



## “Ten Anker”

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



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 uur

078-7504575

[b.g.g.h](http://b.g.g.h)

06-25160899

[www.tenanker.com](http://www.tenanker.com)

---

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 7 – 7e jaargang – 15 februari 2024



Gelezen in Scheepskrant de 'Bestevaeria' a/b Hr.Ms.

De Ruyter(1998):

Compilatie Kruistocht door de Archipel Deel IV

Met Hr.Ms. Pieter Floris naar de haring vloot deel 5

Veelzijdige duikpelotons boven en onderwater

Hr.Ms. Van Amstel en Willem v.d. Zaan 2001

De 7 provinciën in aanbouw

Vuil werk

De mannen van de Kais deel 7

Bevoorraden op zee...

Vrouwen aan boord

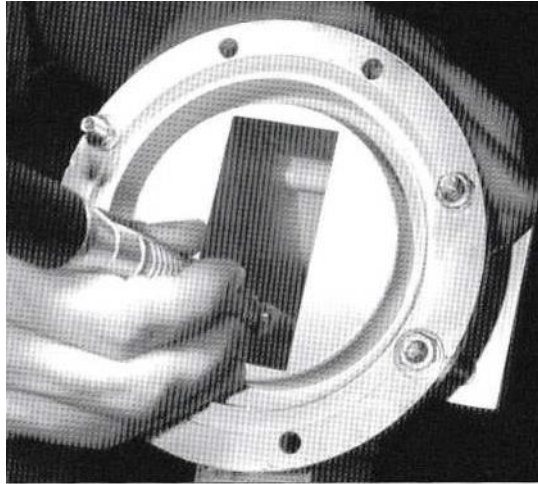
Bezoedelde kerkdienst

Van Platje tot Platje via de Chinees

## Gelezen in Scheepskrant de 'Bestevaeria' a/b Hr.Ms. De Ruyter(1998):

Golfpijp 3D-radar gesaneerd.

Afgelopen zaterdag heeft onze tandarts een wel heel speciale patiënt in zijn praktijk gehad. Het betrof hier een stuk golfpijp van de 3D-radar. Deze aluminium leiding heeft een rechthoekige doorsnede, en dient om de radarenergie van de 3D-radar van en naar de antenne te geleiden. Helaas was de golfpijp bijna helemaal doorgescheurd. Deze 'patiënt' van de WD onderging een ware operatie in de werkplaats E. Sergeant majoor Krol, korporaal Gatsonides en luitenant ter zee Van Gent hebben dergelijke klussen kennelijk vaker onder handen gehad, en boden hun



gewaardeerde hulp aan. Door hen werden de breukvlakken eerst ingesmeerd met een electriciteit geleidende pasta. Vervolgens werd het stuk metaal op deskundige wijze voorzien van een voor de gelegenheid speciaal ontworpen en geproduceerde spalk

hiermee worden de breukvlakken blijvend op elkaar gehouden. Het is bij golfpijpen heel belangrijk dat de binnenwand volledig glad is. En hier wist de tandarts wel raad mee. Nadat eerst een afspraak voor een consult was gemaakt, is de niet alledaagse patiënt onder handen genomen. Alle oneffenheden aan de

binnenwand, als gevolg van de breuk, zijn vakkundig weggepolijst. Hierna kon de patiënt weer gesaneerd verklaard worden. Als de patiënt over 6 maanden weer terug komt, dient hij wel de hem uitgereikte saneringskaart weer mee te nemen. En het garantiebewijs...

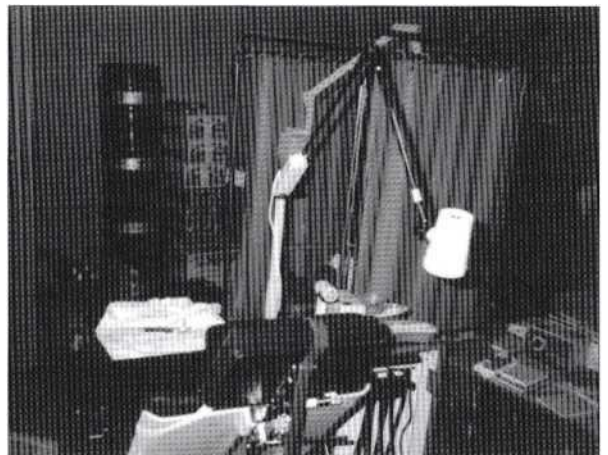
KLTZE P.S. Rouffaer

### Het kwaliteitsnummer 1070

Als ik terugkijk op de periode dat ik in Doorn geplaatst ben geweest, kan ik zeggen dat de trainingen met de mariniers in Noorwegen voor mij het meest opvallend zijn geweest. Zoals hun lijfspreuk (qua patet orbis) zegt komen de mariniers over de hele wereld. Zelf ben ik niet verder gekomen dan Noorwegen. De laatste twee keer heb ik ook aan de trainingen deelgenomen en uiteindelijk heb ik het 'hijgend hert', het felbegeerde kwaliteitsnummer 1070, gehaald.

Het eerste onderdeel van het kwaliteitsnummer is de bergtraining. In Noorwegen dus, in de omgeving van Andalsnes. De voorbereiding begon al in Nederland, waar ik van tevoren een aantal lessen moest volgen. Nooit gedacht dat ik nog eens

specialist zou worden in het oversteken van rivierovergangen, de verschillende soorten sneeuw kristallen of de diverse soorten koudweerblessures die je kan oplopen.



Wel interessant.

Eenmaal aangekomen in Noorwegen zijn we meteen de volgende dag al begonnen met de eerste bergmars. Mijn buddy was de fysiotherapeute uit Doorn, Karin Hoon. De grote vraag was al weken of we het vol konden houden om alleen al de eerste dag uit te lopen. Als voorbereiding heb ik vrij veel hardgelopen. Gelukkig ging het goed. We liepen mee met de 23e parainfanteriecompagnie en er ontstond al snel een hele leuke, ontspannen sfeer. Later hoorden we dat ze in het begin wel geprobeerd hebben om ons eruit te lopen. Toen ze zagen dat we het redelijk goed aankonden, zijn ze daarmee gestopt.

De tweede dag begon moeizaam, want we hadden hevige spierpijn in het hele lichaam. Maar ook die dag volbrachten we goed en het zelfvertrouwen groeide. In het begin liepen we eendaagse marsen en kwamen we 's avonds weer terug op het kamp. Niet dat je dan lekker kon uitrusten, want er was genoeg te doen. Eerst de natte spullen te drogen hangen en nog snel wat eten. Dan douchen en een paar patiënten behandelen. Veel klachten waren er gelukkig niet, zodat ik voornamelijk controles deed. Verder moesten we routekaarten maken voor de volgende dag, dit kostte altijd veel tijd. En dan de rugzak nog inpakken, elke avond opnieuw een frustratie.

Langzamerhand werden de marsen pittiger en moesten we meer meenemen in de rugzak. We kregen een wapen dat je voor je borst moest dragen, wat het lopen er niet makkelijker op maakte. Zeker niet op oneffen terrein en 's nachts. 's Nachts, want we maakten nu ook de eerste nachten in het veld. We gingen ons steeds meer marinier voelen. We moesten 's nachts wacht houden bij de mitrailleurspost. We waren trots als we werden gevraagd deel te nemen aan een patrouille om water te zoeken, of nog mooier: een verkenning in vijandelijk gebied. We zijn er ruim drie weken geweest en waar ik vantevoren helemaal niet bij stil had gestaan is dat Noorwegen een verschrikkelijk mooi land is. Toen het lopen beter ging, gingen we ook steeds meer om ons heen kijken. We hebben alle weersomstandigheden meegemaakt. Stralend blauwe lucht met een enorm uitzicht over de fjorden, maar ook regen, hagel en sneeuw. Het is beangstigend hoe hard de wind kan waaien als je over een bergkam loopt.

Interessant was ook dat naarmate de oefening vorderde het tactische gedeelte steeds belangrijker werd. Het meest op de voorgrond kwam dit tijdens de laatste driedaagse eindoefening. Hier moesten we lopen met volledige bepakking, geschminkt, en met wapen. De helm die je draagt irriteert de hele tijd. Maar ook die hindernis hebben we genomen en wat aanvankelijk een zware en onzekere opgave leek, is uitgelopen op een onvergetelijke tijd.

Het tweede onderdeel van het kwaliteitsnummer 1070, de wintertraining, heb ik gedaan in de



omgeving van Steinkjer, wederom Noorwegen. De wintertraining '98 had een andere opzet dan de bergtraining. We liepen niet met een compagnie mee, maar alle 'novices' werden verdeeld in skiklasjes onder leiding van een MSI (mountain ski instructor). Deze zogenaamde NSSC (novice ski & survival course) duurde ongeveer twee weken. De skies die gebruikt worden zijn militaire skies. Je kan er mee 'down hill' skieën, maar omdat de hak niet vast zit kun je er ook mee langlaufen. De eerste week was net wintersport. We hadden prachtig weer en het was zeker niet koud. Perfecte sneeuw, alhoewel niet heel erg veel. Het enige wat het in het begin zwaar maakte waren de vele nachtelijke 'verplaatsingen', waardoor we weinig nachtrust kregen. Wat ons verbaasde was de tijd die je nodig hebt voor hele simpele dingen als thee zetten en

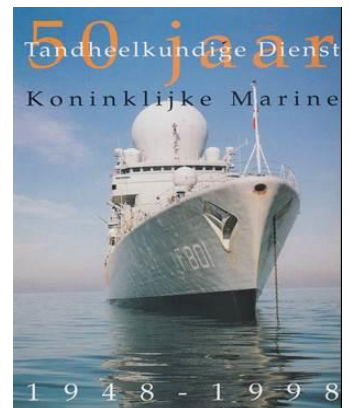
eten koken. Je moest er zeker twee uur voor uittrekken om 's morgens op tijd op de skies te staan voor het appèl. Een punt van zorg was het weer. Het was aanvankelijk erg mooi, maar lang niet koud genoeg. Het begon vaker te regenen en de sneeuw verdween snel. Er ontstonden irritaties binnen de groep.

Het valt ook niet mee als alles door en door nat is geregend. Gelukkig mochten we na een week een nacht terug naar het kamp om onze spullen te drogen. De tweede week werd het wel kouder en hadden we af en toe ook een nacht van -15 graden. Hier was het uiteindelijk om te doen. Voor de sneeuw was het echter funest. Er viel niets bij en wat nog over was veranderde in ijs.

De lol die we de vorige week nog hadden was er nu snel af. Vallen was niet langer leuk. Halverwege de week moest mijn buddy uitvallen met een gebroken pols. In onze groep viel later nog iemand uit met een gebroken middenhandsbeentje. Voor mij was het een kwestie geworden van volhouden en proberen zo weinig mogelijk te vallen. Ik keek enorm uit naar de laatste dag en naar het wakskieën. Na de laatste survivalnacht, waarin we niet in de tenten mochten slapen, maar een vuur moesten maken, mochten we dan het wak in. Het is al lang de traditionele afsluiting van de NSSC. De kunst is zo snel mogelijk je rugzak op de kant te krijgen voordat deze zich vol water zuigt en te zwaar wordt. Daarna mag je er zelf pas uit. Bij mij ging dit allemaal goed. In de tent waar we ons vervolgens om moesten kleden kregen we een kop warme chocolademelk. Tenslotte mochten we in de klaarstaande warme bus gaan zitten. Het hijgend hert was binnen.

LTZTA 2 OC G. Alberts

Bron:



## DEEL 4

COMPILATIE  
INDISCH JOURNAAL  
EN REIS HR.MS. KORTENAER  
ANTHONY VAN KAMPEN  
1948



# XX-06-1948 KRUISTOCHT DOOR DE ARCHIPEL. HR. MS. „VAN GALEN" JAAGT OP VIJANDELIJKE TORPEDOJAGER

*Nachtelijke speurtocht in Ceramzee*

03-08-1948 Nieuwe Apeldoornsche courant

### **Naar Ambon**

Hr.Ms. torpedojager „Van Galen" is op weg van Batjan naar Ambon, maar zal daar niet alleen aankomen. Twee jagers zullen de baai Van Ambon binnenlopen, twee jagers die enkele weken geleden ook samen van Soerabaja vertrokken en die straks, over een goede week, ook samen weer thuiskomen: Hr. Ms. „Van Galen" en Hr. Ms. „Tjerk Hiddesz".

Hr. Ms. „Van Galen" jaagt in de nacht van de 3e op de 4e Juni door het donkere water van de Ceramzee. Er is geen maan, er zijn nauwelijks wat sterren. Maar er is wel wind en als ik op de brug sta, is het zelfs een beetje aan de ruwe kant.

Deze nacht is er geen sprake van een zusterschip, dat „Tjerk Hiddesz" heet. Vannacht is er alleen maar een vijandelijke torpedojager die gehandicapt door enige machineschade, zal

trachten of door Straat Kelang, of door Straat Manipa, te ontkomen aan de „Van Galen”. Dit heet een tactische oefening, en er is een duidelijk waarneembare spanning aan boord.

De Ceramzee is groot, de straten zijn behoorlijk breed en de nacht is donker. Er zijn geen lichten in de nacht, noch op Hr. Ms. „Tjerk Hiddesz”, noch op Hr. Ms. „Van Galen”. Beide schepen varen geblindeerd, en dat betekent dat de „Van Galen” één zwarte klomp duisternis is. Nergens is een sprankel licht zichtbaar, voor alle ingangen hangen de blindeerkleden. In de hutten en de stations gloeien povere rode en groene lampjes.

Er wordt oorlogswacht gelopen. Dat wil zeggen: twee van de vier wachtploegen zijn opgeroepen. Er kan, zo nodig, terstond gevuurd worden. Hr. Ms. „Van Galen” is door dit alles in een toestand van verhoogde paraatheid.

ERGENS VAART de vijand.... Hr. Ms. „Tjerk Hiddesz”. Ergens bij de eilanden, bij de zeestraten. Ergens.... ja, maar waar? Het schijnt een onmogelijke taak in deze chaos van donker water en donkere hemel zo'n kleine geblindeerde jager te vinden. Het schijnt iets te maken te hebben met de speld in de hooiberg. Of iets met stom geluk? Neen, want Hr. Ms. „Van Galen” heeft ontzaglijke tentakels, voelarmen waarmee hij de zee aftast, afzoekt: radar, het profiteren van echo's, dat technische wonder, dat dwars door mist en dwars door een Egyptische duisternis werkt. Ook voor Hr. Ms. „Van Galen”. Vannacht zijnde tentakels vele mijlen lang. Met 21 mijls vaart stormt het schip door de nachtzee. Het water schuurt en suist en ruist voorbij. Donker water. Maar het is niet donker, daar, waar de beide schroeven in wilde wenteling het schuim oppersen en hoog opwerpen. In dat water schitteren en glanzen duizend kleine scherfjes diamant. Die scherfjes zijn, wat de mensen noemen: Het lichten van de zee.

De tentakels van de radar zoeken. Scherpe ogen observeren het screen, 't beeldvlak, waarop iedere vaste substantie, hetzij land, hetzij rots, rif of schip, zich aftekent. Op de brug staan de schimmen van de commandant, de kapitein luitenant ter zee G. A. Cox, die van zijn 1ste officier, de luitenant ter zee der eerste klasse J. v. Dapperen, de navigatie-officier, de officier van artillerie, de schimmen van de seiners en nog anderen. In de ketelruimen, in de machinekamer, spant het nu ook. Het zal er smoorheet zijn, nu 't schip met zo hoge vaart moet voortjagen.

