

“Ten Anker”



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



Deze extra toevoeging van het web-magazine fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website:

<https://www.tenanker.com>

en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

Redactie

Arie Krijgsman

Vijverlaan 101

3319 SN Dordrecht

e-mail:

arcon46@kpnmail.nl

telefoon

tussen 10.00 en
16.00 uur

078-7504575

b.g.g.h.

06-25160899

www.tenanker.com

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

Nummer 9 – 7e jaargang – 29 februari 2024

Deze week....

Bevoorrading op zee

De MLD en de dagen van de week

De O.A.Z. Marine Vliegkamp Valkenburg en de inspecties 1959/60

Compilatie Kruistocht door de Archipel Deel VI

Het karakter van een zeeoorlog en de bescherming van de handelszeevaart (2)

Zomervakantie (3 / slot)

De mannen van de Kais deel 9-slot

De ondergang van de ertstanker Jacob Verolme deel 1

Assaut 1929

Opleiding brandweerman..

Het leven aan boord





BEVOORRADEN OP ZEE

DEEL 3

HET OVERBRENGEN VAN VLOEISTOFFEN

Soorten tuigen

Ook de tuigen voor het overbrengen van vloeistoffen, zoals stookolie, dieselolie, benzine, water enz., per slang kan men onderscheiden in wippertuigen en laadreeptuigen, en ook hier geldt weer, dat met de eerste grotere afstanden kunnen worden overbrugd dan met de laatste. Bij de laadreeptuigen maakt men onderscheid tussen het kleine laadreeptuig (*small derrick rig*) en het grote laadreeptuig (*large derrick rig*).

De behandeling van wippertuigen

Bij het overbrengen van vloeistoffen met behulp van een wippertuig (*jackstay rig*) is de slang in een aantal *zadels* opgehangen aan een stalen wippertros. Elk zadel kan met behulp van een wipperblok over de wippertros rijden. Het afgevendende schip moet, om de wippertros voldoende hoogte te geven, beschikken over een hoge laadboom of mast en zo mogelijk ook over een lier, die de tros automatisch op de juiste spanning kan houden (*self tensioning winch*).

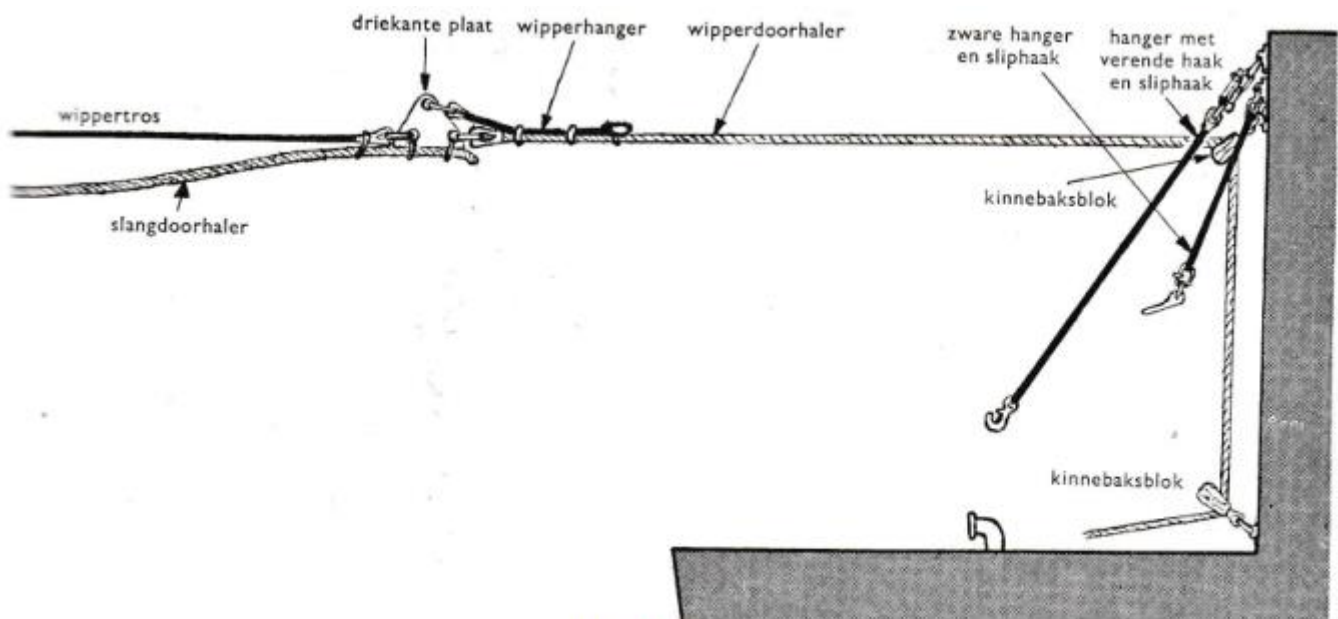
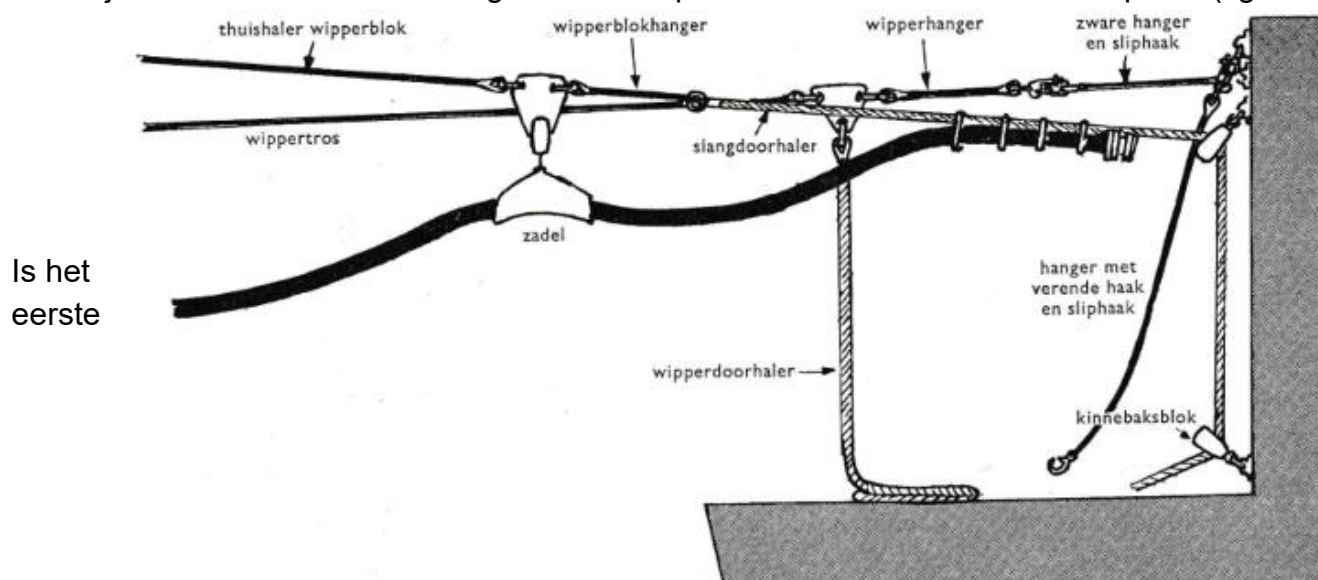


Fig. 294.

Eerst wordt weer verbinding gemaakt met schietlijn en boodschapper, waaraan afstandlijn en telefoonlijnen zijn bevestigd. Met de boodschapper wordt vervolgens de wipperdoorhaler

overgetrokken en via een hoog aan de scheepsopbouw bevestigd kinnebakblok en een soortgelijk lager geplaatst blok naar een lier geleid (fig. 294). De *doorhaler* is aan een hoek van een driehoekige stalen plaat (*monkey plate*) bevestigd. Aan de tegenoverliggende hoek zit de stalen *wippertros*, terwijl aan de derde hoek de *wipperhanger (jackstay pendant)* is aangebracht, bijgebonden op de wipperdoorhaler. Op de driehoekige plaat is ten slotte de tamp van de *slangdoorhaler* of *slanguithaler* bijgebonden.

Zodra de driehoekige plaat binnenboord is, wordt de sliphaak van de wipperhanger gepikt in de zware hanger met sliphaak, die aan de scheepsopbouw is bevestigd. De wipperverbinding is nu tot stand gekomen en de wipperdoorhaler kan worden opgeveerd en uit de blokken genomen. Vervolgens maakt men de slangdoorhaler los van de driehoekige plaat en legt men die in de blokken om hem met het nodige volk door te kunnen halen. Aan die slangdoorhaler wordt nu het eerste wipperblok met zadel en het bijgebonden uiteinde van de slang overgetrokken, waarbij men aan boord van het afgevend schip de verschillende *thuishalers* opveert (fig. 295).



Is het eerste

Fig. 295.

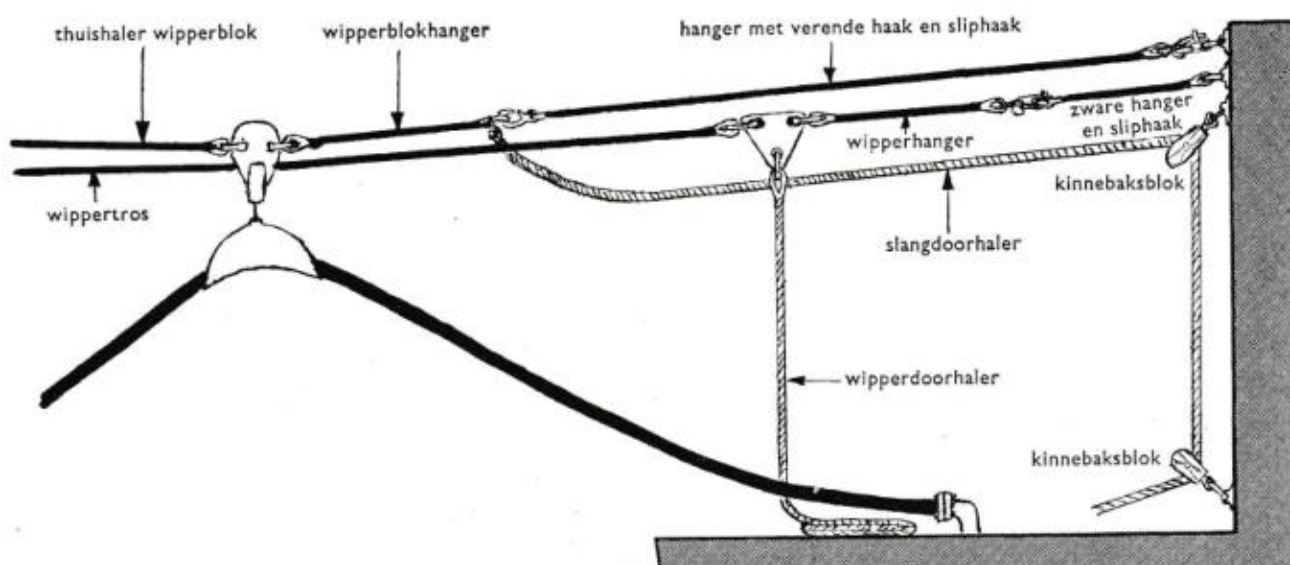


Fig. 296

wipperblok binnenboord, dan wordt de daaraan bevestigde *wipperblokhangar* verbonden met een tweede hanger met sliphaak aan de scheepsopbouw (fig. 296).

De *laadslang* kan nu worden losgesneden van de slangdoorhaler en aangesloten op het brandstofsysteem. Het overpompen kan beginnen (fig. 297).

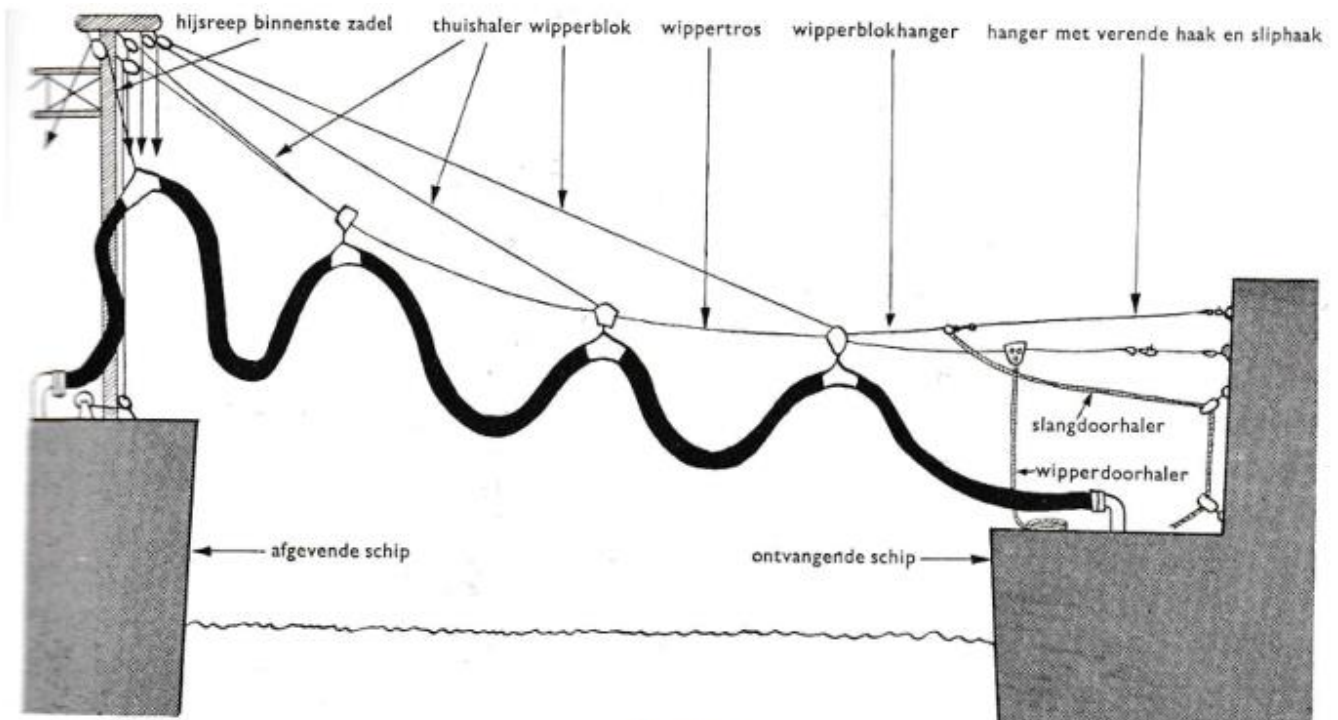


Fig. 297

Bij de beëindiging van de bevoorradingsoperatie moet, alvorens de laadslang aan boord van het ontvangende schip wordt ontkoppeld, deze met lucht of een ander onbrandbaar gas worden doorgeblazen. De zo juist gevulde tank moet nog voldoende capaciteit hebben om de hoeveelheid lucht of gas, die daardoor overkomt, te kunnen verwerken.

Daarna ontkoppelt men de laadslang, bindt die weer aan de slangdoorhaler en wordt het wippertuig teruggegeven, een en ander als bij de afgifte, doch in omgekeerde volgorde.

De behandeling van de laadreeptuigen

Bij het overbrengen van vloeistoffen met behulp van een laadreeptuig (derrick rig) wordt de slang op drie (small derrick rig) of vier punten (large derrick rig) opgehouden door laad- of hijssrepen.

Eerst wordt weer verbinding gemaakt met een schietlijn en boodschapper, waaraan afstandlijn en telefoonlijnen zijn bevestigd. Met de boodschapper wordt vervolgens de slangdoorhaler overgetrokken, in de kinnebaksblokken gelegd en door voldoende volk in handen genomen (fig. 298). Het eerste van die blokken moet op voldoende hoogte boven het dek zijn aangebracht om de laadslang goed vrij van het dek te kunnen houden.

Aan de slangdoorhaler is met behulp van een korte *hanger* de slang bevestigd, die ook met enkele snij stroppen op de doorhaler is bijgebindseld of op andere wijze - haken en ogen - daaraan is verbonden. Nadat de sliphaak van de aan de opbouw bevestigde hanger in de ring van evenbedoelde korte hanger is gepikt, kan de slang worden losgesneden of losgehaakt en, nadat de blinde flens is verwijderd, op het brandstofsysteem worden aangesloten (fig. 299).

