warm te blazen, onvermoeid toonden zij zich in het begeleiden van den opmarsch der troepen.

Van vijf verschillende punten aan de buitenkant der stad kwamen de Mariniers in den ochtend naar den Coolsingel, van de toespraken en vaandeldecoratie voor door een défilé.

Een défilé heeft zich op de Maasbrug herhaald, waar in 1940 met den moed der wanhoop door de Mariniers werd gestreden. Kransen werden hier aangebracht door den admiraal en den burgemeester van Rotterdam, evenals bij de dodenherdenking op de begraafplaats Crooswijk, door den generaal v. Freitag Drabbe en den burgemeester.

Men zal bij dit défilé misschien teruggedacht hebben aan de „Mariniers van 1665", zooals men bij de brigade te Soerabaja de klassieke Mariniers wel noemt tegenover die van 1946, maar dan willen wij hier constateeren, dat wat onze allerjongste Mariniers van de opleiding op dezen dag te Rotterdam te zien hebben gegeven, er wezen mocht. Daar zat de klassieke Mariniershouding in. Het was hun schuld niet, dat het traditioneele blauw der uniformen door de generaliseerende

„battledress” niet werd geëvenaard. Maar ze hebben gemarcheerd! Als veelbelovende opvolgers van hun kranige voorgangers.

Intocht van de Mariniers en tegelijk indienststelling van de nieuwe Marinierskazerne, genoemd naar den eersten commandant, baron van Ghent, den man van Chatham.

Aan het Oostplein liggen ruïnes, aan het Toepad rijst trotsch uit den polder het nieuwe tehuis. Reeds voor den oorlog was men met den bouw van dit nieuwe centrum voor het Korps begonnen; het is een fraai en zeer modern gebouw, al zal het, met de groote uitbreiding, die de Mariniers speciaal door hun Amerikaansche adoptatie hebben ondergaan, nauwelijks voldoende ruimte bieden.

Den 10den December te Rotterdam was een feestdag in een naargeestig jaar; maar dat kon, omdat men wederzijds waardeerde. Daarvan getuigde zeker ook de vroolijke receptie en het galabal, waarmee den volgenden dag de hereeniging werd beklonken-

D. K.



---

## DE KONINKLIJKE MARINE IN NEDERLANDS NIEUW-GUINEA

Commandant der zeemacht in Nederlands Nieuw-Guinea:

1 januari - 24 juni: schout bij nacht A. M. Valkenburg;

24 juni - 31 december: schout bij nacht G. J. Platerink

De in dit gebiedsdeel aanwezige oorlogsschepen patrouilleerden veel, vooral in het zeegebied west en zuidwest van de Vogelkop. Gecombineerde oefeningen met schepen, marinierseenheden en vliegtuigen werden regelmatig gehouden.

Hr. Ms. Overijssel aanvaardde op 6 november de thuisreis naar Nederland na vele gecombineerde oefeningen te hebben geleid.

Hr. Ms. Evertsen nam deel aan vele patrouilletochten en oefeningen. Hr. Ms. Piet Hein redde op 16 januari de bemanning van de in zee gestorte Firefly VP 68. Overigens was het programma grotendeels conform dat van Hr. Ms. Evertsen.

Hr. Ms. Amsterdam arriveerde op 29 november te Biak en werd begin december in Hollandia door de commandant der zeemacht in Nederlands Nieuw-Guinea officieel verwelkomd. Eind december werd dit schip belast met de droeve taak van het bergen van het verongelukte PBM-vliegtuig nabij Fak-Fak.

Hr. Ms. Luijmes verrichtte het gehele jaar hydrografische opnemingen met behulp van de Decca-chain nabij Merauke.

Hr. Ms. Snellius arriveerde 24 december te Biak uit Nederland en is bestemd voor opnemingswerkzaamheden nabij de Vogelkop. De landingsvaartuigen vervoerden lading voor de Koninklijke marine en waar mogelijk werd het gouvernement geassisteerd.