Hr. Ms. „Van Galen” ploegt door Straat Kelang, daarna door Straat Manipa, maar er is geen „Tjerk Hiddesz”. Het wordt 2 uur het wordt 3 uur .... Als een machtige vleermuis wentelt de radar-antenne rond de grote mast. Er wordt weinig op de brug gesproken. Er wordt alleen gespeurd, geluisterd en gewacht.

Dan, tegen half 4 in de morgen, grijpen de radar-armen van de „Van Galen” de vijand. „Daar is hij! En een moment breekt even de spanning. Een seconde later geeft de commandant order voor alarm en nog 5 seconden later giert het fluitje van de schipper door de verblijven. Alarm...! We zullen de vijand naderen. De radar wijst precies aan waar hij zich bevindt. Een kwestie vaneen kwartier nog.... dan zullen de lichtgranaten van Hr. Ms. „Van Galen” boven hem hangen. Het wordt even anders. Ook de vijand heeft de radar bijstaan en ook de vijand heeft de plaats van zijn achtervolger ontdekt. En eer de granaten van de „Van Galen” wegsuizen exploderen die van de vijand boven óns. Doffe ontploffingen, fel geel licht en lange dunne rooksluizen. Een minuut later zetten we Hr. Ms. „Tjerk Hiddesz” in het zonnetje. Een, twee, drie granaten worden afgevuurd, en dan zie ik, een mijl of 4 weg, het grauwe silhouetje van de vijand. Daar ligt Hr. Ms. „Tjerk Hiddesz”! Maar deze vijand is een goede vriend en als de oefening in dit stadium is, volgt aftrap alarm en oorlogswacht. Sigaretten gloeien aan, de poorten worden weer geopend en de navigatielichten schijnen. Tegelijkertijd, als had het erop gewacht, komt er nóg een licht. Dat is de maan, die bleek en miezerig door de regenwolken poogt te komen.

EEN PAAR UUR slaap en dan komt de morgen. Opnieuw een oefening, maar nu is Hr. Ms. „Van Galen” in gezelschap van Hr. Ms. „Tjerk Hiddesz”. Het tweetal schepen profiteert van de mijlen die ons nog van Ambon scheiden door een oefening „in verband varen” te houden. Er is nogal wat deining in de Banda-zee. Telkens graven de neuzen van de jagers zich diep in het water en de navigatie is niet zo heel eenvoudig. Geen 5 minuten wordt dezelfde koers gevaren. Nu eens is de „Tjerk” voor, dan weer de „Van Galen”. Nu eens wordt in kiellinie gevaren, dan weer verspreiden beiden zich. En opnieuw is er spanning op de brug, het denkend brein van Hr. Ms. „Van Galen”. En er is ook spanning inde stuurhut, waar het zweet in stralen langs de bruine rug van de man-aan-het-wiel druipt.

Tegen half twaalf die dag varen de jagers de Baai van Ambon binnen. Wat prauwtjes liggen Vredig te vissen en als je door de kijker ziet, kun je de eerste omtrekken van de plaats Ambon onderscheiden. Grote scholen dolfijnen stoeien uitbundig naast ons schip als ware afgezanten van de wal die komen vertellen dat we welkom zijn. De baai is spiegelglad. Tot vreugde van de Madoerese wasbazen aan boord, die een half uur geleden „over het muurtje” hingen

### **Ambon ligt voor ons.**

Ambon, waar de Japse furie moordde èn plunderde. Ambon, gehavend en ontluisterd. Maar nog altijd Ambon. Roemrucht eiland, met dappere kerels en kundige krijgslieden. Ambon, een der hechtste eilanden in de Indische archipel, verbonden met Nederland en Oranje.

*WORDT VERVOLGD*



le Jaargang Nr. 3-1 October 1947

Met Hr. Ms. Pieter Floresz  
naar de haringvloot 5

In het oliegoed is het deze zwoele zomernacht bijna onhoudbaar. De kerels zweten als otters.- Maar in de wintermaanden zal dit werk nog wel andere onaangename zijden hebben. Stelt U maar voor: Gierende Noordenwind, striemenregen, slingerend schip, ijskoud zeewater en dan midden in de nacht uren aan dek staan werken. Ik ril als bij de gedachten, maar deze mensen noemen dat pas visserman zijn.

Wie alleen 's zomers vist, staat niet in hoog aanzien.

Na vijf uren zwoegen, hebben we het in, dat betekent, dat alle netten weer binnenboord zijn. De vangst blijkt ongeveer 30 kantjes te zijn: Een kantje is een vak waarin gemiddeld 800 haringen zijn en dat ongeveer 90 kilogram weegt. De getallen hangen of van groote en soort van de haring. Wij hebben deze nacht dus bijna twee last haring gevangen en de radioberichten, die om een uur of zes zeer levendig zijn geweest, wijzen uit, dat wij bijna de hoogste zijn. In de buurt is weinig gevangen maar een 80 mijl zuidelijker is het beter geweest en dus trekt een optocht van schepen naar hun fortuinlijker collega's. De zon staat al vrij hoog als de bemanning uitblazend, van een bakje geniet. In een stijve Z.W.-bries werkt de Freya, al stampend, zich zuidwaarts.

En dan begint al spoedig een nieuw werk, het kaken van de gevangen haring. Op geïmproviseerde banken vormt zich een rij van mannen, die ieder een mand voor zich hebben met vis en een lege mand voor de gekaakte haring. Geregeld worden de manden bijgevuld door

een helper. Ieder heeft een klein, venijnig meisje, dat zeer snel gehanteerd wordt. Met een handige snede worden galblaas en kieuwen uit de haring getrokken. In een enorm tempo worden alle haringen aldus bewerkt. De gekaakte vis wordt in een houten goot (de warrenbak) geworpen, wordt daar rijkelijk met grof zout bestrooid en met een hout schep dooreengerod. Daarna verdwijnt ze in de gereed staande lege tonnen, voorlopig zo maar er in gegooid. Het geheel is een bloederig tafereel en als twee uur later het werk klaar is, is het geen weelde dat de dekwasslang een flinke straal water levert om schoon schip te maken. Het zal duidelijk zijn dat bij een grote vangst de hele dag nodig is om de vis te verwerken. Wanneer er een paar honderd kantjes gevangen zijn in een nacht, kan men niet of nauwelijks gereed zijn voor de volgende vangst binnenboord komt. Het wordt dan dag en nacht zonder ophouden, doorwerken. Want we zijn er nog niet. Nu moet de haring nog ingekuipt worden.

Maar vandaag is er tijd eerst wat te rusten. Alleen de man, die de beurt heeft het voor het roer moet dat nog even uitstellen. Na het middagmaal, dat uit aardappelen, blikgroente en gestoofde makreel heeft bestaan, begint het kuipen. Nu wordt de haring netjes in de tonnen gelegd, stijf tegen elkaar, het deksel er op. De naden worden dichtgemaakt met geplozen touw, de hoepels stevig aangeslagen en dan af en toe nog wat zout er bij en dan worden de vaten in de laadruimen gevierd. Enige uren zijn met dit alles gemoeid. Tegen de avond is het weer veel verbeterd en als we tenslotte op de veelbelovende plaats aankomen is het windstil en een kalme zee. De schipper vindt die verandering niet zo prettig als ik. Het water is hem te „dun“, dat voorspelt weinig vis. Toch schieten we de vleet weer en met ons zestien andere schepen, die we rondom ons in alle richtingen zien liggen. De schipper geeft aan tafel theorie over de haringvisserij. Ik luister graag naar hem, want hij kan het weten, na 50 jaar vissen. Op het dek nog even een lucht je scheppend, zie ik, dat een beug- lijntje wordt ingehaald. Dat heeft een paar uur te water gelegen met het doel aan de haken een kabeljauw of schelvis te verschalken, teneinde enige variatie in het dagelijks vismenu te brengen. Haring doet dienst als aas. Er zit niets aan, dus morgen weer gebakken haring. Het moet maar.

Om drie uur in de morgen schrik ik wakker van de oproep die de schipper met de radiozender doet. De halve vleet is in. Ik hoor hem zeggen tegen zijn collega op de Hennie, dat het allemaal blauw jassen zijn en nog een paar rare woorden over dingen, die kennelijk zijn afschuw hebben opgewekt. Hij ziet mijn verschrikt gezicht achter het kooigordijntje vandaan komen en verklaart dat het de makrelen geldt. Er zijn bijna uitsluitend makrelen in de netten meegekomen en die zijn om meerdere redenen helemaal niet welkom.

Ze zitten veel vaster in de mazen dan haring en moeten er haast uitgeranseld worden.

Zwaar werk en het schiet niet op. Aan dek vliegen me de makrelen om de oren. Ze liggen tot boven op het stuurhuis. De mannen slaan er geducht op los en luchten op die manier meteen hun ergernis. Stapels makreel liggen overal aan dek. De netten hebben veel te lijden door deze vissoort, maar het is weer onmogelijk om elke makreel uit het net te plukkers

Dat kost te veel tijd.

Elk ingehaald net verhoogt de stapel blauwjassen en als de vleet scheep is, zijn er slechts enkele kantjes haring bij. De makreel wordt, dood, met grote houten scheppen aan haar element teruggegeven. Deze economie is mij niet duidelijk. Ik denk aan de behoorlijke prijs, die aan de wal voor een gestoomd makreeltje betaald moet worden. Maar de mannen vertellen dat er zeer veel werk is aan het conserveren van deze vis.

Dat is met kaken en zouten niet klaar. Stuk voor stuk moeten zij geheel schoongemaakt,

gespoeld en dan in de tonnen nog met zorg behandeld worden. De marktprijs is geen voldoende beloning voor al dit werk en dus weg er mee. De trawlers brengen genoeg verse makreel aan op ijs. Intussen veroorzaakt deze „misse nacht” voor mij een verhuizing. De Freya is nog niet vol genoeg om naar huis te gaan en de schipper besluit om weer Noordwaarts te trekken. Daar is beter gevangen.

Hij roept de Bertina, VL 85 per radio aan. Deze Vlaardinger logger ligt een paar mijl van ons af. We stomen er heen, de schepen komen stijf tegen elkaar te liggen en ik stap gepakt en gezakt over, de tweede maal in volle zee. Een handdruk, een groet en de schepen scheiden weer van elkaar. De Freya gaat „om de Noord”, de Bertina „om de Zuid”.

De VL 85 heeft een iets mindere „misse nacht” gehad, maar ook op dit schip heeft een ware makreelslachting plaats gevonden. Het schip is aan het einde van zijn reis, 4% week uit. De vangst is in die weken tamelijk goed geweest en een deel ervan is reeds met een ander schip naar huis gestuurd.

Gecombineerd varen, heet dat. Een schip neemt dan van anderen vaten haring over en gaat er mee naar huis. Deze „jager” zorgt dus voor geregelde aanvoer in verband met vraag en prijs. Dat jagen wordt slechts in het begin van het seizoen gedaan. Later brengt ieder schip zijn eigen vrachtje thuis. De reizen duren tegenwoordig zelden langer dan 4 a 5 weken en voor die duur wordt het schip geproviandeerd. Er is eerst wel heel wat te praten met de nieuwe vrienden. Ik hoor dat we nog eenmaal zullen schieten, niet op deze plaats, maar een honderd mijl Zuid-Oostelijker. Morgen, na het halen, gaan we dan regelrecht naar huis. De acht kantjes haring zijn spoedig verwerkt en de voormiddag is om voor ik er erg in heb. Het middagmaal zou, volgens de schipper, schraal zijn. Op het einde van de reis is niet anders te verwachten.

Een geweldige pan met kostelijke bruine bonensoep en een dito met even kostelijke griesmeelpap verdwijnen spoedig deze zorg.

Ik word voor de namiddag dienstbaar gemaakt aan het schip en neem met genoeg de wacht op de brug, als schipper en stuurman een uiltje gaan knappen.

Op een schip is zelden helemaal rust. Ik zie op het voorschip bedrijvige handen bezig bij een geïmproviseerde visrokerij. Er zijn namelijk een paar manden grote makrelen aan boord gehouden en die worden nu gerookt. Een paar lege vaten zijn opgesteld en daarbinnen smeult een erg rokerig houtvuurtje. Bovenin hangen aan een hoepel de zo vergruisde makrelen, met een touwtje aan hun staart. Het deksel er op en zo maar een paar uur laten roken.

De resultaten zijn om van te watertanden. Geelbruin, zwaar van het vet, komen de beestjes te voorschijn en vullen geleidelijk een grote mand. Later mag ik een proefje nemen. Als paling smaakt het, en hoe vers. De mand is niet veilig in mijn buurt. Stil weer — vlakke zee.

In de middag komen een vijftal grote vissen, een soort bruinvissen, vlak voor de boeg mee zwemmen. Ze draaien en duikelen in het doorzichtige water en komen regelmatig aan de oppervlakte om lucht te blazen uit een kleine opening boven op hun kop. Met groot gemak houden zij het schip bij. Na een half uurtje is het plezier er af en scheren ze weg in de diepte. Het eenvoudige avondmaal bestaat uit gebakken haring en havermout met stroop. Brood wordt niet gebakken aan boord en de scheepskaak is op. Maar niemand heeft daar veel verlangen naar. Verzadigd staan we allen van tafel op.

De Bertina is aangekomen op de plaats waar de schipper voor de laatste nacht zijn geluk wil beproeven. We stoppen de machine en liggen nu aan de Westzijde van Doggers- bank, of zoals de vissers het uitdruk ken maar weinig over zo veel breedte en lengte.



Zij begrijpen elkaar beter met uitdrukkingen als: „tegen de rug van Terschelling, aan de oostkant van de Klaverbank, in de Silver Pit, een mijltje of twintig benoorden de Puzzle Hole” enz. De grondsoort, die met lood omhoog komt, zegt hen vaak voldoende. Als de Noordzee eens drooggelegd kon worden zoals de- Wieringermeer en een Noordzeevervisser zou met een vliegtuig er over heen gaan, dan kon hij U wijzen op alle bijzonderheden van het hem zo bekende terrein. Hij zou de uitgestrekte zandige hoogvlakte herkennen als de Doggersbank, die diepe valleien als de Zandvoortse gaten en in de verte die glooiende hellingen als de Bruine Bank. Hij zou precies weten waar hij vroeger kabeljauw en waar hij tong gevangen heeft. En de verschillende kleuren" van het drooggekomen land zouden hem verder de weg wijzen. Maar nu boven dit landschap het effen watervlak alles rondom gelijk maakt, weet hij het toch wel. En komt altijd weer thuis, 's Avonds is het plassen en proesten.



=====

Veelzijdige duikpelotons boven en onderwater



## Klaar op afroep

HOE DE EXPLOESIEVEN ER STRAKS PRECIES UITZIEN, WETEN DE DUIKERS NOG NIET. MAAR DAT ZE OP OF RONDOM HET MONUMENTSCHIP

S.S. ROTTERDAM IETS ZULLEN VINDEN, STAAT VAST. DE IN DE ROTTERDAMSE MAASHAVEN GEHOUDEN OEFENING JOINT PROTECTOR DRAAIT

OM ERVARING OPDOEN IN HET OPSPOREN, VERPLAATSEN EN VEILIG STELLEN VAN ALLERLEI SPRINGTUIG. WERK AAN DE WINKEL VOOR DE

DUIK- EN DEMONTEERGROEP, DIE PER 1 JANUARI OVER TWEE PELOTONS VOOR HAVENBEWAKING BESCHIKT. TEKST: ANDRÉ TWIGT | FOTO'S: BART NEIJS

Al sinds de oprichting houdt de Duik- en Demontegroep (DDG) zich bezig met het opsporen van objecten onderwater. Tegenwoordig vinden die opdrachten vooral op verzoek van de civiele autoriteiten plaats. Natuurlijk worden de twee pelotons ingezet voor militaire taken. Maar komt uit het land een verzoek om civiele bijstand, dan laten de mannen alles uit hun handen vallen en gaan meteen op pad. De pelotons voor havenbewaking zijn namelijk mede op initiatief van het Ministerie van Binnenlandse Zaken opgericht om efficiënt en doelgericht kanalen en rivieren, sloten, havens, kademuuren of scheepsrampen te doorzoeken.