Op de trekbeugel, waarop de korte hanger zit, is tevens de thuishaler bevestigd. Deze is door een blok bovenin de laadboom aan boord van het afgevend schip geschoren en houdt de

slang ter plaatse, samen met de beide hangers, op. Ongeveer in het midden rust de slang in een zadel, die door een *zadelreep*, geschoren door een blok in dezelfde laadboom, wordt opgehouden. Aan het binnenboordse eind zorgt een tweede zadelreep - vaak een derdehandje of vierloper - dan nog, dat de slang vrij van dek blijft. De laadboom zelf wordt door een hanger of *topreep* in de juiste stand gehouden (fig. 300).

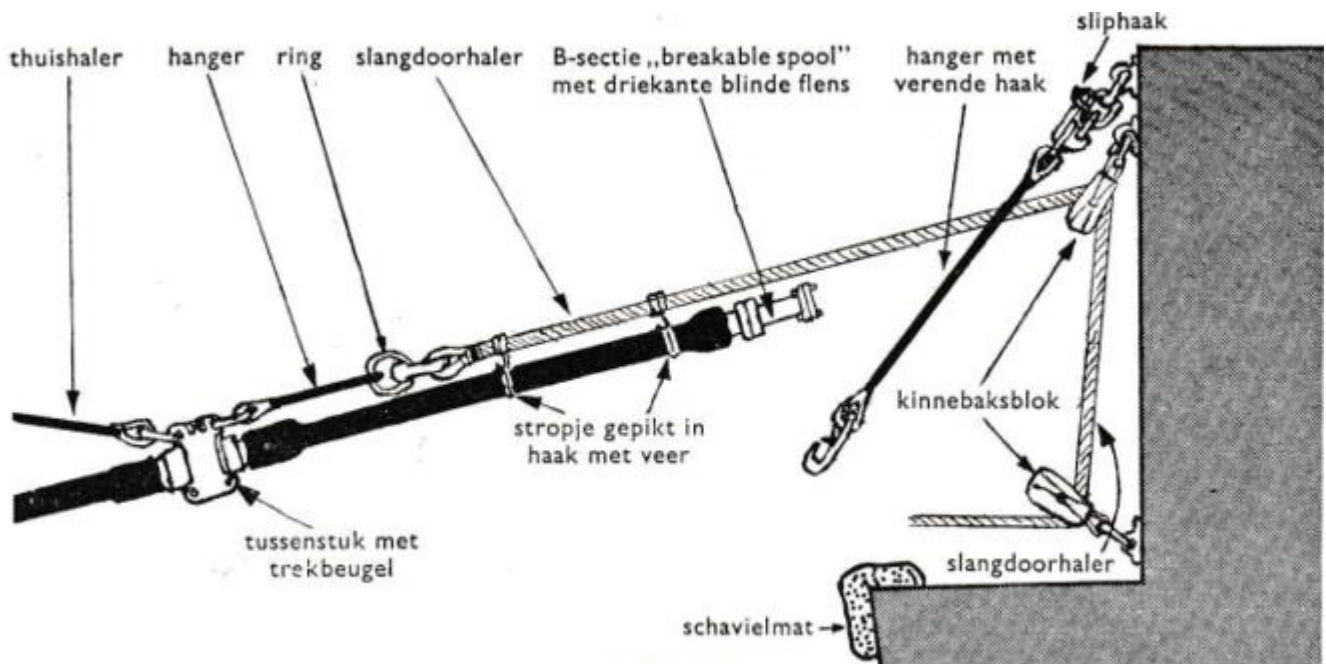


Fig. 298

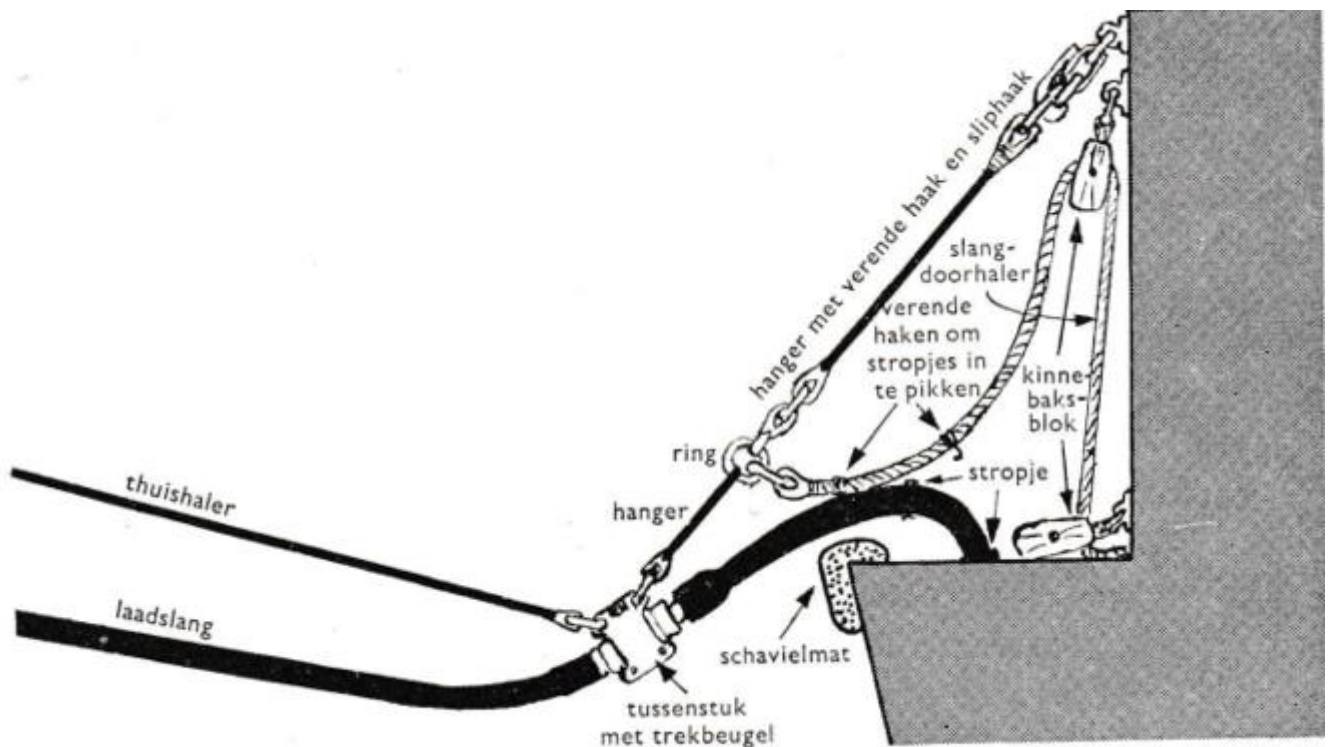


Fig. 299

Gedurende het overladen moet het tuig steeds in de juiste stand worden gehouden door middel van het opvieren of doordraaien van de buitenste zadelreep, al naar gelang de schepen zich verder van elkaar verwijderen of dichterbij elkaar komen. Een en ander vereist goed geoefend

en conciëntieus personeel aan de lieren, opdat er geen te grote spanning op het tuig komt met alle gevolgen van dien. Aan boord van het ontvangende schip brengt men zo nodig enkele talies op het slangeinde aan om de goede stand daarvan te regelen. Die talies moeten in handen worden gehouden, daar daarop overwacht grote kracht kan worden uitgeoefend. Waar nodig worden schavielmatten en dergelijke aangebracht om beschadiging van het tuig te voorkomen. Na het overpompen moet de slang weer worden geleegd. Het beste gaat dat door deze door te blazen, maar ook beurtelings de zadels op en neer bewegen kan het gewenste effect sorteren.

Vervolgens wordt de laadslang ontkoppeld, wederom met de blinde flens afgesloten en op de slangdoorhaler bijgehouden of vastgepikt. Deze laatste wordt stijfgedraaid, zodat de korte hanger kan worden uitgepikt, waarna het tuig weer kan worden thuisgedraaid. De doorhaler is daarbij met een enkele slag om een bolder genomen en wordt zo bijgestoken. Zodra het tuig weer onder de laadboom is gekomen en dus de grootste kracht van de doorhaler af is, wordt op de tamp daarvan de boodschapper gezet, de telefoonlijnen daaraan bevestigd en een en ander thuisgehaald. Daarna wordt de boodschapper en vervolgens ook de afstandlijn geslipt.

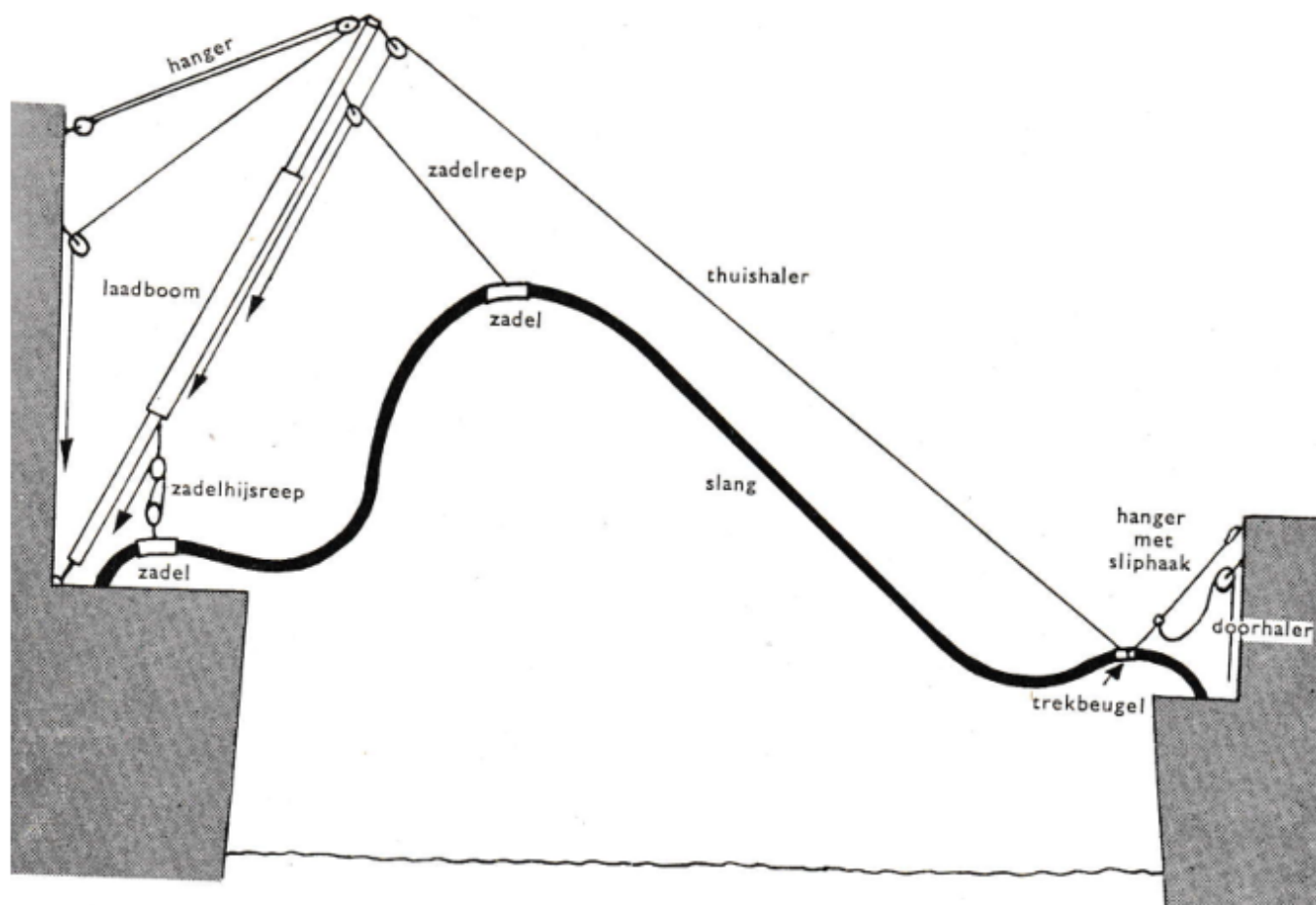


Fig. 300

Om het teruggeven van het tuig te bespoedigen, kan men al tijdens het overpompen de doorhaler weer op de slang bindselen of vasthaken. Daar de doorhaler dan echter niet meer kan worden gebruikt om de hanger te ontlasten, scheert men een *werktrös* - met ingesplitst oog zonder kous - van dezelfde afmetingen als de doorhaler door de blokken - na de laatste daaruit te hebben genomen -, neemt die van boven af door de ring van de slanhanger en zet die vast aan een sliphaak aan boord. Met behulp van de werktros kan nu na het doorblazen van de slang de hanger worden ontlast en losgenomen, waarna het tuig kan worden afgevierd. Is dat

thuis, dan laat men de werktros slippen. Om te voorkomen, dat daarbij die tros knijp loopt in de hangerring, moet men ervoor zorgen, dat het ingesplitste oog zo dun mogelijk is en de splits goed taps afloopt en gaaf is afgewerkt.

Het verbreken van de verbinding in noodgevallen

Men moet er steeds voor zorgen, dat in noodgevallen de verbinding tussen de beide schepen onmiddellijk kan worden verbroken. In de tactische voorschriften is aangegeven, welke maatregelen voor een dergelijke „emergency breakaway” moeten worden genomen. Schade aan het tuig kan men daarbij niet altijd voorkomen.

BEVOORRADING OVER DE ACHTERSTEVEN

Vorzorgsmaatregelen

De voorzorgsmaatregelen, die moeten worden getroffen, komen in grote trekken overeen met die, welke men bij het bevoorraden langsij moet nemen.

Koers ten opzichte van wind en zee

Hoewel in het algemeen een koers recht tegen de wind en de zee op de meest juiste is bij bevoorrading over de achterstevan, moet deze bij enigszins hoge zee toch niet worden gevolgd, zulks met het oog op de werkzaamheden op de bak van het ontvangende schip. Onder die omstandigheden kan men beter wind en zee goed over een bepaalde boeg laten inkomen dan wel recht voor de zee weglopen.

Vaart

Gedurende het bevoorraden over de achterstevan is de vaart afhankelijk van de sterkte van de laadslang. Bij gebruik van een normale slang is onder goede weersomstandigheden een vaart tot vijftien mijl mogelijk, mits de slang onder een bocht met een diameter van niet meer dan twaalf meter door het water wordt gesleept. Bij ruwe zee moet minder vaart worden gelopen, alhoewel een vaart, kleiner dan acht mijl, niet wenselijk is vanwege de geringe roerwerking en het dientengevolge moeilijke posthouden.

Verbindingen

Bij het bevoorraden over de achterstevan is het ondoenlijk draadtelefoonverbindingen tot stand te brengen. Men is daarom aangewezen op vlaggesenen en op seinen door middel van armtkens. Indien het radiobeleid dit toestaat, kan uiteraard ook gebruik worden gemaakt van radiotelefonie.

Post innemen

De wijze, waarop het ontvangende schip op post komt, hangt nauw samen met de wijze, waarop de slang zal worden overgegeven. Dat kan op twee manieren gebeuren: volgens de *spatboeimethode* en volgens de *schietlijnmethode*.

WORDT
VERVOLGD

=====

De M.L.D. en de dagen van de week...



Niet alles ging natuurlijk van een leien dakje, óók niet bij de Marine luchtvaartdienst: wat U op deze foto ziet, werd vóór de mast vaak aangeduid met 'Kras aan dek!', vrij naar het Engelse: 'Crash- on-deck'. De bijgaande anecdoten verhaalt van zó'n 'Kras..

Ruim vóór de 'oorlog', op tocht door de Indische Archipel met de Dornier-vliegboten X-19 en X-22 werd onder meer het eiland Ternate aangedaan. Op dit eiland lag een oud fort, waarin een detachement van het K.N.I.L. was gelegerd. De P.M.C. (Plaatselijk Militair Commandant) heette Kapitein Zondag, die de Groepscommandant van G.V.T.-3 en diens Chef d'Equipage en le mecano verwelkomde. Daarbij stelde de Kapitein zich als volgt voor: 'Ik ben Zondag, de P.M.C. hier'. 'Da's mooi', zei onze le Mecano ad-rem, 'en ik ben Vrijdag, de bij-paai van Robinson Crusoël!' Het ijs was pronto gebroken en de rijsttafel werd oer-gezellig!

De O.A.Z. Marine Vliegkamp Valkenburg en de Inspecties van de MLD-squadrons (periode 1959/1960)

Iedereen weet, dat je bij de Koninklijke marine minstens één keer per jaar wordt geïnspecteerd door een hogere autoriteit. (Behalve wanneer je administratie niet deugt; dan komt er namelijk een tussentijdse inspectie-ploeg naar je toe van de administratieve dienst en die jongens weten pas goéd van wanten en laten weinig van je heel.. Bij Hr.Ms. Schepen-van-oorlog en diverse inrichtingen der Zeemacht geschiedt deze jaarlijkse inspectie door de commandant der Zeemacht in Nederland; bij de Marine Luchtvaartdienst waren deze activiteiten gedelegeerd aan de commandant van de Marine Luchtvaartdienst, die toentertijd met zijn staf op het terrein van het MVK Valkenburg gehuisvest was.