De werf Konijnenburg te Manokwari bleek in staat om alle in dit gebiedsdeel aanwezige schepen een hellingbeurt te geven.

Hr. Ms. Wambrau en Sorido verrichtten havensleepdiensten te Biak, terwijl eerstgenoemd schip gedurende de tweede helft van het jaar tweemaal een Mariner-vliegtuig versleepte naar Biak, eenmaal van Fak-Fak en eenmaal van Steenkool. Eind december assisteerde deze sleepboot bij de bergingswerkzaamheden van de verongelukte Mariner nabij Fak-Fak.

De duikploeg van Biak verrichtte routinewerkzaamheden en verwisselde diverse meer- en vliegtuigboeien in dit gebiedsdeel. Eind december viel haar de droeve taak ten deel van de berging van de verongelukte Mariner. In het jaar 1959 vielen voorts bezoeken van de

commandant van het korps mariniers, de inspecteur van de geneeskundige dienst der zeemacht en de vlagofficier marineluchtvaartdienst.

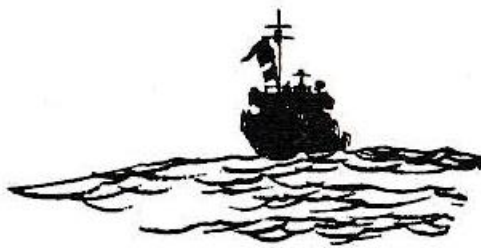
In augustus bracht HMS Mounts-Bay een bezoek aan Hollandia, na tevoren twee dagen met Hr. Ms. Evertsen geoefend te hebben.

De vliegtuigen namen deel aan de gecombineerde oefeningen met schepen en mariniers vanaf de standpunten Jefman en Utarom (Kaimana).

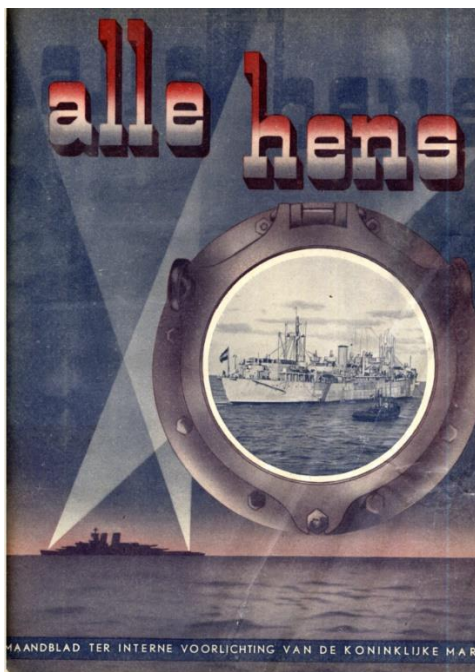
Naast de verkennings- en transporttaak had het Mariner-squadron de opleiding voor watervliegers en de opsporings- en reddingsdienst voor het Federation-International-Region (FIR). De Fireflies werden bovendien benut voor manche- en richtoefeningen ten behoeve van de schepen en inrichtingen.

Na het noodlottige ongeval met de Mariner te Goa op 10 juni werden de ferryvluchten ten behoeve van groot onderhoud naar en van Nederland gestaakt. Daarna werden de Mariners per schip aan- en afgevoerd en bij het marine vliegkamp te Biak gemonteerd en gedemonteerd. Deze taak kreeg het vliegkamp naast de grote verzorgende en instandhoudingstaak, welke zij reeds had tegenover de squadrons. Bij een tweede welhaast nog grotere slag van het squadron 321 verongelukte op 17 december nogmaals een Mariner tijdens een verkenningsvlucht nabij Soeni. Van de acht bemanningsleden waren drie overlevenden; tot de omgekomenen behoorde de commandant van het squadron luitenant ter zee vlieger der 1e klasse J Adriaanse. Na dit

ongeval legde Zijne Excellentie de minister van defensie een voorlopig vliegverbod voor de Mariners op.



