



# “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.*

.....

*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 8 – 7e jaargang – 22 februari 2024

## Inhoud.....

Compilatie Kruistocht door de Archipel Deel V  
Het karakter van den zeeoorlog en de bescherming van de handelsvaart deel 1  
Met Hr.Ms. Pieter Floris naar de haringvloot deel 6 (slot)  
Ze emigreerden over wrede wereld zeeën, de verlokking van een beter leven.  
Zomervakantie 2018 (2)  
Niet in verband opererende schepen – Hr.Ms. Dolfijn en Ewijk 1964  
Mijn Verhaal.  
De mannen van de Kais deel 8  
Bevoorraden op zee  
Hr.Ms. Augurk  
Gevechtsrapport ter velde  
Dankbaar Urk  
Kakafonie



### 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)



## **Kranslegging op de Erevelden**

Als twee grijze jachthonden, magniefiek in kiellinie varend, zijn Hr. Ms. „Van Galen" en Hr. Ms. „Tjerk Hiddesz" de baai van Ambon binnengelopen. Het was zwart van het volk op en bij de steiger en er was zon. Dat laatste is belangrijk, want ik geloof dat de regentijd hier twaalf maanden duurt ...

Men krijgt het gevoel een Nederlandse haven binnengelopen te zijn, hier op Ambon; heel het eiland heeft zich al dagen voorbereid op de komst van het eskader. En dit bezoek is het eerste grote vlagvertoon van de Koninklijke Marine in de Molukken.

Het mocht dan regenen, hozen, de wolken mochten dan breken, de eerste avond hield de fanfare van het K.N.I.L. een taptoe op de steiger dat de stukken er af vlogen. 450 Officieren, onderofficieren korporaals en manschappen stonden aan de reling van beide schepen en verbaasden er zich over dat dit orkest zo daverend goed speelde. Ondanks de regen, die neerzeeg, de spelers doorweekte tot op hun lijf en van de steiger een smerige modderpoel maakte ...

Het werden een paar dagen die noch Ambon, noch het eskader zal vergeten. Ze waren vol gebeurtenissen: Voetbalwedstrijden, instuiven, bezoeken aan de omliggende negorijen (dorpen), bezoeken aan boord van honderden en honderden Ambonneesjes, kransleggingen op de beide Erevelden, dansavonden, en wat al niet meer. De vloot was binnen en Ambon liet zien hoe het dit op prijs stelde.

Ik zag de jongens van dit eiland over de „Van Galen" lopen. Stil van ontzag, met de vingers in de mond, zuchtend over zó iets geweldigs als 'n moderne torpedojager. En ik zag twee onderofficieren die letterlijk met de „sterke arm" twee Ambonnesese jongens van boord moesten werken. Ze wilden niet meer terug ze moesten mee! Daarna is het consigne gegeven speciaal te letten op Ambonnesese adspirant-stowaways....

Het was alles heel genoegelijk, heel ongedwongen en ik herhaal: het was alsof de vloot ergens in een Nederlandse thuishaven lag. Alsof de schepen thuis waren gekomen, na jaren van afwezigheid. Zelden zag ik zoveel bewondering en sympathie voor onze schepen als in deze dagen op Ambon.

De tweede dag vond een sobere plechtigheid plaats. Door de Groepscommandant, de kapitein-luitenant ter zee S. A. Cox en de Commandant van Hr. Ms. „Tjerk Hiddesz", de luitenant ter zee der eerste klasse W. A. Montanus, werd zowel op het Hollandse als Geallieerde Ereveld een krans gelegd namens de Koninklijke Marine. Zeer sober ... zonder enig vertoon van militaire praal. Daar waren alleen beide commandanten, met 4 onderofficieren, 4 korporaals, 4 manschappen. Benevens enkele officieren.

En daar waren de kransen: Met de witte en gele bloemen van dit eiland, met rood-wit-blauwe linten en een oranje strik. Aan de voet van de vlag, die over beide Erevelden uitwoei, werden

deze kransen gelegd. Daarna een saluut ... een moment stilte, en in dat moment denkt men in flitsen aan de Japanse furie, die hier over dit goede eiland raasde. Over de Hollanders, Ambonnezen en alle andere mannen die vielen voor de zaak van Indië en Nederland beide. Dat Nederlandse Ereveld ligt lieflijk aan de brede baai. De palmen zijn uitgedund en over die palmen suist de wind die uit zee komt. Wat krekels zitten te blazen en dat is het enige wat hoorbaar is. Een oord van rust, vrede en bezinning.

De jongens van de schepen zien Ambon. Er wordt gezwommen en gepick-nickt. Er wordt gewandeld en gedanst. Ambon is 3 dagen min of meer in rep en roer en er is geen bestuurder, of hij is al die dagen in touw. Dat geldt voor de Resident, de assistent-Resident, voor de regenten van het eiland en voor de militairen van het leger, vooraan de Troepencommandant der Molukken, majoor Schulze van het XXle Bataljon Infanterie K.N.I.L. En niet te vergeten burgemeester Pieter, die met zijn sympathieke echtgenote op iedere bijeenkomst aanwezig was.

Ja, het waren drukke dagen. Druk voor de officieren, die het leeuwenaandeel van het vlagvertoon moesten verrichten, druk voor de jongens in de motorsloepen, die in eindeloze opeenvolging steeds opnieuw voeren van schip naar steiger. Na het olie- en waterbunkeren, waren de jagers namelijk op de ree gaan liggen, hetgeen betekende, dat de verbinding met de wal per motorsloepen moest worden onderhouden.

De grote feestavond voor de Jannen die de tweede avond zou plaats vinden, viel letterlijk in het water; dat mocht trouwens geen regenen meer heten ... het was een bandjir, een zondvloed. Er waren 2 meisjes opgekomen, te weinig voor de — de regen getrotseerd hebbende — Jannen. We hebben allemaal, de officieren, de onderofficieren en de Jannen, geprobeerd ons witte goed wit te houden, hetgeen bij zoveel regen en zoveel modder geen kleinigheid was. Ik heb de jongens wat bewonderd die er steeds opnieuw, als ze uit passagieren gingen, weer kraakhelder uitzagen, zo helder, zo schoon, dat alle Ambonnesse meisjes, van diverse leeftijdsgroepen, met bewondering naar hen opzagen. En dit, met de niet te blussen geestdrift van de jeugdige Ambonnezen, is stellig niet het minst belangrijke doel van dit martiëme vlagvertoon.

Dit was dus het eerste grote officiële bezoek van de Koninklijke Marine aan de Molukken. De stemming: achttien karaat op Ambon! Nogmaals, het was, alsof het eskader, na vele omzwervingen, eindelijk was thuisgevaren. Eindelijk de thuishaven had bereikt.

Regen ja, die was er in aanzienlijke mate. Maar alle regen van Ambon (welks naam tenslotte „nevelland" betekent, zeer terecht!) was niet in staat de hartelijkheid en spontaniteit te doven die betoond werden van de zijde van deze mannen en vrouwen, die zich mede-Nederlanders voelen.

**WORDT VERVOLGD**

=====

## **HET KARAKTER VAN DEN ZEEORLOG EN DE BESCHERMING VAN DE HANDELSSCHEEPVAART.**

Om het karakter van den modernen zeeoorlog goed te begrijpen is het gewenscht na te gaan wanneer, en waardoor de tegenwoordige vorm van het maritiem conflict is ontstaan. Wij gaan daartoe ruim vier eeuwen terug en willen zeer in het kort zien hoe het handelsverkeer in Europa

*Afb. Historiek (google) schilderij van de Slag bij Lepanto 1571*

in de 15e eeuw

ongeveer was ingericht.

Tot de groote ontdekkingen der nieuwe werelden berustte het systeem van den Europeeschen handel in hoofdzaak op twee hoofdrouten en op twee productiecentra. De eerste hoofdroute was de weg van de Italiaansche steden over de Levant naar Azië was de verbinding — in hoofdzaak door de Hansa — van de Baltische en Scandinavische kusten met Rusland en verder naar Perzië; als centra van activiteit moeten in die tijden de Middellandsche Zee en de Oostzee worden genoemd, de verbinding tusschen die twee centra was aanvankelijk in hoofdzaak over land via de Russische rivieren. Vooral de Middellandsche Zee was van belang, hetgeen reeds dadelijk blijkt, als men bedenkt, dat de uitdrukkingen lengte en breedte voor plaatsaanduiding, welke, toegepast op een bolvormige aarde zeer oneigenlijk klinken, van deze zee afkomstig zijn als gevolg van haar configuratie.

Het spreekt vanzelf, dat tegenover den invoer van waren uit het Oosten een uitvoer van eigen artikelen moest staan; deze kwamen in hoofzaak uit twee productiegebieden: Engeland leverde het ruwe materiaal, dat door de industrie in Vlaanderen werd verwerkt tot laken en lijnwaad. De verbinding van Vlaanderen met Italië geschiedde vrijwel geheel overland. Bovendien ontstond langzamerhand wat meer zeeverkeer voor den wijnhandel van Bortaux en ter verbinding van Nederland en Engeland met Spanje en Italië, terwijl als belangrijk middel van bestaan, vooral voor de bevolking der Nederlanden, zeker niet verzuimd mag worden de zeevisscherij te

vermelden.



Hoewel de zeevaart dus wel degelijk een rol speelde in het volksbestaan, was er geen sprake van, dat de ongestoorde invoer van overzeesche waren een levensbehoefte zou zijn. Hoofdzaak bleef het verkeer overland, en de handel

concentreerde zich op de jaarmissen in de groote stapelplaatsen als Londen, Brugge, Bergen (Scandinavië) en Novgorod. De havens waren slecht uitgerust, meestal niet dieper dan 10 á 12 voet voor lossen en laden was veelal geen sprake.

Evenwel zijn in de 16e eeuw drie groote oorzaken aan te wijzen, die tot principiële wijziging in het handelssysteem voerden. Deze redenen waren de volgende:

**a.** De handel in het oostelijk deel der Middellandsche Zee verminderde door de Turksche veroveringen en de daaruit voortvloeiende onzekere toestanden (1453 Constantinopel genomen, 1571 nederlaag der Turken bij Lepanto).

**b.** Vanuit Portugal werd een weg gezocht naar Indië rond Afrika, (1486 Kaap de Goede Hoop), waardoor de Indische waren niet meer uitsluitend over land naar de Middellandsche Zee, doch rond de Kaap naar Lissabon werden vervoerd. Hierdoor werd Lissabon hoofdhaven voor Oostersche waren en gingen de Middellandsche havens achteruit.

Een druk verkeer ontstond tusschen Lissabon, Brugge en de Oostzee. Na de verzanding van het Zwin werd Brugge als haven verdrongen door Antwerpen, welke plaats het groote tusschenstation werd tusschen de beide oude centra Middellandsche Zee en Oostzee, waardoor geleidelijk de Noordzee middelpunt van den wereldhandel werd.

c. De ontdekking van Amerika, waardoor de kusten van den Atlantischen Oceaan tot grooten bloei kwamen en het zeeverkeer van overheerschend belang werd.

Aanvankelijk waren het Spanje en Portugal, die het grootste deel van den handel van de Italiaansche steden overnamen ( $\pm$  1500 tot  $\pm$ 1600), doch geleidelijk wisten Engeland en Nederland meer en meer aandeel in het zeeverkeer te krijgen, zoodat in den loop der 16e eeuw de handel zich voornamelijk concentreerde in de Noordzee, welk proces tot in de 19e eeuw, is voortgezet. De nieuwe ontdekkingen waren tevens oorzaak van de opkomst der groote zeevaart, in tegenstelling met de tot dusver algemeen uitgeoefende kustvaart. Door de toenemende scheepvaart werden de havenplaatsen van primair belang voor het, verkeer, het wereldverkeer werd van landverkeer omgezet in zeeverkeer, van de „markten” en „jaarmissen” ging de handel over naar de „beurzen”, niet meer werden de waren zelf tentoongesteld, doch men kocht op monster, de opkomst van havens en beurzen liep parallel.

Zoo zag men door deze verschillende factoren, die op hun beurt weder sterk zijn beïnvloed o. a. door het toenemen der bevolking, aan de Noordzee den overgang van een landbouwende tot een handeldrijvende en zeevarende bevolking zich voltrekken. Meer en meer werd de zeehandel een factor van gewicht, ja, langzamerhand werd hij levensvoorwaarde. In het Europeesch statenstelsel traden de zeemachten meer op den voorgrond en het verwerven van koloniën door die zeemachten nam een aanvang. De geheele serie oorlogen tusschen Engeland en Frankrijk van 1688 tot 1815 is in veel opzichten niet anders dan strijd om bezit in de nieuwe werelden.

Vooraf onder invloed toch van Colbert (+1683), die voortwerkte op Richelieu's arbeid, streefde Frankrijk met kracht naar uitbreiding van zijn koloniaal bezit.

Nadat in 1641 Madagaskar was bezet, trachtten de Franschen omstreeks 1670 ook vasten voet te krijgen in Voor-Indië; factorijen werden aangelegd in Surat en Masulipatnam, terwijl in 1674 en 1688 respectievelijk Pondichery en Chandernagore in Fransch bezit kwamen.

De Britsche Oost-Indische Compagnie was sedert 1665 in het bezit van Bombay, in 1686 werd het Britsche gezag aan de Coromandalkust uitgebreid door de stichting van fort Sint David bezuiden Pondichery, terwijl in 1696 aan de Gangesmondingen het fort William werd gesticht, waaromheen zich de stad Calcutta vormde. Het spreekt wel vanzelf, dat de strijd om het bezit van het zoozeer begeerde Voor-Indië tusschen Engeland en Frankrijk moest losbarsten. (Campagne Suffren 1780—'83).

De kolonisatie in Noord-Amerika vertoont een soortgelijk beeld.

Canada werd het eerst door Frankrijk ontdekt, in 1608 werd Quebec gesticht, van hieruit drong de Fransche invloed langzamerhand om de zuid en in het midden der 17e eeuw ontstonden Fransche nederzettingen in de nabijheid der Groote Meeren. Daarmede was het proces niet afgelopen, langs de Mississippi breidde het Fransche gezag zich uit tot aan de Golf van Mexico, waar in 1682 de Kolonie Louisiana werd gesticht. De Saint Laurence en Mississippi met hun stroomgebieden kwamen geleidelijk geheel onder Fransche overheersching (1750).

Het kustgebied, dat door deze zóne werd omringd, was in Britsch bezit; in 1607 werd Jamestown gesticht als eerste blijvende Britsche nederzetting, weldra breidde de kolonisatie zich sterk uit, zoodat reeds in 1640 een reeks van Britsche nederzettingen aan de kust van

Nieuw-Engeland was gevestigd. Het is duidelijk dat deze situatie op den duur tot een conflict moest voeren de Britsche bezittingen toch waren als het ware omgeven door een ring van Fransch gebied, die verdere uitbreiding belette. De verovering van Quebec in 1759 door de Engelschen is hierin het beslissend oogenblik, Canada was voor de Franschen verloren, vrijwel geheel Noord-Amerika kwam onder Britschen invloed. Het is zeker wel gerechtvaardigd deze zoo belangrijke gebeurtenis te beschouwen als een der voornaamste evenementen van den zeven-jarigen oorlog, voorzoover die tusschen Frankrijk en Engeland werd gevoerd.

De steun, door Frankrijk aan Amerika verleend in den Vrijheidsoorlog gedurende de jaren 1778-83, is zeker voor een niet gering deel voortgekomen uit de hoop het verlies van Canada te kunnen wreken.

Allereerst dient thans de vraag te worden beantwoord, welken invloed de geschetste wijzigingen op handelsgebied hadden op de oorlogvoering ter zee. Vóór de 16e eeuw beteekende, zooals wij zagen, de zee niet heel veel voor het leven der volken in West-Europa. Zij was eer hindernis dan verkeersweg. Wel zijn zeegevechten reeds van zeer ouden datum, doch met uitzondering wellicht van enkele fasen in de Romeinsche en Grieksche geschiedenis, ontstonden die zeegevechten niet uit de zucht de heerschappij ter zee — een toen nog onbekend begrip — te verwerven. Operatiën ter zee werden uitsluitend ondernomen als middel om troepen over te brengen naar vijandelijk territoir, teneinde daar buit te behalen en soms gebied te veroveren. En dit is volkomen duidelijk, ter zee was weinig of niets te winnen, daar de zeehandel weinig beteekende en onderbreking daarvan zeker geen ovenvegenden invloed kon uitoefenen op het economisch leven van de tegenpartij. Zeer karakteristiek noemt Colomb dan ook de oorlogvoering ter zee in die dagen „cross-ravaging”, rooven en plunderen op elkaars territoir.