Deze laatste deed er dan ook alles aan, om die inspecties met de nodige regelmaat en model te laten verlopen, daarbij met verve geassisteerd door zijn stafofficieren en de commandant van het Marine Vliegkamp, die voor de nodige entourage en het transport zorgde.

We hadden in die periode een commandant op het Vliegkamp, die de Voorschriften der Koninklijke marine (VVKM's) tot in de puntjes leek te beheersen. Zo had hij na naarstige studie daarin uitgevonden, dat bij de inspecties der Vliegtuigsquadrons door de CMLD (Commandant Marine Luchtvaartdienst) óók de Oudst Aanwezende Zee-officier (O.A.Z.) bij deze gelegenheden aanwezig moest zijn als deel van de inspecterende staf! Na enig spuurwerk bleek dat de verbindings-officier van het Marine Vliegkamp te zijn, een luitenant ter zee der tweede klasse O.C. (Oudste categorie) die dus prompt werd opgemand en ter zake geïnstreued. Daar dat mannetje natuurlijk verreweg de

Nog een opname van een Hawker Sea-fury, waarbij de gevouwen vleugels goed uitkomen; óók wordt nu overduidelijk, dat tussen die vleugel-compartmenten aardig wat jenever, cognac en sigaretten kunnen worden weggewerkt...



jongste in rang en anciënniteit van de hele indrukwekkende inspectieploeg was, liep hij dan ook hélemaal achteraan in de stoet mee! Maar hij maakte er wél een goede show van, want, tijdens de inspectie van het aangetreden personeel stopte ook hij vlak vóór de Squadroncommandant (bij b.v. Squadron 320 was dat een overste, dus torenhoog verheven in rang vergeleken met het

Ltz twéétjel!) keek hem eerst recht in de ogen en liet dan zijn blik langzaam dwalen tot op 's mans schoenen om daarna met een goedkeurend knikje de volgende man (een stok-oude luitenant der zee vlieger der eerste klasse!) dezelfde behandeling te doen ondergaan!! Het was maar goed, dat de betrokken verbindelaar op uitstekende voet stond met de diverse Squadroncommandanten en dat allen Hoogstderzelve over een gezonde dosis humor bleken te beschikken. Een feit is echter wél, dat in die periode de wijntoko-rekening van die verbindingsofficier, de 'O.A.Z. MVK Valkenburg', eveneens een torenhoge vorm vertoonde...



*Marinehumor door de jaren heen
Dick N. Wentholt en Gerard Wolf*

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



DEEL 6
XX-06-1948 KRUISTOCHT DOOR DE ARCHIPEL.
VRAAGGESPREK MET DE RESIDENT DER ZUID-
MOLUKKEN

Ambon: hoeksteen van het Koninkrijk

06-08-1948 Nieuwe Apeldoornsche courant

Tijdens de kruistocht van het eskader, bestaande uit Hr. Ms. Torpedojagers „Van Galen” en „Tjerk Hiddesz” werd — zoals men reeds gelezen heeft — uiteraard ook een bezoek gebracht aan Ambon, voornaamste eiland van de groep. Onze medewerker, Anthony van Kampen, aan boord van Hr. Ms. „Van Galen”, vond de Resident der Zuid-Molukken, de heer F.W.G. Linck, bereid hem een vraaggesprek toe te staan, hetwelk wij bijgaand publiceren.

“Tot in Der Eeuwen Trouw”

Aan de andere kant van het bureau, staande in de werkkamer van het paleis, zit de heer F. W. G. Linck, Resident der Zuid-Molukken. Een lange, forse man, ernstig, doch met een buitengewoon ernstige oogopslag, die zin voor humor en een aanzienlijke dosis levenswijsheid verraad. Twee eigenschappen die kostbaar zijn in dit tijdsgewricht in Indië, zelfs op een zo „Nederlands” eiland als Ambon. Ik vraag toestemming mijn vragen te mogen stellen en de antwoorden daarop komen iedere keer snel, bondig en concreet.

Resident, Ambon heeft zwaar te lijden gehad van de bombardementen, hoe staat het met de wederopbouw?

Er is hier ontzettend veel aan puin geslagen, en we zouden niets liever willen dan in het snelst mogelijke tempo opbouwen. Maar alles wat men aanpakt wordt vertraagd door de clausule: „2 jaar levertijd”. Dit is heel jammer, want het kan Ambon aanzienlijke kansen kosten. Het is een aangewezen oceaanhaven, maar.... dan moet er water komen. Er is inderdaad, water genoeg hier, maar geen waterleiding, die intact is. En zonder deze kunnen schepen hier niet bunkeren.

Ik zag vanmorgen de beide Eregraven, het Hollandse en Geallieerde, en het viel op hoe verzorgd deze waren aangelegd. Heeft de bevolking deze zelf gebouwd?

Wel gebouwd maar niet betaald. Deze beide Eregraven zijn gefinancierd door 'n Chinees, Tan Toei, wiens drie zonen in de oorlog gebleven zijn. Mede ter herinnering aan hen schonk hij ons deze Eregraven.

Kan het eiland zich zelf in financieel en economisch opzicht bedruipen?

Neen, zeker niet. Dit is een teer punt, overigens. Ambon kon zich nooit bedruipen, eeuwen lang niet en vandaag de dag minder dan ooit. Maar Ambon heeft een andere taak in de geschiedenis van Nederland dan die van leverancier van bijvoorbeeld specerijen. Ambon leverde, drie eeuwen lang, zijn intelligentsia. De besten namen bestuursfuncties in.

Voorts weet u zelf hoeveel duizenden Ambonnezen dienen onder de vlag van het leger en de Koninklijke Marine. Ik zelf zie duidelijk Gods hand in de plaats die Ambon is aangewezen. Zowel in de eeuwen die voorbij zijn, als in deze en komende dagen.

Hoe verklaart U het felle verzet tegen de Jap, tijdens de bezetting van het eiland?

Dit verzet is een logisch gevolg van het standvastig, onverzettelijk karakter van de Ambonnees. Niet voor niets zal de spreuk op het grote oorlogsgedenkteken, waar u straks voorbijreed, luiden: „Der Eeuwen Trouw”. Deze woorden zeggen alles. De Ambonnees is trouw, hij laat zich niet verdrukken, hij kan zich niet “aanpassen”. En daarom woedde de Jap hier op beestachtige wijze en werden halve kampongs voor de mitrailleurs gezet. Maar breken kon de Jap het verzet nooit.

Ambon is zeer Nederlands gezind; wordt deze gezindheid niet beïnvloed door het nationalisme?

U moet goed begrijpen, men kan niet zeggen: „Ambon is zeer Oranje-gezind”, omdat de Ambonnees het Huis van Oranje als zijn Vorstenhuis beschouwt. De Nederlandse vlag is tevens de Ambonense vlag. Zijn vlag. En het Wilhelmus mag dan het Nederlandse volkslied zijn, het is ook het Ambonense volkslied. Vergeet U niet dat de Ambonnees 3 eeuwen Nederlandse cultuur achter zich heeft en mede tengevolge hiervan voelt bij zich Nederlands onderdaan.

Ambon vormt dus een culturele eenheid in Indië?

Zonder enige twijfel. Trouwens, de Ambonnees die als intellectueel zijn eiland verlaat hetzij voor het vervullen van een bestuursfunctie, hetzij om zijn functie in leger of op de vloot te vervullen, vermengt zich niet met een ander ras. Hij blijft Ambonnees en als hij trouwt doet hij dat met een Ambonnesse. Het ergste wat hem kan overkomen is: zijn cultuur verliezen. En die cultuur is zuiver Westers georiënteerd, zuiver Nederlands. Onze bekende dichter op Ambon. Jan Toule, schrijft zijn verzen in.... het Nederlands!

Er was groot enthousiasme, toen Hr. Ms. „Van Galen" en Hr. Ms. „Tjerk Hiddesz" binnenvielen. Zijn deze gevoelens kenmerkend voor de gehele bevolking?

Ja, dit bezoek van het eskader wordt op de allerhoogste prijs gesteld, want dit vlagvertoon maakt het mogelijk dat Ambon de schepen van zijn vloot ziet. De Koninklijke Marine is hier buitengewoon populair en ontelbare jonge harten kloppen om op die vloot te mogen dienen. Een voorbeeld: In 1926 kreeg de bevolking van Banda, een der eilanden van de groep, van Hr. Ms. K 13 een vlag cadeau. U moest eens zien hoe deze vlag bewaard wordt. Als een schat, als één der kostbaarste relikwieën van het hele eiland. Het is goed als de Marine zich hier vaak laat zien. En daarbij.... Ambon verdient het!

Is ook het kerkelijke leven Westers, Nederlands, georiënteerd?

Ja, er is een Hollandse Statenbijbel en een Statenbijbel in de Maleise taal. Deze bijbel heeft ontzaglijk veel bijgedragen tot de cultuur van Ambon. Afgezien daarvan is de Ambonnees van nature zeer religieus, orthodox zelfs. De kerk hier, van de Moluks Protestantse gemeente, is verwoest en er moet een nieuwe komen. Men wil er een bouwen plaats biedend aan 1500 personen. Zij zal zo groot niet kunnen worden, maar het plan, waaraan we ons nu vasthouden, vraagt nog altijd een bedrag van 5 ton. We zijn bezig gelden te verzamelen en hopen het bedrag bij elkaar te krijgen. Hulp uit Nederland zou ons daarbij niet onwelkom zijn. Overigens kan ik hieraan nog toevoegen, dat Ambon geen analphabetisme kent, en ook dit dankt 't eiland goeddeels aan de bijbel. De bijbel is niet alleen kerkboek, maar ook leerboek.

Hoe beschouwt de bevolking u in uw functie van Resident? Alleen als vertegenwoordiger van het Nederlandse gezag?

Neen, men beschouwt mij wel degelijk als vertegenwoordiger van Ambon en de Ambonnezen zelf. Als er problemen, vraagstukken en moeilijkheden zijn, komt de Ambonnees naar mij en bespreekt die. Er is een volledig vertrouwen en de Ambonnees vindt het de natuurlijkste zaak van de wereld dat hij hier komt met zijn belangen. En dat is het in wezen ook.

Hoe staat de bevolking ten opzichte van — laat ons zeggen — de „nieuwe tijd" in Indië? Hoe reageert men op het nationalisme?

Indië maakt een periode van ingrijpende veranderingen mede, goede en kwade. Maar er is geen gevaar dat de Ambonnees zich door valse leuzen zal laten inpalmen, hetgeen anderzijds niet betekent dat ook hier geen veranderingen zullen plaats vinden. Er is echter geen sprake van dat Ambon zijn eigen cultuur zal opgeven.

Integendeel, in een toekomstige Indonesische cultuur zal het aandeel van Ambon zeer aanzienlijk zijn. Ik herhaal echter: De woorden „Der Eeuwen Trouw" vertolken precies de gevoelens der bevolking, de Nederlandse vlag is de Ambonnesse vlag, het Huis van Oranje is het Ambonnesse Vorstenhuis en het Wilhelmus is het Ambonnesse volkslied. Dit zijn waarden die het adat-rechterlijk door drie eeuwen samenwerking met Nederland heeft verworven en het nooit zal prijsgeven.

Ambon,... klein eiland, ja, maar met een belangrijke plaats in de grote archipel die Indonesië heet. Een gesprek met de Resident, een verblijf van 3 dagen op het eiland en 3 dagen contact met de Ambonnezen is niet veel. Maar rijkelijk voldoende, om vast te stellen dat hier, in de blauwe zee van de Molukken, een eiland ligt dat zich onderdeel, wezenlijk verbonden met Nederland voelt. Een pijler van de kroon, niet van leem, niet van hout of zandsteen, maar van de hardste materie: van staal en gewapend beton. Tot in „Der Eeuwen Trouw," wat er ook komen zal.

Moge Nederland dit eiland en zijn bevolking nooit teleurstellen. Moge Nederland, welke regeerders ook aan het bewind zijn, nooit vergeten dat daar in de ontzaglijk grote archipel een Nederlandse „provincie" ligt.

WORDT VERVOLGD

HET KARAKTER VAN DEN ZEEORLOG EN DE BESCHERMING VAN DE HANDELSSCHEEPVAART. (Deel 2)

De strategische opvattingen van ruim 300 jaar geleden kunnen wij nog steeds als juist erkennen, zij typeeren wel eigenaardig de positie van het Engeland van die dagen tegenover Frankrijk en Spanje.

In den loop der 16e eeuw begon zeer langzaam en geleidelijk, deze toestand te veranderen. De zee werd een heirbaan van de eerste orde, het onbelemmerd zeeverkeer een eisch voor instandhouding der gewijzigde maatschappelijke samenstelling, het begrip heerschappij ter zee begon beteekenis te krijgen.

De wijziging, hierdoor op maritiem-strategisch gebied ontstaan, was niet minder dan revolutionair. In oorlogstijd moest de handelsscheepvaart worden volgehouden met tweeërlei gevolg. In de eerste plaats kon niet langer de handelsvloot eenvoudig in een oorlogsvloot worden omgezet, daar schepen en bemanning niet werkeloos werden, doch moesten doorgaan met varen; men moest dus wel komen tot een vaste oorlogsmarine op veel grooter schaal dan de enkele schepen, eigendom des Konings, die vroeger ook in vredestijd in dienst werden gehouden. 1) Weliswaar kon uit de handelsvloot een zekere aanvulling worden verkregen, doch daartegenover stond als tweede gevolg, dat de koopvaardij in oorlogstijd moest worden beschermd. Een geheel nieuw probleem, een nieuwe last! Niet langer was de

1) *In Engeland was wettelijk tot 1649 de marine het persoonlijk eigendom des Konings, na dien tijd is de aanduiding „royal" slechts als hoffelijkheid behouden.*

handelsscheepvaart uitsluitend bron van kracht voor de oorlogsvloot, integendeel, zij werd een kwetsbaar punt, dat zorgvuldig moest worden beschermd, wilde niet het economisch leven van het geheele volk in gevaar worden gebracht. Hier hebben wij dus niet in de eerste plaats te doen met een wijziging in organisatie, doch met een geheel nieuwe conceptie inzake de oorlogvoering ter zee. Het begrip heerschappij ter zee kwam naar voren, het voornaamste doel der oorlogsvloot werd het verwerven van de contrôle over de zeeverbindingen; de geheele maritieme strategie kwam op andere basis te staan. Het spreekt vanzelf, dat deze gewijzigde opvattingen zeer langzaam en geleidelijk ingang vonden, het ware dwaasheid hiervoor een bepaald jaar te willen aangeven, doch om de gedachten te bepalen, zou zoo ongeveer 1600 als het begin van de nieuwe opvattingen omtrent de oorlogvoering ter zee kunnen worden aangehouden. Groote verdienste hebben in dit opzicht de zeelieden uit den tijd van Koningin Elisabeth (1558—1603) gehad, in het bijzonder Drake, Raleigh, Monson e. a. Als bij intuïtie

begrepen zij, waarom het ging, bekend toch is Raleigh's teekenende uitdrukking: „Whosever commands the sea commands the trade; whosever commands the trade of the world commands the richness of the world, and consequently the world itself”, en een Spaansch geschrift uit die dagen zeide met ietwat andere woorden hetzelfde: „The Spaniards do not incline themselves to navigation.... Yet it is of much importance to attract them, as we have many times seen by experience, for the prince, who is lord of the sea, will be lord of the land, and only by that means.”

Toch zou niets verkeerder zijn dan te meenen, dat het oude idee van „cross-ravaging” opeens geheel verlaten zou zijn om plaats te maken voor moderner opvattingen. In den oorlog tus-schen Engeland en Spanje komt een typische mengeling dezer begrippen tot uiting, in de verschillende tochten, die naar de Spaansche kust en de Azoren werden ondernomen, gedeeltelijk om te plunderen, gedeeltelijk en wellicht slechts half bewust, om de heerschappij ter zee te verwerven. Leerzaam is in dit opzicht het commentaar van Sir William Monson over zulk een tocht door Hawkins en Frobisher in 1590 met 12 oorlogsschepen ondernomen. Hij uitte zich aldus:

„Her Majesty, now beginning to find how necessary it was for her to maintain a fleet upon the Spanish coast, as well to hinder the preparations he (the King) might make against her, to repair the disgrace he received in 1588, as also out of a hope she had *to intercept his trade from the Indies, by which he grew great and mighty*, and therefore of the better ability to offend her, she sent this year, 1590, twelve ships of her own in two squadrons, the one to be commanded by Sir John Hawkins, the other by Sir Martin Frobisher, two gentlemen of tried experience and known valour.”