Bron: Marine Jaarboek 1959



1<sup>e</sup> jaargang nummer 8 – 1 maart 1948

## Automatische besturing van vliegtuigen

De Geallieerde vliegers hebben hem „George” gedoopt en „George” is de man die het deed, het doet, en het in de toekomst nog beter zal doen.

Wie is deze mysterieuze figuur? Deze onbekende, die de grootste vliegtuigen onfeilbaar door de moeilijkste weersomstandigheden heenloodt en urenlang de besturing overneemt en het werk van de vlieger vergemakkelijkt. Hij is niets anders dan een klein kastje in het midden van het instrumentenbord, met een paar wijzerplaten en knoppen die gedurende het grootste deel van het te vliegen traject de besturing kan overnemen.

Het was natuurlijk verre van volmaakt en de resultaten konden niet bepaald bemoedigend genoemd worden, maar uiteindelijk werken bijna allé stuurautomaten toch volgens het door Sperry uitgedachte principe. Hoe is nu de werking van zo'n automaat? In wezen eigenlijk heel simpel en de grondslag moeten we zoeken bij de speelgoedtol onzer jeugdijaren. Wanneer wij een dergelijke tol op een losse plank zouden laten draaien dan staat zij daar met haar draaiingsas loodrecht op, wanneer wij de plank scheef zouden houden dan zouden we zien dat hoewel de plank een zekere stand heeft de draaiende tol er toch rechtop, dus in de oorspronkelijke stand blijft staan. Een soortgelijke tol bevindt zich ook in de stuurautomaat van het vliegtuig, De draaiende beweging van deze tol wordt verkregen door op de buitenrand aangebrachte schoepen, waar door deze twee dunne buisjes lucht tegen aan wordt geblazen. Deze tol, aangeduid als gyroscoop, is aangebracht in een tweetal loodrecht op elkaar staande ringen, die vrij ten opzichte van elkaar kunnen bewegen. Men noemt zo iets dan een cardanische ophanging. Wanneer de stand nu normaal is dan laat een, op een van die ringen aangebracht metalen plaatje de openingen van beide blaaspijpjes vrij. Wanneer het vliegtuig om de een of andere reden uit de koers raakt, dus een andere stand aanneemt, dan blijft, evenals de hiervoor besproken tol, de gyroscoop in zijn oorspronkelijke stand. Hierdoor wordt door het aan de ring bevestigde plaatje één van de twee straalpijpjes afgedekt, zodat hierdoor geen lucht kan stromen. Nu zijn deze twee straalpijpjes verbonden met een klein kamertje, dat door een dun vlies, een z.g. membraam:, in tweeën wordt gedeeld en de twee straalpijpjes komen aan weerszijden van dit membraam uit, wanneer nu één van de twee straalpijpjes afgesloten wordt, ontstaat aan één zijde van het membraam een druk, waardoor dit gaat uitzetten naar de andere kant. Aan het membraam zit nu een hefboompje, dat deze beweging overbrengt op een cylindertje met een zuigertje; hier wordt, d.m.v. oliedruk, deze kleine beweging sterk vergroot overgebracht op de roeren, die het vliegtuig dan weer in zijn oorspronkelijke stand terugbrengen. Dan komen de beide straal- . pijpjes weer vrij en is alles weer als in het begin. Natuurlijk is het geheel niet zo simpel als het hier staat, en daarbij is hét hele systeem in drievoud uitgevoerd, omdat een vliegtuig drie verschillende stuurorganen heeft, de rolroeren, het hoogteroer en het richtingsroer. In het algemeen is de gang van zaken nu zo, dat de vlieger de machine start en dan naar de gewenste hoogte klimt; daar aangekomen stelt hij de juiste koers en hoogte in, en schakelt de stuurautomaat in, die dan zorgt dat de machine automatisch op deze koers en hoogte blijft. Wanneer het vliegtuig de landingsplaats nadert, neemt de vlieger de besturing weer over, en voert hij de landing uit. Men moet nu niet denken dat men hier mede aan het eind van het Latijn is gekomen en dat alles nu volmaakt en niet meer te verbeteren is, integendeel, de technici zitten niet stil; reeds hebben de Amerikanen een proefvlucht over de Atlantische Oceaan gemaakt met een vliegtuig van het type Douglas Skymaster, die volledig automatisch bestuurd werd, en wel door middel van radiogolven van de grond af. Van het moment van de start in Amerika tot aan de landing in Ierland heeft de vlieger geen hand behoeven uit te steken; de instrumenten deden het werk. Er was wel een bemanning aan boord, maar die keek alleen maar toe of er niets verkeerd ging. Natuurlijk is dit maar een proefneming geweest, uitgevoerd door een militair vliegtuig, maar het is al dikwijls voorgekomen, dat in militaire kringen een nieuwe uitvinding werd beproefd en geperfectioneerd, die dan later door de Burgerluchtvaart werd overgenomen. Of dit met deze uitvinding ook het geval zal zijn? De toekomst zal het leren. . F. SCH.