### Geen hand voor ogen

Tijdens Joint Protector introduceert hoofd specialistische duikteams luitenant-ter-zee 2OC Wiebe Wester het laatste snuffje op dat gebied: de Navigator. In de Nederlandse wateren zie je vaak geen hand voor ogen. Maar op het beeldscherm van het systeem voor onderwaternavigatie volg je precies wat er zich voor, boven of onder je bevindt. Handig is de Navigator ook bij het afspeuren van krappe holtes of nauwe ruimtes onder de waterlijn, die

duikers vaak op de tast moesten onderzoeken. Met de lange kades van de Maashaven en de 228 meter metende romp van de Rotterdam onder handbereik vormt Joint Protector een prima gelegenheid om ervaring met het uitrustingsstuk op te doen. Zodoende blijft de Remotely Operated Vehicle (ROV) opgeborgen aan boord. Voorzien van wieltjes rijdt de op afstand bestuurbare duikrobot probleemloos over een romp of kademuur. Daarbij komt iedere oneffenheid aan het licht. Met de Navigator verschilt die aanpak niet echt.

Langzaam zwemmend langs de romp van het schip, over de bodem en langs de kade werken de in ploegdienst opererende duikers ook in banen. Om zich te kunnen oriënteren en geen plekje over te slaan, zetten de mannen een baken-systeem in. Op het beeldscherm van de Navigator weten ze dan precies waar ze zitten.

### Veiligheid

De Navigator sluit volgens Wester perfect aan op de werkwijze van de pelotons. Die gaat van grof naar fijn. Bij het afspeuren van vooral de bodem wordt als eerste de Remus ingezet. Deze 43 kilo zware duikrobot is heel effectief en brengt in enkele uren een complete haven in kaart. Verdachte vondsten bekijkt men daarna met de ROV. Pas dan komt de duiker in actie om het object met behulp van de Navigator verder te onderzoeken. Veiligheid staat voorop bij het opsporen en vernietigen van geïmproviseerde explosieven, zeemijnen en ander spul. Wester: "Eerst proberen we aan boord zoveel mogelijk informatie uit de videobeelden te halen." Zoals welk type ontsteking is gebruikt. De één reageert op geluid en gaat dus ook af op het geruis dat een duiker produceert. De ander wordt vanaf de wal per telefoon geactiveerd en vereist dus weer een andere aanpak. "Toch is het principe van onderwaterexplosieven vrijwel altijd hetzelfde" vertelt commandant duikploeg sergeant-majoor Jack Leonhart. "Er lopen draden van een batterij naar een schakelaar en daarvandaan naar een explosieve lading. Op dat principe zijn jammer genoeg veel variaties mogelijk."



Tijdens Joint Protector *De Nautilus is de thuishaven tijdens de oefening Joint* komen er verschillende aan bod. Twee magnetische limpetmijnen zitten dicht bij elkaar, zo'n twee meter

onder de waterlijn, aan de boeg 'gekleefd'. Op de bodem nabij het schip bevinden zich nog drie IED's en naast de romp zweeft een zuurkoolvat met explosieven. Met grote voorzichtigheid stellen de duikers de ladingen veilig, verplaatsen ze en maken daarna alles zogenaamd onschadelijk.

De pelotons deden inmiddels veel ervaring op met het afspeuren van scheepsrompen. Niet alleen bij wijze van oefening, maar ook voor echte onderzoeken komen de specialisten geregeld naar de Maasstad. Veel marineschepen worden tijdens een havenbezoek standaard op de aanwezigheid van explosieven bekeken. Volgens Wester is het palet opdrachten in de loop van de tijd flink uitgedijd. Zo leveren de pelotons met pre bomb checks tevens een bijdrage aan nationale evenementen, zoals Koninginnedag en het Nationale Bevrijdingsfeest in Amsterdam.

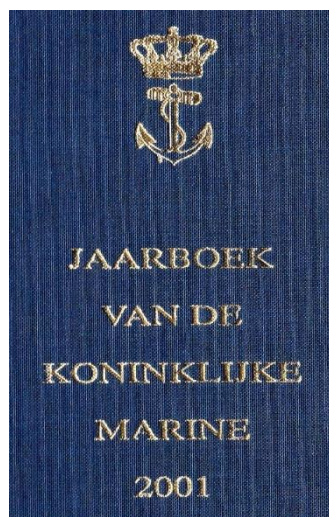
Het speuren naar een te water geraakt stoffelijk overschot of een (moord)wapen vormt onderdeel van de bijstand aan justitie. Tevens heeft de DDG een algemene hulpverlenende duiktaak en schiet ze desgewenst te hulp wanneer een auto te water is geraakt. Om al die opdrachten slagvaardig uit te voeren, zijn de pelotons veelzijdig van opzet. De duikpelotons voor havenbewaking staan op 48 uur beschikbaar. Voor ondersteuning vallen beide eenheden terug op de verlengde duikvaartuigen Nautilus en Hydra. Eerstgenoemde vormt tijdens Joint Protector de thuisbasis. Regelmatige oefeningen en inzetten bevorderen volgens Wester de slagvaardigheid enorm. Van allerlei kwetsbare gebieden, zoals de passagiers- en vrachtterminals in de Rotterdamse haven, worden tijdens iedere duik opnamen gemaakt. "Zodoende weten we precies waar allerlei objecten zich bevinden. Bij een inzet verdoen we dan ook weinig tijd aan het onderzoeken van loze contacten, zoals afval en dergelijke. Doen de civiele autoriteiten een beroep op ons, dan scheelt dat enorm."

Ook leren samenwerken met lokale en regionale hulpdiensten vormt onderdeel van iedere oefening. Zoals met de Havenpolitie en het Rotterdamse Havenbedrijf die verantwoordelijk zijn voor de veiligheid in en om de havens. Wester: "We hebben inmiddels veel van elkaar geleerd, we slijpen procedures fijn en weten wat we aan



Januari 2011

\*\*\*\*\*



### **Hr.Ms. Van Amstel**

Commandant kltz. C.E van Haastert

Hr.Ms. *Van Amstel* vertrok op 2 april voor een periode van ruim zes maanden naar het Caribisch gebied. Gedurende deze periode werkte het schip samen met Engelse, Franse en Amerikaanse eenheden in de strijd tegen drugs. Verder werd in Amerikaans trainingsgebied in de buurt van Roosevelt Roads een Torpedo Firing Exercise uitgevoerd door de eigen eenheid en de helikopter. Daarnaast nam de *Van Amstel* gedurende een week deel aan het opwerkprogramma van de *Theodore Roosevelt Carrier Battle Group* en werd een oefenprogramma afgewerkt met een Franse taakgroep. Op 13 september werd 21 kilo cocaïne onderschept in de buurt van de territoriale wateren van

Venezuela. Op 12 oktober keerde de *Van Amstel* terug in de haven van Den Helder.

## Hr.Ms. Willem van der Zaan

commandant: kltz A.W.P. Nieland

Op 17 september vertrok Hr. Ms. *Willem van der Zaan* vanuit Den Helder naar het Caribisch gebied om daar tot eind 2002 als stationsschip te gaan dienen. Om de geoefendheid van de bemanning op peil te houden, was er een team van de school voor Nucleair Biological Chemical Damage (NBCD) en Bedrijfsveiligheid en een team van Technische Opleidingen KM aan boord. Op 28 september vond de ceremoniële binnenkomst te Willemstad plaats, waarna het schip afmeerde langs zij Hr.Ms. *Van Amstel* voor de overname van taken en materieel. De *Willem van der Zaan* kwam vervolgens op 5 oktober aan te Bonaire voor een havenbezoek van drie dagen. De eerste dagen op zee stonden in het teken van het vervullen van kust- wachttaken en het trainen van het boardingteam. Op 11 oktober werd de eerste boarding uitgevoerd op een Venezolaans fruitbarkje.

Op 12 oktober vond de ceremoniële binnenkomst in Oranjestad plaats. Aansluitend werden onderweg naar de Bovenwindse Eilanden met Hr.Ms. *Pelikaan* diverse oefeningen uitgevoerd. Op 23 oktober kwam na het olieladen te Roosevelt Roads CZMCARIB, brigenmarns R.L. Zuiderwijk aan boord voor een kort kennismakingsbezoek. Het volgende havenbezoek vond plaats op 29 oktober in Sint Maarten. Na vertrek vond een



Hr.Ms. *Van Amstel* was ruim zes maanden stationsschip in het Caribisch Gebied.

ontmoeting plaats met HMS *Coventry* en RFA *Gold Rover*, waarmee gezamenlijke oefeningen werden gedaan. Diezelfde avond nog werd door de *Willem van der Zaan* een illegale visser geboord en overgedragen aan de Kustwacht. Na korte bezoeken aan Saba en Sint Eustatius werd op 8 november een pakket van 26 kg onversneden cocaïne aangetroffen. De 'go-fast' die de lading overboord gegooid had ontkwam helaas. Op 11 november was een delegatie van de *Willem van der Zaan* aanwezig tijdens de Nationale Herdenkingsdag voor de gevallen van WOI en WOU. Hierbij werd door de commandant en een vertegenwoordiger van de ambassade namens het Koninkrijk der Nederlanden een krans gelegd. Tijdens een korte stop in Willemstad voor het laden van olie en victualiën werden vijftien bemanningsleden beëdigd tot Buitengewoon Agent van Politie voor de Kustwacht van de Nederlandse Antillen. Hierna stoomde het schip op naar een patrouillegebied centraal in de Caribische zee. Op 17 november werd een 'go-fast' onderschept met aan boord vier Colombianen en 300 kilogram cocaïne. Op 20 november ging de *Willem van der Zaan* opnieuw achter een verdachte 'go-fast' aan. Aansluitend werd een boarding uitgevoerd, maar het bootje bleek geen smokkelwaar aan boord te hebben. Op 27 november kwam de *Willem van der Zaan* aan in Santo Domingo voor een havenbezoek van drie dagen, waarna het schip Hr.Ms. *Pelikaan* naar Curacao heeft gesleept. Na een vaardag voor het Topmanagement Defensie Leergang van het Instituut voor

Defensieleergangen (IDL) meerde het schip op 6 december af in Willemstad. Op 7 december werden enkele bemanningsleden beëdigd, waarna het schip tot 14 januari 2002 voor onderhoud aan de Rimasteiger van marinebasis Parera kwam te liggen. Gedurende deze periode was er voor de bemanning de gelegenheid familie te laten overkomen.

## Zomervakantie 2018 deel 1

Mijn naam is Frederik van Beuningen. Ik mocht deze zomervakantie van 2018 meevaren op de Speer. De Speer is een goed onderhouden Dehler 36 CWS uit 1992. Nu had ik vroeger wel gezeild in Valken op de Friese meren, maar dit is andere koek. Gelukkig kan ik de kunst afkijken van Hans Valent en Robert Bersma, die met hun vrouwen Marianne en Ineke, naar de Engelse Oostkust gaan. Op maandag 2 juli vertrekken we uit Ketelhaven, nadat alle vakantiespullen en cateringvoorraad zijn ingeladen. Heel bijzonder wat voor enorm extra gewicht zo'n boot kan hebben, zonder dat de waterlijn onder het oppervlak zinkt. Vooral de voorraad drank verbaast me. De bodem van de boot ligt vol met bierblikjes en de kasten staan vol met pakken wijn. Gaan we naar een land in een drooglegging?



Richting Amsterdam. Voorspelling van Windfinder is een rustige bakstagwind. In de Marina Flevoland tanken we nog GTL en daarna gaan we even later door de Houtribsluizen. Je kunt zien dat Hans en Robert al lang met elkaar zeilen. De handelingen gaan automatisch en vrijwel

zonder nadere aanwijzingen. Ik observeer en heb geen neiging om dit koppel aan te vullen. Robert staat standaard achter het stuurwiel, Hans doet de navigatie, de fenders en lijnen. Marianne helpt wat met de achterlijn en Ineke hoopt dat ze niets nautisch hoeft te doen. De dames hebben ook hun eigen plek in de boot. Onder de buiskap, benen op de bank, kont op het kussen. Hans beweegt zich tussen en over deze lichamen om het noodzake-lijke werk aan dek te doen.



De windrichting wordt meestal wel goed voorspeld, maar volgens Robert altijd een Bft te weinig. Ook nu dus een Bft 6 over het Markermeer terwijl er stoten van 4/5 waren voorspeld. Lekker om

in te slingeren.

We volgen zoveel mogelijk de vaargeul, omdat het Markermeer vol zit met waterplanten die je schroef schijnen op te zoeken en daar een kluit gaan vormen. Een oude reddingsboot van het type Mabel, 'die meisje was hier al die tijd' loopt ons langzaam op. Mooi erfgoed.

Al gauw zien we de Schellingwoude brug bij Amsterdam. We zijn iets te vroeg, want gedurende de spits van 16:00 tot 18:00 is er geen opening. Na een half uurtje aan de steiger komt er beweging. De bomen gaan dicht en de brug omhoog. Direct daarna volgen de Oranje sluizen, die vlot voor een passage naar het IJ zorgen.



Amsterdam binnenkomen is altijd een belevenis vanaf het water, zeggen de dames. Ik geniet inderdaad, de gigantische cruiseschepen in het historische IJ, de talloze volgepakte ponten, de aanstekelijke juppen-noordkant van het IJ en de heerlijk chaotische Sixhaven met pet en

fluit. Nederlands is er een ondergeschikte taal. Ik hoor en zie vooral veel Pools (werkneemsters?)

Het blijft aardig doorwaaien en vooral Hans is geen liefhebber van wind (?). Als we morgen in IJmuiden onverhoopt verwaaid komen te liggen, zegt hij, is een dagje strand ook niet weg. De temperatuur nu is heerlijk. We genieten van een fysio-fit maaltijd, aangevuld met bier en wijn.

Het is dinsdag 3 juli. We ontbijten rustig en volgens traditie(?) met croissant en broodje.

De Turkse bakker even verderop heeft, ook volgens traditie, altijd een of meerdere croissants te weinig. De broodjes zijn groot en luchtig en ... lekker. Rond 10.00 uur trekken we het Noordzeekanaal door tot aan de zeesluis. Daarna wordt het serieus: gaan we wel of gaan we niet? De Zeewind-app geeft wel wind aan, halve wind met maximale stoten van 18 knopen. "Dat is op zee heerlijk varen" zegt Robert, dus dat geeft hoop. Als we de sluizen uit varen voelen we de fikse wind. "Dat is meer dan 18 knopen", zegt Hans.



Heerlijk weer op de Noordzee

En wanneer we de zee in zicht krijgen wordt het onmiddellijk duidelijk: dít gaan we niet doen.

Uitgebreide rollers komen de haven binnen zetten. Ik heb daar zelf geen mening over, want het is mijn eerste zee zeilreis, maar de heren van de Speer zijn eensgezind: liggen!

Even later wandelen we over de pier om met een boog naar strandtent Zuidpier te gaan. We worden gezandstraald en bevestigd in het wijze besluit om niet te gaan. Eenmaal op het strand bevinden we ons in een uitgebreid bed van scheermesjes. Niet te doen op blote voeten.

De Zuidpier is, zo wordt geconcludeerd, getransformeerd naar een moderne vorm, zoals je ze over de hele kust tegenkomt. Het authentieke Amsterdamse sfeertje is verdwenen. Gelukkig vinden we dat nog wel verderop in strandpaviljoen Noordzee. De sliptongetjes en witte wijn smaken heerlijk. De weersverwachting voor morgen belooft rustig weer. Zelfs Hans is optimistisch. Hans en Robert doen rustig aan met drinken.