„The King of Spain, understanding of this preparation of hers, sent forth twenty sail of ships under the command of Don Alonso de Bazan....

„Don Alonso was charged to secure the coming home of the Indies fleet and carracks, at that time of the year expected.

„But he being put to sea with the directions aforesaid, it seemed the King of Spain was better advised than to adventure twenty of his ships to twelve of ours, and sent for Don Alonso back, and so frustrated the expectation of our fleet. . . . Our fleet, being thus prevented, spent seven months in vain upon the coasts of Spain and the Islands, but in that space could not possess themselves of one ships of the Spaniards.

„This voyage was a bare action at sea, though they attempted landing at Fayal, which, as you have heard, the Earl of Cumberland the year before had taken. But the castle being refortified they prevailed not in their entreprise, and from this time thenceforwards the King of Spain endeavoured to strengthen his coasts, and to increase in shipping, than in any way to encounter us at sea, as may appear by the next ensuing year”

Dat geen buit werd behaald gaf Monson aanleiding te zeggen, dat de vloot „vergeefs” zeven maanden op de Spaansche kust en de Azoren vertoefde, daarmede stond hij dus op het oude standpunt, want blijkbaar was het hem nog niet duidelijk, dat een veel belangrijker doel volkomen was bereikt: de Spaansche handel lag stil, de schatten uit Amerika kwamen niet aan en Philips geraakte in zeer groote moeilijkheden. De gevolgen van het Britsche optreden ter zee werden duidelijk geschetst in een Spaansch betoog van het jaar 1611 van den volgenden inhoud:

„Within the last twenty-five years there were in Spain more than 1.000 sea-going ships belonging to private owners. Biscay alone had more than 200, which navigated to Newfoundland for cod and whale and to Flanders for wool, And now there is not one, In Galicia.

Asturias, and Montanas there were more than 200 pataches, which sailed to France, Flanders, England, and Andalusia, trading backwards and forwards, and now there are hardly any. In Portugal they always had more than 400 sea-going ships, and more than 1.500 caravels, amongst which Don Sebastian, without going elsewhere, or interfering with the ordinary trade to India, St. Thomas, Brazil, Cape Verde, Newfoundland, and other parts, collected 830 sail for his unfortunate expedition to Africa. Now there is hardly a single ship belonging to private owners in the whole Kingdom, except some small caravels. In Andalusia we had more than 400 ships, of which 200 sailed to New Spain and Tierre-firme, Honduras, and the Windwards Islands, to which, in one fleet, would go sixty or seventy ships; the other 200 sailed to the Canaries, the Indies and Islands, and the other places, loaded with wines and merchandise to the profit and increase of the royal revenue and with great profit to the subjects. And all this — and it is a thing that merits serious consideration — has vanished and gone as if an end had been put to it on purpose. . . . ”

De actie der Britsche schepen op de Spaansche kusten was toch werkelijk niet zoo „vergeefs”, doch de gevolgen waren indirect en niet onmiddellijk zichtbaar, kenmerk, dat ook heden den zeeoorlog nog eigen is. De groote beteekenis van de macht ter zee begreep men in Engeland dan ook al spoedig zeer goed, hetgeen wel typisch tot uiting kwam in de beschouwingen, die Raleigh wijdde aan de verhouding van Engeland tot Nederland in verband met onzen oorlog met Spanje.

Reeds in die dagen, aldus Raleigh, was handel een behoefte voor Engeland, handel eischte veel schepen en zeelieden en die vertegenwoordigden Engeland’s kracht. Daarom was in de buitenlandsche betrekkingen het land, dat de grootste scheepvaart bezat, hét meest te wantrouwen en te vreezen. De eenige ware politiek was die, welke Engeland’s macht ter zee versterkte. Hoe moest in dit verband de houding zijn tegenover Holland? Holland was machtig ter zee, doch zou, aan zichzelf overgelaten, denkelijk te land door Spanje worden verslagen, of wel het zou zich tot Frankrijk wenden om hulp. In het eerste geval zou een voor Engeland gevaarlijke maritieme combinatie ontstaan, het zou ter zee uit het Oosten en uit het Westen worden bedreigd. Aan den anderen kant zou een verbond van Holland met Frankrijk dit laatste land juist helpen aan hetgeen het tegenover Engeland noodig had — scheepvaart. Daarom was Raleigh’s conclusie, dat Holland noch Spaansch noch Fransch mocht worden en hij zeide, wat tegenwoordig in verband met wel eens geuite Belgische aspiratiën inzake de Scheldemonden, nog wel interessant klinkt: „I hope, I shall never live to see the day, when the French shall be masters of the Netherlands upon any conditions”. Zijn conclusie was dan ook, dat Nederland door Engeland tegen Spanje moest worden gesteund. De bestrijding van den concurrent Holland zou later wel volgen!

Uit dit alles blijkt, hoezeer de oorlogvoering ter zee werd beïnvloed door de belangen van de handelsscheepvaart. Komen wij thans tot de practische uitvoering van de handelsbescherming.

Het eerste geregelde systeem vinden wij ter bescherming van de Spaansche goud- en zilverschepen, die jaarlijks den Atlantischen Oceaan overstaken en door Britsche eskaders werden bedreigd. Geleidelijk uitgebreid en ontwikkeld werkte het systeem omstreeks 1590 op de volgende wijze: Om de schepen beter bij elkaar te houden werden de langzaamste vaartuigen van de vaart over den Atlantischen Oceaan uitgesloten. Op de verschillende aanloophavens, zooals de Canarische eilanden, San Domingo en Cartagena waren eskaders oorlogsschepen gestationneerd, terwijl de havens zelf versterkt werden. Speciale oorlogsschepen werden voor begeleiding der zilverschepen gebouwd, en bovendien werd in

tijden van bijzondere spanning een sterk eskader op de Spaansche kust bij Kaap St. Vincent gehouden om de aanloopzone vrij te houden van vijandelijke oorlogsschepen. Eindelijk werd over den Atlantischen Oceaan een soort inlichtingendienst ingesteld door lichte vaartuigen, voorzien van riemen en zeilen, die den overtocht naar Havanna in 28 dagen konden maken; zoo noodig werden om de 14 dagen van deze kondschappers uitgezonden om de zilverschepen op de hoogte te houden van de bewegingen van den vijand, opdat zij den veiligsten koers zouden kunnen sturen.

In dit systeem vinden wij reeds eigenschappen, die in later tijd steeds behouden zijn, n.l. het bewaken van belangrijke zónes en aanloophavens door eskaders oorlogsschepen, en het houden van een „striking force” in de eigen wateren. Inmiddels was tegen krachtige en doorgezette aanvallen van Britsche eskaders deze beveiliging nog niet voldoende, zoodat één der Spaansche officieren in Havana op een nieuw denkbeeld kwam. In plaats van het inschepen van enorme waarden in groote en langzame handelsvaartuigen, zou de overvoer moeten geschieden met bijzonder daarvoor gebouwde oorlogsschepen, die scherpe lijnen hadden en daardoor snel konden zeilen. Een bewapening met circa 20 kanonnen stelde hen in staat elk schip, dat ze niet konden ontloopen, te bevechten. Het succes dezer schepen was zeer groot; de snelheid maakte ze niet alleen geschikt tot vervoer der groote waarden, maar ook om dienst te doen als kruisers. In deze schepen, fregatten genoemd, moet dan ook de oorsprong worden gezien van het later fregat of kruisertype. Het is wel merkwaardig, dat dit type eerst weer in vergetelheid is geraakt. Wel komt men in de lectuur steeds de benaming fregat tegen, doch tot den 7-jarigen oorlog (1756—1763) toe was het z.g. fregat niet anders dan een klein formaat lineschip; eerst in en na den 7-jarigen oorlog verscheen door toedoen van den Britschen Admiraal Anson onder den naam fregat het veel scherper gebouwde en sneller bezeilde schip, dat, dank zij grooter snelheid, speciaal geschikt en gebouwd was voor de eigenlijke kruiserdiensten. Ook de Spaansche handel op Oost-Indië moest beschermd worden; voor deze vaart werden veel grooter schepen gebruikt dan op de Atlantische route, terwijl zij door vrij krachtige bewapening een niet onbelangrijke gevechtswaarde hadden, zij legden den weg van Indië tot St. Helena in den regel alleen af, daar werd gewacht tot een voldoende aantal bijeen was om dan gezamenlijk (kracht door concentratie) naar de Azoren te zeilen. Vanhier af tot de Spaansche havens werd zoo mogelijk convooi gegeven door oorlogsschepen. Was om een of andere reden convooi niet mogelijk, dan kregen de koopvaarders bevel zich te verspreiden en langs verschillende koersen de Spaansche havens op te zoeken, aldus bescherming zoekende in de uitgestrektheid der zeeruimte. Hier ziet men zeer duidelijk, hoe de mate van bescherming toenam, naarmate de gevaren grooter werden, eigenschap, die wij ook later in het beschermingssysteem zullen terug vinden.

Ook voor Holland deed zich de vraag voor, hoe den handel tegen Spaansche aanvallen te beveiligen. Door de Staten-Generaal werden in 1597 voor het eerst instructies tot regeling dezer materie vastgesteld, welke met onbeduidende wijzigingen tot 1795 van kracht bleven, al is er niet steeds de hand aan gehouden.

Wij vermelden uit deze instructies de volgende hoofdzaken: Op de kust van Vlaanderen zou een vloot van 24 schepen en 9 jachten worden gestationneerd, vormende de „striking force” in de eigen wateren. Voor bijzondere beveiliging van de kustvaart en den lokalen handel werd van Schouwen tot de Eems een geregelde patrouille ingesteld van 4 schepen; met het oog op de beveiliging van convooien werden 26 schepen gereed gehouden, terwijl de visscherij als zeer belangrijke bron van bestaan in die dagen door 14 daarvoor speciaal aangewezen oorlogsschepen werd beschermd.

In dit systeem vindt men de reeds genoemde eigenschappen terug, n.l.:

- a. hoofdmacht op de eigen kust, die tevens de aankomstzone beveiligd;
- b. extra beveiliging op de kust, waar het verkeer door de 'zale en kustvaart het drukst en dus het meest kwetsbaar is;
- c. convooi voor uitgaande en thuisvarende schepen.

Opmerkelijk is, dat een groot deel der oorlogsvloot werd beschikbaar gesteld voor convooien; wij zullen zien, dat in dit opzicht het systeem later belangrijk is gewijzigd, de andere eigenschappen zijn vrijwel onveranderd behouden. Door de Staten werden tevens bevelen gegeven voor de bemanning en bewapening der koopvaarders naar gelang der grootte; geen enkel onbewapend schip mocht buiten convooi varen, terwijl als regel het alleen-zeilen werd verboden en bepaald werd, dat niet minder dan een zeker aantal schepen, verschillende van 6 tot 30 naar gelang van de grootte en de bestemming der vaartuigen, tegelijk mocht uitvaren of terugkeeren.

Een duidelijk beeld van de ontwikkeling der handelsbescherming en van de strategische inzichten inzake de beteekenis van het begrip heerschappij ter zee geeft het verloop der eerste drie Hollandsch-Engelsche oorlogen. (1652—'54; 1665—'67; 1672—'74). Alvorens hierop in te gaan nog een enkel woord over de eigenlijke aanleiding tot dezen strijd. Men zal zich herinneren, welke inzichten Raleigh koesterde inzake Engeland's zeemacht, en hoe volgens hem de machtigste zeevarende mogendheid het meest gewantrouwd en gevreesd moest worden. Hier schulde dan ook de kern van het conflict; in deze dagen toch was de Hollandsche



Afb. Art UK: Tromp bij de slag om Ness 1652.

zeehandel veel belangrijker dan de Britsche, de verhouding was ongeveer als 4 : 1, van den wereldhandel was 4/5 in Hollandsche handen, waartoe ± 10.000 schepen in de vaart waren, bemand met ± 170.000 zeelieden, terwijl nog bovendien ± 260.000 menschen indirect van de zeevaart leefden. Deze getallen spreken nog meer als men bedenkt, dat de bevolking van het Gemeenebest ongeveer 1.5 miljoen zielen zal

hebben bedragen. Hierbij komt nog de in dien tijd hoogst belangrijke visscherij, waarvan 1/5 der bevolking leefde. De Acte van Navigatie (1651), hoewel niet in het bijzonder tegen Holland gericht, beoogde met alle middelen de Britsche zeevaart te bevorderen en deed daarmede natuurlijk grooten afbreuk aan de Hollandsche vrachtvaart: Groot-Brittannië eischte voor zich een grooter deel van den zeehandel. In het wezen der zaak ging de serie der eerste drie Hollandsch-Britsche oorlogen dan ook om de oppermacht ter zee; de zeehandel was zóó belangrijk geworden, dat voor het eerst een strijd tusschen twee mogendheden vrijwel uitsluitend ter zee werd uitgevochten; was vroeger de zee slechts de weg, waarover het leger werd vervoerd naar 's vijands land, om aldaar het pleit te beslechten, thans viel de beslissing op de zee zelf. Het is zeer begrijpelijk, dat bij den aanvang van dezen Hollandsch-Britschen strijd het begrip „strijd om de heerschappij ter zee” nog niet naar voren trad, integendeel, gevechten ontstonden in den eersten der oorlogen vrijwel uitsluitend als gevolg van het uit- of thuisbrengen van convooien koopvaarders. Toch voelde Tromp reeds, dat dit systeem verkeerd was; toen hij in November 1652 bevel kreeg de Britsche vloot afbreuk te doen en de Hollandsche handelsvloot 't Kanaal uit te brengen, antwoordde hij zeer terecht, dat deze opdrachten slecht te vereenigen waren, en hij er de voorkeur aan zou geven het een of het ander te doen. In de uitvoering van zijn opdracht kwam, deze opvatting ook tot uiting, aanvankelijk werden de

koopvaarders achtergelaten en Tromp behaalde, niet belemmerd door zijn convooi, in December de overwinning bij Dungeness. Daarmede was het doel bereikt, de vijand was verslagen en de weg voor de koopvaarders was hierdoor veilig.

Daarmede had de erkenning van de betekenis van het meesterschap ter zee haar intrede gedaan, niet langer zou men in hoofdzaak trachten convooien beschermd uit te brengen, neen, eerst zou de strijd der oorlogsvloten onderling beslissen, wie vrij was de zeeverbindingen te gebruiken. Als gevolg van deze nieuwe strategische gedachte werd dan ook in Juni 1653 de slag bij Noord-Voorland (Nieuwpoort) geleverd. De tweede Hollandsch-Engelsche oorlog stond geheel in het teken der nieuwe strategie. Holland dacht er niet aan convooien te gaan uitbrengen, integendeel, aanvankelijk werd de handelsscheepvaart verboden en alle krachten werden gericht op het krijgen van een krachtige oorlogsvloot om eerst de heerschappij ter zee te verwerven en daardoor den weg vrij te maken. Na de Britsche overwinning bij Noord-Voorland (Aug. 1666) meende Karel II, dat de oppermacht ter zee verzekerd was, en dat nu kruiseroorlog wel voldoende zou zijn om verder met den Hollandschen handel af te rekenen. In beginsel was deze redeneering niet onjuist, doch Holland's kracht was onderschat, zooals bleek uit den tocht van De Ruyter naar Chatham in 1667. Hier werd getoond, wat later steeds is bevestigd, dat kruiseroorlog zonder den steun eener krachtige slagvloot nimmer tot het doel kan voeren, nog sterker, het eigenlijke strategische doel van den kruiseroorlog behoort te zijn het scheppen van gunstige voorwaarden voor de slagvloot om successen te behalen.

WORDT
VERVOLGD

Zomervakantie 2018 deel 3 (slot)

Maandag 16 juni. Het is drukkend warm in Cadzand. We gaan onze gehuurde elektrische fietsen halen en na een pinstop bij een flappentap vertrekken we richting Breskens. De lucht is vergeven van kleine mugjes. Iedereen zie je worstelen in de grijze mist van beestjes. Op de dijk, in het winkelcentrum, langs de dijk, op de campings. Overal zie je



Een tarp als zonnenscherm doet wonderen

Op het strand in Cadzand Bad mensen voor hun gezicht wuiven en in hun gezicht en ogen wrijven. Pas in Breskens houdt het op. Ons eerste terrasje vandaag. Daarna verder naar Goede, Sluis-centrum en Aldi Sluis (wijn), Cadzand en Cadzand Bad. We herontdekken de soorten graan, zoals rogge, gerst en vlas. Het staat er allemaal

armetierig op. Het is tot nu toe te droog geweest. De fietsen zijn aan vervanging toe. Ze trappen door, ze ondersteunen alleen iets in stand 3 en regelmatig valt de hele ondersteuning uit. In de fietsenverhuur stellen ze onze klachten zeer op prijs (?). In de haven doet de tarp zijn werk prima, omhoog gehesen als zonnenscherm. De weermodellen voorspellen volgende week nog heter weer. De avond is hier heerlijk aan boord. Morgen Vlissingen 9 mijl.