De taak der oorlogsvloten was betrekkelijk eenvoudig; wanneer oorlog uitbrak, stond de toch reeds beperkte overzeesche handel stil, een deel der handelsvaartuigen werd bewapend, en zoo geen militaire expeditie naar ander land moest worden overgebracht, was de taak der vloot in hoofdzaak te waken tegen invasie. Zoowel materieel als personeel waren dus steeds ter beschikking.

Het is wel interessant te vernemen, hoe omstreeks 't midden der 16e eeuw in Engeland gedacht werd over de waarde eener vloot voor bescherming tegen invallen. John Montgomery, in dien tijd specialist op het gebied der nationale defensie, was van oordeel, dat voor een maritiemen staat zonder behoorlijke vloot de zee geen veilige grens is, doch eerder een open opmarsweg aan den vijand biedt; zoodra evenwel een vloot aanwezig is, wordt het zeefront een grens, die alle anderen in strategische sterkte overtreft. In die dagen van nauw ontluikend zee verkeer was Montgomery gematigd in zijn schatting omtrent de benoodigde sterkte der vloot. Het was volgens hem volstrekt onnoodig een vloot te hebben, sterker dan die, welke de vijand zou kunnen bijeenbrengen. Het overbrengen toch van een landingsleger was een gevaarlijk en moeilijk werk en geen vijand, die niet over een aanzienlijk sterker vloot beschikte dan die van den verdediger, zou zulk een onderneming met kans op succes kunnen wagen. Reeds een sterkte van ongeveer 2/3 van die van den te vreezen vijand achtte Montgomery toen voor Engeland voldoende. In zekeren zin ontdekt men hier reeds de „fleet in being” theorie, in 1690 door Torrington aldus genoemd.

Torrington gaf zijn redenen om den beslissenden slag met de veel sterker Fransche vloot onder Tourville te ontwijken aldus verder: „If we are beaten, they being absolute masters of die sea,

wil be at great liberty of doing many things, which they dare not do whilst we observe them". M. a. w. landingspogingen waren slechts denkbaar, als de Britsche vloot eerst definitief verslagen was; zolang zij een ernstige bedreiging vormde zou de vijand, hoewel sterker, toch een landing niet aandurven. Men heeft het begrip „fleet in being” zeer dikwijls verkeerd toegepast, door het voor te stellen alsof elke vloot, toe zwak ook, voldoende zou zijn om louter door haar tegenwoordigheid invalspogingen van den vijand te beletten. Tegen overdrijving moet natuurlijk front worden gemaakt. Voor een juiste uitvoering der gedachte van Torrington zijn twee factoren onmisbaar, in de eerste plaats moet de zwakkere vloot, die de rol van „fleet in being” vervult, toch een zoodanige militaire waarde hebben, dat een tegenstander wel genoodzaakt is rekening mede te houden, en in de tweede plaats moet de bevelhebber der zwakkere vloot bezielde zijn met den wensch den vijand voortdurend, waar maar eenigszins mogelijk, te bedreigen en aan te vallen. Een zwakkere vloot, die steeds in de haven ligt, beteekent niets voor de veiligheid van het land.

Men kan de grondslagen der „fleet in being”-theorie zeer duidelijk lezen in een brief van Kempenfeit van Juli 1779, luidende: *„Much. I may say almost all, depends upon this fleet; 'tis an inferior against a superior fleet; therefore the greatest skill and adress is requicite to counteract the designs of the ennemy, to watch and seize the favourable opportunity for action, and to catch the advantage of making the effort at some or other feeble part of the enemy's line; or, if such opportunities don't offer, to hover near the enemy, keep him at bay, and prevent his attempting to execute anything but at risk and hazard; to command their attention, and oblige them to think of nothing but guards against your attack”*,

En in een ander schrijven van September van dat jaar, waaruit wij aanhalen:

*„I think I may safely hazard an opinion, that twenty-five sail of the line, coppered, would be sufficiënt to hazard and tease this great, unwieldy, combined armada, so as to prevent their effecting anything; hanging continually upon them, ready to catch at any opportunity of a separation from night, gale or fog; to dart upon the separated, to cut off any convoys of provisions coming to them; and if they attempted an invasion, to oblige their whole fleet to escort the transports, and even then it would be impossible to protect them entirely from so active and nimble a fleet”*.

Keeren wij terug tot de 16e eeuw. Ook Raleigh erkende de waarde der vloot als middel tot afweer van invallen. Hij zeide o. a.:

*„that it is the best way, to keep our enemy from treading upon our ground. Whether England without help of her fleet, be able to debar an enemy from landing, I hold that it is unable so to do; and therefore I think it most dangerous to make the adventure. ... To do which (defeat enemy), his Majesty, after God, will employ his good ships on the sea and not trust to any entrenchment upon the shore”*.

WORDT  
VERVOLGD

## Met Hr. Ms. Pieter Floresz naar de haringvloot 6 slot.



le Jaargang Nr. 3-1 October 1947

Om 9 uur in de avond gaan we “aan het schot”. Binnen een uur zijn de netten te water, het is met weinig enthousiasme gebeurd, want het water is weer stil en dun.

Een flauwe hoop op een goede vangst blijft echter bestaan, want de ervaring heeft wel eens geleerd : Geen moed, toch vis.

We leggen het moede hoofd meer eerst te ruste. Afwachten is het enige dat we kunnen doen.

Zaterdag: Om een uur in de nacht is de strijd met de makrelen al in volle gang. Het zijn al gestreepte dieren wat we zien. Het wordt een obsessie.

Sporadisch komt er een haring uit de netten. Tot zeven uur in de morgen is het hard werken, en voor niets, want de kantjes haring die tenslotte overblijven spelen geen rol.

Op een grote mand na, gaan alle makrelen weer overboord. Ze zullen als voedsel dienen voor ander vissen. De grote worden vanmiddag gerookt en morgen meegenomen naar huis. Direct na het halen van de netten, wordt de stoommachine aangezet en spoedig stoomt de Bertina met volle kracht naar huis.

De koers is Zuid-Zuid-Oost naar de Nieuwe Waterweg. Zoals gebruikelijk op een thuisvarend schip wordt alles geboend, gesopt en geschrobt om ordentelijk langs de kade te komen. De gehele dag is overal actie.

Het is stralend weer geworden, de Bertina kluift rustig en gestadig aan de ruim 200 mijlen, die nog voor haar liggen. De machine bonkt zachtjes en de schroef ploegt het stille blauwe water dat in borrelende wervelingen achteruit geworpen wordt. Af en toe passeert een koopvaardij-schip, groot en machtig, van ons bescheiden zee- scheepje bezien. Vanwaar en waarheen? Elk schip op zee is een' klein wereldje met haar verwachtingen en zorgen.

Het schuift onhoorbaar voorbij, eenzaam en verlaten. We weten niets van elkaar.

Omstreeks de middag telefoneer ik per radio naar huis. De stem van mijn vrouw is zo helder en duidelijk of we een stadsgesprek voeren. De kaart geeft aan, dat we bijna 300 km. van elkaar staan, met niets dan water tussen ons. Wonderlijke uitvinding, die toch zo gemakkelijk aanvaard wordt. Heel gewoon. Wie vindt radio nog iets bijzonders.

Even later meet de schipper de zonshoogte, juist op de middag. De Bertina wordt even gestopt en de stuurman werpt het lood overboord om de diepte te bepalen. Deze beide metingen vertellen ons waar de Bertina precies vaart.

Op de grote Noordzeekaart kunnen we met een stipje die plaats aangeven. En we weten dat er recht op de Hoek van Holland wordt aangestuurd al zullen we er over 18 uren pas iets van kunnen zien.

De achtermiddagwacht is weer voor mij. Op het voordek is de rokerij in volle gang. Het is braad je voor moeder. Geen visserman komt thuis zonder vis. Er wordt verder gewerkt aan schoon schip maken. De vleet komt aan dek te liggen. Die gaat bij aankomst aan de wal om geboet te worden. Met de schipper bestudeer ik de zeekaart. Hij is er mee bekend als met zijn broekzak. De vele banken en diepe geulen van de Noordzee hebben namen, die voor hem even vertrouwd zijn als voor mij de Spuistraat en de Poten in Den Haag. Deze zeelui spreken aan „de Westkant van het Zand”.

Het schip is weer schoon en nu zijn de mensen aan de beurt. Baarden van een week en langer verdwijnen spoorloos en ik meen steeds nieuwelingen aan boord tegen te komen.



Laat in de avond staan hier en daar nog groepjes te praten en te roken. Van slapen komt niet veel meer deze nacht. De plunjezakken worden gepakt en alles gereed gemaakt voor een overhaaste vlucht naar huis, zodra het schip gemeerd ligt. Het is bovendien een heerlijke nacht en bijna zonde te gaan slapen.

Zondagmorgen, nog vroeg. Heel in de verte doemt de Hollandse kust op. Op de brug heeft men vannacht op 30 mijl afstand al verkenning gehad aan het licht van IJmuiden.

Zo helder is de lucht. Nu zien we Noordwijk, Katwijk en Scheveningen duidelijk liggen. Iedereen is al uit de veren en iedereen meent nog wat te doen te hebben.

Het is de onrust van het thuisvaren. De Bertina alleen is zichzelf en gaat onverstoord voort op de voorgeschreven weg. Kalm en onder de leiding van een bekwame hand.

Precies voor Scheveningen komen we in de geveegde vaargeul. Het mijnengevaar wordt door de vissers niet geteld. Grote mijnenvelden aan de Engelse kust en ook elders in de Noordzee zijn al opgeruimd en de overgebleven „mijnenvelletjes” staan op de kaart aangegeven.

Vaarroutes door de nog niet vrijgegeven gebieden zijn afgebakend. Maar toen de mijnenveedienst, de Mijnenopruimdienst en de Nederlandse Routeringsdienst hun werkzaamheden nog niet of nauwelijks waren begonnen, trokken de vissers er al op uit. Direct na de bevrijding met enkele haastig klaargemaakte schepen.

Bijna geluidloos glijdt de Bertina de Hoek binnen en vleit zich een uur later voldaan tegen de kade te Vlaardingen.

Morgen vroeg wordt het kostbare voedsel uit haar ruimen gehesen en aan de wal gerold.

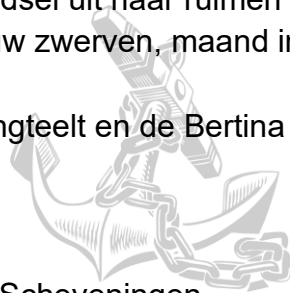
Over 60 uren gaat zij weer uit, opnieuw zwerven, maand in maand uit, tot het seizoen omstreeks Nieuwjaar ten einde is.

Maar elk jaar brengt een nieuwe haringteelt en de Bertina zal er bij zijn tot zij niet meer kan.

Juli 1947, op de Noordzee.

w.g. DE VRIES,

expert bij de scheepvaartinspectie te Scheveningen.



---

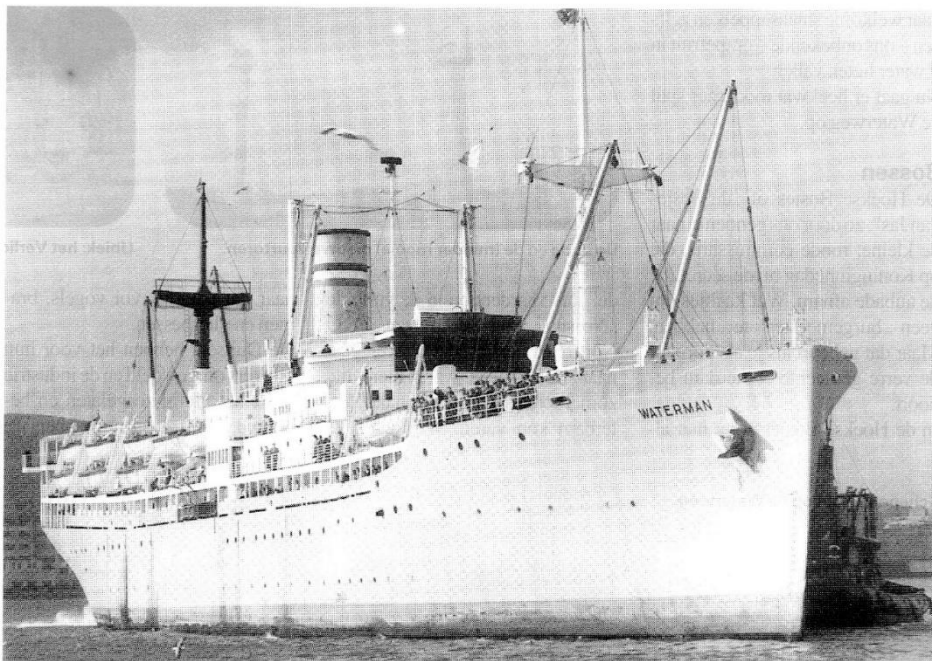
*Ze emigreerden over wrede zeeën.*

## **De verlokking van een beter leven.**

*Buiten was het koud en winderig met vlagen stuifsnieuw. Maar op de gedenkwaardige namiddag van de achtste december 1958 zat ik bij mijn ouders in de zwarte Ford, zodat ik me geen zorgen hoefde te maken over het weer. We reden over de Willemsbrug en ik keek naar rechts. Ik zag het Witte Huis (1898) met de markante koopmanstorentjes en de contouren van vele andere gebouwen van Rotterdam, de koningin van de Maas. Vanaf de brug reed mijn vader over de Boompjes en de Westzeedijk naar het havengebied van Delfshaven, draaide linksaf en reed nog geen 300 m in westelijke richting, remde en bleef staan bij de etablissementen van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd (KRL).*

Na een eerste kennismaking met de eerste en de tweede marconist, enkele stuurlieden en werktuigkundigen, begaf ik me aan dek voor de afvaart van het goede schip „Waterman”. Honderden geëmotioneerde achterblijvers, voor wie het vaak een afscheid voor altijd is, hadden zich verzameld op de Lloydkade om hun dierbaren uit te wuiven. Een zee van rood, wit en

blauw -serpentes - vormde nog de laatste strohalm. Daar stonden ze te zwaaien, kleumend tegen de goederenloods, terwijl het schip zich langzaam met sleepboothulp losweekte van de kade.



Het stoomschip „Waterman” (1945, 9374 bрт) – ex-„La Grande Victory”, roepletters PIMX, één van de bekendste Victoryschepen onder Nederlandse vlag. Foto via J.G. Nierop.

### **De uittocht**

In de eerste decennia na de Tweede Wereldoorlog emigreerden honderduizenden landgenoten. Ze wilden elders een nieuwe toekomst opbouwen, ver, heel ver weg van die verschrikkelijke oorlogsdreiging, woningnood en werkloosheid -er was toen in Nederland nog nauwelijks sprake van een redelijk sociaal zekerheidsstelsel.

Enkele jaren na de oorlog wilde één op de drie Nederlanders weg.

De Nederlanders vertrokken naar emigratielanden met ruimte als Canada, Australië, de Verenigde Staten, Zuid-Afrika en Nieuw-Zeeland. De uittocht bereikte zijn hoogtepunt in de jaren '50. Onder de emigranten zaten boeren, landarbeiders, die geen woord Engels spraken - in een enkel geval hadden ze een spoedcursus gevolgd.

Tot beginjaren '60 maakte het merendeel van de emigranten de reis per schip. De vervoerskosten van het traject Rotterdam-Sydney bedroegen zo'n f 7000- voor een gezin met twee kinderen, maar emigranten betaalden daarvan slechts een paar honderd gulden per persoon; de rest kwam voor rekening van de Nederlandse en de Australische overheid, emigratie van 100.000 mensen zou anders niet mogelijk zijn geweest.

De lange reis naar Australië was begonnen.

De „Waterman” schoof langs de Kop van de Lloydkade en voegde zich in de ebstroom naar zee. De sleepboten werden losgegooid en de havenloods werd aan de Kop van de Merwehaven afgezet. Met snelheid passeerden we het Schiedamse Hoofd, waar een groot aantal mensen stond te zwaaien - Vlaardingen, Maassluis en het Noorderhoofd bij Hoek van Holland. Buitengaats was het ijzingwekkend koud met windkracht 7 uit zuidwestelijke richting. De ondergaande zon scheen somber en laag boven de horizon.

De zeeloods ging van boord ter hoogte van het Noorderhoofd - de loodsboot lag vlak onder de kust. Dan zwenkte het schip op een koers in de richting van het Engelse Kanaal, terwijl de kust snel wegzonk in de vallende duisternis.