Woensdag 4 juli begint met een rustig ontbijt. Eb of vloed deert niet richting Lowestoft, want er is inderdaad besloten om te gaan. De wind is rustig geworden en de vooruitzichten ook. Hans start, omdat hij dan minder last heeft van zeeziekte. Stiekem heeft hij wel een pilletje genomen.



Pier van IJmuiden



Strandtent Zuidpier

Dat helpt prima. Zelf heb ik nergens last van en vind de zeedeining heerlijk. Marianne en Ien hebben hun voorkeursplek ingenomen, hun kussens geïnstalleerd en hun boeken paraat. Naast Marianne's kussens ligt haar bril, naast die van Ineke haar lippenstift en nicotinepistool. Na 14:00 uur wordt dat aangevuld met een glas rode wijn.



Zonsondergang

We zeilen pal west tot 60 mijl uit de kust. De shipping lane is niet druk en we varen zonder problemen naar de andere kant. De Red Ensign van Engeland gaat in de SB stag. Eigenlijk best relaxed zo'n overtocht, maar uiteindelijk slaat toch de vermoeidheid toe. De laatste 4 uren duren lang. Het inschatten van de koers van vrachtschepen in het donker wordt moeilijker. We denken dat ze vreemde manoeuvres maken. Groen wordt ineens rood, dan weer groen. Voor deze vrachtboot keren we zelfs om en varen

een grote cirkel achter hem langs. Ondertussen zijn we ook een enorm mistveld aan de noordelijke horizon gepasseerd. Het was even spannend of we het voor konden blijven. Later horen we van anderen die er wel in waren beland, dat je geen hand voor ogen kon zien. Beste

eng, lijkt me. Om half vijf, plaatselijke tijd half vier, komen we aan. We leggen in alle stilte langs zij een ander schip aan. Nog eventjes slapen allemaal.



Engels ontbijt

Donderdag 5 juli start met douchen in de Royal Norfolk and Suffolk Yachtclub. We ontbijten in Lowestoft centrum op een hoog waranda-terrasje, dat over de armoede van de winkelende Engelsen heen kijkt. Toch is het in het restaurant druk, gezellig druk met lokale huis-vrouwen met baby's, vertegenwoordigers en wat oudere echtparen.

Tussen wat aan de tafeltjes zit en wat op straat loopt zit een of meer salarissen verschil. We rekenen ons ontbijt af, totaal £ 25. Valt dus reuze mee. Met lezen, wandelen over de boulevard en inkopen doen wordt de dag rustig in Engelse sfeer gevuld.

Het is top weer. We laten het Engels bier ons goed smaken.

Vrijdag 6 juli Marianne heeft kennelijk de overtuiging, dat als ze ergens anders is, vooral in Engeland, dat daar de spullen goedkoper, beter en mooier zijn. Schoenen, handdoeken, een horloge en weet al niet meer wordt gekocht en achter in de boot opgeslagen of beter gezegd 'verstopt'. Hans ziet het gelaten aan. Zelfs Ineke krijgt het ook een beetje te pakken en schaft een stel blauwe slippertjes aan.

Al vroeg hebben we op advies van de barkeeper geboekt voor het diner vanavond bij de Harbour Inn. In de haven is het een drukte van belang met grote motorboten die samen op pad gaan. Robert en Hans besteden even tijd aan een planning: morgen naar Ipswich, woensdag naar Ramsgate en zondag naar Oostende of Cadzand. Lekker de tijd overal nemen en geen jaagpartij.

Bij Harbour Inn, waar het inderdaad vol is, eten we te grote hamburgers en een te grote pie. Wat een mooie tent is dit; een voorbeeld voor een Nederlands grand café. Op de boot kijken we nog even naar de stroming morgen: de HP33 geeft wat anders aan dan onze havenmeester en lokale voorlichters. Wat is waar, .... We zullen het morgen beleven.



Harbour Inn





Felixstowe

Zaterdag 7 juli: De HP heeft gelijk, we krijgen de stroom pas na 2,5 uur mee. We hadden nog langer stroom tegen gehad als we op tijd waren vertrokken, maar de dop van de watertank was te water geraakt en gezonken. Een half uur hebben we met onze magneet gevist, maar helaas. Maar even een doek erin gepropt, om in Ipswich te zoeken naar een vervanger.

We vragen Lowestoft Portcontrol via de marifoon om toestemming om de haven te verlaten en gaan op pad. Ondanks de stroom tegen is het de tweede helft een heerlijke tocht met Z.O wind (scherp tot half). Wel is het koud in het begin. Hans heeft zelfs zijn thermokleding + zeiljack aangetrokken. Maar met het vorderen van de reis wordt laag voor laag verwijderd. En Marianne en Ien, zij lezen voort op hun vaste plek in deze cruise. Het is hobbelig water, maar richting Harwich wordt het steeds gerieflijker. Vrijwel de hele reis zeilen we volop, met Robert steevast achter het stuurwiel.

Opeens klinkt door de speaker van de marifoon: "Yacht Speer, Yacht Speer, Yacht Speer". Voor ons liggen 3 werkschepen dwars in rij en onder water blijken zij met kabels verbonden. We worden gevraagd om hen heen te varen, wat we natuurlijk doen. De installatie van de AIS transponder heeft haar nut bewezen.

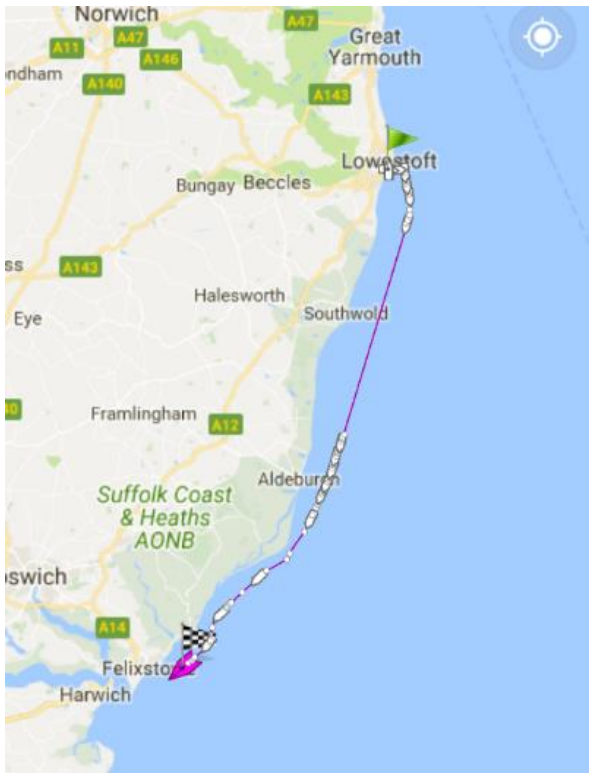
En dan bij het bereiken van de haven van Harwich (beter: Felixstowe) verandert de wereld om ons heen. We varen eerst langs de enorme containerschepen die langs de kade liggen te laden en lossen en daarna de Orwell op; de rust walmt over ons heen. Warm, stil en groene glooiende oevers. Wat vind ik dit mooi!



Zo'n dop maar dan blauw wilde gaan zwemmen



Neptune Marina Ipswich



Nadat we het 'lock' (sluis) zijn gepasseerd, worden we in Ipswich in de Neptune Marina behulpzaam ontvangen door een jonge enthousiaste (lees: commerciële) havenmeester. Hij staat al bij onze van te voren gereserveerde box en helpt bij het aanleggen. Bij het inchecken spreken we af dat hij morgen zal zoeken naar een nieuwe tankdop: "I will fix it for you, Sir".

Het is rumoerig rond de haven, omdat Engeland in de WK de kwart finale heeft gehaald. Lekker uitbundig in deze omgeving van de Suffolk University campus. De avond brengen we door in een grote pub waar iedereen zich heeft verzameld voor de wedstrijd Rusland-Kroatië. De winnaar wordt de volgende tegenstander van Engeland. Veel sfeer, veel wiet, veel security, veel geld voor een plastic vaas bier. De Engelsen zijn duidelijk voor Rusland,

maar die haalt het niet en dus moet Engeland tegen Kroatië in de troostfinale.



Voetbal kijken

WORDT  
VERVOLGD

# “De 7 Provinciën in aanbouw”

*EEN  
SCHILDERIJ  
VAN  
ENTHOUSIAST  
EN CHARMANT  
ZEESCHILDER*



Links te beginnen: drs. T.E. Westerterp, drs. Ch. Leeuwe, Willem Vos, Ingrid Dingjan en admiraal C. van Duyvendijk.

## *INGRID DINGJAN*

Gedurende de tijd waarin het nieuwe (2005), oude (1665-'94) vlaggenschip van admiraal Michiel Adriaensz de Ruyter, „De 7 Provinciën”, op de Batavia-werf te Lelystad gestalte krijgt, wijst de Koninklijke Marine ieder jaar een zeeschilder aan die in dat jaar de voortgang van de bouw van de replica van ons allereerste marine fregat zal verbeelden. De vierde schilder op rij is Ingrid Dingjan uit Nootdorp. Dat vindt zij een heel grote eer. En dat is het ook. Haar voorgangers zijn Winnifred Bastian ('99), Peter de Rijcke ('98) en Wim Vaarzon Morel ('97); allen lid van de Nederlandse Vereniging van Zeeschilders.

De opdracht was voor twee schilderijen, want niet alleen op de Bataviawerf hangt nu een werk van Ingrid Dingjan, maar ook het Marinemuseum in Den Helder is de bezitter geworden van een echte „Dingjan”. Tijdens haar bezoeken aan de Bataviawerf, was er één ding dat Ingrid direct boeide. Het zou haar niet meer loslaten, die hedendaagse hijskraan, die de spanten van de „wal” in het schip bracht. Ze vond het dan ook nodig en spannend om die kraan in haar schilderij te verwerken. Niet alleen maar „schip”, maar ook de bedrijvigheid op de werf wilde zij laten zien. En het mes sneed daarbij aan twee kanten want, zo stelde Ingrid terecht, de bouwers hanteren dan wel een bijzondere ambachtelijke bouwmethode, die rechtstreeks uit de 17e eeuw stamt, maar het mag toch wel gezien worden dat er ook moderne gereedschappen aan te pas komen.

En zo kwam er een typisch Dingjan-onderwerp tot stand, zoals alleen Ingrid dat kan bedenken.

De overhandiging van het schilderij was op 23 juni in Lelystad. Opgehaald door een marineauto met chauffeur, voelde Ingrid Dingjan zich direct al een heuse VIP. Op de werf werd ze ontvangen door oud-minister van Verkeer en Waterstaat drs. T.E. Westerterp, burgemeester drs. Ch. Leeuwe van Lelystad, Willem Vos, de scheepsbouwmeester zelf, en natuurlijk de opdrachtgever, de marine, in de persoon van admiraal C. van Duyvendijk, die het schilderij overhandigde aan de Bataviawerf. En natuurlijk was daar de pers. Het was een feest!



Als men de Bataviawerf nadert, ziet men voorlopig niet het silhouet van de „Batavia” opdoemen - dat duurt nog tot april van het volgende jaar, als het schip is teruggekeerd van haar succes-volle verblijf in Sydney - maar wel de spantdelen van „De 7 Provinciën”. Een legendarisch schip, dat vele zeeslagen mee-maakte, een van de grootste en meest succesvolle schepen ooit voor de Nederlandse vloot gebouwd. Na de voltooiing zal deze „De Zeven” - met een lengte

over alles van ruim 55 m, een breedte van meer dan 12 m en 1800 m<sup>2</sup> zeil - het grootste houten zeilvaartuig in de wereld zijn. Het schip telt 80 bronzen kanons en zal een waterverplaatsing hebben van ten minste 1400 ton.

Bron:  
**DE Blauwe Wimpel**

**Foto's Centrum voor Audiovisuele Dienstverlening Koninklijke Marine.**

---

## DE MANNEN VAN DE KAIS

### Nieuw schip, oude geluiden (deel 7)

De *Orion* lag door een foutje in de navigatie drie dagen op een zandbank voor de ingang van de rivier, waaraan het dorpje ergens moest liggen. Eindelijk, met behulp van uitgebrachte trossen en beide motoren, maalde ze zich los. De kok wist op een of andere manier waar ze precies op de rivier moesten zijn en zei na een mijltje tegen de kapitein: 'Blow your horn. We are there. Just around the corner.'

Hij minderde vaart en Janus trok aan de eentonige fluit. Op dit signaal schoten een aantal Papoea's, die het schip verdekt opgesteld hadden opgewacht, in uitgeholde boomstammen om de bocht van de rivier en roeiden 'bedreigende' kreten uitstotend op het schip af. Je werd er stil van.

Op aanwijzingen van iemand in een prauw ankerde de kapitein voor een gedeeltelijk in het oerwoud verborgen kampong. De plaatselijke missionaris, een witte pater en de kapala - het dorps hoofd - klommen even later aan boord. Een inleidende alcoholische en een non-alcoholische versnapering met een paar pakjes zware shag vormden een gerecht welkom. Even later sjacherden ze met de tolk over de prijs van de aan te nemen werkkrachten. Shag was het wonder betaal middel en met de missionaris als intermediair werd in een 'vloek' en zucht een dertigtal koelies aangeworven.

Zij klommen ongewassen en netjes gekleed in een oude korte broek, uitgeleide gedaan door de hele familie en alle plaatselijke bekenden, de volgende dag aan boord. De, voor de Europese neus, ondraaglijke stank bleef niet beperkt tot het gedeelte van het dek voor de 'passagiers'. Dorpsbewoners zwermde over het hele schip en drongen uit nieuwsgierigheid de verblijven binnen.

De stank van jarenlang in het oerwoud levende ongewassen en met palmolie ingesmeerde lichamen hing als een wolk over het schip. De tolk, door de kapitein opgetrommeld, wist geen oplossing te bedenken om de overtollige mensen van boord te krijgen. Ze luisterden niet eens en deden alsof ze hem niet begrepen.

Ten einde raad drukte de kapitein op de knop van een extra drietonige, illegaal aan boord opgestelde hoorn. Die klonk zo mooi met Oudjaar.

De hoorn ging met een daverend lawaai over en stootte een kermende *titatu titatu* uit. Het resultaat was overweldigend. In een poep en een scheet doken alle Papoea's inclusief de toekomstige passagiers over de verschansing in het water, klommen druipend in de prauwen of zwommen rechtstreeks naar de wal en verdwenen spoorloos in het oerwoud achter het dorp.

De pater probeerde een paar uur later de vluchtelingen te bewegen weer aan boord te gaan, maar geen Papoea te zien. De hele middag trachtte de tolk vruchteloos de zaak te lijmen. Zelfs de pater kreeg ze niet aan de praat.

's Avonds en s'nachts klonk in het nachtelijk duister vanuit het oerwoud alleen gekreun en gekerm. Ze bezwoeren op hun oeroude manier de boze geesten, die hen zo kermend hadden overvallen. De Papoea's waren teruggekeerd in de tijd.

De pater moet zich hebben afgevraagd: 'Was al mijn werk dan voor niets?'

Goede raad is duur!

Een planningvergadering met kapitein, tolk en pater volgde. Men besloot na de nodige jenever dood schip te maken. Dat wil zeggen alles af.

Het werd doodstil aan boord. Hier konden geen geesten huizen. Iedereen hield zijn mond. Alle lichten gingen uit. De hele bemanning lag zwetend in hun kooi. Naarmate de nacht vorderde werd het langzaam bloedheet aan boord.