Dinsdag 17 juni. Het waait ons té hard voor de oversteek. We blijven liggen tot morgen. Het ontbijt wordt besteed aan het uitspreken van sociaal ongemak. Hans gaat naar de kapper en samen met Robert wordt een routeplanning gemaakt:

Arnemuiden, Bruinisse, daarna keuze Middelharnis/IJmuiden of Willemstad.

Woensdag 18 juni. Heerlijk weer, lekkere wind. Naar Vlissingen tegen de stroom in, SOG is 3,5 knopen. Nog net op tijd voor de Blauwe Golf komen we bij de zeesluis aan, inclusief het ontwijken van de gigantische containerschepen op weg naar Antwerpen, die van een loods worden voorzien. De blauwe golf betekent dat we met zo'n 6 boten in een konvooi door de diverse bruggen varen. Zo schiet het wel lekker op.

We tanken GTL bij Jos Boone in Middelburg en na de sluis bij Veere komen we op het Veerse meer en varen door naar Arnemuiden. Een echte verenigingshaven met leuke mensen, leenfietsen en Duitse passanten. We fietsen naar Arnemuiden en eten bij de plaatselijke snack. Prima. We zien daar ook de

wereld beroemde klok van Arnemuiden. Het bevat een astronomisch uurwerk, ontworpen in 1589 door Jan Dirckszoon Coop en geeft zowel de maanstand als hoog- en laagwater aan. Zo konden de vissers zien of het veilig was de haven binnen te varen.



Klokkentoren van Arnemuiden



MSC Zoe op weg naar Antwerpen

Het gesprek 's avonds met de Duitse passanten gaat over 'fisherstädchen' und die Bote nach Marken, die Jan Schmit. Was dit beheersing van de Duitse taal of had alcohol hier ook wat mee te doen?

Donderdag 19 juni. Op de motor naar de Oosterschelde sluis. Onderweg zoeken de dames de beste zon-plek en bij de brug

ontmoeten we een inspirerend oud stel in een antiek zeilbootje, ze zijn op weg naar een evenement met antieke zeilscheepjes. Op de Oosterschelde gaan de zeilen omhoog en zeilen we eerst tussen Noord en Zuid Beverland en later tussen Schouwen Duivenland en Tholen. We

passeren het veer Anna Jacobapolder-Zijpe. Ondertussen waait het 20 knopen bij de sluis in Bruinisse. Bij de sluis zien we ook weer het enorme Duits motorjacht waar zoonlief aan het roer staat. Hij drijft wat voor de sluis in afwachting van groen licht maar loopt daarbij vast aan de grond. Met veel kabaal en gedoe komt hij weer los en vaart op de boegschroef en hekschroef de sluis in. Dit levert een hoop gelach en commentaar op.

We landen in de marina in de verkeerde box 79 (=77), zodat bij de administratie in het havenkantoor verwarring ontstaat ("voor uw box is al betaald !?"). Met leenfietsen gaan we naar AH Bruinisse voor aanvulling van de drankvoorraad en 4 kg mosselen. Deze eten we die avond aan boord. Heerlijk. Het blijft flink waaien. Hans is er klaar mee.



Visserijdagen Bruinisse

Vrijdag 20 juli. Visserij-dagen in Bruinisse. Deze keer wandelen we naar de haven. Het is er gezellig met shanty koren, uitdelen van gewokte mosselen (veel groter dan de onze gisteravond) en een braderie. Hans en Robert laten de braderie voor wat die is en gaan de boot schoonmaken. Vlak bij onze ligplaats is een zeilschool. Kinderen krijgen daar enthousiast en professioneel les. We genieten

ervan. Toch blijft het een te grote marina, te commercieel, te onpersoonlijk. Het geeft dat Sporthuis Centrum gevoel met veel plastic.



Zeilschool in Bruinisse



Drukke in de sluis bij Bruinisse

Zaterdag 21 juli Bij de sluis Bruinisse moeten we 1,5 uur wachten ondanks het vroege opstaan. Ook zo'n Sporthuis Centrum moment, druk, druk, druk. Hans wil voordringen, Robert wil meegaan in de flow. Bij de Krammersluis is Robert bang voor het bellengordijn waar ze vorig jaar zoveel last van hadden, maar het staat nu gelukkig niet in werking. De doorvaart gaat probleemloos.

Vanaf de Krammer-sluizen tot de Volkerak-sluizen kunnen we zeilen. Ook weer met steeds toenemende wind (Bft 5 naar 6), maar gereefd zeer goed te doen. We maken gemiddeld 6,5 knopen. Wat een stuntels in de sluis. De spanning druipt er af, ook bij de miljoenplus boten.

We varen Willemstad voorbij op het Hollands Diep en schuiven in een box in Strijensas. Met

dwarswind wel een dingetje. Met gehuurde fietsen en voor Hans en Robert één elektrische scooter gaan we naar Strijen voor boodschappen. Het gezicht van Ien is al bijna weer terug naar normaal.



Wachten op de spoorbrug bij Dordrecht

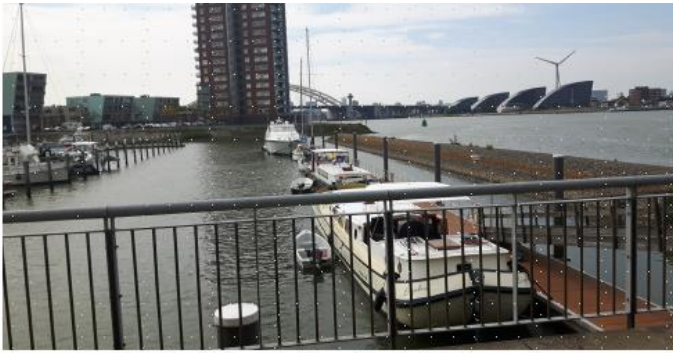
Zondag 22 juli. Van Strijensas via de Dordtse Kil, de Noord en de Lek naar de Nieuwe Maas. We passeren 2 bruggen onderweg. De Dordtse dubbel en de verkeersbrug van Alblasserdam. Bij die laatste kunnen we vanwege de stroming stilliggen op de automaat en de motor langzaam vooruit. Om 15.30 uur komen we uiteindelijk aan in IJsselmonde bij de gelijknamige watersportvereniging met uitkijk op de Hollandse IJssel en de Brienoordbrug. Het is half tij, dus we passen erin qua diepte, maar dan wel aan de kop van de steiger. We varen er achteruit in om morgenvroeg bij vertrek niet door de modder te hoeven keren.

Aan de andere kant van de steiger ligt een motorbootje met een oude baas erin. Hij geeft advies over hoe de landvasten moeten staan. Want als er een grote bak langs komt kan het hier aardig spoken zegt hij en dan gaan de kikkers uit het dek.



Traject Bruinisse-Strijen Sas

De vereniging (vooral oud binnenvaartschippers) heeft het goed voor elkaar. Er heerst een heerlijke Rotterdamse sfeer. We drinken eerst, eten (2 gangen) dan en drinken daarna weer in het clubhuis voor totaal € 44,-. Alles verzorgd en klaar gemaakt door vrijwilligers. Top! De kleding wordt ondertussen nog gewassen (2 trommels), na duidelijke instructies van de havenmeester (uit Helmond). Onderweg voor de Dordtse brug kwamen we ook nog een alleen zeilende man tegen. Het ging allemaal prima hoor, maar toch een beetje zielig.



Jachthaven IJsselmonde



Heerlijk eten voor een habbekrats

Maandag 23 juli. Door de Algerabrug, door de Julianasluis en dan geen getijdenstroming meer, we zitten op zoet water. Door Alphen, nadat we een uur in storting hadden gelegen voor de dubbele spoorbrug vlak voor Alphen. Door de hitte was deze niet te openen. Naast ons komt een Friese meneer met mevrouw liggen en gaat tegen onze punt liggen. Met een sigaar in de mond en een eigenwijs gezicht zegt hij dat dat allemaal prima kan. Toch zien we 's avonds zijn afdruk op onze huid. We hadden het toch beter zelf moeten checken. We passeren een bedrijf dat metaal behandelingen doet. Robert ziet er iets staan wat hij niet kent: Schooperen.

Hij zoekt het op in Wikipedia en vindt: **het thermisch aanbrengen (spuiten) van vloeibaar zink, aluminium, gietijzer, legeringen e.d. op een vooraf blank gestraald metaaloppervlakte.**



Dubbel rood betekent wachten totdat de storting over is.



Metaalbewerkingsbedrijf

Bij het wachten doet de tarp weer prima werk. We maken een lekkere lunch en gaan om 19:05 door de Spoorbrug bij de Kaag. Scheelt ons morgenvroeg gedwongen vroeg opstaan. In Lisse leggen we boot aan en worden warm ontvangen. We laten chinees komen en eten heerlijk aan een tuintafel op de wal. De avond wordt gezellig doorgebracht met Niels en Tess, die even met de auto langs zijn gekomen.

Dinsdag 24 juli. Haarlemmermeer, Heemstede met haar prachtige huizen aan de Spaarne en Haarlem, de historische binnenstad vanaf het dek. We worden vlot door de bruggen geloodst om de spoorbrug midden in Haarlem te halen. Na de doorvaart nog even wat boodschappen gedaan en een terrasje gepakt. En dan, op naar de A9 brug, opening om 14.15 uur. Alles lukt en op het Noordzeekanaal aangekomen is de cirkel rond.

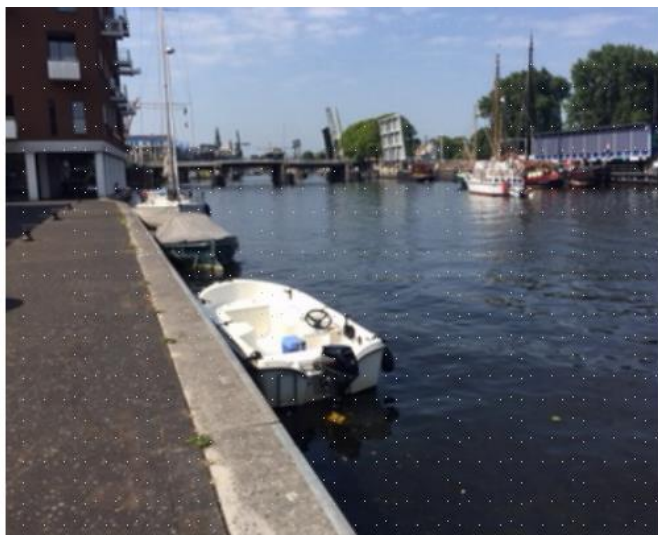


Lisse

Vanwege de hitte wordt de parasol ingezet. Robert stuurt nu in de schaduw.

Na een lus te hebben gemaakt in de Amsterdam Marina (de gereserveerde box was helemaal achteraan en ver weg van sanitair etc.), slapen we toch weer in de Sixhaven. Wat is het warm. Uit nood zoeken we een terras in Amsterdam op en gelukkig koelt het 's avonds af. Omdat het nog warmer gaat worden de komende dagen, prijzen we ons zelf gelukkig dat we morgen thuis zijn. In jachthavens is het niet uit te houden. Morgen dus linea recta naar de Ketelbrug.

Marine Traffic heeft niet overal dekking van AIS signalen, dat is op de verschillende trajecten goed te zien. Zo houdt het signaal van de Speer altijd op bij het IJsselmeer, ter hoogte van Trintelhaven en Urk.



Haarlem

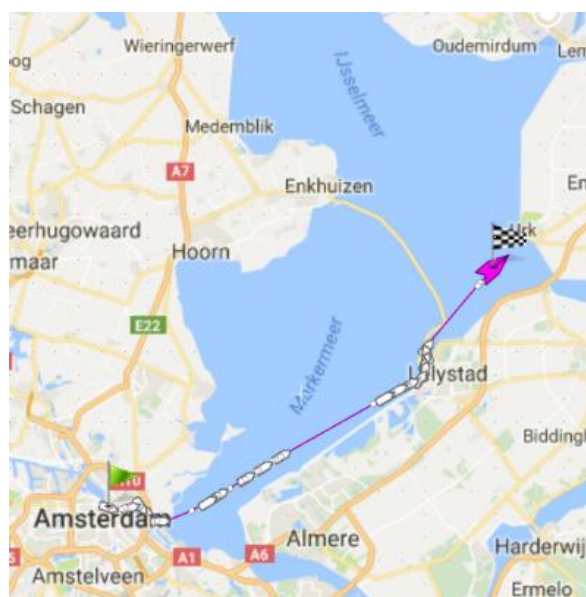


Traject Lisse-Amsterdam

Woensdag 25 juli. Vanaf het IJ, door de Oranjesluizen, onder de geopende Schellingwoude brug door, het vertrouwde Markermeer op. We varen weer door de vaargeul en hebben geen last van waterplanten gelukkig. Door drukte bij de Houtribsluizen van veel grote binnenvaartschepen moeten we even wachten, maar krijgen dan toestemming om achter de Wessel, een grote vrachtboot aan de bakboord sluis te nemen. De Wessel houdt goed rekening met de jachten achter hem en is erg rustig met zijn schroef. Op het IJsselmeer is de wind ondertussen aangewakkerd tot 24 knopen. Met een bij-de-windse koers zeilen we rustig naar Urk, want de laatste opening van de Ketelbrug om 15.50 uur halen we niet. In Urk onze laatste snackmaaltijd gegeten. Maar wel een hele lekkere; gamba's en scholfilet.

In de haven van Urk is de hitte niet te harden. Een half uur eerder dan gedacht kunnen we om 18.50 uur door de Ketelbrug. Marianne en Ien hadden op het Markermeer al alles ingepakt. Hun vooruitziende blik betaalt zich nu terug. In de hitte pakken we de boot uit en nemen afscheid op de parkeerplaats.

Het was een topvakantie met beide echtparen,



Traject Amsterdam-Ketelhaven

maar het is fijn om nu ook weer naar huis te gaan. Drie en een halve week op een boot is wel lang.

Bron:
R.J. Bersma



The End

DE MANNEN VAN DE KAIS

Jong talent tegen het einde (deel 9-slot)

De volgende morgen met hoog water voer de *Kais* behoedzaam tussen de zandbanken in de riviermonding naar open zee. Nog één reis, dan was het hier gebeurd. Afgeladen met een zware kraan, boorspullen en een bulldozer en met de nu neergelaten ladingboom nam Kees een azimut. Het standaard magnetisch kompas kreeg altijd kuren door de verschillende soorten beladingtoestanden en een al of niet neergelaten boom. Je moest als stuurman alert blijven op de deviatie van het kompas, dat als enig navigatiemiddel op deze kust waar uiterst spaarzaam een vuurtje was opgesteld, betrouwbaar moest zijn. Zeker 's nachts was een juiste kompas-coers uiterst belangrijk. Je zag verder niets wanneer er geen maantje was om de vage contouren van land voor de ogen te toveren. Overdag kwam je er na verloop van tijd wel uit en een uitspringen of vreemd ogende palmboom was voldoende om je positie redelijk vast te stellen. Verder stond zijn kapitein als een trouwe galeibaas in de buurt om te kijken of hij zich wel aan de navigatieregels hield. Kees was immers in al zijn onschuld en aanverwante wereldvreemdheid een geliefd doel om de lusten van de kapitein op bot te vieren.

De Papoea bemanning, intussen hadden ze de Indonesiërs geheel vervangen, gooiden en bloc op zee de vislijnen uit. Met de geringe snelheid was het zeker in de buurt van Straat Nautilus goed vis vangen. Het leverde bovendien een welkome afwisseling van het met de duur van de reis mager wordende menu op. De Chinees in Sorong betaalde daarnaast goed voor verse vis en de handel leverde een aardig centje op voor de bemanning.

De meeste bemanningsleden gingen daarom nooit met verlof, omdat ze bang waren hun lucratieve vishandel te verliezen aan een ander. Een voorganger van Kees had voor het gevangen geld van zijn visvangst gelijk bij de Chinees gedroogde vis aangekocht om die weer in den vreemden met winst door te verkopen aan de Inheemse bevolking. Handelaar in optima forma. Kees had er wel van gehoord maar was nog niet zo ver.