### **Aflossing van de wacht**

Het krakende zeeschip slingerde en stampste in de gierende duisternis toen ik me ruim voor 21.00 uur meldde in het radiostation - voor

het aflossen van de wacht. Dat „aflossen” is een misschien wat te flatteus woord. Als de zuidwester giert en raast, de rollers witgekuifd en agressief dreunend tegen de boeg slaan, krijg je soms een gevoel alsof je ingewanden naar je tenen zakken. Je weet niet wat er precies met je gebeurt: onweerstaanbaar komt dat weë benauwende gevoel opzetten, te beginnen bij de maag.

De eerste marconist keek een beetje zuur, toen ik hem vertelde dat ik me misselijk voelde, en zei: „Dat is heel normaal bij dit weer. De eerste zeereis krijgt iedereen ermee te maken.” „O”, zei ik, met een welwillend trekje, dat meer uit beleefdheid voortkwam dan uit enthousiasme. „Het beste middel ertegen is frisse zeelucht. Sober eten, biscuit of iets dergelijks. Maar verder heb ik momenteel eigenlijk niet zoveel bijzonders te melden”, zei hij. „Dag.” „Dag.”

Het werk van die wacht bleek een hele kluit: een weerbericht verzorgen, opnemen en uitwerken, het dagelijkse nieuwsbulletin „de Oceaanspost” samenstellen, opnemen en uitwerken, én de gebruikelijke luisterdienst op de nood- en op-roep frequentie voor schepen op zee.

Maar dankzij het drukke werk was mijn allereerste wacht als het ware ongemerkt aan me voorbijgevlogen. Het weerbericht heb ik overhandigd aan die aardige gezagvoerder met zijn leuke hondje; hij had er kennelijk naar uitgezien. En het nieuwsbulletin van de komende dag had ik persklaar gemaakt. Het zag er goed uit op dat zware stencil van de scheepsdrukker - met een vreemde geur van correctievloeistof, die ik associeerde met nagellak.

Maar géén passagier die mijn aandacht had gevraagd - mijn vele honderden lotgenoten hadden immers allang het bed opgezocht!

Het slingeren en stampen werd erger. Het schip begon al heel duidelijk en hevig nu eens op de ene dan weer op de andere zij over te hellen, toen ik tegen één uur die nacht de wacht weer kon overdragen aan de tweede marconist.



**Aflossing van de wacht. „Als 't geen moppenprentje was, zou ik zo zeeziek zijn als een hond!”  
Tekening H.A. Seeboldt, Pdrh.**

### **Zwaar weer**

Tegen het ochtendgloren van de nieuwe dag was het schip aan het zwoegen in het Engelse Kanaal (de drukste vaarweg ter wereld) naar het open water van de noordelijke Atlantische Oceaan.

Langzaam begon de dageraad door de beslagen patrijspoort een onaangenaam grauw licht te verspreiden. Het was benauwd in mijn hut. Ik besloot aan dek te gaan. Buiten stond ik oog in oog met een huilende storm, die vreselijk tekeering, dicht opeenvolgende grijsgroene golven opjoeg en in donkere afgronden stortte; elke golf met een ziedende laag van wit schuim. Lange, steile, machtige golven rezen op uit het water en raasden van horizon tot horizon.

Bergen van water ramden tegen de flanken van de „Waterman”, botsten omhoog en smakten op het dek met enorm geweld - en deden haar hevig schudden. De achtersteven van het schip tolde nu eens de wolken van de gezwollen hemel tegemoet, dook dan weer in het water weg. Het natuurverschijnsel was van een ijzingwekkende schoonheid. maar vervulde me met een gevoel van onmacht.

De dagen sleepten zich voort. We deden wat we allang deden: verder ploeteren - slingeren en stampen, in een eindeloze regelmaat. In open water van de Golf van Biskaje. Langs de kust van

Spanje. Harde wind, golven, mist, kliffen. Dit was de Costa de la Muerte, de kust van de dood - talloze schepen zijn hier vergaan.

Rotterdam toen. De etablissementen van de Koninklijke Rotterdamse Lloyd (KRL) te Rotterdam-Delfshaven.



De „kwaal van de zee” vierde hoogtij. Maar de „second” zei dat het niet veel langer zou duren. Volgens hem zou „het leven weer zonnig (!) worden na de doorvaart van Straat Gibraltar”.

De „Waterman” zwoegde verder op haar koers naar de Middellandse Zee. Langs de kust van Portugal, met als ijkpunt van de Algarve: Cabo de Sao Vicente, „het einde van de wereld”. En zo voelde het ook. De lucht was loodgrijs, het regende en er waaiden flarden nevel langs dat zuidwestelijk puntje Europees vasteland in de Atlantische Oceaan. Het barre weer nodigde me helaas niet uit om te gaan zwaaien naar de „nonnetjes”.

Pas in het voorjaar van 1982 zou ik hier terugkeren, maar nu rijdend via het vasteland, naar deze „heilige ” plek in zee: een ongeveer 50 m hoge landtong met steile rotswanden, die als het ware loodrecht uit zee omhoogrijzen, een rood-witte vuurtoren met een bereik van 60 zeemijlen, en een franciscanenklooster. De plek waar de wereld eindigde en begon.

Het liep tegen 12 uur 's middags en de „Heilige Kaap” was alweer enige tijd in de achterkim verdwenen, toen ik op het sloependek - op mijn inmiddels vertrouwde „frisse zeelucht” plekje - een paar lotgenoten aantrof. Het was een Arnhemse familie: vader, moeder en twee charmante dochters; onderweg naar Sydney. Ondanks mijn fonkelnieuwe uniform, was ik dé vraagbaak van hun maritieme zaken. Ook deze taak bracht de dagelijkse praktijk van mijn jongensdroom met zich - een heel dankbare.

Een dag of wat later vroeg één van de dochters: „Waarom kun je de wind niet zien?” Naïef zinnetje eigenlijk, maar ik kon er op dat moment niet direct een bondig antwoord op geven. „Ik weet het niet”, zei ik. „maar in beginsel is er morgen wéér een nieuwe dag.”

Emigreren betekent afscheid nemen, vaak voor altijd. Maar anno 2000 blijkt dat de motieven om te emigreren niet altijd weloverwogen waren, je zou haast kunnen zeggen het zijn niet na rijp

beraad genomen beslissingen geweest, want de laatste jaren keren duizenden van hen terug naar de geboortegrond. Nu ze ouder zijn, knaagt het heimwee.

Bron:



## Zomervakantie 2018 deel 2

Zondag 8 juni. We gaan ons geluk voor een nieuwe dop ('fillercap') beproeven bij onze jonge enthousiaste havenmeester 'Marc'. Hij zal op zoek gaan bij 'zijn' leveranciers. Het is windstil en warm. Hans en Marianne gaan wandelen in het centrum, Robert en Ien kijken naar Max in Silverstone. Jammer alleen dat Robert zich heeft vergist in het tijdsverschil, waardoor ze de start en het eerste uur missen. De enig spannende fase in deze wedstrijd.

In de winkelstraat van Ipswich is het druk. Er worden schoenen door Hans en Marianne gekocht (die hadden ze nog niet) en gedronken in de Nelson Bar. Vanwege de puur Engelse sfeer reserveren ze gelijk voor allemaal diner morgen. Daarna drinken we met z'n allen nog het een en ander boven bij Briarbank Brewery. Vooral omdat het daar zo heerlijk koel is. Ook zijn de openingstijden comfortabel: From Noon til Late.

Naast ons in de jachthaven ligt een Nieuw Zeelander die hier een boot heeft gekocht.



Station Ipswich



Bar boven de Briarbank Brewery

Over een paar dagen vertrekt hij voor zijn thuisreis. Planning: binnen 10 jaar. Ook hier speelt het tijdsverschil Robert parten: de buurman belt langdurig en luidruchtig aan dek met zijn familie down under, om 05.30 uur alhier! Woensdag lijkt goede dag voor Ramsgate, zondag naar Oostende.

Maandag 9 juni. De dames gaan de stad in. De heren hebben geen vertrouwen in onze 'Marc' en gaan zelf met de boot naar een jachthaven Fox

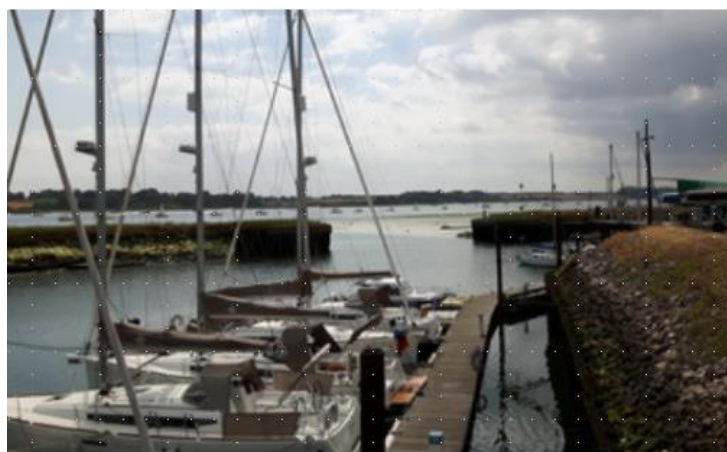
Marine, een getijdenhaven enkele mijlen terug op de Orwell. Er is daar een uitgebreide watersportwinkel. Als we ons voor aankomst melden via de marifoon, geven we onze diepte (draft) van 1,85 meter aan en die blijkt op dit tijdstip geen probleem. We krijgen een box toegewezen. We varen de haven binnen. Onze box blijkt achterin, maar in een veel te smalle doorgang. Ook de box is te smal. Onverhoopt moeten we met dwarswind omkeren in de te smalle doorgang, met de dieptemeter op 0,9 meter (?). Millimeterwerk, met hulp van 2 havenmeesters met pikhaken, keren we om en meren op een andere plek af. De winkel helpt ons binnen 2 aanwijzingen aan de goede filler cap en voegt daar (gelukkig) zelf een rubberen afsluitring bij. Goeie lui daar. Dan wordt ook duidelijk waarom het in Lowestoft niet lukte om de dop met de magneet te vinden: de dop is van plastic! Nog even een Ale op het terras daar en dan terug.

Bij terugkomst treffen we de dames in de supermarkt/liqourstore (Sainsbury's), die daar hun andere boodschappen doen. Vanavond eten we nasi op de boot en morgen naar Cambridge met de trein. Leuk! We spelen ons eerste spel 'Keezen', dit is Mens erger je niet met kaarten in plaats van een dobbelsteen en veel meer regeltjes. Woensdag naar Ramsgate wordt donderdag vanwege een voorspeld overtrekkend front.

Dinsdag 10 juni. Het is inderdaad wat ander weer. Wolken, wind en mogelijk regen. De regenjas gaat voor het eerst mee in de rugzak. Om 10.20 uur vertrekt de trein naar Cambridge, dus wandelen we om 09.20 uur langs de smaakvol gerenoveerde haven naar het station. Het landschap onderweg is typisch Engels, glooiend, groen en in deze streek sterk op paarden gericht. Renbanen met heggen, stallen en draverijen en een groeiend aantal studenten in de trein naarmate we Cambridge naderen.

De route naar het centrum is wandelend goed te doen en het wordt steeds mooier. Oude statige Universiteits- en Kerkgebouwen, groene gazons op de binnenplaatsen en vriendelijke mensen. Groots, rijk en oud. De stad is vergeven van studenten, waarvan zo'n 80% Chinees lijkt te zijn. Inclusief hun ouders, broers en zusters. In langgerekte kuddes lopen ze vrolijk kibbelend door de stad.

Terrasjes zijn er overal. Maar als je een leuk terras zoekt voor een Ale en een kop koffie, blijken de meeste tafeltjes te behoren aan pizzeria's of andere fastfood aanbieders. Dan maar een 'biercafé' ingedoken en vervolgens een toren beklommen met een oneindig ronddraaiende trap. We hadden overigens beter een andere volgorde kunnen kiezen: eerst de trap en daarna het biercafé. Als we bij de klokken aan komen beginnen die prompt te luiden. Oren dicht!



Suffolk Harbour

Op de terugweg lunchen we op een mooi terras achter een pub en door de woonwijk lopen we weer richting station. Het weer is stralend geworden en we lopen op ons gemak. In Ipswich gaan we meteen door naar Lord Nelson, want daar hebben we gereserveerd. Een pie en

hamburgers en drank verschijnt weer op tafel en met té volle buiken belanden we weer in de boot. De stappenteller van Marianne geeft 18.000 stappen voor vandaag aan. De jas bleek niet nodig.



Uitzicht vanaf de kerktoren

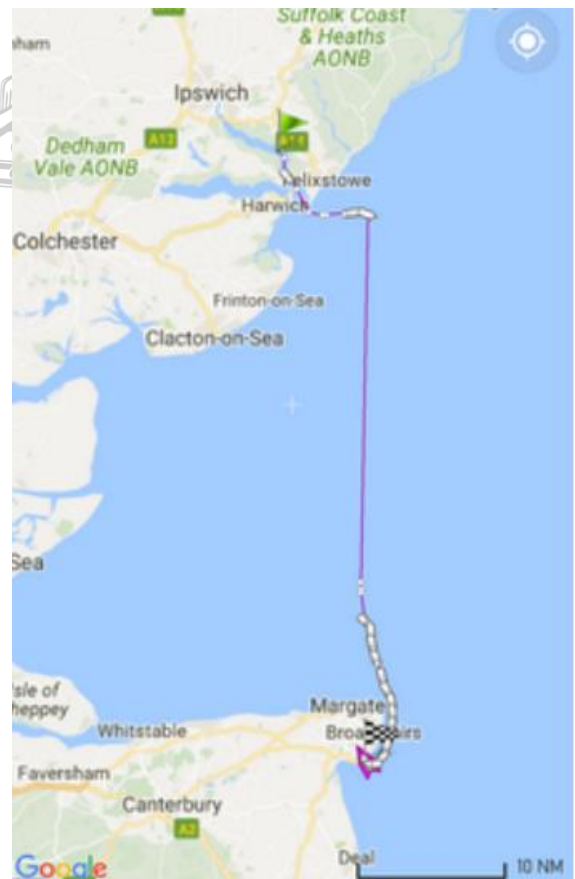


Klokken bordes

Woensdag 11 juni. Naar Sainsbury's voor sperziebonen, thee en toiletpapier. Marianne heeft haar eigen bestemming: de tweede- hands kledingzaak. Ineke richt zich op inkopen voor het eten op donderdag. Teruggekomen tanken we nog rode diesel bij onze 'Marc', wel met BTW bonnetje dat goed bewaard wordt in het scheepslog-boek en gaan we voor de avond en de nacht naar de Suffolk Yacht Harbour aan de monding van de Orwell.

Vanuit deze haven loopt een prachtig slingerend pad naar de plaatselijke pub. De wandeling heen is uit een romantische film: glooiende oevers, kluten met hun typische snavels, een blauwe kiekendief, sternen, visdiefjes en de luidruchtige grutto's en scholeksters. Na verschillende hekjes komen we bij een terrasje naast de kerk. We maken er dankbaar gebruik van tussen de autochtonen.

De terugweg is een horrorfilm. Ien was wat achtergebleven vanwege een sanitaire stop, maar bij het wandelen wordt ze door de natuur zo afgeleid dat ze plat op haar gezicht valt. Het ziet er desastreus uit, dikke pols, een bloedende neus en het gezicht onder de schaafwonden. Strompelend bereiken we de boot. Het bloeden is ondertussen gestopt, maar blijvend zijn de schaafwonden en opgezwollen neus,. Een paar glazen wijn verzachten de schrik. De halve finale Engeland-Kroatië moeten we missen. Er is geen TV, noch voldoende breedband. In de haven-pub in het voormalig lichtschip drinken zeilende Engelsen hun bier zonder ook maar enige spanning voor het voetbal te voelen. Wij volgen het verloop via de app met Anke en Peter, de kinderen van



Hans en Marianne. Als Kroatië uiteindelijk heeft gewonnen heeft men het aan de bar er even over. Vervolgens gaat het dan weer over de gezeilde race van die avond.

Donderdag 12 juni. Half zes op, zes uur varen. Het tij is eerst een tijd tegen, maar dat nadeel is een voordeel als we over de Thames Estuary vlak bij Ramsgate zijn. Dan hebben we maximaal stroom mee. We beginnen op de motor, op een koude en rommelige zee. Het wordt kennelijk uitzitten van de tocht, die tot zo'n 14 uur zal duren. Ondertussen komt Ien naar boven en ze ziet er werkelijk niet uit. Haar kinderen adviseren haar om naar een dokter in Ramsgate te gaan en hebben zelfs het adres van een kliniek al gevonden. Halverwege de tocht worden het weer en de zee veel beter en we zeilen de tweede helft lekker via de Fishermans hole en de Margate naar ons doel. We krijgen de E-steiger aangewezen en vinden een mooi plekje helemaal aan het begin.