De volgende dag leek alles voor niets te zijn geweest. Een tweede nacht volgde. Het lukte de pater en de tolk in de loop van de middag, na urenlang soebatten, de kapala over te halen 's avonds aan boord te komen eten.

Hij kwam en bracht gelijk zijn hele staf mee. In de enge messroom, in een onverdraaglijke stank werkte het gezelschap een uitgebreide vier stenen oerwoud maaltijd weg om daarna stil en slaperig te genieten van de drank en shag.

De daarop volgende morgen gaf de kapala het sein voor veilig en de aankomende werkrachten kregen zijn zegen om mee te varen. Met hun honden erbij zou het wel veilig zijn. Een Papoea zonder hond was immers geen Papoea.

De accommodatie was taboe voor hen, maar Janus haalde er een weg van onder de douche. Blijkbaar was de douche onvoldoende gedesinfecteerd na dit voorval en Janus haalde zich een soort zwemmers eczeem op de hals maar dan erger. De botten lagen op een gegeven moment



*Kraan op een steiger.*

bloot tussen zijn tenen. Zinkzalf er op maar niets hielp. Jarenlang heeft hij er mee rondgelopen, tot een rederijdokter hem er met een zelf gemaakt zalfje, dat hij ook had gebruikt bij een prins Saoud, ergens in het midden oosten in de woestijn.

Het was een klerezooi aan dek en in de avonduren na de schemering klonk een gesis en een gehijg van je welste op uit het ruim en de gangboorden. Janus sloop de tweede nacht naar de brug en zag in het duister van de nacht de Papoea's, alsof ze jarenlang van seks verstoken waren geweest met elkaar te keer gaan.

'Normale zaak,' zei de tolk later, 'doen ze thuis ook.'

Voor aankomst Sorong protesteerden de matrozen onder leiding van de bootsman kankerend tegen de kapitein. Ze weigerden door het opgehoopte vuil en de links en rechts verspreide menselijke en "hondelijkse" uitwerpselen naar voren te gaan om voor en achter te maken. De kapitein maakte zijn eerste reis met koelies en had dit nog niet eerder meegemaakt. Hij smoorde kordaat de beginnende muiterij in de kiem en gaf opdracht met dekwasslangen vanaf het dekhuis van achteren naar voren het dek schoon te spuiten met zeewater en zich op die wijze een 'schone voeten' weg te banen. De passagiers, die zeewater uit een slang als tovenarij beschouwden, stonden angstig en met ontzag vervuld tegen de verschansing aangedrukt. Met een enigszins toonbaar dek meerde de *Orion* iets later af langs zij de steiger in Sorong. Daarna buiten de kust voor anker en verder schoonmaken, want langs de kant kon dat niet. De zwemmers zouden eens kunnen worden afgeschrikt door de in het water drijvende ongerechtigheden.

Hoewel de gedachten aan zwemmers met een drol dwars in de mond het goed deden aan de bar.

## Vreemde vogels



Een uit de hand gelopen aanval op de soos door een boze kapitein van de *Seremoek* deed de vloot in achtting dalen. Een zekere Hopkes nam het bevel over de *Seremoek* van Blink over. Hij was een vreemde vogel met achterhaalde of soms uitermate irreële gedachten over recht en onrecht. Tijdens de kennismakingsborrel op het achterschip met stuurman Oldeniel en baas Paping schoot hij plotseling uit zijn slof in een discussie over de oorlog.

Jong, ongedwongen en opgegroeid in een andere tijd nam Oldeniel het minder nauw met de ouderwetse discipline en gezag van Hopkes.

In de hitte van discussie gooide Hopkes eruit: 'Er is geen discipline meer onder de jeugd. Jullie hebben maling aan gezag en doen maar raak. Jullie hebben de vreemde gedachte, dat jullie met je onderduikertje spelen iets belangrijks hebben verricht. Dat is niet zo. Jullie waren gewone gezagsondermijners. De Duitsers waren de baas en dan hadden jullie je daaraan maar te houden en je getrouw op te stellen tegenover dat gezag. Het bevrijden hadden jullie over moeten laten aan ons, die onder het gezag van Londen dit rechtmatig zouden doen. En dat hebben we ook gedaan. Kijk me niet zo aan. Jullie kennen geen discipline en hebben geen ontzag voor ons.' Hij ratelde maar door en maakte zich in de ogen van Oldeniel belachelijk, die dat niet onder stoelen of banken stak. Zichzelf opzweepend tot een hevige woede beende Hopkes driftig over het kleine stukje dek en smeed zijn koffiekopje van zich af. De Chinese bediende ving het met zijn jarenlange ervaring als kapiteinsbediende handig op. Hij had bij menig kapitein op die manier een ruim aantal kopjes van de vernietiging gered en had eigenlijk recht op tantième.

Hopkes smeed met een smak de schuifdeur van zijn hut achter zich dicht en verdween in zijn hut. Aan de geluiden te horen werden enige andere breekbare spullen rondgeslingerd.

Hij kwam terug met een FN pistool in zijn hand aan dek en gilte: 'Ik zal die discipline er wel inbrengen', en schoot een keer in de lucht.

Geschrokken maar ad rem ontblootte Oldeniel zijn borst door met beide handen zijn hemd open te trekken. 'Ik aanvaard mijn straf, oh heer.' Gelukkig kwam Hopjes tot zich zelf en droop af

Deze onsympathieke gebeurtenis werd gevolgd door een onverkwikkelijk voorval aan de wal. Een voorval, dat niet minder extravagant afliep.

Hopkes gedroeg zich vroeger als marine commandant op een mijnenveger al vreemd.

Zo schijnt hij op zekere dag een koe in een nabijgelegen wei afgeschoten te hebben om een biefstukje te kunnen eten.

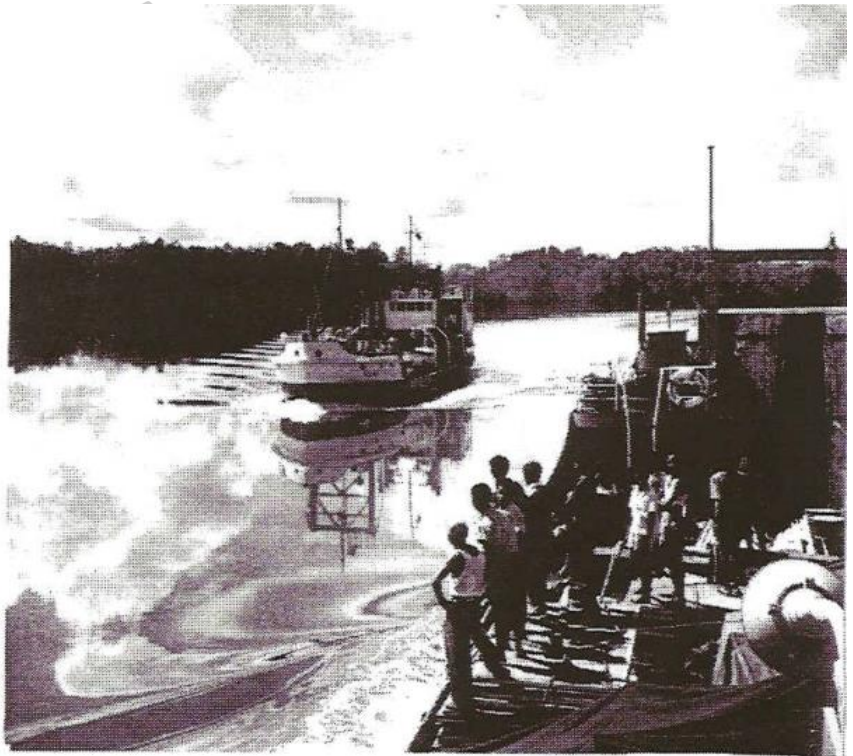
In de loop der jaren had hij de gewoonte ontwikkeld om bij het klimmen van het alcoholpercentage in zijn bloed achter de piano te kruipen en een riedel weg te geven. Op zichzelf niet zo vreemd, ware het niet dat hij zeer slecht speelde en rare liederen ten gehore bracht.

In de soos van Sorong opende hij weer eens op een gegeven avond vlak voor sluitingstijd de klep van de piano en bracht een paar tonen ten gehore. Een van de andere aanwezigen, die zich hierover boos maakte, gooide de klep dicht met de vingers van Hopkes ertussen. Deze beende woedend de soos uit en verdween aan boord. Even later kwam hij op het brugdek met de karabijn te voorschijn en loste een aantal schoten op de soos af.

De volgende morgen liet een woedende administrateur de wapens van boord halen

De havenmeester van Steenkool had de kapitein van de *Seremoek* de orders uit Sorong doorgegeven. Ze moesten bij de zoveelste ingang vanaf de Steenkoolrivier een rivier op varen naar een Papoea dorpje en atap laden voor de bouw van bilikhuisjes.

'Eerst is die rivier breed en wordt dan smaller,' was zijn aanwijzing. Bij een kampong met een flexibel steigertje moet je afmeren en in overleg gaan met de dorpsoudste. Zij zullen dan de atap toevoer regelen. Na een lange en moeilijke navigatie in een onbekend gedeelte van de Vogelkop bereikte de *Seremoek* een in de stroom heen en weer zwaaiend steigertje. De kapitein meerde met moeite af.



*De Kais passeert de Sebjar op de Beraer rivier*

Geen hond te zien, laat staan een

Papoea. De hele kampong was leeggelopen na het schrikbarende geloei van de scheepsfluit bij hun aankomst. Veel contact met de beschaving scheen men hier niet te hebben.

Na verloop van tijd keken een aantal naakte Papoea kindertjes met een paar blaffende honden om de hoek van een hut. Zij waren vermoedelijk uitgestuurd door de dappere krijgers om poolshoogte nemen of alles veilig was. Omdat er niets gebeurde kwamen even later een paar oude mannen te voorschijn, spoedig gevolgd door de vrouwen, met als laatsten de dappere

krijgers. Deze kampong moest wel eens door regeringsvertegenwoordigers zijn bezocht. Men maakte de kapitein met gebaren duidelijk gemaakt mee te gaan naar een van de grotere hutten in het dorp. Een in een blauwe overall geklede grijze, stokoude Papoea stond voor de hut. Op zijn linkerborstzak waren de Nederlandse driekleur en op de mouwen een tweetal witte strepen aangebracht. Ze gaven klaarblijkelijk zijn rang in de Papoea orde weer. Althans volgens de gedachten van de regeringsbeambten.

Tijdens dit soort top besprekingen was het voor de ambtenaar niet altijd duidelijk wie de echte leider van de groep was. Heel vaak werd de plaatselijke woordvoerder, die een mondvol Maleis praatte, door de echte kapala, die niet kon converseren met de vreemdelingen, naar voren geschoven en dus ten onrechte een belangrijke functie opgedrongen. Dit afgezien van het feit, dat er drie kapala's in een dorp konden zijn.

Eerst moest volledig vertrouwen worden gewonnen alvorens de lading atap te verzamelen. De stuurman, een vriendelijke jonge man, kon redelijk tekenen. 's Avonds beeldde hij op een stuk papier in zijn hutje de kepala in vol ornaat en met overall uit. De volgende morgen leek de kepala zeer verguld met het artistieke product en hing vol trots de tekening aan de wand in zijn hut.

De invloed op de bewoners kon best wel eens via de kinderen lopen zoals ook in westerse landen wel gebruikelijk is. De stuurman gaf daarom een paar repen chocolade weg. De chocolade werd eruit gepeuterd en weggegooid. Het zilverpapier kreeg alle aandacht.

Hij organiseerde in afwachting van de lading hardloopwedstrijdjes. Van de chocoladerepen, die ze pertinent niet wilden eten, werden de zilverpapiertjes afgehaald en omgebouwd tot een armband. De eerste prijs een armband, de tweede prijs een leeg wybertjes doosje. Het doosje werd een laaiend succes naarmate meer Papoea's het ding in handen kregen. Deksel draaien een gaatje, weer draaien geen gaatje, etc.

Een dag later, afgeladen met atap, de werkzaamheden beloond met shag warming en uitgewuifd door de gehele bevolking van het dorpje, werd de terugreis naar Sorong begonnen.

Een ervaring die de stuurman nooit zou vergeten was de opdracht om in Fak Fak, een pater op te pikken. De KPM-er, die een tijdschema had aan te houden en dit soort dingen normaal deed kon niet langer wachten en was inmiddels vertrokken. Inderdaad kwamen een paar uren later twee prauwen met gevaarlijk uitzijnde Papoea roeiers onder ritmische kreten om de bocht van de rivier en zetten de missionaris aan boord af. Hij was gekleed in de bekende jurk en had een reusachtige tropenhelm op zijn, al even reusachtig, hoofd. Een lading van, naar het gewicht te oordelen, grotendeels lege plaatselijk algemeen bekende 'geestelijke' bagageblikken, werd achter hem aan dek gesmeten. De, met een enorme baard getooide, enorme pater nam, zichtbaar ontroerd, afscheid van zijn brengers, waarna de *Seremoek* anker op ging richting Sorong.

Tijdens het borreluurtje voor het middageten vertelde de opgewekte pater, dat hij enige jaren in de binnenlanden had gezeten om de talen te bestuderen en woordenboeken samen te stellen. Intussen werd de tafel gedekt door de bediende. Eerder een tafeltje in een ruimte, waar het, met nu drie stoelen in plaats van twee, propvol was. Volkomen verrast zag de stuurman, dat de pater plotseling tranen in de ogen kreeg en zich met moeite beheerste om niet in tranen uit te barsten toen echte Hollandse krentenbollen op tafel werden gezet. De pater had die blijkbaar jarenlang niet gezien en misschien wel vergeten, dat die bestonden.

'Die mensen had je toen nog, ' merkte die stuurman vijftig jaar later op

Een andere ontmoeting van de vloot met een het geloof rondbrengende geestelijke bracht even aan boord van de *Kaitero* de noodtoestand in werking.



De kapitein werd in de vroege morgenuren vlak onder kust gepord door zijn stuurman met de mededeling, dat hij in de verte geroep hoorde. Hij stormde naar de brug, maar kon in het duister nog niets zien, zette koers in de richting van het geluid en kondigde algehele stilte aan boord af. Na een stief kwartiertje kwam even over stuurboord een zwak flikkerend lichtje in zicht.



*Gelost tegen de wal.*

Het 'hulpgeroep' was

inmiddels overgegaan in een soort gezang, dat naar de oren van de kapitein meer een soort gekerm inhield. De baas, die even later op de brug was verschenen, hield het op Gregoriaans gezang.

In de vroege ochtendschemering schoven ze inmiddels met gestopte machines langs zij een Mappi, met een Papoea aan het roer en een geestelijke die luidkeels Gregoriaanse kreten uit braakte, die verschrikt stokten bij het ontwaren van de *Kailero*. Het bleek een 'inspecteur' te zijn, die om de warmte van de dag te ontwijken 's nachts van missiepost naar missiepost voer. Om iets om handen te hebben zong deze daarom Gregoriaanse liederen, zich niet realiserende, dat dit op afstand op hulp geroep kon lijken.