Bij het ronden van Kaap van den Bosch, de volgende morgen, stond er een stevig zeetje en hoewel er nooit echt slecht weer was op deze kust, ging de *Kais* als vanouds als een gek te keer. Met een knal knapte een sjorring van de meegevoerde kraan. Deze schoof onmiddellijk op de zeetjes steeds verder over het dek heen en weer van stuurboord verschansing naar bakboord verschansing. Meer sjorringen, die de onbeheerste karate-achtige rukken niet konden verwerken, knapten als lucifer houtjes. Piet Snor, door Johannes, de Papoea stuurman van

achter zijn bureautje gescheurd, gooide de *Kais* met de kop op de wind en verminderde vaart om stekend op de recht vanvoren inkomende golven de bemanning gelegenheid te geven het gevaarte opnieuw te sjoeren. Als een dompteur die in een circus een dol geworden olifant in bedwang moest zien te houden, scharrelde de kapitein met motor en roer, terwijl de bemanning behendig heen en weer over dek springend gelukkig vrij snel de kolos in bedwang kregen. Ze waren echt puik zeelieden en voor niets vervaard en gelukkig snel genoeg om voor het gevaarte weg te springen wanneer het weer hun kant opkwam.

Piet was een goede zeeman vond Kees, maar toch had hij weinig op met zijn soms wel vreemde ideeën. Hij voerde aan boord een schrikbeleid, dat je op een maatschappij tanker zou verwachten, maar niet aan boord van dit ondermaatse vaartuig.

Het gevolg was na korte tijd, dat Kees veel van Piet's ideeën flauwe kul vond. Soms wel eens onterecht.

Op een gegeven dag kreeg de kapitein het idee, dat er een bakken op een zekere plaats in Straat Seleh moest komen liggen. Kees had in de voorgaande periode met een andere kapitein op die plaats nooit navigatie problemen gehad of een boei gemist.

Vermoedelijk had Piet zijn superieuren van zijn gelijk weten te overtuigen en zo voer de *Kais* op een gegeven morgen naar de geplande locatie. Hij moest en zou als laatste daad een monument achterlaten van de NNGPM.

Het bakken lag klaar aan dek met een enorme Engelse sleutel ernaast. Daarmee zou het bakken in de bodem worden geschroefd. Maar eerst moest de juiste positie worden gemarkeerd met een ankertje met een lijn waarop aan het andere eind een reddingsboei, die de plaats aan de oppervlakte moest markeren, zou worden vast gemaakt. Kees stond op de brug en bepaalde de



D805 aan de steiger

juiste positie van het schip met de Snellius¹ methode, terwijl Piet Snor vanaf de brug zijn orders naar de bij de landingsklep verzamelde bootman en zijn matrozen brulde.

Het *moment suprême* naderde.

De *Kais* manoeuvreerde naar de juiste positie en Piet brulde : 'let go anchor and bouy.'

Helaas had niemand aan dek begrepen wat hij wilde en de bootsman en zijn helpers stonden hulpeloos rondkijkend om de reddingsboei. De kapitein zag, terwijl de *Kais* zich op de stroom van haar juiste positie verwijderde, dat niemand zijn opdracht opvolgde en gleed meer dan hij rende langs de minitrapjes naar het dek om te redden wat er te redden zou zijn. In een record-tijd bereikte hij de boeg en smeed de boei met de lijn over boord in de hoop dat het ankertje zou volgen. Maar de boei zat niet aan de lijn vast!

In paniek vloekend liep de kapitein terug naar het stuurhuis en stuurde de *Kais* naar de reddingsboei om hem op te pikken. De manoeuvre werd opnieuw uitgevoerd en op de juiste positie gingen het ankertje en boei te water. Het bakken kwam er uiteindelijk natuurlijk wel, maar de Hollandse vakbekwaamheid moet een knak hebben gekregen in de ogen van de lokale mede-

¹Met een sextant worden de hoeken gemeten tussen drie bekende punten, waarna op wiskundige wijze in de kaart de positie kan worden bepaald zonder met een kompas te peilen. De kompasfout wordt daardoor geëlimineerd.

werkers.

Kees lachte zich rot in zijn vuistje. Eindelijk ging zijn kwelgeest af als een gieter.

Terug op Sorong kregen ze te horen, dat het de laatste reis werd. Het was reeds een paar jaar duidelijk, dat Nieuw Guinea een afgelopen zaak vormde. De eerste schepen waren al verkocht aan een handelaar in Singapore en de *Kais* zou overgaan in handen van de Koninklijke Marine. Het schip was uitstekend geschikt om troepen snel in het binnenland af te zetten.

Nog een lading voor het kampement van de mariniers aan de Etnabaai, wat zaken mee terug nemen en dan met verlof?

Ze meerden met een tros aan een grote boei vlak achter de ingang van de Etnabaai recht onder de beide bergen, die vanwege hun vorm door het zeevolkje al jaren Silvana en Mangano werden genoemd en goed herkenbare punten waren bij het aanlopen van de baai van Lakahia. De *Kais* lag vlak tegenover de basis van de mariniers, die hier ter bescherming en verdediging van dit stukje Nederland tegen het grote Indonesië waren gelegerd en omdat ze niets te doen hadden aan de waterkant luidruchtig commentaar hadden gegeven op het afmeren.

In de laatste jaren waren heel wat mini bootjes aan de vloot toegevoegd, waaronder de Mappi's, een motor launch met een pittige dieselmotor. De inzittenden werden tegen de tropenzon beschermd door een witte zeildoeken overkapping. Kees en de kapitein waren met een dergelijk bootje naar de wal geweest en waren net op de terugweg toen Piet tegen Kees zei: 'Pak jij hem maar.' Dit was uitzonderlijk aangezien de kapitein een fervent en bekwaam zeiler was en niet gauw het stuurwiel uit handen gaf. Zeker niet aan de door hem geminachte Kees. Compleet onverwacht en volledig overdonderd stond Kees met het stuurwiel van een volle kracht lopende Mappi in de handen. Hij stond gelijk voor het blok en zag de *Kais* als bij een inzoomende camera op zich afkomen. In zijn beduusdheid had hij geen benul om de motor te stoppen. Er was geen tijd meer om te vragen hoe het moest. Piet Snor was intussen op zijn gemak achteruit op bakboord doft gaan zitten en keek in eerste instantie achterom naar de heftig zwaaiende mariniers, totdat hij in de gaten kreeg, dat er wat mis scheen te gaan. Hij schrok zich een ongeluk en schreeuwde aanwijzingen naar Kees, maar deze hoorde het niet en besloot op het laatste moment de *Kais* links, aan bakboord dus, te laten liggen en als laatste redmiddel onder de tros tussen de boei en het schip door te schieten. De kapitein zag zijn manoeuvre en was er blijkbaar van overtuigd, dat erboven te weinig ruimte zou zijn. De over-

kapping zou door de tros worden gescalpeerd.

Verstijfd zat hij op de 'berghoutsgang'. De mappi scheerde met Kees aan het roer, maar zonder de situatie volledig in de hand te hebben, gelukkig dicht genoeg langs de boeg van de *Kais* om de overkapping heel te laten. Het nu door Kees herkenbare geschreeuw van de kapitein maakte hem verder van streek. Hij verloor ondanks zijn succesje om de boeg, de ton en de tros te mijden volledig de macht over de launch. Met een grote boog probeerde hij stuurboord langszij te gaan, maar had nog steeds geen benul hoe de motor te stoppen of vaart te verminderen. De boeg was goed genoeg, maar de vaart te hoog en onder loeiend gebrul van de inmiddels uitgelopen schare mariniers klapte het bootje tegen de huid van de *Kais*.

De schok werd enigszins geremd door de kurkenzakken langszij de huid van de *Kais*, maar Piet, die blijkbaar te verbouwereerd was geweest om van zijn doft af te komen, sloeg door de dreun van weeromstuit achterover te water.

Kees kreeg als in een waas, een lumineus idee en sloot de diesel toevoerkraan van de nog steeds voortjilende launch af en de boot kwam tot rust. Als in een film zag Kees Piet Snor, die vanwege zijn vervaarlijke snor er in zijn ogen uitzag als een walrus te water, richting *Kais* zwemmen.

De baas rende het schoorsteendekje op naar zijn waslijn en begon in eerste instantie zijn was in te halen. Waarschijnlijk had de dreun bij hem de gedachte aan de hier veel voortkomende plotselinge donderbuien opgewekt en de noodzaak gevoeld zijn was droog te houden.

De motor was gestopt maar wat nu. Starten kon Kees ook niet, er moest eerst diesel in de drooggelopen motor en dat ging niet vanzelf zoals bij een benzine motor.

Een van de Papoea motordrijvers dook, na een handgebaar van de baas, vanaf de verschansing te water en zwom op hem toe.

Hij wist de motor weer op gang te krijgen en gaf Kees tijdens de nu rustige terugvaart naar de *Kais* een korte les in het omgaan met een dieselmotor. Kees vergat deze wijze lessen zijn hele leven niet meer.

Deze reis met hindernis was voor hem de laatste in dit gebied.

De politiek had een einde gemaakt aan de toekomst van een Nederlands Nieuw Guinea en Kees vloog via het vliegveld op Yefman met een klein lokaal vliegtuig naar Biak om over te stappen op een strato-kruiser van de Panam en eerste klas richting Manilla te vliegen. Na een nacht in een hotel met een filmsterren behandeling ging het verder via Saigon naar Singapore. Hij mocht blijkbaar nog niet naar huis.

In het hotel in Singapore werd hij de tweede dag opgebeld door iemand van kantoor.

'Hoe lang heb je nodig om te pakken?' was de vraag.

'Vijf minuten,' zei Kees.

'Dan ben jij de man die ik zoek.' klonk het aan de andere kant van de lijn, 'je gaat naar de *Serene*, die komt over drie kwartier door de Straat, maar mag niet aanleggen, omdat ze in Indonesië vaart'.

'What about a visum?', prevelde Kees.

'Geen tijd.' En inderdaad werd Kees driekwartier later met het Shellbootje van het agentschap langszij een gewoon doorvarende *Serene* aan boord gezet en in het journaal waarschijnlijk behandeld als een opgepikte drenkeling.

Hij was weer in de beschaafde wereld.

Nawoord

Nieuw-Guinea bleef bij de overgave van het vroegere Nederlands-Indië aan Soekarno misschien wel 'met opzet' buiten beschouwing.

De verwachting, grote hoeveelheden olie en andere mineralen aan te treffen, kan daarbij een rol hebben gespeeld. Olie, dat net zoals de verwachte overvloedige goudvondsten in de zestiende eeuw, slechts mondjesmaat werd aangetroffen.

In 1963 was het uiteindelijk afgelopen. De Nederlandse regering droeg Nieuw Guinea onder druk van de Verenigde Naties en de Verenigde Staten over aan Indonesië, ondanks het 'verzet' van Nederlands gezinde en van Nederland meer heil verwachtende Papoea groeperingen.

De mensen om wie het ging werden, zoals wel meer gebruikelijk in de politiek, niet gehoord.

De NNGPM kromp al eerder in de jaren vijftig haar werkzaamheden in. In 1960 werd dit bevestigd in 'Nieuws uit de Groep'. De inkrimping van de werkzaamheden was althans volgens deze bevoegde zijde onvermijdelijk in verband met de teleurstellende resultaten, die de zoektochten naar olie in Nieuw Guinea hadden opgeleverd.

De komende overdracht aan de Verenigde Naties en de verwachte inlijving bij Indonesië zullen hun deel aan dit besluit hebben bijgedragen.

Wat gebeurde er met de schepen?

Begin 1959 werden de *Seremoek*, *Sebjar*, *Beraoer*, *Kaitero* en de *Bintuni* verkocht aan een handelaar in Singapore.

De Koninklijke Marine kocht in 1960 de *Kais*. Oplettende varensgezellen signaleerden later het schip op Curaçao.

De *Orion* ging via onze handelaar in Singapore na enige renovaties over in handen van het Bestuur van Nieuw Guinea.

De avonturiers van het eerste en laatste uur kijken, voor zover zij nog van hun welverdiend pensioen genieten, met genoegen terug op hun tewerkstelling in Nieuw Guinea.

Een onvergetelijk avontuur.



De voormalige *Kais* als Hr. Ms. L9609

Bron: Wamandai



The End

De ondergang van de ertstanker Jacob Verolme

deel 1



Stoomturbine-ertstanker sts JACOB VEROLME

1. Inleiding

De Jacob Verolme was een ertstanker, d.w.z. een schip, dat zowel ertsen als olie kon vervoeren.

De bedoeling van dit systeem was, dat het schip bijna nooit zonder lading, en dus zo min mogelijk in ballast zou behoeven te varen.

Als het schip bijv. ijzererts had afgeleverd in IJmuiden voor de Hoogovens, dan zou de Jacob Verolme binnen korte afstand een lading olie kunnen oppikken, al dan niet bewerkt in een raffinaderij om deze dan weer in de buurt van een ertshaven af te leveren, waarna het proces zich kan herhalen. Zo werd voorkomen te vaak in ballast te moeten varen.

Het z.g.n. in ballast-varen gebeurde door de olietanks aan de zijkant van het ertsruim vol te pompen met zeewater.

Er waren 24 olietanks aanwezig. Twaalf aan stuurboordzijde en 12 tanks aan bakboordzijde. In het midden van het schip was een ertsruim dat over de gehele lengte van het schip doorliep

STAATSBEDRIJF DER PTT					
VERKORTINGEN VOOR BETAALDE DIENSTAANWIJZINGEN					
RPn = Afspraak bezoldigd	TC = Buislijn afrekening	MP = Gedeputeerde			
BT = (bedrijf)	TC = Substitutie v.	personeel			
BT = Politieagenten	TS = Telegraf Bureau	LX = Gekleedagenten			
LT	CP = Best. Bureau				
NOTA Het Staatsbedrijf der PTT verbindt geen aansprakelijkheid aan het vervoeren, overbrengen of telegrafen naar het telegraaf.					
TELEGRAM					
TOEGESTELDE TIJD (B) ONTVANGEN TIJD	VERSTUREN	DIENST	DIENST EN TIJD VAN	DIENST	OPGEMEN
Amsterdam	290518	16	5/12. 1434		
CASTRICUM			5/12. 1500		
Dinsdag morgen half tien melden kantoor.					
voor monsteren en afreizen.					
naar Jacob Verolme.					
Ore. Tanhous					
NOTA			NADRIJK IS VERBODEN		

Dit telegram, gebracht door een ambtenaar van de PTT was het begin van het vertrek naar het kantoor aan de Oostelijke Handelskade te Amsterdam om aan te monsteren op de Jacob Verolme, waarna het vertrek met de bus naar Kiel (Noord-Duitsland) volgde.

en in enkele waterdichte compartimenten was verdeeld.
In de jaren 1960 werden veel van dit type tankers gebouwd.



De Jacob Verolme echter verkeerde in een erbarmelijke onderhoudsstaat. Er was heel veel lekkage aan de stoomverwarmingsleidingen naar de olietanks. En juist deze lekkages zouden op de betreffende reis gerepareerd moeten worden. Het schip was in eigendom van de Nederlandse Ertstanker Maatschappij.

De Koninklijke Hollandsche Lloyd in Amsterdam was de operator van het schip, d.w.z. dat de KHL zorgde voor bemanningszaken, regelde het onderhoud van het schip en deed de bevoorrading.

Deze maatschappij, die ca. 9 vrachtschepen op Zuid Amerika had varen (de z.g.n. "Land"-schepen), op welke ik bijna allemaal heb gevaren (van de KHL, NETM en KNSM) runde ook de NETM tankers.

De NETM had 3 ertstankers varen, dat waren ook de zusterschepen het ss. P.G. Thulin en ss. Johannes Frans.

Op de bewuste noodlottige reis kwam ik, als 4e scheepswerktuigkundige, met nog een aantal nieuwe bemanningsleden aan boord in Kiel. We waren met een autobus uit Amsterdam vanaf de Oostelijke Handelskade vertrokken met ca. 12 nieuwe bemanningsleden,

waaronder een paar man van de KHL zonder tankerervaring.

Zo werd dus ook de schrijver van dit verhaal voor een reisje van enkele maanden uitgeleend aan de NETM. Bij aankomst in Kiel (Noord-Duitsland) lag het schip in een van de sluisen van het Kielerkanaal.

Daar werd de nodige reparatie-apparatuur aan boord geladen, o.a. elektrische lasapparatuur en ging er speciaal voor het extra werk een machinebankwerker mee.

De inspectie-technische dienst van de KHL had al deze zaken voorbereid en zo vertrokken we dus via de Oostzee en Noordzee richting Noord-Afrika om ergens in de buurt van Algiers olie te laden.

Vervolgens werd de reis voortgezet naar Buenos Aires in Argentinië, alwaar de olie werd gelost. Van Buenos Aires ging de reis naar Vitoria in Brazilië.