Uitzicht over Engels landschap



Pub The Ship

In Ramsgate gaan Robert en Ien op weg naar het ziekenhuis. De bus stopt voor de ingang. In het ziekenhuis is de armoede van de East Coast voluit zichtbaar: ze zijn nummer 65 van de wachtenden en zitten tussen de sociale onderkant van de haven-plaats. Een passerende ambulancebroeder kijkt even goed naar de neus en vermoedt dat deze is gebroken. Maar omdat de neus nog recht staat wordt daar naar verwachting niets aan gedaan. Moet dus zelf genezen. Dat was genoeg voor Robert en vooral Ien om gelijk de bus terug te nemen en met een paar glazen wijn op de boot de genezing te bevorderen. Bij een wandeling door Ramsgate begrijp je overigens de keuze voor de Brexit, ze staan met de rug tegen de muur.



Een gevaarlijk paadje

De afgelopen 30 jaar heeft deze groep weinig vooruitgang gebracht. Deprimerend. Bij het scheepsoverleg blijkt Cadzand als volgende bestemming wel erg ver. Weer 75 mijl. Dus de keuze valt voorlopig op Oostende.



Vrijdag 13 juni. Deze morgen ontbijten we in 'Shipshape'. Een eenvoudige bar in een van de gewelven van de oude haven. Gezellig en lekker. Een echt Engels ontbijt, waarbij het nog moeilijk blijkt om de individuele keuzes goed op ieders bord te krijgen. Uiteindelijk eten we maar op wat er bij toeval op het bord terecht is gekomen. Bij iedereen een variatie op beans, bacon, saucages and eggs. Om ons heen zitten alleen Engelsen, voornamelijk 'working class'. Een compliment voor de kok.



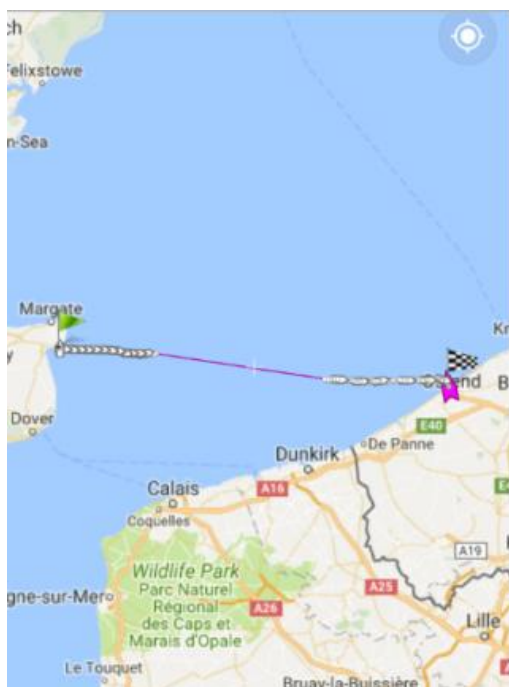
Daarna is het wasdag en hangt de boot vol met gewassen kleding. Een buur-man verderop in de haven vraagt assistentie bij het tillen van zijn 3 omvangrijke accu's. Als dank krijgen we later 2 flessen wijn (Hans met glimlach: "Thank you Sir, but I thought it were three battery's"). Laatste maaltijd in Engeland is Fish en Chips. Heerlijk. Nog even de voorraad wijn aangevuld en met een goed glas vieren we het tekenen van Niels (de zoon van Robert en Ien) en Tess voor hun huis in Den Haag.



Wasdag



Laatste avond in Engeland



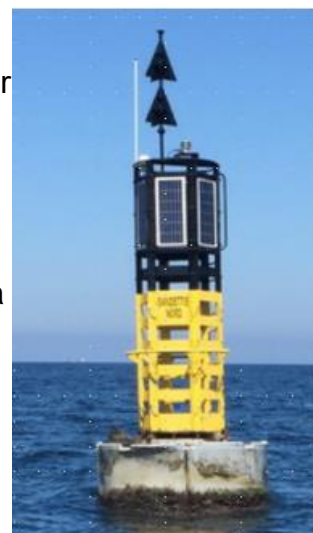
Zaterdag 14 juni. We vertrekken om 08.00 uur richting Oostende. Niet om 06.00 uur, want we willen graag allemaal wel even douchen en zo. Nu ook weer pal west – oost. De eerste mijlen maken we slechts 3,5 knopen vanwege de tegenstroom, maar hoe meer we in het midden komen bij de Sandettie Noord boei, hoe harder we gaan. De zee is vlak en de shipping lane leidt lekker de aandacht af. Maar die vlakke zee wordt anders wanneer we de Belgische kust naderen. De wind trekt steeds meer aan, de golven worden hoger. En juist dit stuk draait de wind ook nog wat naar het noordoosten. Met 24 knopen scherp aan de wind wordt het toch nog beuken op het laatst. Zo zelfs, dat Marianne zittend met kussen en al van de hoge naar de lage kant valt. Gelukkig geen verwonding. Wel wordt er zo gemiddeld 7.5 mijl per uur afgelegd, dat schiet lekker op. We zijn het uiteindelijk goed zat wanneer we de haven van

Oostende binnenvaren. Na het vastleggen ga ik met Robert en Hans gelijk naar het havenrestaurant om te kijken of daar vanavond TV kan worden gekeken voor de troostfinale België- Engeland. Er is geen TV, maar, zegt de uitbater, dat is in uw geval ook niet zo erg omdat de match al is gespeeld. Zij was om vier uur. België heeft gewonnen met 2-0.

In tegenstelling tot de wat sombere Engelse havens is Oostende een drukke, levendige haven, waar het vakantiegedruis volop aanwezig is. Er is luxe, er zijn kleuren en er is de bijbehorende onpersoonlijkheid. We liggen dubbel naast een familie die met een meervoudig gehandicapte dochter zeilt. Wat een opgave en wat geweldig dat ze dit met z'n drieën toch maar doen. Morgen om 13.00 uur met de vloed mee naar Cadzand. Hans reserveert 's avonds telefonisch een box aldaar bij de nog aanwezige schoonmaker. Nu nog even een potje 'Keezen' en een paar glazen wijn.

Zondag 15 juni. De muziekkeuze in de douches van de Royal North Sea Yacht club is bijzonder: stevige housemuziek, continue. Het weer is rustig en warm en het is een komen en gaan van boten. Sommige (Duitse) zeilboten zelfs met 10 fenders aan elke kant. Douane en politie zijn nadrukkelijk aanwezig (in Engeland overigens ook) en de havenmeester verwelkomt iedereen uitbundig, net zoals hij uitbundig weer afscheid neemt van iedereen en dus ook van ons.

We zeilen met 10,5 knopen over de grond naar Cadzand, ontwijken een binnenkomende ferry bij Zeebrugge en genieten van worstjes onderweg. Ien haar gezicht knapt al lekker op. Na aankomst halen we Chinees in Cadzand Bad. Morgen wordt een stranddag.



Sandettie Noord





## *Hr. Ms. Dolfijn*

(Commandant: luitenant ter zee der le klasse J. J. Vaessen)

Gedurende de periode van 1 januari tot 11 mei diende Hr. Ms. Dolfijn rechtstreeks onder de commandant der zeemacht in Nederland, dan wel de bevelhebber der zeestrijdkrachten.

Na 11 mei was het schip ingedeeld in het smaldeel 5.

Van 1 januari tot 4 februari lag Hr. Ms. Dolfijn binnen in Den Helder voor verlof en onderhoud.

Na enkele varende beproevingen op de rede van Den Helder, onderging het schip van 7 tot 19 februari een dokbeurt bij de Rotterdamse droogdok maatschappij N.V.

Op 22 februari vertrok het schip uit Den Helder en ging in opmars naar Gibraltar voor deelname aan de Nato oefening Magie Lantern van 2 tot 16 maart. Na afloop van de hot wash-up van deze oefening op 16 maart te Lissabon werd koers gezet naar Den Helder, waar 20 maart werd binnengelopen, voor een korte onderhoudsperiode.

Op 2 april vertrok het schip uit Den Helder voor deelname aan de Nato-oefening Long Look van 13 tot 29 april.

Na afloop van deze oefening werd koers gezet naar New London (Connecticut) aan welke plaats van 1 tot 5 mei een informeel bezoek werd gebracht. Tijdens dit bezoek werd ook deelgenomen aan de hot wash-up van de oefening Long Look, welke te Halifax (Nova Scotia) in Canada, gehouden werd. Op 5 mei vertrok Hr. Ms. Dolfijn uit New London voor de overtocht naar Curatjao, waar op 11 mei werd binnengelopen en het schip werd ingedeeld bij smaldeel 5.

## *Hr. Ms. Van Ewijck*

**Commandant: kapitein-luitenant ter zee W. J. Kramer, sedert 26 juni luitenant ter zee der le klasse F. de Nie**

Het schip stelde zich, terugkerend van een langdurig verblijf in de Nederlandse Antillen, op 15 juni onder bevel van de commandant der zeemacht in Nederland.



Na aankomst te Den Helder op 19 juni ging de bemanning met ontschepings- en zomerverlof.

Op 28 augustus werd een vrijwel geheel nieuwe bemanning aan boord geplaatst, waarna het schip op 14 september werd ingedeeld bij smaldeel 1.



Bron, Jaarboek KM 1964

---

## MIJN VERHAAL

Het grote avontuur is begonnen op 29 Okt. 1959 (op mijn verjaardag) en wel als zeuntje op de ss. Orion

Dat was al een behoorlijk oud schip, dat voer op de Middellandse Zee en alle landen aandeed, behalve Israël. In die tijd (en er is nog niet veel veranderd) kon je echt niet op Israël en tegelijkertijd op Egypte varen.

Wat ik mij nog weet te herinneren is dat ik de eerste nacht bijna overboord sloeg (ik was niet gewend aan een bewegend schip), en dat ik ongeveer vijf dagen zeeziek ben geweest, dat was dus 5 dagen met een emmer in je kooi liggen en heel weinig slapen.

's Morgens om 6.30 werd je gepord (wasje eindelijk om 5.30 in slaap gesukkeld) en moest er gewerkt worden, nou ik kan je verzekeren dat er ook gewerkt werd, want die Katwijkers en Scheveningers hadden harde handen en voeten.

Dat werk bestond uit: de messroom opruimen, tafel dekken, om 07.25 met de lamellen naar de kombuis om pap, brood en opsnit (beleg) te halen, koffie en thee zetten en dat alles zo veel mogelijk schadevrij op tafel te houden met windkracht 7/8/9.

Om 8.00 herhaalde dat zich, want dan kwamen de afgeloste olielui en tremmers naar boven, de z.g Heerewacht.

Na het afwassen werd er schoongemaakt, wc en badcel schrobben, hutten vegen, bedden opmaken enz.

Van 10.00 tot 10.15 was er pikheet (dat is koffie drinken) daarna weer schoonmaken en om 11.30 moest de messroom weer klaar zijn voor de lunch, want om 12.00 moest de hondewacht weer naar de machinekamer.

Na het afwassen was de zeun dan een uurtje vrij, er moest alleen om 15.00 thee gezet worden.

Van 17.00 tot 18.00 was er avondeten en na het afwassen was het zeuntje vrij om te doen en te laten wat hij wou, dat was dolle pret, dan kon je heerlijk stappen op het achterdek.

Dat werd dus 6 dagen per week van het zeuntje verlangd, behalve op zondag, dat was even genieten, want dan werd je pas om 7.00 gepord.

En dat alles voor de maandelijkse gage van fl. 78.- NETTO, maar daar had je ook nog kost en inwoning voor.

Volgens mijn monsterboekje ben ik op de Stentor begonnen als poetser, dat was van 21-12-61 /02-01-62 en dat is dus waarschijnlijk een kustreis geweest (Hamburg, Bremen, Antwerpen).

Daarna stapte ik aan boord van de Theron, ook op deze boot was ik aangemonsterd als poetser, maar dat duurde niet lang, in New-York werd er namelijk een olieman ernstig ziek en de brave borst werd opgenomen in het hospitaal.

Deze ON-boot is helaas bij Ameland in 1974 vergaan

Ook met de Stentor, waar ik daarvoor als poetser op had gevaren, is het slecht afgelopen.

De Stentor is eveneens vergaan in 1974.

Het werk van een poetser aan boord van de ON schepen (Maron, Theron, Solon enz.) en de IS boten (Adonis, Themis, Aegis, Isis enz.) was behoorlijk zwaar en heel erg smerig.

Ik zal in ieder geval niet gauw de spoelkanalen en de zware oliecentrifuges vergeten.

Ook de Stork motoren aan boord van deze schepen blonken niet uit door zuinigheid en vlijt, ze lekten behoorlijk.

Als olieman verdiende je dus wel iets meer ,en je was van het meeste vuile werk verlost, maar daar tegenover stond weer datje elke dag dat je aan boord was 8 uur moest werken, of de reis nu 1 maand of een jaar duurde, elke dag 4 op 8 af.

Indien er een collega olieman ziek werd (wat niet veel gebeurde, de sociale controle in zo'n kleine gemeenschap was erg groot) dan werd er 6 op 6 af gelopen.

Soms gebeurde er ook wel dingen die behoorlijk ingrepen aan boord van zo'n vrachtvaarder; een sterfgeval was natuurlijk een drama en had soms een zeemansgraf tot gevolg.

Voor mij betekende dat dat ik werd gepromoveerd tot olieman, zo zie je maar, de een zijn dood is de ander zijn brood, geldt overal en immer.

Het enige leuke daarna was dat de hele bemanning een oorlam (borrel) kreeg. Wat betreft de borrels, zeelui zijn natuurlijk niet vies van een drankje, maar de wilde verhalen die aan de wal de ronde doen, over zeelui die continu met een fles rum rondzwalken zijn ietsje overdreven. Vooral in mijn tijd was het drankgebruik minimaal, het was namelijk bij de KNSM dat de officieren 5 alcoholische versnaperingen en de bemanning 2 per dag mochten nuttigen. Wat de kapitein (die daarop toezicht moest houden) per dag nuttigde is mij onbekend, maar er waren kapiteins bij !!!.

In de tijd dat ik voer bij de kroonvlag was het zo dat de ON en IS boten slingers uitvoerde op de Caribbean-USA, dat ging meestal vanaf Amsterdam naar de Caribbean en de volgorde van de havens kan verschillen, maar was toch veel wel hetzelfde.

Het was Paramaribo, Georgetown en dan Venezuela, Cumana, Quanta, Pto cabello la quaria. In Columbia werd veelal Barranquilla en Cartagena aangedaan.

Dan was het opstomen naar de Caribbean waar echt alles werd aangedaan van Trinidad naar St Kitts en van Curaçao / Aruba naar het eiland Hispanola. Daar vandaan ging het naar de USA, waar we begonnen in Tampa, Jacksonville, Savannah, Charleston, Norfolk en dan naar het noorden Baltimore, Philadelphia, New-York.

De ES boten van de Kroonvlag maatschappij waren in mijn tijd de jongste en modernste, de accommodatie aan boord van deze schepen was voor die tijd prima, bijna voor iedereen een aparte hut en het was allemaal iets ruimer. Deze prachtige schepen voeren weer op een ander gedeelte van onze aardkloot en wel vanaf Europa naar de Caribbean-Zuid-Amerika.

Na Cristobal (Panama) was het via het Panamakanaal richting Guatamala, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, dat was richting Noord Amerika.

En via het Panamakanaal richting Zuid Amerika ging het langs Colombia, Ecuador, Peru, Chili. In ieder geval passeerden we daar de evenaar en dat was voor degene die dat voor het eerst deden toch wel een hele ervaring.

Ik moet eerlijk zeggen dat ik aan deze landen toch wel hele fijne herinneringen heb.

Trouwens, Campo Alegre (Curaçao) vergeet ik ook zo gauw niet, en helemaal niet de mariniers die zich aan boord kwamen omkleden, (want in uniform mocht je niet naar binnen).

En wat nog te bedenken van de Kasba in Istanboel en de Herbestrasse in Hamburg, enz enz...

Maar ik zou het echt niet gemist willen hebben, ook al was het soms wel een beetje rauw.

Nu na 40 jaar dat ik mijn eerste schrede aan boord van een KNSM-er zette, denk ik vaak terug aan die tijd. De herinneringen aan de mensen, de schepen, de grote oceanen, de geur uit de tropen, het thuiskomen, de kanaalkoorts, het telegram voor monsteren.

Het geslinger door de Caribbean, het afstropen van al die mooie eilanden gedurende al die jaren.

Mijn jongensdroom ging echt wel in vervulling.