---



## Stappen in Lissabon

De stad Lissabon, gezien tijdens een wandeling; met twee van mijn waarde collega's

Zaterdagmiddag, gewapend met foto toestel en goede stapschoenen gingen we op weg.

Eerst kwamen we bij een groot standbeeld van de een of andere koning die schijnbaar bevriend is ge weest met de oude Isaac Sweers, want hij werd geflankeerd door een enorme witte olifant. Na dit

gekiekt te hebben zijn we weer verder gegaan,

geholpen door de een of andere gooser die met een witte helm op een tonnetje stond.

Later bleek echter dat deze man geen Nederlands verstond en ons een verkeerde richting instuurde.

We kwamen op een pleintje dat ons zeer bekend voorkwam met hoopjes bars. (Texas, Philadelphia, Europa etc), Maar ja het was nog maar middag en zijn dus maar vlug doorgelopen en op goed geluk verder gegaan. Na wat geklommen te hebben, en uiteraard ook weer gedaald, kwamen we toch in een hoofdstraat terecht, waar we wat ansichtkaarten konden kopen. Na enige tijd zagen we echter iets heel eigen aardigs.

Het was een soort ijzeren gegoten toren midden tussen de huizen en de winkels. Wij er op af en het bleek een soort uitkijktorentje te zijn, waar nog twee liften inzaten ook, die wel uit het jaar nul konden zijn en brandblussers, waar ook machinisten maar eens naar moesten kijken, (Welke Machinist is een beetje sociaal voelend' om dit op te knappen, voor inlichtingen gam. off).

Boven gekomen hadden we een prachtig uit zicht over de stad en waren we ineens in een hoger gelegen stadsgedeelte terecht gekomen. Enkele meters verder zagen we in een oudé kerk nota bene twee jonge duiven en 'dat in februari en daar werden we dan ook behoorlijk stil van. Over deze stilte heen gekomen kwamen we op een plein met twee trappen die naar beneden gingen. Ik met mijn onderzoekstalent (groot woord) ging deze trappen af, hetgeen me 'wel zo'n krom ding 'kostte, want het was een toilet en je kan die beste man toch niet met lege handen naar huis sturen (hij had anders zijn handen vol met al het spul dat ik daar neergelegd heb).

Na dit gebeuren zag' ik mijn twee vrienden weer terug, die me al liepen te zoeken. Nadat we al weer wat geklommen hadden, wilden we ook wel weer eens naar beneden, Ver kwamen we niet, want weer kwam dat grote woord in mij op en liep een soort aankomsthal binnen.( waar men wel goede feestjes zou kunnen geven, maar daar hebben we het niet over).Na weer een deur geopend te hebben kwamen we in een soort kamer terecht, waar ie mand zich had staan verkleden. Maar nog konden we er niet genoeg van krijgen en kwamen in een kleine RK kerk met prachtige schilderijen op de wand en het plafond. Werkelijk grandioos.

Na pogingen gedaan te hebben om foto's te maken zijn we weer verder gegaan.