Tijdens deze reis werden de olietanks gereinigd met het Butterworth systeem.

Dit is een installatie, waarbij via sproeimolens heet water in de tanks wordt gespoten om zo restanten olie op te lossen en de tanks te cleanen.

Dit olie-watermengsel werd weer verzameld in een speciale tank (slob-tank).

Na deze reinigingswerkzaamheden zijn de tanks gemeten op aanwezigheid van gas.

De Zwarte Zee was op het moment van uitvaren ongeveer 600 mijl van de zinkende Jacob Verolme vandaan en zal ongeveer twee dagen nodig hebben om de opgegeven positie te bereiken. De Duitse sloepboot See-falke ging ook op weg, evenals het Duitse schip Volker-Freundschaft. Uit de haven van Las Palmas stoomde de sloep Tamara naar de ertstanker en ook het Zweedse schip Atlantide zette koers naar de plaats waarop dat moment de schipbreukelingen in de sloepen rondorberden.

Het was de Zwarte Zee, die aan Radio Scheveningen en zo aan de eigenaren van de Jacob Verolme gisteravond even over half zeven kon doorgeven, dat allen die in de sloepen waren gegaan, aan boord waren genomen van de Poolse Batory van ongeveer 14.000 ton, die de schipbreukelingen het eerste bereikte.

Parachutisten

Hulp werd ook verleend door een reddingsvliegtuig van de Amerikaanse luchtmacht. Twee Amerikanen sprongen per parachute uit het vliegtuig in de oceaan, zwommen naar de reddingsboten en verleenden eerste hulp. Ook zij werden door het Poolse schip aan boord genomen.

Kapitein Kruyer was met de Jacob Verolme van de Braziliaanse haven Victoria met 23.000 ton erts op weg naar IJmuiden. Zijn voorganger en huidige directeur van de Nederlandse Eris Tanker Maatschappij, de heer C. Sol, wist gisteravond ook nog niet wat precies de oorzaak van de explosie was geweest. De heer Sol heeft zelf ongeveer twee jaar als gezagvoerder op de Jacob Verolme gevaren.

Kapitein Kruyer is vrijgezel. Zijn moeder in Voorschoten hoorde gisteren dat haar zoon met de bemanning veilig aan boord van het Poolse schip was genomen: „Ik hoorde het van de bureu, die naar de televisie zaten te kijken. Het is een hele opluchting, maar er zullen wel meer mensen in angst hebben gezeten”, zei ze gisteravond. Zelf had ze nog geen bericht van haar zoon gehad, die al sinds zijn zeventiende jaar op zee is. Hij was in november voor het laatst thuis geweest en maakte zijn vierde reis met de Jacob Verolme.

2. De Schipbreuk

Het was zondagmorgen 22 januari 1967.

Ik, de schrijver van dit verhaal, woonde destijds in de mr. Ludwigstraat nr 6, in het oude centrum van de badplaats Castricum in Noord-Holland. Ik was nog vrijgezel en had verkering met een meisje uit Zaandam.

Ik voer als 21-jarige 4e werktuigkundige op de ertstanker Jacob Verolme. Het schip was vernoemd naar de vader van onze toenmalig beroemde nationale scheepsbouwer Cornelis Verolme. Ze had een draagvermogen van ca. 27.000 ton en mat ca. 18.700 bruto registertonnen. Voor die periode een van de grootste tankers.

te van de Canarische Eilanden.

Ik had de 4/8 wacht gelopen en was derhalve vrij van dienst. Het was redelijk rustig weer met niet al te hoge golven.

De olietanks (zijtanks of wingtanks) waren leeg en het grote, over de gehele lengte van het schip doorlopende ruim, was geladen met ijzererts.

Het schip schudde op die bewuste zondagmorgen omstreeks 09.30 uur in al zijn voegen.



Deze krantenfoto's zijn genomen vanuit het Amerikaanse reddingsvliegtuig, dat op de Azoren was gestationeerd. Vanuit dit vliegtuig werden de medical para's gedropt in de Atlantische Oceaan, om eerste hulp te verlenen. Foto's: dagblad "De Telegraaf".

Ik lag in mijn kooi en moest me vasthouden om te voorkomen er uit te vallen. Een doffe dreun weerklonk door de verblijfsruimten.

Ik schrok vreselijk en vroeg me af wat er aan de hand was. Een explosie? Stoomketels geëxplodeerd? Of een aanvaring? Ik begreep er niets van.

Op de gang van de accommodatie hoorde ik schreeuwen: "Gasflessen ontploft!!"

Zo snel als mogelijk schoot ik in mijn kleren, dat wil zeggen, ik trok mijn overal aan.

Op de gangen hoorde ik al roepen: "Je kooien uit, eruit, eruit!!"

Iedereen, die geen dienst had en in zijn hut was, werd gesommeerd z'n hut te verlaten en orders op te volgen van de hoofden van dienst. Dat was makkelijker gezegd dan gedaan, want waar was iedereen?

Ik liep langs het gangboard aan stuurboordzijde en kwam schreeuwende en roepende mensen tegen. Toen liep ik een van twee 3e-wtk's tegen het lijf en deze sommeerde me mee te gaan naar het voorschip. Daar bleek iets gebeurd te zijn wat op een explosie leek. (Er waren twee 3e wtk's aan boord, die beiden hun eigen wacht liepen: de 2e wtk liep dagdienst).

Maar hij wist echter ook niet wat er aan de hand was.

We begonnen een flauw vermoeden te krijgen dat er een tank was ontploft. Op het moment dat we de brug of stuurhut midscheeps waren gepasseerd kwamen we een donker gekleurd persoon tegen, die zich schreeuwend zijn weg naar het achterschip baande.

Het bleek de machinebankwerker te zijn. Hij was zwart gekleurd van de stookolie en over zijn gezicht bleek hij vol met brandwonden te zitten. Uit zijn verwarde kreten bleek al snel, dat er zich een tankexplosie had voorgedaan.

Hij riep iets van: "De vierde wtk is weg. Hij is weg. Ik zie hem niet meer. Jullie moeten hem zoeken!".

Hij rende echter verder naar achteren en terwijl wij naar voren snelden zagen we diverse losse pijpleidingen op het dek liggen. Een deel van het glas van het stuurhuis was ook weggeslagen.

We begrepen, dat er nog iemand, of misschien wel de andere 4e machinist bij het ongeval betrokken moest zijn geweest. We liepen nog verder naar voren.

Op zeker moment kwamen we ongeveer bij tank nr.2 aan. Toen zagen we de ernst van de schade reeds. Een groot deel van het dek aan de bakboordzijde op het voorschip was opengescheurd. Voor mijn gevoel was het met het schip gebeurd. En misschien ook wel met ons en met mij persoonlijk.

Een verschrikkelijk onbehaaglijk gevoel be kroop mij. Hoe zou dit aflopen.

Zou ik over een uurtje nog in leven zijn of verdwenen onder de golven? Al die gedachten gingen in razend tempo door mij heen.

Tijd om bij die denkbeelden lang stilte staan was er echter niet. De 3e wtk en ik keken over de rand van het opengescheurde dek. Tank 1 BB was volledig weggeslagen, zowel de scheepshuid aan de buitenkant als de verbinding van de tank met het ertsruim en een deel van het dek. Het scheepsdek was over een groot deel omhoog gekruld.

Aan beide zijden zaten gaten van ca. 5 bij 5 meter. Ik zag het water vanuit zee naar binnen stromen. Het water kolkte van buitenboord via de tank met een enorme vaart het ertsruim binnen. Het leek of het schip al naar voren en over bakboord begon te hellen.

Hier was geen redden meer aan.

De 3e wtk en ik keken elkaar aan. Na een vluchtig onderzoek ben ik op verzoek van de 3e weer naar het achterschip gerend, waar ik langs het gangboard de hoofdwerktuigkundige tegen het lijf liep. Hij gaf me order naar beneden te gaan en daar in de machinekamer te assisteren.

Op dat moment liep een van de twee 3e-wtk's de zeewacht. Het was Pietje Hero.

Hij was een van de weinigen die zich niet elke dag volgooid met drank. Vandaar de bijnaam Hero. (Hero was destijds een bekend Nederlands priklimonade-merk).

De rest zoop als een tierelier. Ik stortte me naar beneden de machinekamer in en daar waren de wacht-wtk's reeds bezig met het opstarten van de ladingpompen.

Daar kon ik gelukkig bij helpen, alhoewel ons wtk's wel een gevoel be kroop, dat het allemaal

nutteloos was.

De stokers waren reeds bezig met het afzetten van de stoomketels om zo te voorkomen, dat deze ook nog uit elkaar zouden springen.

Er was gelukkig nog voldoende stoomdruk in de ketels, zodat het licht niet direct uitviel, aangezien de stroomvoorziening werd opgewekt door drie turbostoom-draaistroom-generatoren. Deze turbogeneratoren liepen dus ook op hun laatste poten.

Hoeveel ladingpompen er gestart zijn weet ik niet meer, wel, dat het allemaal weinig effect had. De boot begon steeds meer slagzij te maken. De machinekamervloer lag al aardig schuin. Op zeker moment werd de toestand in de MK zeer ernstig. Vaten, emmers en andere rommel tuimelde van de ene kant naar de andere kant van de MK. Het werd benedendeks in de MK bijna onhoudbaar.

We hoorden op zeker moment schreeuwen : "Naar boven allemaal, machinekamer verlaten! Schipverlaten!"

Voor ons beneden was het werk afgelopen, er was geen redden meer aan.

Doodop en angstig voor wat zou komen, vluchten we naar boven, de lange trappen op naar het gangboord. Daar stond al een groot deel van de bemanning klaar om de reddingboten in te gaan. God zij dank waren er al een paar boten gestreken.

Dankzij het snelle

optreden van de 1e stuurman om na de explosie de sloepen onmiddellijk te laten strijken.

Zo hadden de matrozen vier sloepen overboord kunnen zetten.

De gewonde bankwerker werd onmiddellijk in de eerste sloep getakeld. De stuurlieden hadden hem verzorgd. Zwaar onder de pijnstillende en verdovende middelen werd hij met behulp van een brancard van boord getakeld.

Was het strijken van de sloepen later gebeurd, nadat het schip al een behoorlijke slagzij had gemaakt, dan hadden de matrozen slechts twee sloepen kunnen strijken.

Nu hadden we gelukkig de beschikking over vier sloepen. Ik zag Piet Hero trachten een sloep in te gaan. Het lukte hem niet.

Vanaf de touwladder viel hij, na een vergeefse poging de sloep te bereiken, in het water.

Gelukkig rekten vele armen zich naar hem uit en werd hij op tijd uit het water getrokken en de sloep in gehesen. Het water bleek niet al te koud. Het was wel januari, maar bij de Canarische eilanden stroomt de warme Golfstroom, deze houdt alles daar een beetje warmer.



Kaart van de Canarische eilanden met aangegeven de plaats van de ramp.

Op dat moment zag ik de 2e wtk aan komen lopen. In z'n ene hand droeg hij een versleten weekendtas. Daarin had hij nog kans gezien de scheepsjournalen (machinekamer-journaal, etc.) te deponeren. Trillend over z'n hele lichaam wist hij de sloep in te klauteren.

Enige minuten later kon ik ook een sloep ingaan. Dat ging gelukkig allemaal goed. Even later sprong de scheepskok mijn sloep in. Hij had nog een grote pan met patatfrites mee kunnen nemen. Dat bleek later een heel goed idee, alhoewel daar eerst wat lacherig over werd gedaan. Toen de sloep vol was maakten we dat we weg kwamen. Ik pakte een roerriem, die bij de eerste ruk aan de riem in het zeewater afbrak als een luciferhoutje. De riem was totaal verrot.

Een lichte paniek maakte zich van mij meester. Als het zo slecht gesteld was met de roerriemen, hoe zouden we dan ooit wegkomen bij het zinkende schip.

Ik pakte een andere riem van de bodem van de sloep. De riem van mijn maat naast me in de sloep had het wel gehouden, dus hopenlijk zou de mijne nu wel heel blijven.

M'n roerriem raakte het water en ik trok eraan, maar niet meer met al m'n kracht. Hij moest het nu even blijven doen.

Gelukkig ging alles nu goed en roeiden we bij het schip vandaan. Vlak bij het schip keek ik nog even omhoog. Hij lag al zo schuin, dat het haast leek of het hele gevaarte op ons neer zou vallen.

Eenmaal weg bij het schip was al heel goed te zien, dat dit niet lang meer zou duren.

Een stuk verder op het water zagen we een sloep met een zeiltje wegvaren. Het bleek, dat een van de vier te water gelaten sloepen er met twee bemanningsleden snel vandoor was gegaan. Niet zo'n beste beurt voor deze twee bemanningsleden. Ze hadden klaarblijkelijk zo in de rats gezeten, dat ze geen moed genoeg hadden gehad om te wachten op de rest van de bemanningsleden. Dus dachten ze, we gaan er maar snel vandoor. Laat de rest maar verzuipen.

Ondertussen was de kapitein nog steeds aan boord. Gelukkig waren nog niet alle sloepen weggeroeid. Er lag nog steeds een sloep langs het schip. Daar kon op het laatste moment de kapitein nog mee wegkomen.

Gelukkig voor de man, want hij bleek het, naar wat ik achteraf heb gehoord, vreselijk moeilijk te hebben gehad. Met betraande ogen, of nog erger, zat hij in de sloep.

Uiteraard natuurlijk heel begrijpelijk, als het schip onder jouw kont wegzakt en je bedenkt, dat de hele ramp is veroorzaakt door menselijke fouten en een gebrek aan communicatie.

Inmiddels was het omstreeks 10.45 uur in de morgen. Alle sloepen waren nu weg van de ertstanker en we lagen inmiddels zo'n halve mijl van het schip vandaan, allemaal dicht bij elkaar. Het had geen zin om verder weg te roeien. We wisten, van de sloopstelegrafist, dat er contact met andere schepen was geweest. Er zou reeds een schip op weg zijn naar ons, alhoewel deze op ca. 5 uur varen bij ons vandaan was.

De Jacob Verolme lag er nu zeer treurig bij. Z'n neus verdween al langzaam onder water.

Hij lag er zo schuin bij, dat het nu niet zo lang meer zou duren, voordat hij om zou slaan.

Nog even, en er was niets meer over van deze oceaaneus. Even later gebeurde het.

Het was ca. 11.00 uur. De boot kantelde plotseling om. Binnen een paar seconden lag hij ondersteboven. Een donderend geraas weerklonk.

Het ijzererts, dat zich in de ruimen bevond, stortte zich naar beneden op de luikhoofden.

En misschien wel er doorheen. Wie zal het zeggen. In ieder geval zonk de boot niet, in tegenstelling met wat we hadden verwacht. Hij bleef gewoon drijven. Hoe kwam dit. Op dat moment ga je na enige tijd beseffen, dat de boot gewoon is blijven drijven op z'n lege olietanks. De wingtanks dus aan de zijkanten van het schip. De erts had zich waarschijnlijk door de luikhoofden op de zeebodem gestort. Het schip had verder dus geen lading meer aan boord en het hele gevaarte bleef drijven op de luchtkussens in de lege olietanks.

Bron: Website Sleeptros



WORDT
VERVOLGD

=====
Uit: Jaarboekje van het Korps Adelborsten 1930.

ASSAUT 1929
14-16 december.

Zooals immer lokte ons jaarlijksch corpsfeest velen uit den lande naar Den Helder. Vrienden, vooral vriendinnen, trotseerden eenige dagen het gure klimaat, dat dit oord kenmerkt en deden dien tijd de zon schijnen op het Instituut, dat met zijn keurige versieringen wel geschikt was om de jonkers in de goede stemming te brengen en de boekengeest naai' den grens van het bestaan terug te dringen.

Het spreekt wel van zelf, dat de voorbereidingen vele zijn geweest. De versiering bijvoorbeeld had een algeheele mobilisatie van werkkrachten noodzakelijk gemaakt, maar dank zij een opgewekte geest, die natuurlijk elk feest voorafgaat, verliep alles vlot. Onze beschermheer, luitenant ter zee le klasse J.J. Wichers, stond ons steeds met raad en daad ter zijde en liet niet na, ons door zijn voorbeeld tot grooten ijver aan te sporen.

Het programma van den avond, waaraan alle zorg en studie was besteed, vormde een goed geheel. Het opende met een muziekvoordracht, hetgeen altijd een goede inzet is. Daarop volgden de schermnummers, die de kern van elk assautprogramma plegen te vormen. Een groepje zeenyumphen en de "Revellers" kwamen achtereenvolgens hun opwachting maken, terwijl ten slotte een geheele poppenbruiloft ten tooneele verscheen. Dat men hierna Terpsichoré met overtuiging gediend heeft, behoeft nauwelijks betoog.