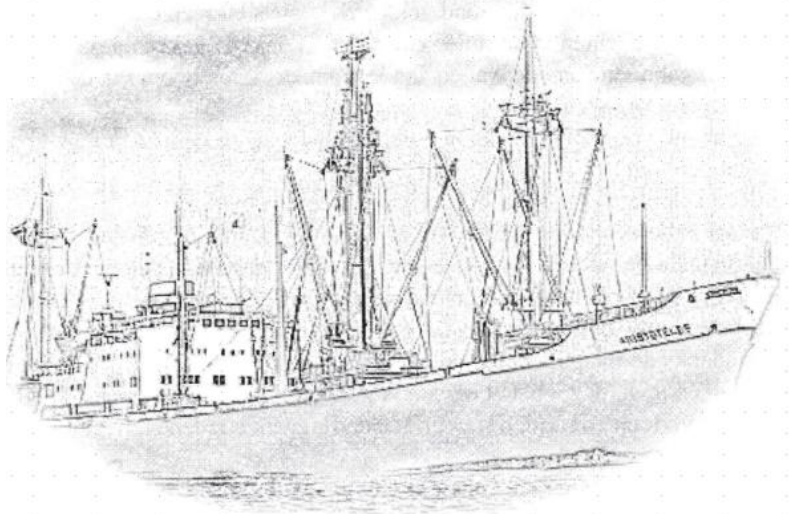
Om als 16 jarige jongen over Times Square te lopen, stappen in de havens van de Oost en de westkust van Centraal Amerika.

Met tranen in je ogen afscheid nemen van je "grote liefde" in Callou in Peru waar we 14 dagen hadden liggen lossen /laden en zo arm als een kerkrat weer opstomen naar de volgende haven.

De ene haven 14 dagen, de andere een 1/2 dag en altijd weer voor en achter.

Stel je voor, over de Suriname rivier naar Moengo.

Op de rivier indianen met uitgeholde boomstammen, die met het schip mee peddelden en met onverstaanbare klanken en gebaren duidelijk maakten, dat zij als rijksgenoten toch wel even graag een leeg blikje of flesje toegeworpen zouden zien. De echt schitterend gekleurde vogels en kleine witte reigers.



Een "Es-boot" van de KNSM

Bij sommige bochten in de rivier zwaaide de kont van het schip nu en dan door het geboomte aan de wal en zag je de apen in een boom via de zware spier weer terug springen. In de avond voor anker, de kampvuren aan de wal, de geheimzinnige kreten uit het oerwoud. En de visliefhebber die een bagger probeerde te vangen.

Tot laat in de avond bleven we dan aan dek zitten, sterke verhalen gekruid met de lucht van de wal en zware shag, het voortdurend gepets op lichaamsdelen om de muskieten van hun warme maaltijd af te houden. Slapen ging meestal moeizaam in deze bloedhitte.

En ondanks de flitspuit, waren er altijd weer die rotmuggen. En toch en toch, ik zei het al eerder, ik zou het zo weer over doen.

Maar na verloop van tijd, om voor de hand liggende redenen, begint thuis toch harder te trekken.

Dus stoppen met varen, gezinnetje stichten, een baas aan de wal, in mijn geval de Gemeentewaterleiding Amsterdam, afdeling machinedienst, die praktisch geheel bestond uit machinekamerpersoneel koopvaardij .



Maar beste lezers, die negen en een half jaar koopvaardij zullen mij altijd voor de geest staan als "onvergetelijk".

*Bron: Praten op de valreep.*

---

## DE MANNEN VAN DE KAIS

### Vreemde vogels (deel 8)

Op de *Nassau* een vrachtscheepje, dat onder de Indische tak van het moederbedrijf viel, zat een Indonesische bemanning met één Papoea ertussen. Hij was volgens zijn zeggen Johannes

gedoopt en kon meestal wel goed opschieten met de rest van de bemanning. Het was een harde werker en had het naar zijn zin.

Hij sliep, om een plausibele, niets met discriminatie van doen hebbende reden, apart van de rest van de bemanning in het speciaal voor hem ingerichte verfhok onder de bak. Hij waste zich namelijk nooit en wreef zich hoogstens in met donkerbruine palmolie. Eén keer in de veertien dagen ging hij uitgebreid stappen. Hij werd dan namelijk uitbetaald en maakte zich dan consequent op om zijn geld te verbrassen aan het normale zeemansplezier, zoals de echte walrukkers dit noemen. Hij trok een redelijk schoon T-shirtje en kakibroekje aan. Alvorens zich tot de andere geneugten des levens te wenden, at hij eerst uitgebreid in een plaatselijk restaurantje of wat daarvoor doorging. Hij bleef steevast weg tot zijn geld op was en kwam dronken als een Maleier terug aan boord.

Stappen in Soerabaja had zijn voorliefde. Het haventerrein werd bewaakt door Indonesische militairen en je moest je pasje laten zien als je er in of uit ging. Wanneer hij terug laveerde maakt hij bij de poort van het haventerrein altijd ruzie met de Indonesische soldaten waar hij niets mee van doen wilde hebben en weigerde zijn pasje te laten zien. Hij schold ze uit voor 'Indonesische varkenskoppen en dies meer.' De bewakers lachten maar wat. Ze kenden hem wel en lieten hem gelukkig steeds door.

Op een keer voer Johannes achter. De *Nassau* was zonder hem afgevaren met bestemming Jakarta. Uren te laat meldde hij zich uren bij de scheepsagent. Die zette hem op de trein achter de "Nassau" aan.

Vol verhalen over dit avontuur kwam hij terug aan boord. Zijn eerste treinreis zat er op. 'Ik heb zo fijn gereisd,' vertelde hij opgewonden. 'Ik had een hele grote zitplaats.' De hele trein was vol bleek uit zijn verhaal, maar zijn coupé was volkomen leeg. Johannes wist niet beter of dat hoorde zo met Papoea's. Hij had niet inde gaten, dat een en ander het gevolg was van de doordringende stank die zijn ongewassen lichaam verspreidde. Niemand hielp hem uit het ongewisse.

Besuijen, de technische man van *het Marijke dok* en troubleshooter voor technische aangelegenheden in de rest van Nieuw Guinea, vloog met een Grummer naar voor hem onbekende verten. De *Flamingo* lag ergens op een rivier in de binnenlanden met een vastgelopen motor. Een tas met verschoning en een kist met gereedschap stonden op de zitplaats naast hem. Hij keek uit over het als groene kool aandoende oerwoud onder hem en hoopte dat de piloot wist waar hij heen moest. Langzaam daalde het toestel en een stuk rivier verscheen uit de boerenkool en slingerde als een in de zon schitterend lint door het oerwoud. Ze vlogen nu laag boven het water van een vrij breed stuk rivier, scheerden over een paar huisboten en over een paar mijl verder liggende sleep, afgeladen met pijpen, met de kleine sleepboot, de *Flamingo*, ervoor. Het toestel steeg boven de groene massa uit, maakt een wijde bocht, daalde naar de rivier en landde even later op het donker gekleurde water. De sloep van de *Flamingo* pikte hem op. Besuijen dook gelijk met een ongelukkig kijkende Papoea motordrijver het machinekamertje in. Een drooggelopen zuiger was duidelijk de oorzaak van de vastgelopen motor. De alweer lachende motordrijver had klaarblijkelijk vergeten op tijd te smeren. Besuijen had geen zin in de bloedhitte van het machinekamertje de hele motor open te gooien en schraapte de cilinder via de uitlaat poorten, net zo lang tot de zuiger gemakkelijk op en neer ging. Een lading vet er bij en de motor draaide weer als een zonnetje. Maar wat nu.

De Grummer was allang weer vertrokken en zou hem wel weer oppikken, wanneer die in de buurt kwam. De *Flamingo* moest verder de rivier op. Besuijen herinnerde zich de woonboten en

vroeg de kapitein hem daar af te zetten. Die barste in lachen uit en verklaarde, dat die in een vloedbos lagen, maar hij zou hem een eindje verder op een steigertje afzetten. In gezelschap van een matroos met de scheepskarabijn over de schouder en zijn beide tassen in de handen zette de kapitein hem af op een redelijk stabiel ogende steiger. Er naast stond een opslagplaats, waarachter een pad van boomstammen zich door het moeras slingerde. Het was wel een stief kwartiertje lopen, had men hem verteld.

Besuijen waande zich in de stilte van het oerwoud terug in zijn politionele actietijd op Java. Plotseling kruiste een lokaal varken met enorme slagstanden hun pad. Er was geen dorp in de buurt, dus Besuijen hoefde niet na te gaan of het een mohammedaans of een christelijk dorp was. Bij een mohammedaans dorp was het schieten van een varken niet zo erg. Het was immers een onrein beest, maar bij de christelijken of de nog niet bekeerden was een varken een hoogst waardevolle knorder. Zo waardevol zelfs, dat jonge biggen werden gezoogd aan de moederborst van een van de dorpschonen. Soms was dit te zien aan de scheerriem aan maar één kant, waar torren onder vandaan kropen wanneer ze over de schouder werd gegooid. Hij dook met zijn begeleider achter een reusachtige boomstam, greep de karabijn, laadde en schoot. Zijn ervaring uitte zich in een welgericht schot, dat het varken doorboorde. Het sterke oerwoud beest liep gewoon verder en verlegde zijn pad richting schutter, die als een aap in de boom kroop en een tweede schot waagde. Gelukkig ging het beest nu permanent neer en Besuijen klom uit de boom. Het varken werd op de rug van de Papoea begeleider gesjord, terwijl Besuijen zich gedurende de verdere trip krabde om de mieren, die hij tijdens zijn omarming van de boom had opgelopen van zich af te schudden. Na een douche en een koud biertje was het leed snel geleden.

De woonschepen werden bevolkt door een aantal geologen, die hem hartelijk opnamen. Blij, dat hun eenzaamheid werd opgefleurd. Nieuwe berichten uitwisselen, bier en cola drinken. Gelukkig had Besuijen zijn vleesrantsoen meegebracht. Het varken werd opgepeuzeld als karbonade, filetsteak en gewoon als saté. Het bier, dat per kist van zeventig flesjes in de ijskast paste, raakt er zelfs van op.

In het moeras zat oude Jakob, een reusachtige krokodil, die de gewoonte had, wanneer hij in de buurt was, de lege flesjes, die overboord werden gekieperd, op te vangen en in te slikken. 'Vermoedelijk zinkt ie wel een keer,' merkte een van de geologen op. Hun enige verbinding met de buitenwereld was het dagelijkse radiogesprek met Sorong.

'Er zijn gevechten uitgebroken tussen twee stammen bij jullie in de buurt,' meldde Sorong de derde dag. De *Kais* is met mariniers onderweg voor jullie bescherming en om de gevechten te stoppen.

De geologen en Besuijen maakten zich op om hun grootste zorg, een hut in de buurt met explosieven voor de bodemonderzoeken, te gaan bewaken. Daar bleek alles rustig en ze wandelden door naar de steiger. De *Kais* lag inmiddels op de rivier ten anker. Op de steiger krioelde het van de mariniers en gevangen genomen Papoea's. Dichterbij gekomen zagen ze een aantal gesnelde koppen op een zijstuk van de steiger liggen.

'Vierentwintig met de oortjes er nog aan,' telde Besuijen, die wel wat gewend was uit zijn politionele actietijd. Een prauw met een pater in de punt kwam er aan en meerde aan de steiger.

De pater maakte een kruisteken bij de uitgestalde koppen en riep ontsteld: 'Hé, dat jochie van de missie ligt er ook bij!'



## Jong talent tegen het einde

In de stromende regen liep Kees Hazewinkel, stuurman op de *Kais* en nog een broekje in de grote zeevaartwereld, als in een waas over een glibberig kleipad. dat de naam pad niet verdiende, in de richting van de 'doe het zelf' steiger waar de *Kais* lag afgemeerd.

'Alle mensen hier die ouder dan driejaar zijn hebben mensenvlees geproefd,' vertelde de al wat bejaarde en grij(n)zende missionaris opgewekt. Hij wandelde mee naar de steiger om op uitnodiging van Piet Snor, de nieuwe kapitein, aan boord van een goede maaltijd, een sigaar en een glas drank te genieten.

'Dus driejaar was er blijkbaar niets gebeurd, dank zij de inspanningen van de missionaris en de bestuursambtenaar,' dacht Kees bij zichzelf.

Een hele geruststelling, want een meute van enige tientallen oorlogszuchtig uitziende Papoea's uitgerust met speren, bijlen, pijl en boog en de onafscheidelijke peniskoker omringde de beide mannen. De traditionele honden liepen blaffend om de groep heen en weer

Hoewel de missionaris zeer optimistisch gestemd scheen te zijn over deze vooruitgang, was er toch kort geleden een Amerikaan van bekende huize verdwenen, vermoedelijk in een kookpot. Aan de sociale structuur was er blijkbaar ook niets veranderd, had hij gezien tijdens zijn bezoek. De mannen woonden in mannenhuizen, de vrouwen en kinderen in vrouwenhuizen.

Drie kapala's, verschillend in rang, regelden het dagelijkse leven. De kapala trika, in het nabije verleden verantwoordelijk voor de sneltochten, liep naast hem. De Papoea zag er vervaarlijk en beangstigend uit, alsof hij elk moment kon toeslaan. Hij grijnsde plotseling naar Kees en met een onheilspellende blik in zijn ogen spande hij zijn armen en een pijl vloog suizend door de lucht met een daverende klap recht in de zijkant van de houten loods voor de steiger. Een Papoea medewerker kwam verschrikt uit de loods te voorschijn om te kijken wat er gebeurde en stond oog in oog met zijn krijgshoofd, die triomfantelijk naar Kees grijnsde.

Hij schrok terug naar de werkelijkheid. Ondanks zijn optimisme beklagde zich de missionaris er over, dat zijn bekeerlingen vaak weer terugvielen in hun oude leefgewoonten.

Kees, die onder een niet altijd even eerlijke en soms uitermate slechte behandeling van de nieuwe kapitein leed, kreeg een opwelling de krijgshoofd te vragen een bepaald levend doel te kiezen.

Van opzij keek Kees naar de geestelijke. De pater leek met zijn flinke omvang, de bemodderde baggerlaarzen en de vuile, natte, modderige oude regenjas meer op een werknemer van een baggerbedrijf dan op een missionaris.

Kees was vroeger wel met de reguliere vrachtvaart op de noordkust van Nieuw Guinea geweest, maar hij had zich nooit kunnen indenken dat hij eens zou varen op rivieren in de binnenlanden aan boord van een 'sardineblik'. En nu baggerend door de modder en omgeven door de Papoea's voelde hij zich net een antropoloog. Op de steiger bij de valreep wachtte broeder Jozef, die ook op de missie werkte, hen op. Geestelijken in het oerwoud moeten zich veel ontzeggen en een buitenkansje om eens uitgebreid te eten en drinken lieten zij zich niet ontgaan.

De Nederlanders aan boord hadden, tijdens de diverse reizen naar deze monding van een rivier nabij Kaap Steenboom, met het brengen en nu het weer weghalen van de boring en aanverwante artikelen een diepe bewondering opgebouwd voor deze hardwerkende zielenherders,

die hun roeping vervulden aan deze onherbergzame zuidkust. Het weinige dat zij konden doen was hen tijdens hun bezoeken te fêteren op een overvloedige maaltijd.

De tijden waren nu, een kleine tien jaar na het begin van de opbouw van Nieuw Guinea, zeker op voedinggebied aardig veranderd. Kees was de luxe voeding zoals nu aan boord zelfs op de tankvaart niet gewend.

Alleen hij wist niet hoe lang nog, omdat Piet Snor het schip runde alsof hij bezig was de bezuinigingen op de diepzeevloot te evenaren.

Er had zich tijdens de bezoeken van de afgelopen tijd een hele ceremonie ontwikkeld over wie het eerste zou opscheppen.

De missionaris, als gast, wilde dat de kapitein zich eerst bediende, terwijl de

kapitein de gasten de eer wilde laten. Nadat uitnodigingen tot een start enige keren heen en weer gingen nam normaliter broeder Jozef de leiding en de maaltijd eindigde in een goede harmonische sfeer met een goed glas cognac en een dikke sigaar.

Kees herinnerde zich zijn eerste dagen aan boord. Hij was geen rijstepikker en had tegen Frans, zijn bediende, gezegd: 'Ik als echte Hollander eet het liefst stampot, zoals zuurkool met spek.' Dat had hij geweten. Frans wilde hem echt verwennen. Elke dag stond zuurkool met een



Een van de vele mappi's.



Het verladen van de last.

hele, echte dikke vette rookworst, in die tijd goed verkrijgbaar in Sorong, op zijn menu. Dag in dag uit hetzelfde.