Bron: Wamandai



WORDT  
VERVOLGD

## *Vuil werk*

***Bij Kruwal in de Waalhaven en de SHV op pier 4 kon je goed zwart worden als je daar toevallig bij een kolenbootje drinkwater moest leveren. Het was 1947, er werden veel schepen met steenkool uit Amerika in de Waalhaven gelost en per Engelse collier naar Engeland vervoerd. Ik voer in die tijd, zo rond 1946, bij mijn vader aan boord op een waterboot van Hatenboer, de Maas VI.***

Op een dag in het voorjaar, moest de brug in de witte lak. Ik had er al een paar dagen werk aan gehad. Alle oude verf had ik er afgestoken, alles in de zinkwit gezet en dat een paar dagen goed laten drogen. Het was heel vroeg in het voorjaar en het was lekker weer, dus dat liep goed. We lagen die dag in de Koushaven en van kantoor hoorde ik dat er weinig werk verwacht werd. Ik zocht een mooie ronde kwast op en maakte een pot witte lak van Pieter Schoen open en ging aan de slag. Nou was die brug wel een lap om te doen, maar na een uur of wat stond alles keurig in de witte lak. Terwijl ik de kwast schoon stond te maken kwam mijn vader, de

ouwe, de schipper zogezegd, fl uitend van kantoor naar boord lopen. Van een afstandje keurde hij mijn werk, hij stak zijn duim omhoog en ik stommeling, was toch wel trots op mijn werk. Hij stapte aan boord en zei "waarschuw Tinus maar, we moeten weg." Zwijgzaam Tinus was onze machinist. Ik ging naar beneden de machinekamer in, waar hij aan het poetsen en schuren was en waarschuwde hem dat we weg moesten.

Hij keek omhoog en knikte dat ik kon starten. Ik draaide de fl es voor de startlucht open, liep naar de startklep en startte die machtig mooie grote driecilinder " Deutsche Werke" van twee en een halve meter hoog. Een prachtige langzaam draaiende dieselmotor, ongeveer 300 toeren per minuut, ik hoor hem soms nog in mijn verbeelding draaien.....dududuh, dududuh, dududuh,....

Tinus opende de koelwaterkraan onder de plaat en ik ging weer terug aan dek om voor en achter los te gooien. We gingen achteruit het gat uit, de Maas op, en draaiden rond. Vroeger zei



de schipper nooit veel, ook al was het je vader, je moest maar afwachten waar je heen ging. En ja hoor, ik schrok me rot, we staken de rivier recht over, de Waalhaven in. Smerig Dat hoefde nog niets te betekenen, want niet alle schepen lagen kolen te

lossen, er lagen er altijd wel een paar geladen te wachten op hun beurt, er lagen zogenaamde Victorieschepen, afgeladen met paarden voor Polen en er lagen altijd wel schepen schroot te lossen bij Frans Swarttouw. Daar gingen we graag naar toe, want daar kon je tussen de wrakken van oude auto's ook nog wel eens een nog goed werkende autoradio vinden.

Langzaam draaiden we de Waalhaven in, ik begon hem toch wel een beetje te knijpen, maar het ging goed, we liepen rechtdoor tot achter in de haven en kwamen terecht bij pier 1 ... de kolenpier van de Rotterdamse Kolen Centrale, de beruchtste en smerigste pier van de hele Waalhaven. Nergens was het smeriger dan daar. Nou ja, om een lang en verdrietig verhaal kort te houden, de brug was na een half uur niet toonbaar meer. Ik heb een dag later de nog verse lak er afgeboend met caustic soda, maar echt mooi is die brug niet meer geworden dat jaar.

## **De Oud-Rotterdammer**

Uit de Oud Rotterdammer 2007 v.d. Harm Jager



# BEVOORRADEN OP ZEE DEEL 1

Het operationele gebruik van een modern oorlogsschip wordt ernstig beknut, indien dat schip voor bevoorrading steeds is aangewezen op walbases. Daarom zal het in tijd van oorlog veelvuldig op zee moeten worden bevoorrad.

Gedurende een dergelijke bevoorradingsoperatie hebben de betrokken schepen slechts een beperkte bewegingsvrijheid en kunnen zij ook niet volledig beschikken over hun gevechtsapparatuur. Zij vormen daardoor een aantrekkelijk doel voor de vijand. Om die reden moet de duur van een dergelijke operatie tot een minimum worden beperkt. In tijd van vrede veelvuldig oefenen is daarvoor een eerste vereiste.

Er zijn twee manieren, waarop een schip een ander schip op zee kan bevoorraden. Bij de eerste varen de beide schepen gedurende het overbrengen van de voorraden naast elkaar, bij de andere varen zij daarbij achter elkaar. De eerste methode is geschikt voor het overbrengen zowel van personen en vaste goederen als van brandstof, terwijl de laatste alleen wordt gebruikt voor het overpompen van olie en andere vloeistoffen. Beide zullen hieronder de revue passeren.

## BEVOORRADING LANGSZIJ

### Voorzorgsmaatregelen

Voor het bevoorraden van in verband varende schepen moet de officier, belast met het tactische commando van dat verband (de OTC), tevoren een *bevoorradingplan* opmaken. Dat voorkomt verwarring en tijdverlies bij het innemen van de bevoorradingposities. Om dezelfde reden moeten de betrokken schepen tevens de nodige gegevens uitwisselen omtrent de tijd, gewen-ste lading, hoeveelheid, laadposities en dergelijke.

Voordat de betrokken schepen naar elkaar toe stomen, wordt de voorgeschreven sluittoestand ingesteld, worden de noodstuurinstallaties bemand, de nodige richtlijnen voor het radio- en radarbeleid verstrekt en wordt de machinekamer „klaar voor manoeuvreren” bevolen.

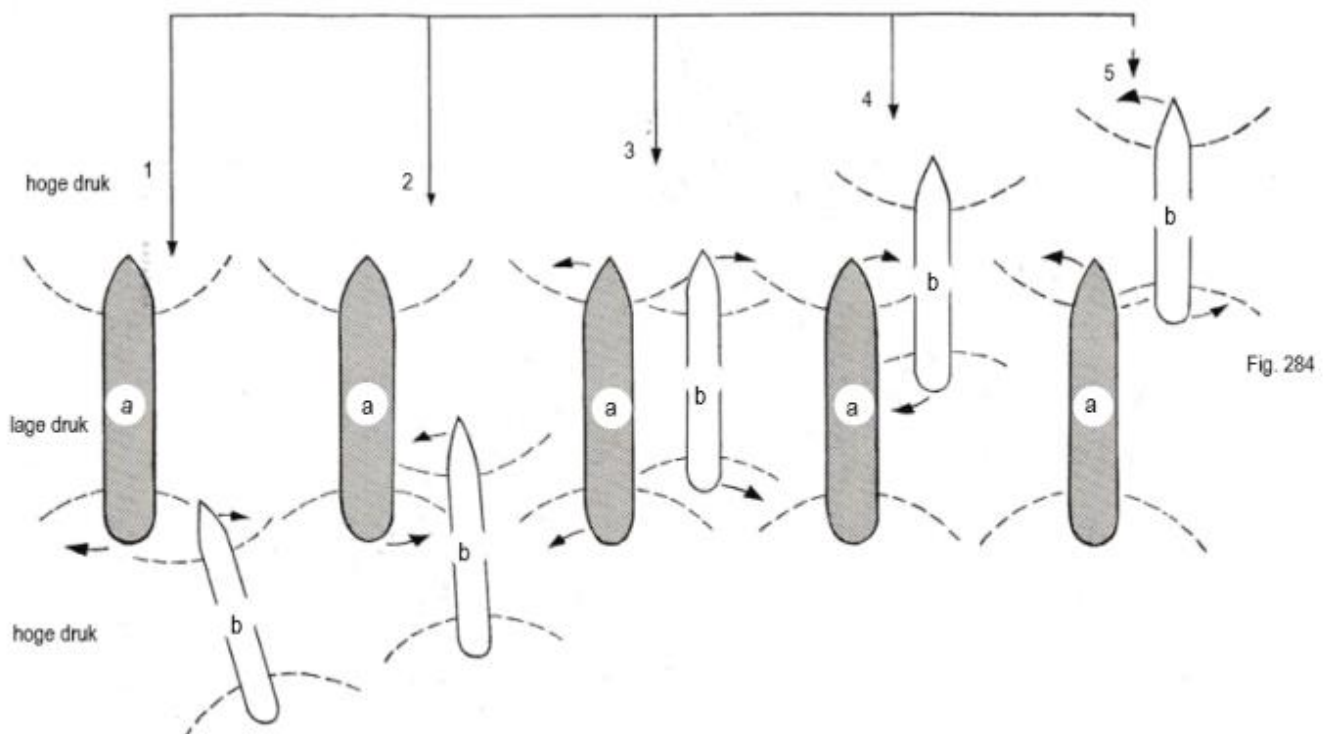
Buitenboord wordt gladwerk gemaakt en willen en kurkezakken worden bij de hand gehouden dan wel reeds buitenboord gehangen. Wippertuig of laadbomen worden voor zover mogelijk vast opgetuigd en alles, wat er verder nog nodig is of kan zijn, wordt klaar gelegd. In dit verband zij erop gewezen, dat men zich strikt moet houden aan hetgeen ten aanzien van de sterkte van de onderdelen van het tuig is voorgeschreven. Heeft men voor een bepaald onderdeel, dat moet worden vernieuwd, geen nieuw onderdeel van dezelfde sterkte voorhanden, dan moet men er niet zonder meer van uitgaan, dat sterker materiaal eerder in aanmerking komt om het oude te vervangen dan onderdelen, die niet zo sterk zijn. Men behoort zich steeds af te vragen: „als er wat breekt, wat kan dan het beste breken?” Als de keus valt op het sterkere materiaal, wellicht is het dan nodig ook andere onderdelen door sterkere te vervangen.

Het personeel, dat het transporttuig zal bedienen, moet, voor zover het de kans loopt overboord te raken, een gedeeltelijk opgeblazen zwemvest dragen. In een verband wordt zo mogelijk een schip aangewezen om achter de bij de bevoorrading betrokken schepen post te vatten en eventuele drenkelingen op te pikken. Als men over een hefschroefvliegtuig beschikt, kan dat daarvoor worden gebruikt, waartoe het dan bemand en warmgedraaid aan dek gereed moet staan. Indien personen moeten worden overgezet, moet er voorts steeds een vlot gereed liggen om bij het breken van de verbinding de drenkeling na te kunnen werpen.

Voorts moet men uiteraard de veiligheidsmaatregelen treffen, die speciaal verband houden met het karakter van de stoffen, die moeten worden overgezet. Zo moeten bijvoorbeeld bij overbrenging van vloeistoffen met een laag ontvlammingspunt de schepen aan elkaar geaard zijn en moet daarbij, evenals voor munitie, een bepaald radio- en radarbeleid worden gevolgd. Een en ander behoort te zijn opgenomen in de tactische voorschriften van het verband.

### Koers ten opzichte van wind en zee

Bij krachtige wind en enigszins hoge zee kan men in het algemeen gedurende de bevoorradingsoperatie het beste een koers voorliggen, waarbij wind en zee een à twee streken over stuurboord of bakboord inkomen, zodanig, dat het schip, dat het snelst verlijert of de meeste last van wind en zee ondervindt, aan lij ligt. Is die koers in verband met de omstandigheden niet mogelijk, dan kan men beter de wind en vooral de zee van achter in laten komen. Een koers recht in de wind en de zee op is minder geschikt, omdat daarbij de zeeën tussen de beide schepen hoog worden opgestuwd en veelal de dekken in de midscheeps zullen overspoelen. Komen wind en zee niet uit dezelfde richting, dan kan men doorgaans beter meer rekening houden met de richting van de zee dan met die van de wind.



gevaarlijke situaties wanneer de afstand te klein is (2 en 5 zijn de meest gevaarlijke)

### Vaart

De vaart van het afgevendende schip bij de naderingsmanoeuvre en die van beide schepen gedurende de bevoorrading is afhankelijk van de weersomstandigheden, de toestand

van de zee en de relatieve grootte van de beide schepen in verband met de stuwing en zuiging van het water tussen die schepen.

Zoals we vroeger hebben gezien, brengt een varende schip veranderingen in het waterniveau teweeg. Schepen, die elkaar dicht naderen, oefenen daardoor invloed op elkaar uit.

In fig. 284 (1) versterkt de boeggolf van B de hekgolf van A, waardoor het voorschip van B en het achterschip van A van elkaar weg worden gedrukt.

In fig. 284 (2) is het voorschip van B ter hoogte gekomen van het gebied van verlaagde druk van A, terwijl het achterschip van A zich bevindt in het gebied van verlaagde druk van B.

Dientengevolge krijgt B de neiging om naar A over te gieren, vooral wanneer A aanzienlijk groter is dan B. Een gevaarlijke situatie dus.

In fig. 284 (3) is B ongeveer dwars van A gekomen. Beider gebieden van lage druk werken nu samen en de schepen worden dientengevolge naar elkaar toe gezogen. Bij schepen, die niet al te veel in lengte verschillen, wordt die zuiging tegengegaan doordat de stevens door de samenwerkende boeg- en hekgolven van elkaar worden weggezet. In dat geval kan vrij rustig worden postgehouden.

In fig. 284 (4) is de situatie weer zoals in (2), met dit verschil, dat nu B het voorlijk schip is.

Een gevaarlijke toestand is bereikt in fig. 284 (5). De hekgolf van B werkt samen met de boeggolf van A, waardoor B de neiging krijgt om een gier dwars voor A over te maken, vooral wanneer B aanzienlijk kleiner is dan A. Het enige, wat B kan doen om het gevaar te bezweren, is zo snel mogelijk behoorlijk vaart te meerderen en enig tegenroer, net voldoende om de gier tegen te gaan, te geven. Vaart verminderen kan de toestand alleen maar verergeren. Dat geldt trouwens ook in de situaties (1) tot en met (4): steeds wanneer het kleinste schip een gevaarlijke gier maakt naar het andere, kan het het beste fors vaart meerderen en zo weinig mogelijk tegenroer geven.

De intensiteit van de gebieden van verhoogde en verlaagde druk is recht evenredig met het kwadraat van de vaart. Uiteraard is de invloed, die zij kunnen uitoefenen, behalve van de vorm van het onderwaterschip en de waterdiepte, vooral afhankelijk van de afstand, waarop de schepen elkaar naderen. Kruisers en jagers ondervinden bij een vaart tot veertien mijl vrijwel geen invloed meer van elkaar op een afstand van dertig meter.

Zoals uit het bovenstaande duidelijk zal zijn geworden, moet bij het bevoorraden op zee de vaart zodanig worden gekozen, dat de betrokken schepen goed manoeuvreerbaar blijven. Hoe groot die vaart is, hangt voornamelijk af van de afstand, waarop de schepen elkaar in verband met de lengte van het transporttuig moeten naderen. In de toekomst zal die lengte zodanig worden vergroot, dat ook bij een vaart van 25 mijl nog lasten kunnen worden overgegeven.

## DE NADERINGSMANOEUVRE

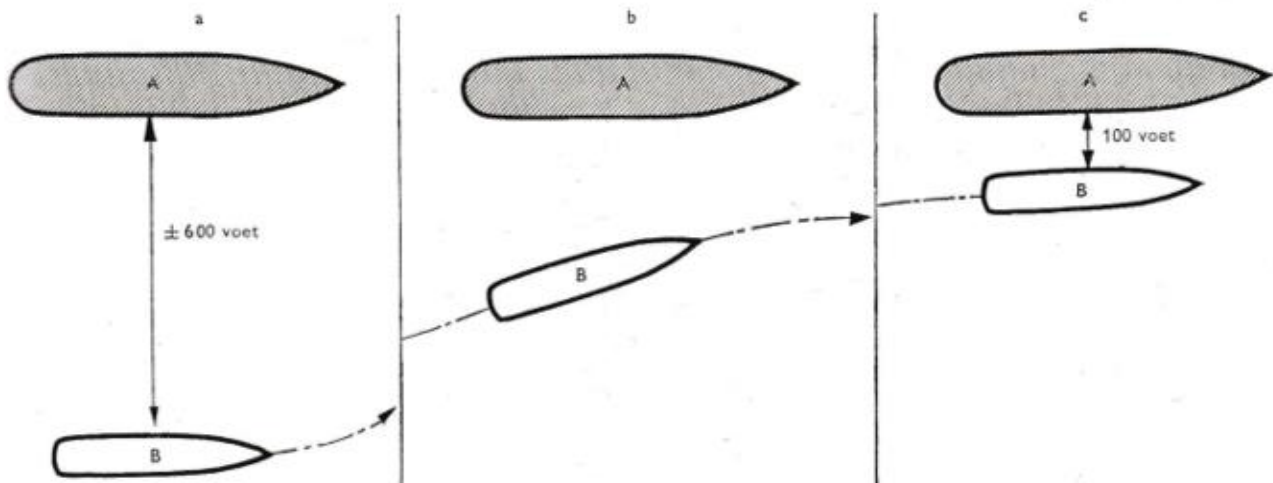
Op twee manieren kunnen we het schip, dat ons zal bevoorraden, naderen, namelijk van opzij en van achteren op.