We kwamen terecht in nauwe straatjes met steile hellingen; zo steil soms dat ze er een soort tandradbaantje had den gemaakt. En als 'je je ogen dicht deed, in al deze straten, was het net

of je in het bos liep, want overal zag je leve birds. (lieve vogeltjes voor hen dié geen Engels kennen). Het was werkelijk een rust voor het oog.

Ook hing er een papagaai; het was een grote met een rode staart, hetgeen wel een fotootje waard was en dus ook genomen werd. Na verder gegaan te zijn kwamen we langs een kippenslachterij. Je ken zelf je kip uitzoeken waarna hij over de hekel werd gehaald om zich te laten ontdoen van zijn verenpracht, daarna een gebedje en een paar weest-gegroetjes en je kon hem meenemen.

Na dit alles, met lede ogen te hebben aangezien kwamen we bij een straat waar een bambino aan het fietsen was op een helling van + 60°. Hij zat twee minuten en dan mocht zijn zusje ook even fietsen. En wij maar wachten tot hij naar benden 'zou komen, Dit hebben we echter niet mogen zien. Na dit adembenemend avontuur kwamen we toch op onze oude pleintje terug waar we toen even een pilsje hebben genuttigd., Ook tegen een uur of vijf kan het daar al gezellig zijn. Hierna zijn we weer naar boord gegaan waar we weer levendig en gezond aankwamen.

### Resumés

Lissabon is een prachtige stad wat betreft kunstwerken en kunstschaten. De huisjes zijn van bui ten armoedig, maar van binnen overtreft het alle verwachtingen, want het valt best mee. De mensen zijn- als jé ze kan verstaan erg aardig. Ik zou dan eek CZM willen voorstellen om als we dan toch dikwijls richting Middellandse Zee gaan en dan meestal de thuishaven Gibraltar, deze te verplaatsen naar Lissabon om het werk en het moreel om hoog te halen zodat eenieder zich bij de marine zich zeer zal thuisvoelen.

a.b. van de Witte Olifant...  
Arie Dubbeldam.



JOES WANDERS 20  
DECEMBER 1944,  
S' GRAVENHAGE.

**Eduard Speyart van Woerden**

Met een beroepsopleiding bij de Koninklijke Marine als wapenelectronica monteur, electromonteur en technisch tekenaar, ben ik in een burgerfunctie terechtgekomen `functie elders` als illustrator cq zeeschilder. In mijn studio bij de afdeling maritieme historie van de Marinestaf in Den Haag, heb ik twintig jaar met veel plezier gewerkt onder *Jan van Dulm (O21, pag.:50)* en *Frans van Oosten*, in 'Geen Zee te Hoog', de voormalig directeuren van het voormalig Instituut Maritieme Historie van de Afdeling. Om de opdrachten waarheidsgetrouw neer te zetten, werd er de nodige research

verricht samen met *Richard Schmull* de fotograaf van de Afdeling, kreeg ik al snel door dat de

Marine van mij verwachtte dat ik in de trant van de Van der Veldes , (*De Oude en de jonge*) moest werken, perfectionisten in het opzetten van schepen in de 17<sup>e</sup> eeuw.

**Jan van Dulm** had vele contacten, na zijn bekende carrière bij de Koninklijke Marine . Zo zat hij in het bestuur van de KNWU en gaf mij een privé opdracht om het logo te ontwerpen voor de WK in 1979 in Valkenburg , waar (geloof ik), *Jan Raas* won bij de mannen en *Petra de Bruin* bij de vrouwen.