Na twee weken had Kees Frans kunnen duidelijk maken, dat het zeer werd gewaardeerd maar te veel van het goede was. En dus leerde hij bij gebrek aan andere kunstuitingen van de kok uit arren moede rijst eten. Zo had hij hier aan dezelfde steiger voor het eerst van zijn leven Limburgse vlaai gegeten. Misschien zelfs als eerste Scheveninger. Ze hadden de ingrediënten aan boord, maar geen kok om ze te maken.

Een oude, Limburgse non op deze missiepost had, na het zien van de voorraadkamer van het schip, met in eerste instantie de bedoeling te kijken of er wat te halen viel voor de missiepost, opgemerkt dat ze wel kans zag een vlaai te produceren.

Zijn eerste vlaai gegeten tussen de koppensnellers aan de onherbergzame zuidkust van Nieuw Guinea. Vertel dat maar eens aan een echte Limburgse vlaaienbakker!

Deze keer waren de zielenherders om nog andere redenen aan boord. Wanneer het droog werd zouden ze na afloop met hun aanhang over het langzaam kaal wordende boorterrein en de directe omgeving lopen om te kijken of er iets van hun gading was. De hele boring een eindje verderop werd wegens tekort aan olie afgevoerd. Op zulke momenten was er altijd wel wat te verhapstukken en een paar blikken met een knipoog naar de pater waren genoeg.

Een golfplaatje hier, een tafeltje daar, etc.

NNGPM helpt!

Bron: Wamandai



WORDT  
VERVOLGD



## BEVOORRADEN OP ZEE

### DEEL 2

#### HET OVERZETTEN VAN VASTE GOEDEREN

#### Soorten tuigen

In het algemeen kan men voor het overzetten van vaste goederen gebruik maken van tweeërlei soort tuig: een *wippertuig* dan wel een *laadreeptuig*. Bij het wippertuig wordt de last langs een strak gehouden tros getrokken, terwijl bij het laadreeptuig de last, hangende in een laadreep van het afgevendende schip, met behulp van een andere reep wordt overgetrokken.

Laadreeptuigen zijn in het algemeen alleen geschikt voor het overzetten van niet te zware lasten, waarbij de afstand tussen de beide schepen betrekkelijk gering is.

De wippertuigen kan men onderscheiden in *wippertuigen voor lichte lasten* - personen, victualie en andere goederen tot een gewicht van 250 kg - en *wippertuigen voor zware lasten*. Tot de

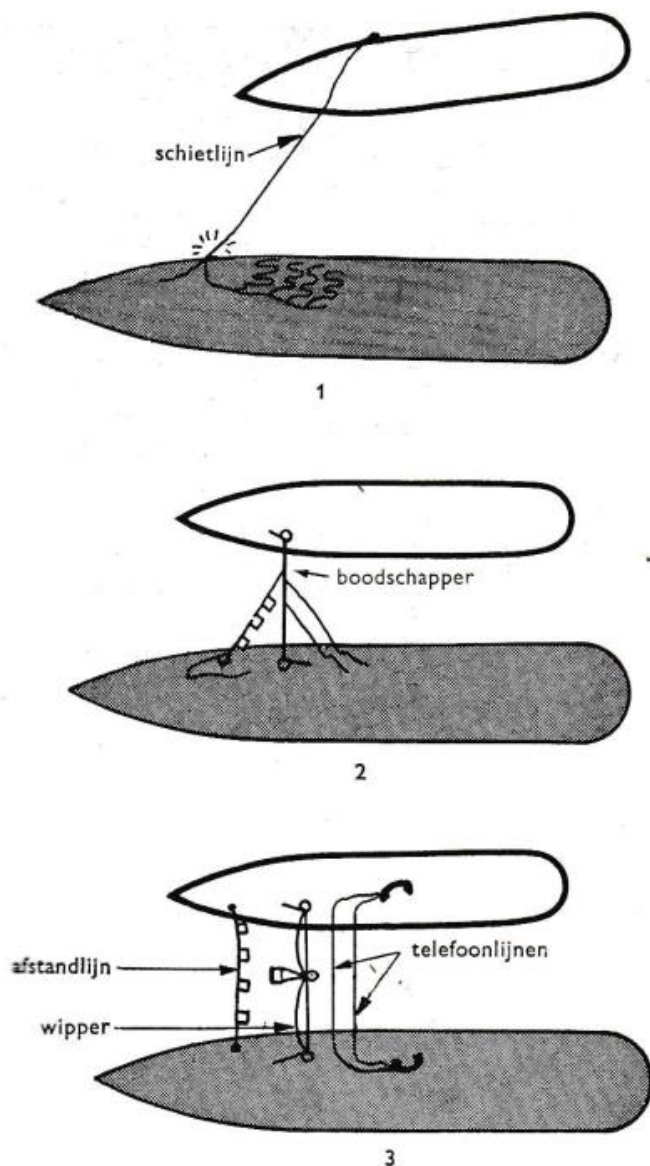


Fig. 288

eerste moeten worden gerekend het hoge manillatuig (*manilla highline rig*) en het gewone lichte wippertuig (*light jackstay rig*). Tot de laatste behoren het hoge stalen tuig (*wire highline rig*) en het gewone zware wippertuig (*heavy jackstay rig*). De verschillende wippertuigen komen in beginsel met elkaar overeen. Bij de hoge tuigen, waarmede bevoorradingsschepen veelal zijn uitgerust, loopt het tuig aan boord van het afgevend schip echter van de laadboom af.

De laadreeptuigen worden onderscheiden in „burton rigs”, waarbij het ontvangende schip de last overhaalt, en „housefall rigs”, waarbij het afgevend schip dat zelf doet.

De tuigen van de toekomst, waarmee de lasten sneller en bij hoge vaart zullen kunnen worden overgegeven, komen in principe met de bovengenoemde overeen. De detailafwerking verschilt daarvan echter aanzienlijk.

### De behandeling van wippertuigen

Tenzij anders is bevolen, wordt het *wippertuig* voor lichte lasten geleverd door het afgevend schip. De laadposities zijn aangegeven met de voorgeschreven vlag of - des nachts - met de voorgeschreven markeer-lichten. Zonder te wachten tot men precies op post is gekomen, schiet het afgevend schip een lijn over (fig.

288 (1)). Het ontvangende schip houdt een lijnschiet-geweer gereed voor het geval de poging van het andere schip mislukt. Hierbij zij opgemerkt, dat uit veiligheidsoverwegingen nooit op een vliegkampschip mag worden geschoten. Indien dus een dergelijk schip bij de bevoorrading betrokken is, schiet dat steeds de lijn over.

Aan de *schietlijn* bevestigt men vervolgens de *boodschapper*, waaraan in volgorde zijn vastgemaakt de *afstandlijn*, de *telefoonlijnen* - voorzien van waterdichte zakjes waarin de koptelefoons - en de *doorhaler*. Al die lijnen zijn gemerkt met behulp van een lapje zeildoek, waarop de naam van de lijn is vermeld. Aan de *doorhaler* is de wippertros bevestigd (fig. 289). Aan boord van het ontvangende schip haalt men op een teken van het afgevend schip de *schietlijn* en vervolgens de *boodschapper* binnenboord, na deze door een kinnebaksblok in de top van de *slumpmast* te hebben genomen (fig. 288 (2)).

De *afstandlijn* en de *telefoonlijnen* worden daarop, zodra ze binnenboord komen, vervaren naar de aangewezen posities, de wippertros wordt met de stalen grommer in de sliphaak boven in de *slumpmast* gepikt en de *doorhaler* wordt door een of meer blokken genomen (fig. 288 (3)).

Op het afgevend schip vaart de wippertros door twee geleideblokken en wordt deze door een twintig- of dertigtal matrozen in handen gehouden.

De thuishaler is aan boord

van dat schip, evenals de doorhaler aan boord van het ontvangende schip, door een of meer blokken genomen. Beide worden door een aantal manschappen in handen gehouden.

Na de telefoonverbindingen van brug tot brug en van afgiftepositie tot laadpositie tot stand te hebben gebracht, kan men nu beginnen met het overzetten van de last.

Aan boord van het afgevendende schip haalt men daartoe de thuishaler zo ver mogelijk door en viert men de wippertros zo veel als nodig is bij, zodat de last aan het wipperblok kan worden aangeslagen. De wijze, waarop dit laatste gebeurt, hangt af van het soort last, die moet worden overgezet (fig. 290).

Vervolgens haalt men de wippertros stijf, waarna men aan boord van het ontvangende schip de last met behulp van de doorhaler naar zich toe kan trekken, terwijl aan boord van het afgevendende schip uiteraard de thuishaler wordt bijgeviert. Is het wipperblok boven het ontvangende schip aangekomen, dan wordt de wippertros opgeviert tot de last aan dek staat en kan worden losgemaakt. Zodra dat is gebeurd, wordt de wippertros weer doorgehaald en het wipperblok weer thuisgehaald (fig. 291).

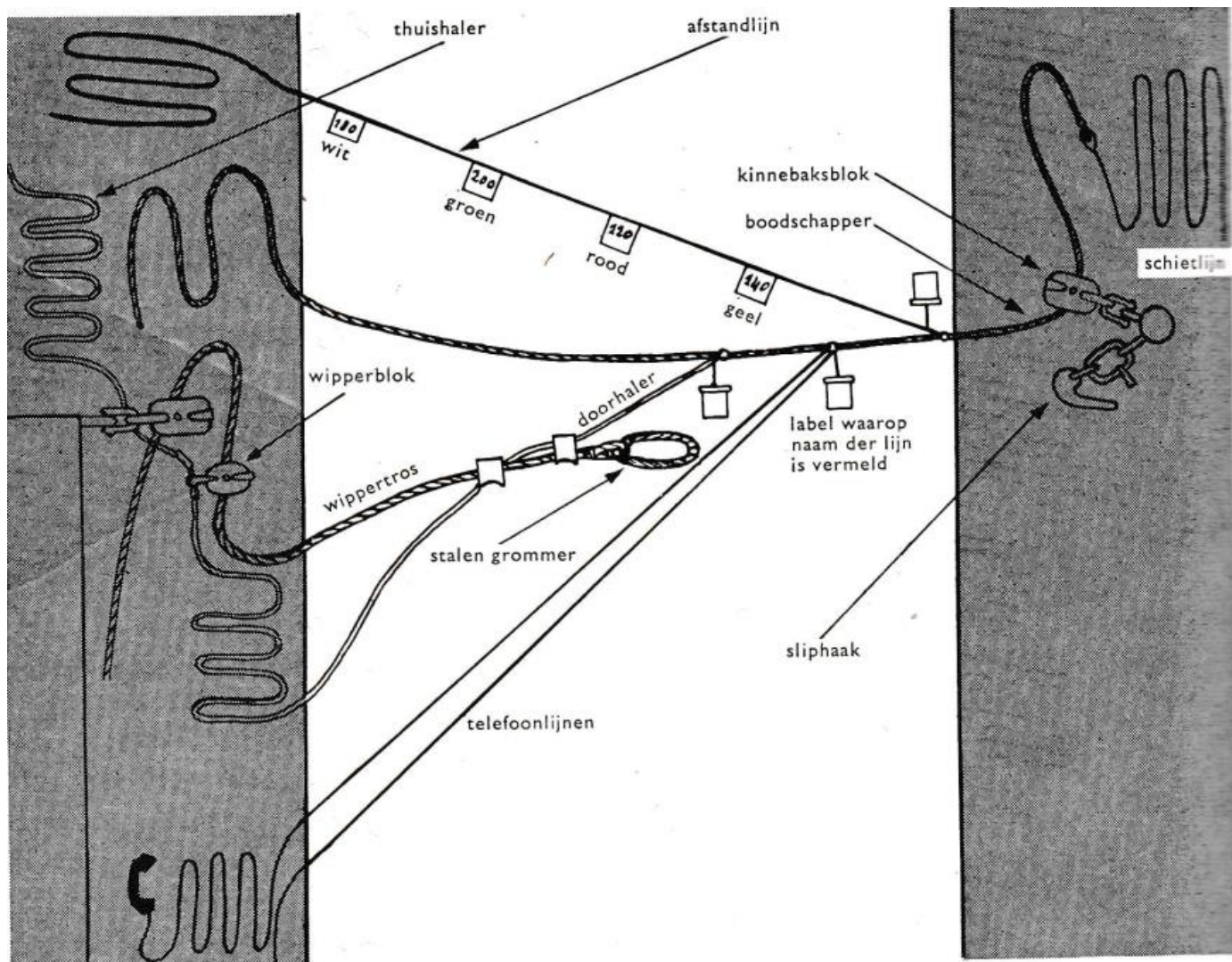


Fig. 289

De wippertros moet gedurende het transport uiteraard zo stijf worden doorgehaald, dat de last niet door het water sleurt. Men moet echter wel bedenken, dat met het strakker houden van die tros de spanning daarin zeer aanzienlijk toeneemt. Bij een hoek van  $20^\circ$  in de tros ter plaatse van de last is die spanning tweemaal, bij een hoek van  $40^\circ$  driemaal, bij een hoek van  $150^\circ$  viermaal en bij een hoek van  $160^\circ$  zesmaal het gewicht van de last.

Zodra de laatste last is overgegeven en het wipperblok weer is thuisgehaald, wordt aan boord van het ontvangende schip de wippertros op de doorhaler en deze op de boodschapper bevestigd, nadat de laatste door het kinnebaksblok boven in de mast is gelegd.

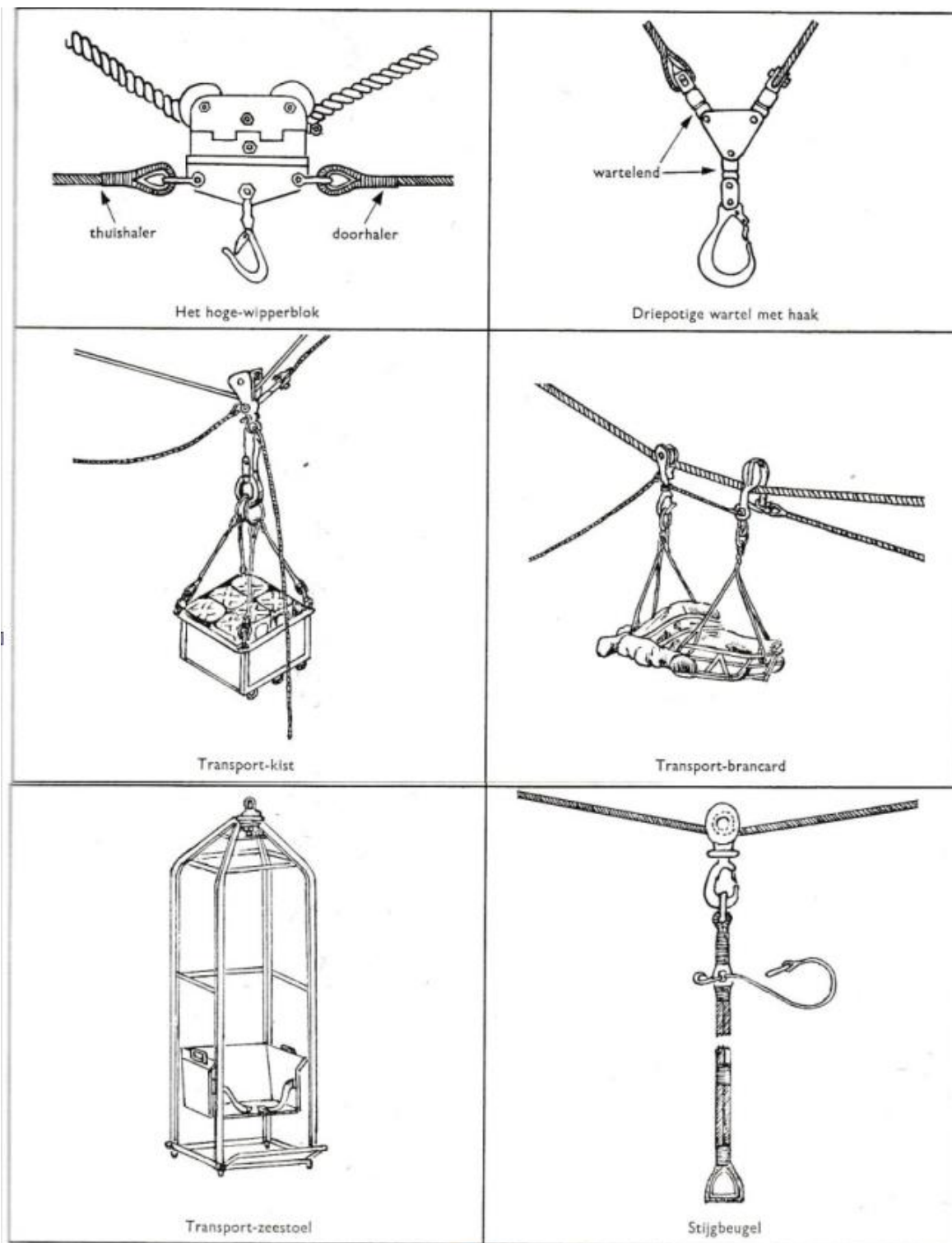


Fig. 290

Daarna wordt de sliphaak losgeslagen en de wippertros tot bijna op dek afgevierd. Nadat op de boodschapper vervolgens nog de telefoonlijnen zijn bevestigd, wordt alles door het afgevendende schip thuis-gehaald. Ten slotte slijpt men de boodschapper en de afstandlijn en de schepen zijn weer vrij van elkaar.