De Zondagmiddag verzamelde de gasten opnieuw, thans tot het houden van den "Indianengang". In lange rij werd het geheele gebouw doorgetrokken en niets ontsnapte aan de belangstellende blikken der invitéetjes. De studentenbands zorgden er tevens voor, dat de tijd omvloog.

Zelden maakten wij prettiger promenade door de straten van Den Helder dan 's Maandagmiddags daaraan volgende. Geëscorteerd en opgewacht door onze vriendelijke gasten, droeg deze marsch bij tot den zeer prettigen indruk, die dit feest bij een ieder heeft gemaakt.

Opleiding Brandweerman ...

Buiten de standaard beroepsopleiding, waren er voor verschillende functies aan boord ook bijzondere externe opleidingen. Een van deze opleidingen was dat van brandweerman voor de dekparty aan boord van de Karel Doorman en op de vlieggampen aan de wal. Van deze opleiding foto's en informatie ontvangen van Willem Veldhuizen.

De opleiding tot brandweerman werd gegeven bij de Luchtmacht Electronische en Technische School op de vliegbasis Deelen, gelegen iets ten noorden van Arnhem. De klassen voor deze opleiding waren van 1960 tot 1968 bedoeld voor zowel de vlieggampen van de MLD als voor aan boord van de Doorman. Vanaf 1983 werd dit de beroeps brandweer marine. Ik herinner me uit die tijd nog de chef van de dekparty sgt.vliegtuigmaker-algemeen Bull Dekker en de matroos Frans Bollen. De sgt. Dekker had een grote snor, die droeg hij vanwege een misvormde lip (litteken), ten gevolge van een crash omstreeks 1960. De eerste opleiding tot brandweerman duurde 3 maanden tijdens een dagopleiding, voor brandmeester was dat 4 maanden. De ploeg werd samengesteld uit dienstplichtigen (hulpvliegtuigmakers) en dienstvakken uit de dekdienst, waarvan de diensttijd toen 21 maanden was. Ook werden er enkelen geselecteerd uit beroeps met de dienstvakken vliegtuigmaker algemeen, vliegtuigmaker metaalbewerker en vliegtuigmaker bekleeders. De brandweer opleiding werd toen ook gegeven bij de KLU op de LETS in Schaarsbergen, dat was in die tijd de beste brandweerschool van Europa. Na de opleiding werd men geplaatst op MVK de Kooi, MVK Valkenburg of op Hr.Ms. Karel Doorman. Tot 1962 kon men ook geplaatst worden in Nederlands Nieuw-Guinea.



Een korte uitleg van het werk aan boord van de Doorman door de brandweerploeg van de dekparty. Aan boord van de Doorman werd de indeling gemaakt door bureau vliegdienst. De vliegdekparty draaide tijdens vliegen met in totaal 24 man in 3 ploegen van 8 man, waarvan 1 ploeg tijdens

vliegen volledig in het pak stand-by stond. De anderen gingen terstond naar hun aangegeven posities als de omroep een signaal, bv crash aan dek of brand op het vliegdek. Als er niet werd gevlogen regelde bureau vliegdienst de wachtlijsten. De functies waren dan onder andere, uitkijk hangaar waarbij 1 uitkijk voor hangaar A, 1 voor B en 1 voor C. Deze delen van de hangaar konden worden gescheiden door middel van grote brandwerende rolgordijnen. Verder 1 uitkijk vliegdek, hangaar controlepost en 1 onderofficier met 2 man in de vliegcentrale in het eiland. Als de Doorman aan de kade lag of op de werf werden we ingedeeld als brandwacht of bij de NBCD. Aan de brandweer opleiding en hun specialisatie werd weinig ruchtbaarheid

gegeven. Er werden veel vliegtuigen "opgestookt" en dat is nu niet meer mogelijk, de risico's en de vakbekwaamheid werd onderschat. Het was een fysiek zware opleiding. Men zat destijds niet op pottenkijkers te wachten. In die tijd moesten we brandende auto's leren blussen, tankwagens met soms meer dan 3000 liter zeer brandbare vloeistoffen, met behulp van poederaanhangers met 250 kg bluspoeder, die werd bediend door 2 man in 100% wollen crashpakken. Men moest uit een (canopy) cockpit van een dummy vliegtuig een dummy piloot eruit halen binnen 2 minuten. Dat was ook de examen eis. In die tijd moest men ook de schietstoel veilig stellen, zodat de piloot er veilig uitgehaald kon worden. Alle soorten en types vliegtuigen werden opgestookt en daar bleef weinig van over. In een minimum van tijd had men een maximale vuurbelasting en in enkele minuten was er weinig van het vliegtuig over. Men moest al het materiaal kennen en er blindelings mee kunnen werken en verder elkaar ook blindelings kunnen vertrouwen, de teamgeest was een belangrijke factor. Een zware tijd waar ik me zelf vaak ben tegen gekomen om bij een temperatuur van 1000 graden Celsius een gestruikelde leerling uit zijn benarde positie te redden. Alle vakken werden zowel met een theoretisch als praktisch examen afgesloten.



(foto 6052) Hier gaat men het vuur te lijf door middel van een water nevelstraal.

http://www.kareldoormanr81.nl/html/brandweer_opleiding_1_.html

(klik op de link hierboven voor meerdere foto's)

met dank aan Steven Visser, webmaster Karel Doorman R 81

info@kareldoormanr81.nl

HET LEVEN AAN BOORD...

Dit is speciaal voor diegenen die eenmaal thuis, helemaal uit hun ritme en de trouwde omgeving raken. Of voor de partners, familie en vrienden thuis, die graag willen ervaren hoe het leven aan boord van Hare Majesteit schepen is.

Voordat je aanvangt met deze simulatie dien je alle ramen van je huis dicht te timmeren, zodat er geen daglicht meer naar binnenkomt. Zorg dat je partner, je vrienden en familie buiten blijven. Communiceer in het vervolg alleen nog maar met hen via e-mail, waarvan 10% niet aankomt of niet verstuurd wordt, of per post, die na een maand bezorgd wordt. Omring jezelf met mensen die je niet zelf uit zou kiezen om mee om te gaan of aan wie je gewoon een hekel hebt. Neem een groot aantal, zodat je gemiddeld 1 persoon per vierkante meter hebt. Aanbevolen personen zijn: zij die veel en hard scheten laten, kettingrokers, mensen die alleen maar klagen, alcoholisten, mensen die nooit of zelden douchen en/of hun tanden poetsen, mensen die alleen over zichzelf praten en mensen die ontzettend hard snurken.

Verwijder je tv. en radio en zeg je krantenabonnement af, zodat je geen benul meer hebt wat er in de wereld gebeurt. Laat echter wel je buurman eens per maand een verouderde krant en suffe tijdschriften brengen. Verwijder al je foto's, schilderijen, planten, leuke decoraties en mooie meubels. Zorg dat alle leidingen en bedradingen in je huis aan de buitenkant van de muren lopen. Geef alles een grijze kleur. Gebruik een speciale verf die vanzelf oplost zodat je na een maand weer alles kan verven. Geef alle deuren en muren een nummer. Maak lijntekeningen van alle gas en waterleidingen en elektriciteitskabels. Hang in elke kamer een kopie van de bouwtekening van je huis. Spoel de eerste drie dagen het toilet niet door om de geur te simuleren van 40 man die het toilet gebruiken. Zorg daarna dagelijks dat het toilet verstopt is en overspoeld. Hang eens in de week een briefje op de deur met de tekst: "het sewage systeem is tijdelijk buiten gebruik". Het geeft niet wanneer je te laat bent om dit op te hangen of vergeet het briefje weg te halen.

Verhoog de poten van je bed zodanig dat je bed tot 40 cm onder het plafond staat. Haal de matras eruit en vervang deze door een rubber matje van 5 cm dikte. Leg 2 lakens op het bed die 2x zo groot zijn als het bed. De lakens moeten diverse ondefinieerbare vlekken bevatten. Leg er een wollen deken over die te klein is voor het bed en ontzettend kriebelt. Neem een te dik hoofdkussen en stop dit in een te kleine sloop. Hang een gordijn voor je bed en leg er een dood beest onder om de stank te simuleren van de voeten van je hutgenoten. Werk 18 uur per dag, slaap op willekeurige ogenblikken van de dag gemiddeld 6 uur. Zorg dat je minstens 8x gestoord wordt in je slaap. Laat een huisgenoot regelmatig het gordijn opentrekken en met een zaklantaarn in je gezicht schijnen met de mededeling: "sorry, verkeerde." Als het koud is buiten zet je het slaapkamerraam wijd open. Is het warm buiten, zet dan de verwarming op maximaal. Zet een blender of mixer de hele dag aan om het geluid van machines te simuleren. Zet continu de stofzuiger aan om de airco te simuleren. Laat bouwvakkers 's-nachts aan het werk gaan in je huis. Laat 24 uur per dag overal TL verlichting branden, overdag wit licht en 's -nachts rood licht.

Knip wekelijks je haar. Zorg ervoor dat het bij elke knipbeurt steeds korter geknipt wordt, tot dat je geen haar meer overhoudt. Zorg dat een van je huisgenoten je elke week vertelt dat je naar de kapper moet, of het nou nodig is of niet. Laat je eten bereiden door mensen die nog nooit eerder gekookt hebben. Zorg ervoor dat ze veel vette producten gebruiken en te veel of te weinig zout en kruiden. Schep van dit eten meer op dan je kunt eten, en werk het

zo snel mogelijk naar binnen. Eet alleen fruit voor of nadat het rijp is. Voorkom te allen tijden variatie in de menu's. Drink koffie van het goedkoopste merk. Gebruik de helft of het dubbele van de benodigde hoeveelheid bij het zetten van de koffie. Gebruik een oude sok als filter. Drink de koffie niet voordat dit 3 uur oud is. Sta elke dag even voor middernacht op om twee belegde boterhammen, een zak chips twee koppen koffie en een blikje cola te nuttigen. Leer de gebruiksaanwijzingen van al je apparatuur in huis uit je hoofd. Laat diverse huisgenoten kwalificeren voor het gebruik van je apparatuur en noem ze naar hun nieuwe functie, zoals magnetron gebruiker, wasmachinetechnicus, telefonist, brievenbusbeheerder.

Sla eens per week met een hamer tegen je hoofd of schenen om de waterkeringen en uitsteeksels aan boord te simuleren. Stofzuig 2x per dag, leeg de vuilnisbak 3x per dag, ook als deze eigenlijk al leeg is. Maak wekelijks je huis van boven tot onder schoon. Aangezien je geen ziekenhuis kan bezoeken moet je zoveel mogelijk paracetamol in huis hebben. Helpt dit echt niet, bestudeer dan een antiek EHBO boek en verzin zelf een andere oplossing. Was één keer in de week al je kleren op 90 graden, met een vingerhoed aan wasmiddel en een kilo bleekmiddel. Gooi 10% van je kleren in de vuilnisbak en stop willekeurige kledingstukken van je buurman tussen je eigen was. Gebruik geen wasdroger, maar maak een natte hoop van je gewassen kleren en leg die pas de volgende dag te drogen op je bed. Ga 's-nachts met een verrekijker op het dak van je huis staan.

Hou al het verkeer rond je huis goed in de gaten. Komt er een auto binnen twee kilometer van je huis, bel dan je buurman wakker en vertel hem hierover. Dreigt er een auto binnen 100 meter van je huis te komen, ren dan naar beneden, roep heel hard "ROOD SLUITEN!", sluit alle ramen en deuren en sluit jezelf op in de kelder. Trek elk weekend je mooiste kleren aan en ga daarmee naar de vetste achterbuurt van de stad. Ga de meest louche bar in en bestel hun duurste bier. Drink hiervan zoveel je kunt binnen 4 uur tijd. Bestel vervolgens een taxi om je via de langste omweg thuis te laten brengen. Geef de chauffeur een vette fooi ook al heeft hij een dubbele prijs berekend. Versier je garage met TL verlichting en campingtafels en hang je waslijn daar op. Nodig vervolgens in je garage de volgende personen uit: de burgemeester, de gemeenteraad, de bingoclub van het lokale bejaardentehuis, de vereniging voor anonieme alleenstaande alcoholdrinkende moeders en de ik-vind-mijzelf-belangrijk-en-ik-praat-daar-graag-over club.

Trek een clownspak aan en probeer deze mensen 5 uur lang te vermaken. Gooi regelmatig de kat in de vijver en roep dan heel hard: "MAN VERBOORD OVER STUURBOORD!". Ren vervolgens de keuken in en smijt alle potten, pannen, borden en bekertjes op de grond. Roep naar het dichtstbijzijnde kind dat het een mongool is omdat hij niet alles zeevast heeft gezet. Nodig regelmatig nieuwe mensen uit in je huis. Geef ze een dik schrift waarin ze een verhaal moeten schrijven en waarin ze van iedereen een handtekening moeten hebben. Gooi regelmatig de schriften weg zodat ze opnieuw mogen beginnen. Laat ze alle klusjes doen waar je zelf geen zin in hebt en geef ze de schuld van alles wat misgaat. Haal wekelijks je grasmachine uit elkaar en inspecteer elk onderdeel. Loop 4 uur lang rondjes om je auto en controleer elke kwartier de bandendruk. Begin bij alles wat je zegt met het woord "Vraag" of "Melding" of "Opdracht". Plan een weekendje uit naar een stad in het buitenland. Koop 50 autokaarten met de weg daar naartoe. Kleur vervolgens de route in op

de kaarten. Maak van de kaarten nog eens 10 kopieën en kleur deze ook in. Koop daarna het duurste autonavigatiesysteem en gebruik deze niet. Koop een kindermaat bivakmuts, een paar skihandschoenen en een overal. Leg deze minstens 1 week tussen de vuile was. Trek vervolgens deze dingen de hele dag aan, loop doelloos door het huis heen en hou je af en toe plotseling ergens aan vast onder het luidkeels roepen van "DEKKEN, DEKKEN, DEKKEN!". Zoek de saaiste oorlogsfilm uit die er is, trek dezelfde bivakmuts, overal en skihandschoenen aan, ga op een klein krukje voor de tv zitten en start de film. Schrijf vervolgens van minuut tot minuut op wat er in de film gebeurt en noem dit een narratieve. Breng je auto naar de garage voor een grondige, langdurige en kostbare onderhoudsbeurt.

Ga er vervolgens mee op vakantie. Kijk niet vreemd op als halverwege de reis je auto uit elkaar valt. Laat dezelfde automonteur naar je vakantieadres overvliegen om je auto weer te repareren. Boek een jaar van tevoren een vliegvakantie van een maand naar de Caribbean. Zeg de vakantie een dag voor vertrek plotseling af en neem een last minute voor een vakantie van zes maanden in Afghanistan. Roep vanuit het raam naar willekeurige voorbijgangers en vraag hoe ze heten, wat hun bijnaam is, waar ze naartoe gaan, waar ze vandaan komen, waar ze wonen, wat ze in hun zakken hebben, uit welk land ze komen, wat hun paspoort nummer en sofi-nummer is, hoe zwaar ze wegen en hoe lang ze zijn. Willen ze geen antwoord geven of weten ze op een van de vragen geen antwoord te geven, trek dan een camouflagepak aan, pak een honkbalknuppel, sla hen tegen de grond, fouilleer hen en geef hun gegevens door aan de politie.

Nodig 40 buitenlanders uit, bij voorkeur Engelsen of Belgen. Laat hen vervolgens door het huis lopen en plotseling overal kranen openzetten, stekkers uit stopcontacten trekken, het licht uitdoen, ramen openzetten en deuren op slot doen. Accepteer vervolgens dat ze commentaar hebben op wat je doet, zegt, denkt, op wat je wel (en niet) aan hebt en hoe vies je huis wel niet is. Speel met je collega's een willekeurig kaartspel, waarbij je wel geld op het spel zet. Laat halverwege het spel alle spelers hun kaarten tonen vanwege een no-play situatie. Speel vervolgens het spel verder alsof er niets gebeurd is en verlies daarbij al je geld.

Deze simulatie dient minimaal 3 maanden achtereen te duren. De exacte einddatum van de simulatie zal tenminste 5x veranderen. Wanneer de laatste dag plotseling is aangekomen nodig je jouw partner, je vrienden en familie uit om buiten het huis op je te wachten. Vervolgens blijf je nog 6 uur lang vanaf het balkon naar ze staan kijken omdat je net die dag de wacht hebt. O ja. en vergeet het bedrijf niet af te zetten en reewacht te praaien als het reewacht-brandpiket is ingedeeld.

Met maritieme groet
Uw redacteur.