Aangezien de *commandeur* (na afgelost te zijn door Overste *Van Oosten*) zich als vrijwilliger inzette om seinsystemen en vlaggen uit de 17<sup>e</sup> eeuw te doorgronden en samen te vatten in een boek, dat als bijdrage aan de Zeegechiedenis zou worden uitgegeven, en waar ik de nodige tekeningen voor heb mogen maken. Zo was ik dus redelijk op de hoogte van de te voeren vlaggen en seinen op de schepen uit de 17<sup>e</sup> eeuw. Zo stuurde hij mij op een dag naar een adres in het Statenkwartier in Den Haag waar een zekere *Speyart van Woerden* moest wonen, beeldhouwer, ontwerper van munten en restaurateur. Van Italiaanse afkomst. Winepekia? Ik toog drie trappen op, hoe hoger ik kwam des te donkerder en nauwer werd het. Op het eind van de laatste trap een deur met rechts een klein nisje met Mariabeeldje verlicht door een flinkerend elektrische vlammetje, zo een die bij ons thuis vroeger voor het Heilig hartbeeld stond. De deur ging open, een grote man in romeins gewaad en sandalen, vroeg mij om binnen te komen.

**Ik stapte een andere wereld binnen**, het ging mijn voorstellingsvermogen ver te boven, een grote kamer met ionische zuilen, rond een immens groot hemelbed, borstbeelden op marmeren sokkels van filosofen aan de muur. De vloer en wanden waren rijkelijk versierd met kantelen en mozaïeken, in mystieke kleuren. Cleopatra zou jaloers zijn geweest op de meubelstukken en het bed

Enfin na in deze wereld weer met beide voeten op de grond te zijn gekomen, vroeg hij mij om een schilderij te bekijken wat op een dik tapijt op de grond stond, een groot doek van *Van der Velde*, (*de oude*) wat een zeeslag voorstelde.

Bij het restaureren had hij iets bijzonders ontdekt. Op onze knieën, gewapend met vergrootglas wees hij mij op de ra van een van de lineschepen, waar na het schoonmaken, onder de overschildering vaag vlaggen zichtbaar kwamen.

Dus al zittende op het “**vliegend tapijt**” voor een eeuwenoud schilderij van de bekendste Nederlandse zeeschilder en onder het genot van een exotisch drankje ontstond er een bijzondere dialoog. Ik waande mij in die tijd en bespraken de tactiek.

Na vele aantekeningen te hebben gemaakt, ben ik naar mijn studio gereden om in de archieven de vlaggen en seinen uit die tijd beter te bestuderen. Er is bekend dat Van der Velde vaak de opdracht kreeg om tijdens een zeeslag in zijn galjoot de actie op linnen te vereeuwigen en dan na de zeeslag het schilderij kon verkopen aan de overwinnaar.

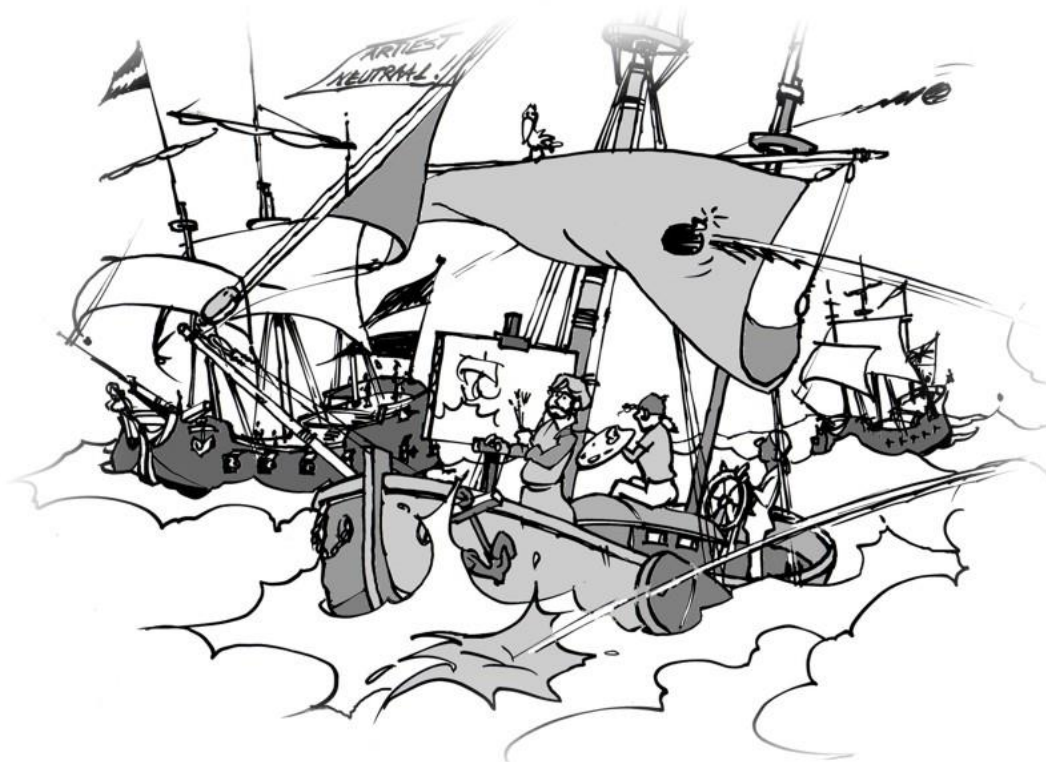
Dus het gebeurde weleens dat hij bij een verkeerde inschatting, de verkeerde vlaggen aan ra's en masttop hing wat hij dan later moest wijzigen.