Bij de *wippertuigen voor zware lasten* gaat alles op dezelfde manier, maar de wippertros wordt strak gehouden met behulp van een lier, die veelal zo is ingericht dat een vooraf ingestelde spanning gedurende de gehele operatie gehandhaafd blijft. Ook de door- en thuishaler kunnen daarbij door lieren worden bediend.

Indien twee wippertuigen tegelijkertijd moeten worden gebruikt, is het gebruik van één schietlijn, waaraan de beide boodschappers worden overgehaald, handiger dan het overschieten van twee lijnen. Alvorens ermee te werken, vervaart men de boodschappers elk naar de juiste laadpositie.

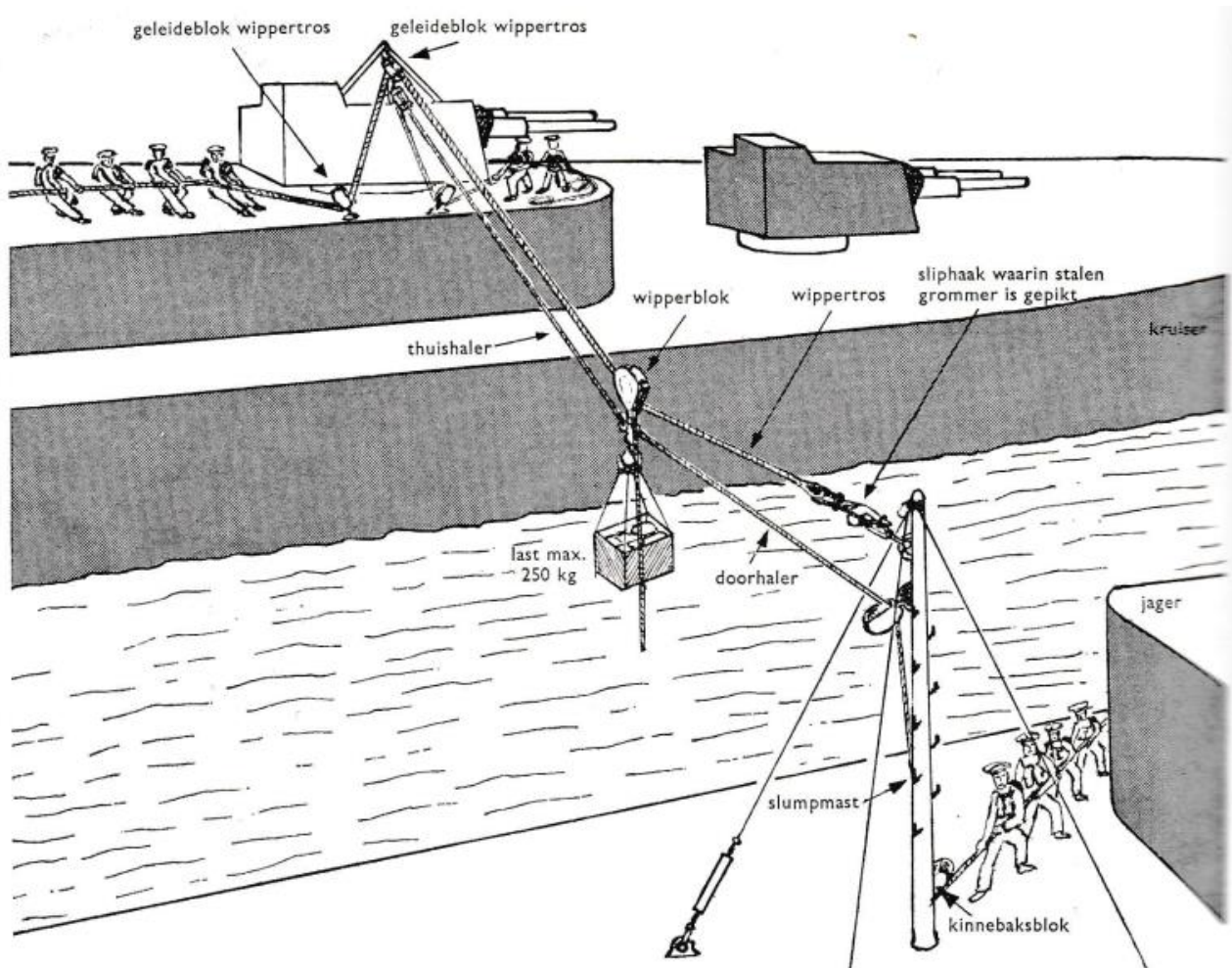


Fig. 291

## Behandeling van de laadreeptuigen

Bij de laadreeptuigen wordt, zoals gezegd, de last, hangende in een laadreep van het afgevendende schip, met behulp van een reep van het andere schip overgetrokken.

Bij de *burton rig* doet men dat laatste aan boord van het ontvangende schip (fig. 292). Om daarbij enige hijshoogte te krijgen, wordt de inhaalreep vaak door een blok in een laadboom geleid, maar nodig is dat niet: dat blok kan ook worden bevestigd aan de opbouw, mits op voldoende hoogte.

Bij de *housefall rig* wordt ook het overhalen van de last gedaan door het afgevend schip. Daartoe zijn aan boord daarvan twee laadbomen opgetuigd. De inhaalreep loopt via een geleideblok op het ontvangende schip terug naar de binnenlaadboom van het afgevend schip (fig. 293).

Het werken met laadreeptuigen vertoont veel overeenkomst met het laden en lossen met behulp van een buiten- en binnentakel, wat men op koopvaardij schepen vaak ziet doen.

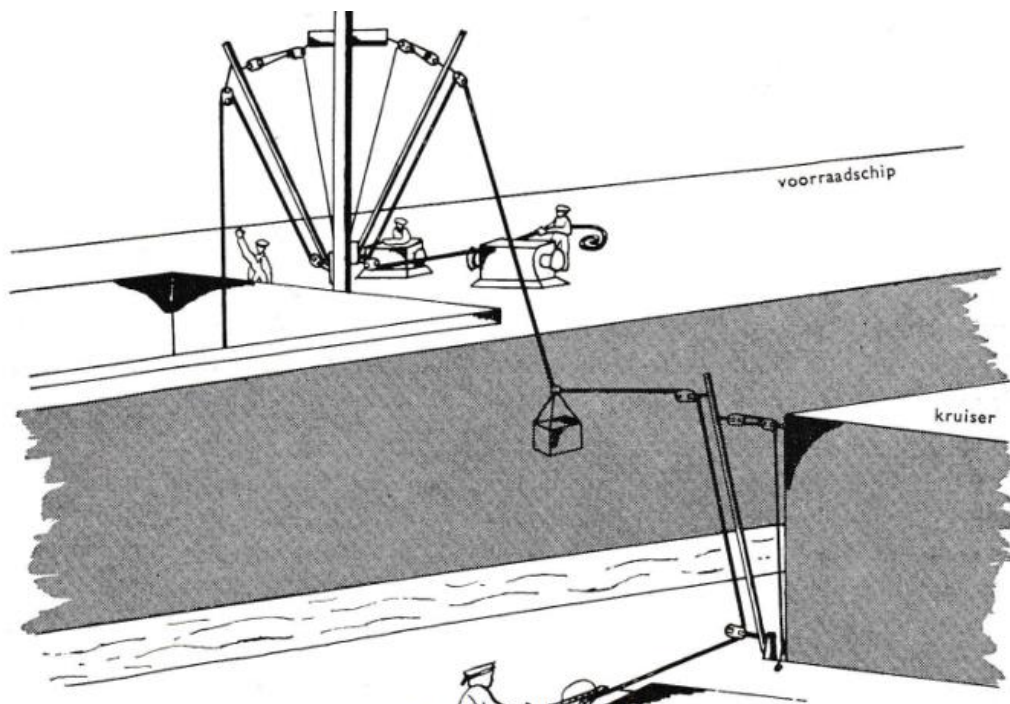


Fig. 292. De burton rig.

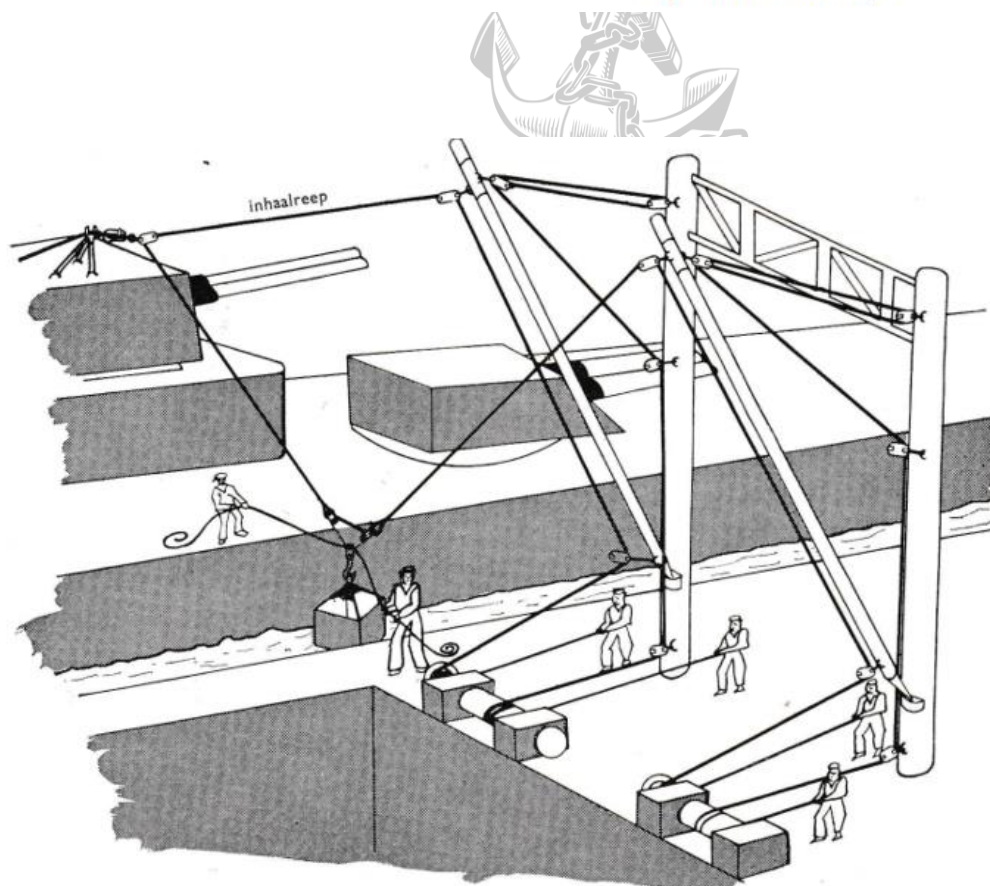


Fig. 293. De housefall rig.



## HR. MS. AUGURK

Zoals jullie nu wel langzamerhand allemaal zult weten, heeft er vroeger een schip gevaren bij de KM, genaamd Hr. Ms. "Augurk". Dit schip is naar de sloperij gegaan, zodat jullie, of liever gezegd vele van jullie, het alleen maar kennen van mensen, die erop gediend hebben. Nu wil ik helemaal niet uit laten komen, dat de schrijver dezes 'n "ouwe jongen" is, maar ik heb nog gevaren met de "Rolmops".

Laats genoemde is het moederschip van de "Augurk" en Hr. Ms. "Ui", twee zusterschepen, de "Rolmops" was dik en gezet. Vandaar de uitdrukking "dikke poot". Zij was achttien jaar oud en nog nooit beschadigd of aangetast. Toen kreeg ze een aanvaring met Hr. Ms. "Tijgerhaai". Uit dit intieme contact werd een tweeling geboren. Dit geboren wil natuurlijk niet zeggen, opgericht, maar te water gelaten. De Ui is kort naar haar tewaterlating de pijp uit gegaan. Het gebeurde bij een operatie in de Zuid-Limburgse wateren. Zij werd getroffen door een pijl van een geïmmigreerde Leerdammer, die daar toentertijd de kusten onveilig maakte. Deze pijl trof haar precies in de Hoofd Machine Kamer. Zij is op 15.000 stokers en de commandant na, met man en muis vergaan. Daarom wordt er bijna niets meer van verteld.

"

Hr. Ms. "Rolmops" had een lengte van 200 chinese centimeters en een breedte van 1 Hollandse kilometer. De maten zijn wel een beetje raar, maar de chinezen (goedkope arbeidskrachten) hebben aan de lengte gebouwd en de Hollanders (meer technisch aangelegd) aan de breedte. De waterverplaatsing word uitgedrukt in "hele boeken". Daar had men toen nog niets anders voor.

De bewapening was één waterkanon voor op de bak en een echt schietgeweer achter op het kontje.

Op 1 januari 1764 om 11 uur 's morgens plaatselijke tijd, maakten wij onze eerste reis met een bemanning van 32.000 koppen, waaronder ik. We oefenden bij Friese wateren, in het Gronings gebied met de Friese marine. Dit was nog in de tijd van de Fries-Hollandse-Unie, de F.H.U. dus. De oefeningen verliepen uitstekend. De konstabels hadden natuurlijk weer geen moer te smilen omdat er veel te schieten viel, vooral op sleepboten, waren zij afgeoefend. Daarom werd ons schip al gauw ingedeeld bij de sleepbootbestrijdingsdienst, een leuke job.

De ouwe van ons was een heel jofele bink. Na iedere geslaagde oefening mochten we allemaal twee minuten langer aan de ijsdonky hangen. Dat hield het moreel van de bemanning hoog. Vooral in de oorlogsjaren 1774-1777 hebben we het zwaar te verduren gehad. Wij voeren toen met onze boot de Maas op, tot voor de kust van de stad Urmond. Deze stad was door de Russen bezet. Onze landingsdivisie had de opdracht om de sterkte van de verdediging te bekijken. We hadden al sluittoestand A t/m Z gehad dus het kon beginnen. Eerst beschoten we de kust en een deel van het binnenland. Door de strenge vorst bevroren die nozems allemaal gelijk, want ze werden om het zo maar eens uit te drukken, zeiknat. Toen gingen onze jongens met zestig man tegelijk aan wal. Er is er maar één teruggekomen. Hier zijn verhaal:

"Toen wij met onze boomstam aan wal kwamen was het doodstil. Ineens kwam er een zuchtje wind en begonnen die bevroren Kroetsjefs te kraken als wilden. Van de schrik is de helft van onze mannen gesneuveld. Alleen de sterksten bleven over. Wij zijn toen doorgedrongen tot het centrum van de stad, waar wij het enigste café vonden wat nog open was. Omdat wij ook geen twintig meer waren en koud en dorstig zijn wij naar binnen gegaan en hebben ons te goed gedaan aan drank en vrouwen. Omdat alleen ik nog een beetje nuchter was na een uur en de

rest gesneuveld of half dood, heb ik mijn knots maar gepakt en ben naar boord teruggekomen. De anderen zullen ook wel sneuvelen, dacht ik”.

Ziehier wat een keiharde bemanning wij hadden.

De oorlog werd gewonnen dankzij de moed en het doorzettingsvermogen (Hm) van onze mannen toentertijd. Er brak nu een rustige periode aan.

Toen werd het 1787 en voeren wij de 8ste januari uit het doel “ontdekkingen”.

Onze eerste en tevens laatste ontdekking was het eiland Urk, in de Zuiderzee. Dit eiland was van belang door zijn wereldvermaarde veeteelt en vrouwenmarkten. Het had tevens een gunstige ligging. Naar dit eiland maakten we een term.

Toen was een term nog 6 jaar. Zoals men nu zegt: Het is best in de Oos, als je maar rijst lus, zo zeiden wij vroeger: Het is weer best in Urk, vooral (snuffelend) onder zo’n Urkse jurk”. Ach ja, dat waren pas termen. Vrije jongens zes jaar en getrouwde jongens zes maanden. Dat kwam vanwege het vrouwenoverschot. 8 grietjes op 1 boer, dat is nogal wat hè?