### **Naderen van opzij**

Voor een groot schip, dat niet zo snel kan aanzetten tot hogere vaart en vaart kan minderen, is de nadering van opzij de beste methode. Bovendien worden dan de meest gevaarlijke situaties ten gevolge van stuwing en zuiging tussen de beide schepen, waarover we reeds handelden, vermeden.

Het te bevoorraden schip gaat daartoe op een afstand van ongeveer tweehonderd meter met het bevoorradingschip meeliggen, op dezelfde koers en met dezelfde vaart (fig. 285a). Zodra

het het uitvoeringssein tot langszij komen ontvangt, stuurt het ongeveer  $5^\circ$  in en verhoogt het de vaart zodanig, dat de peiling tussen beide schepen dezelfde blijft (fig. 285/7). Naderbij gekomen wordt het koersverschil en ook de vaart zodanig verminderd, dat beide schepen op ongeveer dertig meter afstand van elkaar weer evenwijdig van elkaar liggen, met de laadplaatsen, aangegeven met gekleurde vlaggen, dwars van elkaar. Des nachts worden voor het aangeven van de laadplaatsen figurencombinaties van gekleurde lichten gebruikt.



Schepen liggen op dezelfde koers

B heeft ongeveer  $5^\circ$  koers veranderd en zodanig aangezet, dat A in dezelfde peiling blijft

Schepen liggen op 30 m (100 voet) afstand van elkaar weer op dezelfde koers

Fig. 285

### Naderen van achteruit op

Kleinere schepen, die wel snel vaart kunnen wijzigen, passen veelal de tweede methode toe. Ze zijn daarbij doorgaans iets sneller op hun post, maar de risico's zijn groter, omdat ze de gevaarlijke posities, ontstaan door de zuiging en stuwing tussen de beide schepen, moeten passeren.

Het te bevoorraden schip neemt een post in, ongeveer honderdvijftig meter achter het bevoorradingschip, vier streken achterlijker dan dwars daarvan (fig. 286). Koers en vaart zijn dezelfde. Op het uitvoeringssein zet het aan tot een vaart, ongeveer vier mijl hoger dan die van het andere schip, en stuurt het een weinig in, zodanig echter, dat in de gevaarlijke relatieve positie geen hinder van de stuwing en zuiging wordt ondervonden. Daarna mindert het vaart en wordt het koersverschil kleiner gemaakt, zodat beide schepen in de laadpositie gelijke vaart hebben en op dezelfde koers liggen.

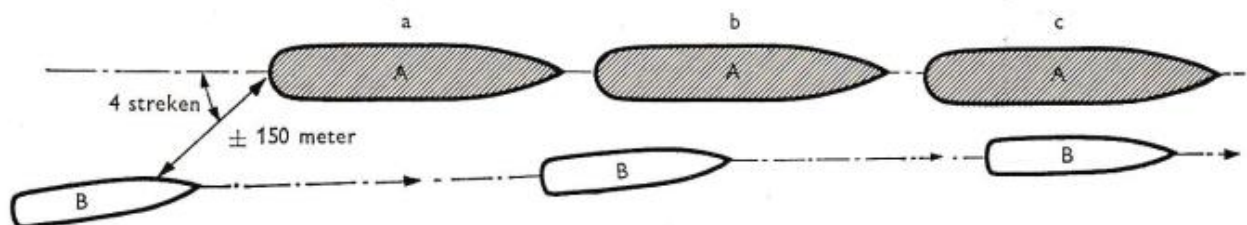


Fig. 286

### De juiste dwarsafstand

De dwarsafstand tussen de beide schepen wordt bepaald door de invloed, die zij op elkaar hebben en deze weer - zoals we hebben gezien - door hun vaart, hun relatieve grootte, hun

onderwatervorm, de waterdiepte en de toestand van wind en zee. Ook de soort lading, die moet worden overgenomen, speelt daarbij een rol, alsmede - uiteraard - de lengte van het tuig. In het algemeen kan men stellen, dat die afstand bij betrekkelijk gunstige weersomstandigheden voor grote schepen moet worden gehouden op 80 à 100 voet en voor kleinere schepen op ongeveer 60 tot 80 voet. Bij ruw weer en hoge zee zullen de schepen uiteraard wat verder van elkaar moeten blijven. Ook bij het overnemen van olie kan zonder bezwaar een afstand van ongeveer 100 voet worden aangehouden. Om ook met hoge vaarten, tot  $\pm$  25 mijl, te kunnen laden, heeft men tuigen ontworpen van een zodanige lengte, dat de schepen  $\pm$  50 à 60 meter uit elkaar kunnen blijven.

### **De beste relatieve positie**

Voor schepen van ongeveer gelijke afmetingen is, zoals uit figuur 284 blijkt, de beste relatieve positie precies dwars van elkaar. Bij een niet te groot verschil in lengte moet het kortste schip met de midscheeps iets achterlijker dan dwars van de midscheeps van het andere schip blijven. Verschillen de lengten van de schepen aanzienlijk, dan doet het kortste schip er goed aan, post te houden zo voorlijk mogelijk, doch achter het gebied van verhoogde druk van het andere schip. De laadposities van de beide schepen bepalen echter in feite de relatieve posities, zodat men niet steeds de allerbeste relatieve positie kan kiezen.

### **De verbindingen**

Voordat rechtstreekse draad verbindingen zijn aangebracht, wordt de communicatie tussen de beide schepen onderhouden met vlaggeseinen en met behulp van armtekens. Des nachts gebruikt men in plaats van de gekleurde vlaggen gekleurde lampen. Een en ander behoort in de tactische voorschriften nauwkeurig te zijn omschreven.

### **Post houden**

Het is van het grootste belang, dat de beide schepen gedurende het bevoorraden op dezelfde afstand en in dezelfde positie ten opzichte van elkaar blijven. Doorgaans houdt het ontvangende schip post op het afgevendende schip, maar wanneer het eerste minder goed manoeuvreerbaar is dan het laatste, is het beter de rollen om te draaien.

Goed posthouden is alleen mogelijk, wanneer uiterst zorgvuldig wordt gemanoeuvreed. Daartoe moet in de eerste plaats het schip, waarop moet worden postgehouden, ervoor zorgen, zo nauwkeurig mogelijk koers en vaart te behouden. Voor tankers en voorraadschepen wordt dat moeilijker, naarmate ze hun lading kwijt raken en schroef en roer dientengevolge onvoldoende diep onder water steken. Aan boord van dergelijke schepen moet daarom bijzondere aandacht worden besteed aan de wijze van beladen en aan het ballasten, zodra het schip vlotter komt te liggen.

Als hulpmiddel voor het houden van de juiste afstand wordt een zogenaamde *afstandlijn* gebruikt. Een dergelijke lijn is om de twintig voet gemerkt met een lapje of een lichtmetalen plaatje van verschillende kleur, waarop in duidelijke cijfers de bijbehorende afstand is aangegeven (fig. 287). Des nachts wordt de lijn op de meest gunstige afstand voorzien van een groen licht, twintig voet ter weerszijden daarvan gemerkt met een wit licht en veertig voet ter weerszijden van de gunstigste afstand met een rood licht.

De afstandlijn wordt op het schip, waarop moet worden postgehouden, met het nulpunt aan het hekwerk op de bak bevestigd, zo voorlijk mogelijk, omdat zij aldaar zo ver mogelijk van het draaipunt is verwijderd en dus het in- en uitscheren van de schepen des te beter aangeeft. Op het posthoudende schip trekt men de lijn op de bak, precies dwars van het bevestigingspunt, strak aan en houdt die in handen. Zolang nu de schepen ten opzichte van elkaar in de juiste

positie zijn, staat de afstandlijn loodrecht op de langsscheeps en wijst zij een afstand aan, die - omdat de schepen naar voren iets toelopen - iets groter is dan de bevolen werkelijke afstand. Als het schip eenmaal op post is, zullen kleine veranderingen in koers (een of twee graden) en geringe vaartvariaties (vier of zes omwentelingen) voldoende zijn om goed op post te blijven. Twee officieren moeten daarmee worden belast: de een houdt de afstandlijn in het oog en regelt de koers, de ander houdt een merk op het andere schip in de peiling en corrigeert zo nodig de vaart. Ze mogen door niets worden afgeleid, want onoplettendheid kan zeer snel een kritieke situatie tengevolge hebben. De geringste neiging van het schip tot afzakken of vooruitschieten dan wel tot in- of uitscheren moet ogenblikkelijk worden opgemerkt en gecorrigeerd. Hoe eerder wordt ingegrepen, hoe kleiner de roeruitslagen en vaartcorrecties behoeven te zijn. Het geheim van goed posthouden is: vooruitzien.

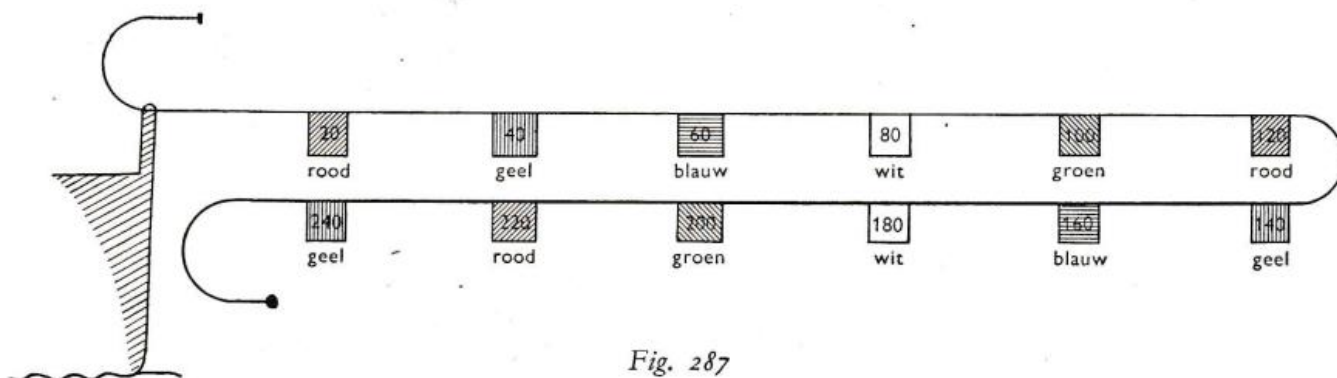


Fig. 287

Koersveranderingen moeten op kalme wijze worden uitgevoerd: een enigszins grote wijziging zelfs in etappes, waarbij het posthoudende schip tevens vaart vermeerderd onderscheidenlijk vermindert. In de tactische voorschriften wordt het aantal graden, waaruit die etappes moeten bestaan, vermeld, alsook de gezagsverhouding gedurende een dergelijke manoeuvre.

Ook des nachts moet er kunnen worden bevoorrad. In de tactische voorschriften moeten bepalingen zijn opgenomen omtrent de verlichting daarbij. De schepen varen alsdan geheel geblindeerd, met dien verstande, dat alleen de contouren van de deelnemende schepen en de laadposities beperkt worden verlicht. Indien ook de contourverlichting achterwege kan blijven, bijvoorbeeld bij heldere maan, moet dat worden medegedeeld.

## Post verlaten

Het beste kan men na de bevoorrading zijn post weer verlaten door met weinig roer en vaartvermeerdering uit te scheren. Zodra de afstand groot genoeg is, kan weer vrij worden gemanoeuvreed.

WORDT  
VERVOLGD

---

## VROUWEN AAN BOORD.....

Een oud gezegde in de zeevaart is dat vrouwen aan boord ellende geeft. Of dat nou echt waar is weet ik niet, het is maar wat je ellende vind. Wij hadden er in ieder geval een uitdaging bij.

Voor een trip naar Aruba kregen we te horen dat het uniform die reis "kort wit" moest zijn. Ons geliefde "Schip van geweld" tenue mocht niet bovendecks komen.

De reden hier van was dat er een aantal vrouwen van officieren mee ging varen.



Het schip spic & span en wij als modelbemanning langs de reling. Bij het passeren van het fort de gebruikelijke groet en het zeegat uit. De dames amuseerden zich op het "zonnedeck" (een uitbouw boven de sleephaak) in onze strandstoelen. Een goed verzorgde catering hield de kaken in beweging. Het begon zowaar zelfs gezellig te worden.



Alles aan boord werd bekeken, van de brug tot ons riante verblijf. Van wie het idee kwam weet ik niet meer maar er moest maar eens een demonstratie gegeven worden met de bluskanonnen. Ik de pul in en de bluspomp gestart, niet veel later waren twee grote fonteinen aan stuur- en bakboord te bewonderen. Dat ging allemaal keurig volgens verwachting. Nu kwam de beurt aan het schuimkanon, bij het stuurboordkanon werd de straalpijp afgeschroefd en de

schuimstraalpijp er op. Een gigantische paal water verhief zich, dit was echt "water naar de zee dragen". Bij het sein "einde oefening" werd het kanon naar beneden gedraaid en op het onderste punt brak het met een droge tik af. De buitenkant was altijd keurig in de rode verf gezet maar van binnen was de straalpijp naast een lasnaad doorgerot. Geen ramp maar met dit publiek stonden we aardig voor schut.

### Het kan nog erger.....

De bluspomp kon weer af maar toen ik in de pul kwam zag ik het vliegwiel van de hoofdmotor een golf water omhoog slaan. Een lekkage aan de bluspomp had tijdens de oefening het scheepsvlak als een razende opgevuld. De machine werd op langzaam gezet en sloeg nog drie keer een golf over de vloer voor hij er helemaal mee stopte. Eerst de lenspomp bij, dan maar weer starten. Na enkele pogingen was het luchtreservoir uitgeput en de compressor gaf er ook de brui aan. De stilte in de machinekamer was een aparte ervaring, ook bovendecks was het stil geworden want we dobberden wat rond en er was geen kustlijn te zien.

### Gefikst, iedereen blij....

Ons laatste redmiddel was een fles stikstof, na de motor een paar slagen getornt, de volle druk er op en de brandstofregelaar lief toegesproken waagden we het er op. De motor hoestte vier keer en tot onze grote opluchting liep hij opeens als een zonnetje. Met grote zorgvuldigheid is de reis naar Aruba voortgezet en die dag hebben we maar geen demonstraties meer gegeven.

### M'n "kort wit" was veranderd in "kort vet".

Freek Koning



# BEZOEDDELDE KERKDIENTST

## Missie Nieuw Guinea

Door H.D.W. de Jong, machinist der 1<sup>e</sup> klasse

Door een foto van een kerkdienst in Checkpoint gaat mijn herinnering in een flits vele jaren terug. Het jaar kan ik niet meer met zekerheid zeggen, maar het moet een smaldeelreis naar Schotland geweest zijn in 1960 of 1961.