De volgende dag was ik weer in het voorportaal van de hemel, *Speyart* en ik hebben het kunnen reconstrueren. Vervolgens vroeg hij of ik interesse had om meer te willen weten over restaureren en de bijbehorende technieken, wat ik uiteraard kon beamen.

De keren dat ik daar geweest ben, hebben zes jaar lagere school goed gemaakt. Een verhaal wat ik mij nog goed kan herinneren is het volgende: Op zijn balkonnetje grenzend aan zijn overvolle keukentje met veel tropisch fruit en exotische drankjes, zat hij vaak in het goede licht te restaureren. Zo ook die keer, een klein houten paneeltje met een Madonna figuur waarvan de schilderlaag losliet van de drager, (afbladderen). De oorzaak is meestal vocht.

Het restaureren daarvan geschiedde op een wonderlijke manier. Hoe dat werkte is geheim, maar ik wil het toch vertellen als het onder ons blijft:

*Eduard* plakte brede stroken cellotape van links naar rechts op het paneel die hij vervolgens er voorzichtig afhaalde. De loszittende verfstukjes bleven daaraan vastplakken, vervolgens hing hij de genummerde stroken aan zijn bed om ze na het prepareren van het paneel weer in omgekeerde volgorde terug te zetten met een oplosmiddel voor de lijmlaag. Zodoende zaten alle verfdelen weer op de juiste plaats en vulde de ontbrekende kleuren op de gebruikelijke manier in. Ik vroeg hem of het licht, cq wind geen probleem was, waarop hij ontkennend antwoordde maar er aan toevoegde “de duiven die hier nogal laag overkomen laten zo af en toe iets laten vallen en dat kan voor grote problemen zorgen.”



Ik moest toen na die uitspraak even *Geen Zee te Hoog* denken aan wat mijn vader die eens een circusshow van de clown Buzzio had gezien vertelde: “Een paard laat af en toe wel eens iets vallen en dan komen de kinderen en die rapen het op en zeggen, een hoefijzer brengt geluk”. Er volgde vele bezoeken en heb daar veel van mogen leren. Dank je wel Eduard.

---

## Hr. Ms. Karel Doorman.

Op den ochtend van den Nationalen Feestdag, 18 Februari, stonden wij te klappertanden en te stampvoeten op de sluizen van IJmuiden. Vóór ons trok met verbeterde woede een kleine sleepboot aan een zware manilla, waaraan Hr. Ms. Karei Doorman vastzat. Langzaam, tē langzaam naar onzen zin, werd het zware en breede vliegkampschip binnen de sluismuren gehaald. Op dek waren mannen, in dikke , jassen gehuld, aan het werk.

Een ijzige wind woei door onze kleren en nog nimmer hebben wij sneller gehoor gegeven aan een uitnodiging om aan boord te komen dan op dien ochtend te IJmuiden.