Het was een prachttijd op de Rolmops. We hadden een bootsman, bootsman Roommens. Die kwam je porren met bokshandschoenen, dus niet zoals die boothanden van tegenwoordig, met een aai over je buik of een “por” in je ribben.

De stokers hadden een heel apart cafetaria. Tegenwoordig niet eens een eigen bakstafel. Ja, mensen dat waren nog een tijden.

Tegenwoordig krijg je per dag je rantsoen vlees. Wij kregen om de veertien dagen een heel varken. Je had bovendien je eigen huisbar. Je mocht wel niet meer drinken na twaalf uur, maar we deden het toch. Stiekem natuurlijk. Maar dat is nu niet meer zo.....

Zoals met iedere boot, eindigde het leven van de Rolmops, ook op de schroothoop. Dat was in 1801. Op de puinhopen van de Rolmops hebben ze later Nieuwediep gebouwd. Vandaar dat het er zo’n puinhoop is. Toch zou ik er nu best willen zitten. Met m’n bips in een bak ijs! Wat is het hot hè?

Jantje Pijpluis.

---

## Gevechtsrapport te velde

Geachte kapitein.

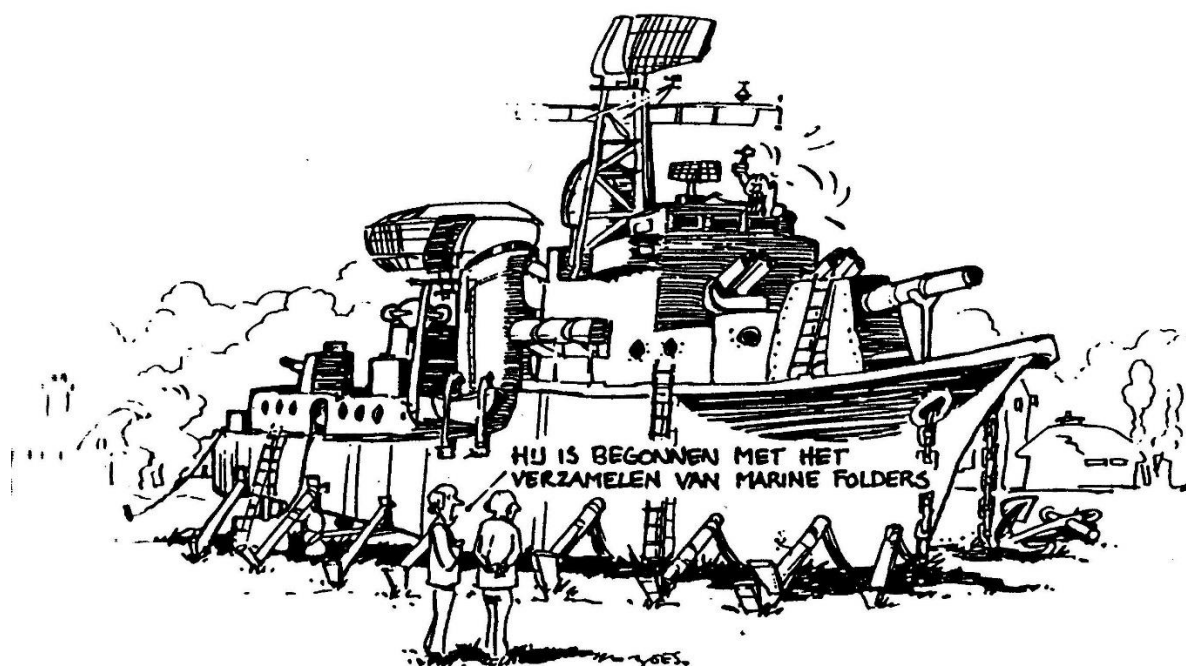
Ik schrijf dit gevechtsrapport langzaam omdat ik weet dat u niet zo vlug kunt lezen. U zult me wel niet meer kennen want ik heb mij gecamoufleerd en het is al een maand geleden dat u mij hier op post hebt gesteld. Intussen heb ik vijf vijandelijke aanvallen afgeslagen. De eerste drie aanvallen verliepen geheel volgens voorschrift. Bij de vierde aanval werd ik omsingeld. Toen zij van alle kanten op mij afstormden, klom ik een boom in. Vanuit deze waarnemingspost kon ik goed zien hoe ze met de koppen tegen elkaar liepen. Maar bij de vijfde aanval ben ik gewond geraakt. Het waaide toen zo hard dat één van mijn handgranaten in mijn eigen schuttersputje terugwoei. Ik heb ook wat krijgsgevangenen gemaakt. Ik denk dat ze bij de vijandelijke partij horen want ik kon ze niet verstaan.

Mijn helper, de marinier der derde klasse Blindgeschoten, is bij een tegenaanval verdronken. Hij maakte een vat bier buit en sprong er onmiddellijk in. Ik heb nog geprobeerd om hem eruit te trekken, maar hij vocht dapper terug. Hij heeft minder geleden dan ik, want toen hij de laatste adem uitblies was het bier op.

Ik ben blij dat ik een regenzeiltje bij me heb want het heeft hier twee keer geregend. Eén keer acht dagen en één keer twee weken.

Terwijl ik dit schrijf, neem ik waar dat de vijand zich voorbereidt op de volgende aanval. Ik heb mijn bajonet opgezet want ik heb nog maar zes patronen en één handgranaat. U moet er op voorbereid zijn dat dit mijn laatste bericht is, want mijn pen is bijna leeg. Verder zijn er geen bijzonderheden.

Jan Janus Uitdeketting, marinier der tweede klasse. AG-schutter, 1e groep, 2e ploeg, 3e peloton.



---

## “DANKBAAR URK”

Dit was de titel van een artikel in het marineblad ‘Alle Hens’ in 1958.

Urk toonde zijn dankbaarheid aan de marine na een reddingsactie op dinsdag 18 maart 1958.

### **Wat was er gebeurd**

De kotter UK 244 van Rein Bos lag te vissen 85 kilometer ten noorden van Ameland. Na een nacht met een goede vangst werden om acht uur de netten opgehaald toen de 14-jarige Pieter, de oudste zoon van schipper Rein Bos, werd gegrepen door de lier en een aantal malen rond werd geslingerd. Pieter maakte een harde klap waardoor hij een ernstige hoofdwond opliep. Hij was bewusteloos en verloor veel bloed, zodat vader Rein onmiddellijk via de zender medische hulp inriep bij Scheveningen Radio: “Mijn zoon, hier aan boord van de UK 244, bloedt dood!” Door de marine werd onmiddellijk een Neptune patrouillevliegtuig richting de kotter gestuurd en vanaf marinevliegkamp Valkenburg bij Katwijk koos een Sikorsky helikopter met de naam ‘Sara IV’ het luchtruim. De bemanning van de heli bestond uit:

Luitenant ter zee der 2<sup>e</sup> klasse oudste categorie P.A. de Bruijn, (geb.14-09-1929)

Adjutant onderofficier vlieger J.P. Wassenberg (geb. 27-01-1918)

Korporaal vliegtuigmaker vliegtuigmonteur H.J. Krudde (geb.31-08-1929)

Luitenant ter zee arts der 2<sup>e</sup> klasse van de Koninklijke marine reserve F. H. Hoekstra (geb.6-2-1931).



Heli's hadden toen nog niet zo'n groot bereik en daarom vloog die eerst naar de vliegbasis Leeuwarden om daar snel bij te tanken, voordat hij koers zette naar de UK 244. Ondertussen kreeg de schipper via de radio instructie van het Rode-Kruisziekenhuis hoe eerste hulp te verlenen.

De Neptune had goed contact met de schipper van de UK 244 en dirigeerde de helikopter naar de kotter. De wind wakkerde aan, maar twee uur na het ongeval hing de helikopter boven de slingerende kotter. Het was een gevecht tegen de elementen door de bemanning van de heli en de bemanning van de kotter. Ondanks de

gevaarlijke zwiepers die de kotter maakte, wist de jonge arts af te dalen naar het achterdek van de kotter. Op een haar na miste hij de puntige top van de achtermast, maar het lukte. "De aanblik van die schuit viel me lelijk tegen", verklaarde hij. "Het was een tweemaster nota bene en hoe ontwijk je de masten als jezelf slingert en als zo'n schip ligt te stampen op de golven.

Hoe ik ze ontweken heb, is me trouwens nog een raadsel. Op een gegeven moment dacht ik: nou word ik aan die achtermast geprikt, want vlak daarachter moest ik neerkomen".

De arts stelde snel de diagnose en besloot dat Pieter zo snel mogelijk een bloedtransfusie nodig had en dus onmiddellijk naar een ziekenhuis moest. Pieter werd met een brancard in de helikopter gehesen, wat ook nog een lastig karwei was. Op topsnelheid zwenkte de helikopter weg en veertig minuten later werd Pieter afgeleverd op de vliegbasis Leeuwarden, waar een ambulance klaarstond die hem naar het Sint Bonifatius hospitaal bracht waar Pieter volledig herstelde.



## Anders dan anders

Een verhaal als dit was niet ongewoon voor de Opsporings- en Reddingsdienst van de Marine Luchtvaartdienst. Mensen die gered worden en waar later nooit meer iets over vernomen wordt. Maar hier verliep het anders. Het betrof namelijk een jongen uit een Urker familie...

Met angst en spanning had het hele dorp op die ochtend van de 18<sup>e</sup> maart de toedracht van het ongeluk, het verzoek om hulp en de moeilijke reddingsactie via de 'visserijband' gevolgd. Zou Pieter het overleven? Er werd gebeden en groot was de vreugde en dankbaarheid toen Pieter herstelde.

Urk vond dat die dankbaarheid getoond moest worden en besloot iets terug te doen. De marineleiding werd schriftelijk verzocht om de helikopterbemanning te mogen bedanken, om een ereschuld in te lossen.



## Helikopter op Urk

En zo gebeurde het dat op zaterdag 20 september om kwart over één een Sikorsky S-85 van de marine met de naam 'Salome' boven Urk verscheen, opgewacht door de burgemeester, gemeentesecretaris en de twee wethouders, de familie Bos met natuurlijk zoon Pieter en duizenden Urkers. Als landingsterrein was het veldje naast de singel gekozen. Onmiddellijk na de landing begon het eerbetoon waarbij fanfarekorps Valerius het publiek vermaakte met marsmuziek. De bemanning, bestaande uit de arts, de vlieger, een adjudant en een korporaal, werd de hand gedrukt door het gemeentebestuur en de familie Bos, eindeloos toegejuicht door de

bevolking. In triomf ging het naar het gemeentehuis, waar in de raadszaal de officiële bijeenkomst plaatsvond in aanwezigheid van de commissaris van de Koningin en de commandant van het marinevliegkamp Valkenburg, de Kapitein ter zee vlieger W.O.P.R. Aernout.. Het was een speciale zitting van de Urker gemeenteraad, traditioneel geopend en gesloten met gebed.

De eremedaille van de gemeente Urk, ingesteld op 1 september 1958 (dus kennelijk speciaal voor deze gelegenheid), werd in goud opgespeld op het uniform van de marine arts. De commandant en bemanning kreeg hem in zilver.

Vader Rein Bos sprak enkele woorden van persoonlijke dank, gevolgd door de commissaris van de Koningin en de commandant van de het marinevliegkamp Valkenburg.

Toen men hierna buiten kwam stond bij het raadhuis, te midden van talloze Urkers, Valerius opgesteld, die plechtig het volkslied speelde. Het gezelschap verplaatste zich daarna naar het



hotel restaurant Wapen van Urk waar een maaltijd klaarstond, bestande uit Kippensoep vooraf, gebakken Tong, aardappelen met diverse groenten en gemengde compote met slagroom na..

De dankbaarheid van de Urkers was memorabel voor de marinemensen en deed ze erg goed.

### **Motorpech**

Wat het verslag in 'Alle Hens' vervolgens niet vermeldt is dat de bemanning die zaterdag niet met

de helikopter van Urk kon vertrekken, maar noodgedwongen met de auto.

De helikopters van het type Sikorsky S-85 kampten namelijk regelmatig met een hardnekkige motorstoring, waardoor van de twaalf geleverde toestellen er uiteindelijk zeker vier verloren zijn gegaan door een defecte motor. In 1972 zijn deze helikopters vervangen.

Op het veldje bij de singel stond dus een defecte helikopter en die heeft daar een hele week gestaan. Vliegtuigmonteurs van de marine probeerden de storing te verhelpen en met een andere helikopter werden onderdelen gebracht. Zaterdagmorgen kwam een andere helikopter met extra brandstof wat over gepompt moest worden. Boven de polder werd een proefvlucht gemaakt en toen dit goed ging werd de heli uiteindelijk uitgezwaaid na zijn ongepland lange bezoek aan Urk.

De andere helikopter maakte een rondvlucht boven Urk met aan boord de burgemeester en secretaris Bakker. Boze tongen beweerden dat de secretaris witte zakdoeken had laten vallen op woningen die voor afbraak in aanmerking kwamen (red: denk aan het saneringsplan voor het dorp wat toen speelde). Ook werd nog een rondje gevlogen met aan boord 'tuinman' Gnodde en monteur Ten Napel, als dank dat zij zo goed geholpen hadden.



Met vrgr,  
Lub.v.d.Berg

---

---

## Kakafonie

Gaan we terug naar de begin jaren vijftig toen Nederland achtereenvolgens zes schepen aan de Verenigde Naties beschikbaar stelde voor de strijd in de Koreaanse wateren. De torpedobootjager Hr.Ms. Van Galen was nummer twee in die rij en kreeg al meteen te maken met een groot aantal schepen van verschillende naties, zoals Amerikanen, Engelsen, Australiërs en Nieuw Zeelanders om er maar enkele te noemen, waartussen soms een druk radioverkeer plaats vond. Nou valt het beslist niet mee om al deze mensen met hun eigen dialect feilloos in de Engelse voertaal te verstaan, zeker niet met de talrijke bijgeluiden via de radiotelefonie. Zo was er eens op de hondenwacht een telefonist die, ondanks het nachtelijk uur, niettemin behoorlijk uitgeslapen was. Nadat de man een radarecho had gemeld werd hem gevraagd of deze echo soms geen wolk kon zijn. Zonder enige aarzeling antwoordde hij: "This is no weather report, out!"

Een ieder weet natuurlijk dat in oorlogstijd radiostilte van levensbelang kan zijn omdat daarmee de veiligheid van schip en bemanning in het geding kan komen. Enkele in Korea gebruikte uitzonderingen hierop waren de TBS (Talk Between Ships) en de VHF (Very High Frequency).

Op zekere dag kwam een Engelsman plotseling in de ether met de oproep: "Mayflower calling, niayflower calling. Any station on this net? Any station on this net? Do you hear me? Do you hear me? Over!"

Een pijnlijke stilte volgde zonder dat de oproep werd beantwoord. Wederom kwam de zoon van Albion in de lucht, onverstoorbaar vasthoudend zijn langzamerhand eentonig geworden oproep herhalend: "Mayflower calling, mayflower calling. Any station on this net? Any station on this net? Do you hear me? Do you hear me? Over!"

Doodse stilte heerste er over de Koreaanse wateren, terwijl alle schepen belangstellend meeluisterden naar de smekende oproepen van de Engelsman, die moedeloos geworden tenslotte wanhopig uitriep: "Mayflower calling, mayflower calling. Jesus Christ, does not anybody hear me.....?"

Waarop in smeug Amerikaans de verbijsterende reactie kwam:

"This is Jesus Christ calling Mayflower. I can hear you loud en clear\_\_!"

Op zekere dag kwam de commandant op de brug te vallen omdat hij op het natte en glibberige dek weggleed en brak hierbij zijn enkel die prompt in het gips verdween. Kort daarna lag het schip in Kure voor onderhoud en reparatie langs een steiger met aan de andere zijde een Canadese jager. Tot op een morgen uit het dekhuis van de Canadees een deputatie tevoorschijn trad rechtstreeks naar de valreep van de Van Galen.

Voorop liep, ernstig kijkend, de commandant, gevolgd door een erewacht van officieren met sabel, waarvan er één een kussen droeg. Aan weerszijde van de valreep werd bij het passeren overgefloten. Op het kussen was een groot hart van blinkend metaal aan een purperen lint te onderscheiden. De manier waarop de weg naar de kajuit van de commandant werd afgelegd, deed de officier van de wacht al aan de ernst van het ogenblik twijfelen. Een minuut later werd de commandant onder luid gejuich een "Purple Heart" van ongewone afmetingen op de borst gespeld. Op het hart stond aan de ene zijde de naam van de gewonde in de strijd en aan de keerzijde de woorden: "My heart cries for you". Na enige alcoholische versnaperingen was de blessure snel vergeten.

---



Tot volgende week