Zowel het vliegkampschip Hr.Ms. Karel Doorman als de onderzeeboot Hr.Ms. Walrus lagen dat weekeind geankerd in de baai van het Schotse Inveraray. Ik maakte als machinist 2e klasse deel uit van de bemanning van de Walrus. Tot je de toentertijd meerderjarige leeftijd van 21 jaar had bereikt, oefende de commandant namens je ouders het ouderlijk gezag over je uit. Mijn ouders hadden te kennen gegeven er prijs op te stellen dat de commandant erop zou toezien

dat ik - indien die gelegenheid zich voordeed - 's zondags de kerkdienst zou bezoeken.

*kerkwimpel*



Zo werd ik op die zondagmorgen geheel onverwacht uit de machinekamer geplukt, waar ik juist bezig was met het

vervangen van een lekke cilindervoering en tot mijn ellebogen in de gitzwarte afgewerkte olie zat. Er was een marinesloep onderweg en ik moest me direct klaarmaken voor het bijwonen van de kerkdienst aan boord van de Karel Doorman. Je zou denken dat dit een fluitje van een cent was; even snel wassen, omkleden, kraag om, petje op en gaan ... Maar niets is minder waar; even douchen gedurende de reis zat er niet in.

Zelfs niet als je naar een kerkdienst moest. Je had maar net voldoende water om je gezicht nat te maken en je tanden te poetsen. Een paar poetslappen met dieselolie brachten echter uitkomst. Je zou ook denken; even snel pakje-deftig aan. Maar dat pakje lag met nog vijftien andere tenues, in volgorde van anciënniteit, stijf op elkaar geperst in een zeildoek opgeslagen op de aardappelvoorraad... in de hekbuis kamer, stuurboord achter, onder een torpedo. Omdat ik tot de jongste machinisten behoorde, lag mijn tenue helemaal onder op de stapel en het duurde wel even tot ik dat onder het wakend oog van mijn maten uitgepakt had.

Tegen die tijd begon de baksmeester zenuwachtig te schreeuwen dat ik als de gesmeerde bliksem op moest schieten, want hij begon me ervan te verdenken dat ik de opdracht traineerde. Ik kreeg nog maar net de gelegenheid om mijn kraag, pet en schoenen te pakken en kroop via het achtermachinekamer-luik aan dek, waar ik de schouw van de Karel Doorman ai ongeduldig rondjes zag draaien. Het was nog een hele bedoening om aan boord te komen, want de schipper was erg bang dat hij bij het langszij komen iets zou beschadigen en dat kon je m die rijd zomaar je bevordering kosten, waar je al zo vele jaren op had gewacht.

Maar na diverse pogingen hikte het en met grote vertraging stoomden wij op naar de Karel Doorman. Ik maakte onderweg nog snel even van de gelegenheid gebruik om te proberen met een dot poetskatoen weer enige glans op mijn met olie doordrenkte schoenen te krijgen, wat uiteraard tot mislukken gedoemd was. Er stond maar een heel licht briesje waardoor er gelukkig vrijwel geen golfslag was, maar toen we uiteindelijk dat indrukwekkende grote schip bereikt

hadden, bleek toch dat het door de deining welhaast ónmogelijk was om ongeschonden aan boord te komen.

Toen ik eindelijk vrijwel uitgeput ergens door een grote opening in de scheepshuid aan boord werd gehesen, was ik mijn oriëntatie helemaal kwijt. De sloepschipper had mij er tijdens de overtocht nog eens overduidelijk op geattendeerd dat er militaire politie aan boord van de Karel Doorman was en ik bij het aan boord komen niet mocht vergeten om de vlag te groeten. Anders stond je gegarandeerd op parade en dat militaire vergrijp kostte je, afhankelijk van de bui van de commandant, toch al gauw een paar dagen licht arrest, al of niet met strafdienst. Vanuit mijn ooghoeken had ik ze tot mijn grote schrik al in die opening zien staan: een korporaal van de mariniers en een marinier 1e klasse. Ik wist eigenlijk al van tevoren dat ik daar nooit ongeschonden aan voorbij zou komen. Mariniers waren prachtkerels en zeker later tijdens de acties in Nieuw-Guinea heb ik grote bewondering voor deze mannen gekregen, maar voor de M.P. heb ik nooit enige waardering op kunnen brengen. Ik haatte ze, want ik had in mijn nog maar korte diensttijd van nog geen twee jaar al een aantal keren kennis met ze mogen raken en was erachter gekomen dat zij geen genade kenden.

Ik sprong stijf in de houding en groette ergens in de richting waarvan ik de vlag vermoedde. Vervolgens groette ik heel correct de korporaal knikte naar de 1e-klusser en wilde snel doorlopen achter twee matrozen aan die mij opwachtten om naar de kerkdienst, ergens in dat onmetelijke schip, te begeleiden. Maar zo snel kon ik niet zijn of daar klonk een harde stem: 'Een ogenblikje machinist.' 'Ik moet naar de kerkdienst' korporaal piepte ik. Ze bekeken me alsof ik een besmettelijke ziekte had. De 1e-klusser trok een boekje uit zijn borstzak en de korporaal citeerde: 'Niet correct groeten, een ouwejongenspet zonder petveer, een vuile kraag, een vettige das met een verboden

onderzeebootspeldje en ongepoetste schoenen.' De 1e-klusser noteerde alles nauwgezet, alsmede mijn naam en marinenummer en ik kon vertrekken, maar niet nadat ik nog een keer teruggeroepen was om een correcte marinegroet te brengen. Toen ik door een doolhof van gangen uiteindelijk bij de ruimte was aanbeland waar de kerkdienst werd gehouden, werd juist de dienst afgesloten en hoorde ik de vlootpredikant nog net 'amen' zeggen.

Ik verdenk mijn begeleiders er nog steeds sterk van dat zij mij met opzet rondjes hebben laten lopen, want ik herinner mij dat de terugweg naar een sloep aanmerkelijk korter was dan de heenweg. Voor mij was de kennismaking met dat trotse schip een nachtmerrie. Ik werd weer afgezet aan boord van de Walrus en dacht bij mezelf: daar hoor ik mooi nooit meer iets van en zo ja, dan zal die ouwe daar toch wel om lachen. Nou mooi niet. We zaten een paar dagen later ergens diep onder water toen ik bij de commandant geroepen werd, die mij streng mededeelde dat hij bijzonder teleurgesteld in mij was en ik mij diep moest schamen. Ik boog deemoedig het hoofd en kwam er vanaf met twee dagen licht arrest. Licht arrest betekende in dit geval een aantekening in je conduiteboekje, het boek van 'goed en kwaad'. Daarin werd ieder vergrijp, hoe onbenullig ook, onverbiddelijk opgekalkt, zodat de inhoud daarvan dus sterk je verdere marine carrière bepaalde. Ook mocht je bij licht arrest niet op stap, maar daar kon ik op dat moment niet mee zitten want onder water kon je toch de wal niet op. Strafdienst aan boord van een onderzeeër betekende datje buiten je normale diensturen om nog een uur koper moest



*Ik sprong stijf in de houding en groette in de richting waarvan ik de vlag vermoedde*

poetsen. Viel dus wel mee, want als je de pech had gestraft te worden als je binnen lag, dan trommelden ze een korporaal of een 1e-klasser van de M.P. van een bovenwaterschip op, en die lieten ze je tot op de seconde een vol uur exerceren, of als een gek in de rondte rennen. Na een onafgebroken plaatsing van bijna vijfjaren op de de Walrus, heb ik de Onderzeedienst verlaten en had ik het geluk in aanmerking te komen voor de toenmalige Rijkspolitieopleiding in Arnhem. Tot mijn pensioen heb ik bij de waterpolitie gediend en het daar uitstekend naar mijn zin gehad. Ik heb de stellige overtuiging dat ik mijn prachtige loopbaan bij deze dienst voor een zeer groot gedeelte te danken heb aan mijn marinetijd, waarin ik gevormd ben en waar ik nog steeds trots op ben.

## VAN PLATJE TOT PLATJE VIA DE CHINEES.....



Bron: collectie Ernst Lohmann

door Ernst Lohmann

Er is een tijd geweest dat je eigenlijk in Vlaardingen niet mocht praten over het Platje. Het was Café-Restaurant “de Maas”. Het was een bekende plek waar je mooi over de Nieuwe Maas naar de voorbijvarende schepen kon kijken. Zeker als er weer een familielid in aantocht was die van zee af kwam. Of uitzwaaien als die persoon weer naar zee ging. Maar waarom bleef toch iedereen deze mooie plek toch altijd het Platje noemen?

De geschiedenis van dit pand aan het Vlaardingse (Wester)Hoofd gaat ver terug. In het Tijdschrift nummer 58 van de Historische Vereniging Vlaardingen uit december 1995 beschrijft Matthijs Struijs de geschiedenis van het Platje wat begint op 21 augustus 1827. Johannes Bartholomeus Moonen, die agent was van een stoombootmaatschappij verzocht B&W van Vlaardingen grond te mogen gebruiken om op het Westerhoofd een wachthuisje voor de passagiers te plaatsen. Alleen is dat wachthuisje er toen niet gekomen. In 1851 komen er weer nieuwe plannen. De burgemeester van Brielle vraagt nu aan Burgemeester van der Drift van Vlaardingen of er toch een houten loods ter beschutting van de passagiers van de

stoombootmaatschappij gebouwd kan worden. Dat mocht uiteindelijk voor 20 jaar, maar het wachtlokaal moest wel door de stoombootmaatschappij, waarvoor de burgemeester het gevraagd had, zelf gebouwd en onderhouden worden. En er mocht geen handel of nering in worden uitgeoefend. Directeur Ary de Vlaming, directeur van de stoombootmaatschappij zou verder contact opnemen met het Vlaardingse college. Wanneer het huisje gebouwd werd is niet precies bekend, maar Ary van der Vlis was commissaris van het stoombootvervoer en vroeg in 1860 of hij een woonhuis mocht bouwen tussen het wachthuisje en de pelmolen de Hoop. Hij wilde daar niet alleen wonen, maar ook in de bovenkamers koffie, thee, wijn en bier gaan schenken. Pertinent geen sterke drank, beloofde hij. Dat laatste is steeds een heikel punt gebleven want hij bleef er toch steeds toestemming voor vragen. Maar toestemming of niet, ondanks zijn belofte en zonder vergunning deed hij het toch. Om het huis te bouwen stond wel een boom in de weg die gekapt moest worden. Dat was een probleem voor de bouw van het huis, maar hij kreeg uiteindelijk toch toestemming op de boom te kappen.



Bron: collectie Ernst Lohmann

Van der Vlis gebruikte het platte dak van het wachthuisje wat naast zijn woonhuis stond als dakterras. Dat is goed te zien op de oudere foto's. Op een raadsvergadering van maart 1862 dook ineens de naam "Plat" of "Platje" op voor het platte dak. De gemeente wilde het wachthuisje wel kopen van de stoombootmaatschappij. Echter, in een brief van 29 maart 1862 werd door de directeur van de Stoombootvereeniging, heer De Vlaming, Burgemeester en Wethouders van Vlaardingen ervan in kennis gesteld dat het "Station" voor 800 gulden was verkocht aan Van der Vlis. Diezelfde van der Vlis deed hetzelfde en hij, daar komt het weer, zou beslist geen sterke

drank tappen. Alleen B&W accepteerde de verkoop aan van der Vlis niet en sommeerde dat het afgebroken moest worden.

Uiteindelijk kwam het toch nog goed voor van der Vlis. Zijn vader, Arij van der Vlis Sr, heeft een aantal keren zijn zegje gedaan bij de Gemeenteraad. De gemeente werd zelf eigenaar en Ary van der Vlis huurde het voor 50 gulden per jaar. Arij van der Vlis overleed op 7 september 1866, nalatende zijn vrouw, Maria Hoogendam en zijn kinderen Ary, Joris, Cornelis, Pieter, Geertruy en Dirk van der Vlis. Maria Hoogendam ging verder met het "Koffijhuis- en Sociëteit", terwijl zoon Joris wordt genoemd als agent van de verschillende stoombootmaatschappijen. Later kreeg zoon Joris ook het beheer van het koffiehuis.

Uiteindelijk zo rond 1875 kwam er toch de toestemming tot het schenken van sterke drank. Dirk van der Vlis, zoon van Joris zette de zaak voort, geholpen door zijn jongere broer Arie. Op 25 januari 1938 richtte Dirk zich tot B&W van Vlaardingen met een verzoek tot medewerking voor de verbouwing van wat toen Café-Restaurant "De Maas" heette, tot Hotel-Café-Restaurant De Maas. B&W vonden het een gemeentebelang, mede met het oog op de ontwikkeling van de bedrijven in de omgeving van de Petroleumhaven aan de overzijde van de rivier, dat aan het

Westhavenhoofd een flink Hotel-Café-Restaurant zou worden gesticht. Zo kwam de bouw tot stand van het markante gebouw wat we zo goed kennen.

Het Hotel-Café-Restaurant De Maas floreerde op deze mooie plek langs de Nieuwe Maas. In het oog viel altijd de reclame van de KLM. "Fly KLM", precies op de aanvliegroute naar vliegveld Zestienhoven. En goed zichtbaar voor de voorbijvarende schepen. Maar in het Rotterdams Nieuwsblad van 24 juni 1961 werd een modernisering toegejuicht omdat het toen een rommelig beeld gaf op het Hoofd. Een aanfluiting voor het Maasboulevard project. Het gebouw werd inderdaad opgeknapt. Met de opening van de Beneluxtunnel in 1967 verdwenen de meeste veerponten die naar de Overkant gingen inclusief het wagenveer. De werknemers van o.a. Shell, zoals de BPM ondertussen heette, werden nu met een bus vervoerd via deze tunnel. Dit

had tot gevolg dat het moeilijk werd het "hoofd" op het "Hoofd" boven water te houden. Soms zelfs letterlijk omdat het Hoofd enige keren per jaar onder water stond. Rond 1973 werd het een Chinees-Indisch restaurant Azië. Eten bij de "Chinees" met uitzicht op de Nieuwe Maas met de voorbijvarende schepen. Sinds 1980 is het pand op Maasboulevard bekend als "China Garden".

Nog steeds stond het pand



Bron: collectie Ernst Lohmann



bij extreem hoogwater onder water. In tegenstelling tot het restaurant zelf ging het pand hard

achteruit. Uiteindelijk moest het aan alle kanten gestut worden. Er werd een mooi nieuw plan ontwikkeld. Het verlenen van de vergunningen duurde jaren. Het uiterlijk van het oude pand moest wel behouden blijven. "China Garden" sloot 7 oktober 2018. Eigenaar Jun Chou beloofde heropening voor Kerst 2019. Het oude pand werd uiteindelijk in 2019 gesloopt waarmee op 14 januari 2019 een begin gemaakt werd.



Foto: Ernst Lohmann

De nieuwbouw begon, maar wel met hindernissen. De eerste paal ging erin op 2 april 2019, het hoogste punt werd bereikt op 24 september van hetzelfde jaar. O.a. door ontbreken van staal en diverse andere oorzaken werd de oplevering vertraagd.



*Foto's: Ernst Lohmann*

Het duurde dus even, maar daar kwam toch de heropening van het wederom markante pand. Eerst voor afhaal op 6 oktober 2020 en vanaf 2 november 2020 het restaurant. De huidige eigenaren zijn niet vergeten dat in Vlaardingen iedereen toch sprak van “het Platje” en heeft die naam nu prominent in de markt gezet. Er is zelfs een nieuw “Platje” ontstaan op het dak van het



*Foto: Ernst Lohmann*

pand. Hotel is het al heel lang niet meer. Maar genieten van het uitzicht over het water blijft. En de schepen die over de Nieuwe Maas varen? Die zien nu een mooi gebouw op het Vlaardingse Hoofd.

Bron: <http://www.ernstlohmnn.nl/>



Tot volgende week  
wanneer we weer ten  
Anker gaan...