Aan boord werden wij overladen door een weldadige warmte en heete koffie. Daarna kwamen de gesprekken los.

Zeker, de reis was uitstekend geweest, en vooral Kaapstad vormde het hoogtepunt. Kaapstad, bij deze woorden werden blikken van verstandhouding gewisseld. In Kaapstad was een geweldige tijd beleefd. De heele Hollandsche kolonie tracteerde de bemanning op uitstapjes en avondjes. Geen onderscheid werd gemaakt in rang en niemand was dan ook afgunstig, wanneer een officier, gezeten in een oud Fordje een Janmaat passeerde, die breeduit in een nieuwe Buick werd rondgereden. Duur was het er wel, doch dat mocht niet hinderen.

Als tegenprestatie heeft majoor-timmerman Tems het initiatief genomen om bij hun tweede bezoek op de thuisreis een tooneelstuk voor deze kolonie op te voeren. Tusschen Priok en Kaapstad werd gerepeteerd en het kerkorgeltje, een viool en een harmonica zorgden voor de muzikale omlijsting. Weinigen konden zich op dien avond goed houden, toen Nederlandsch' liederen vèr van het Vaderland, weerklonken .

In Nederlandsch-Indië werden vele havens aangedaan en duizenden brachten een bezoek aan het schip. Soms duizend per dag. Twee menschenlevens zijn op de thuisreis verloren gegaan. In den Indischen Oceaan sloeg een matroos overboord en ondanks een onmiddellijk uitgeworpen boei en een uitgezette boot verdronk hij. Met zeemanseer werd een ander lid overboord gezet, die aan boord op Eersten Kerstdag overleed.

Over Casablanca waren de meeningen verdeeld. De dominee heeft een prettigen tijd gehad en heeft kennis kunnen maken met zijn Franschen collega. De dokter was over deze stad goed te spreken en de mannen van vooruit hebben zich er ook goed geamuseerd. Evenwel verzekerden zij ons, dat er veel goochelaars wonen. Zoo heb je wat gekocht en moet je nog duizend francs terugontvangen of je loopt met nog maar 50 in je zak —, of — kocht ik me daar een echten gouden ring, zag, dat deze in een zakje werd gedaan en aan boord gekomen wilde ik mijn koop laten zien en laat er uit datzelfde zakje een bierflesschenstop komen!

Maar lang hebben ze ons niet kunnen neppen. Wij verkochten toen sloffen cigarettten voor goed geld. In plaats van cigarettten zaten in elk pakje stukjes papier. Zoo kwamen wij weer aardig gelijk . . . .

Mèt vliegtuigen toog Hr. Ms. Karel Doorman naar de Oost, zonder kwam zij terug. D.w.z. er stonden wel twee aan dek, doch, dat waren Jappen-toestellen, die als souvenirs werden meegenomen.

Een prestatie was, dat 15 Fireflies van den Indischen Oceaan uit, ter hoogte van de Cocos-eilanden zijn gestart en een afstand van 500 km naar het vliegveld Kremajoran bij Batavia zonder ongelukken hebben afgelegd. Een der toestellen werd weliswaar tè hard op den grond gezet, doch persoonlijke ongelukken kwamen niet voor.

In de haven van Amsterdam aangekomen werd gemeerd aan de kade van de Holland- Amerikalijn, waar de CZM Nederland. Schout bij Nacht J. A. Gauw en andere autoriteiten, te zamen met vele honderden mensen de koude trotseerden. Het duurde twee uur, voordat de logge Doorman met den wal verbonden was. Het ijs tusschen wal en schip was nl. niet weg te krijgen. Als twee peuterige keffers, drukten de sleepbooten hun neuzen tegen bakboord- wand en langzaam werd het vliegkampschip naar den wal gebracht. De debarkeering kon beginnen. Voor velen was een scheiding van jaren verleden tijd geworden . . .



*De twee kleine keffers. Foto Marvo / v. Breukelen*

Bron:

