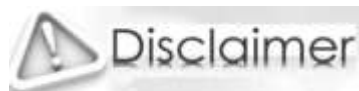




Dit digitale blad is een raapsel van wetenswaardigheden en ongein betreffende de Koninklijke Marine en Koopvaardij uit het heden en verleden en is samengesteld door Arie Krijgsman verder genoemd, de redactie !



"De redactie is niet verantwoordelijk voor pagina's van externe organisaties waarnaar verwezen wordt."

" De redactie geeft geen enkele garantie inzake de juistheid of de volledigheid, of het bijgewerkt zijn van de informatie die op dit systeem werd geraadpleegd of die via dit systeem werd uitgewisseld."

"Ook kan ik geen garantie bieden, noch aansprakelijk gesteld worden voor schade die, rechtstreeks of onrechtstreeks, het gevolg is van een onderbreking in de beschikbaarheid van de gepubliceerde gegevens"



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 hoop wel dat onze lezers respect tonen en niet lukraak het kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar toestemming voor te vragen.



tenanker@kpnmail.nl

Met dank aan :
het maandblad "Zee Wezen" ..."Onze Vloot "... de Blauwe Wimpel " en de Helderse Courant

Inhoudsopgave:
"snelle stoomschepen"... "vijand onderwater"... "reisverslag Hefring en Hadda"... "Romantische boten"...
"humorkaart" ... "eerste radar op 7 prov"... "uniformen stoomvaartdienst"... "38ste
breedtegraad"... "advertentie"



De snelle stoomschepen Arend en Valk werden in 1929 gebouwd in Rotterdam. De schepen waren bestemd om onder de vlag van de Gouvernements Marine ingezet te worden ter bestrijding van de opiumhandel in Nederlands Oost-Indië. De nieuwe schepen moesten de oude opiumjagers Argus en Cycloop uit 1893 vervangen.

Technische gegevens

Bouwwerf: Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigbouw Fijenoord te Rotterdam, 1929
Grootste lengte: 70,1 meter
Grootste breedte: 9,02 meter
Diepgang: 2,81 meter
Waterverplaatsing: 1.011 ton
Machine-installatie: 2 x triple expansie stoommachine
Machinevermogen: 3.350 pk
Maximale snelheid: 17 knopen
Bemanning: 65 koppen
Bewapening: 2 x 7,5cm kanonnen, 1 x 7,7mm mitrailleur (Arend)

Hr. Ms. Arend

Op 8 juni 1929 overviel de Venezolaanse rebel Rafael Simon Urbina het Waterfort in Willemstad, Curaçao. Hij maakte samen met zijn handlangers 200 geweren, 4 mitrailleurs en de gouvernementsskas buit. Het optreden van Urbina opende in Nederland de ogen voor het feit dat hier een deel van het koloniale gebied onbeschermd lag. De Nederlandse regering stuurde snel een marineschip in de vorm van de [torpedobootjager Hr. Ms. Kortenaer](#) met een detachement mariniers. De Kortenaer kon echter niet permanent gestationeerd worden in Willemstad en in afwachting van het nieuwe, vaste stationschip [Hr. Ms. Johan Maurits van Nassau](#), werd de nieuwe opiumjager Arend als flottielje vaartuig in dienst gesteld bij de Koninklijke Marine. Van 16 januari 1930 tot 4 augustus 1931 fungeerde Hr. Ms. Arend als stationschip in de West. Pas op 10 april 1935 vertrok de opiumjager naar Nederlands Oost-Indië en kwam het schip onder de vlag van de Gouvernements Marine.

Samen met de kanonneerboot [Hr. Ms. Soemba](#) werd de Arend vanaf 1936 vaak ingezet als bewakings- en patrouillevaartuig in het oostelijke deel van de Indonesische archipel. Vanaf 1 september 1939 werden de zusterschepen Hr. Ms. Arend en Hr. Ms. Valk belast met de bewakingsdienst Grote Oost. Er werd geopereerd vanuit Ambon in samenwerking met de Marine Luchtvaart Dienst (MLD). Een dag na de Japanse aanval op [Pearl Harbor](#), die op 7 december 1941 plaatsvond, verklaarde Nederland de oorlog aan Japan. Vanaf dat moment werd de Arend, met gezaghebber F.J. Somers, ontlast van de bewakingstaken en belast met het escorteren van koopvaardij schepen vanuit Tandjong Priok. Om te voorkomen dat het schip in Japanse handen viel werd het op 1 maart 1942 in Tandjong Priok tot zinken gebracht door de eigen bemanning. In april 1943 werd het wrak van de Arend op last van de Japanners gelicht en naar Soerabaja gesleept. Daar werd het vaartuig gerepareerd en werden de ketels vervangen door twee Japanse Kampon RO oliegestookte ketels. Op 31 juli 1944 werd de Arend in Japanse dienst gesteld als patrouilleboot PB-108 en ingezet als konvooibegeleider en bewakingsvaartuig. Op 28 maart 1945 werd het schip voor de kust van Zuid-Celebes aangevallen door zeven Amerikaanse B-24 Liberator bommenwerpers en met vijf treffers tot zinken gebracht. Hierbij kwamen 69 Japanse en Indonesische bemanningsleden om het leven.

Reisverslag van Hr. Ms. Hefring en Hr. Ms. Hadda

22 MAART-28 APRIL 1965

Den Helder, Malmö, Bremen, Den Helder, Scheveningen, Den Helder, Amsterdam, Gent, Vlissingen, Den Helder

Hr. Ms. Hefring (vlag), commandant: luitenant ter zee der 2e klasse oudste categorie A. Vonk

Hr. Ms. Hadda, commandant: luitenant ter zee der 2e klasse oudste categorie A. Scheffelaar

Chronologisch overzicht

22 maart	Te 13.00 uur vertrokken beide schepen naar zee.
24 maart	Passeerden te 11.30 uur de sluis van Brunsbüttelkoog en schutten te 20.15 uur door in de sluisen te Holthenau. Meerden te 20.52 uur af in de Tirpitzhaven te Kiel.
25 maart	Ontmeerden te 06.00 uur en stoomden naar zee. Kwamen te 18.00 uur ten anker in Fakse Bugt nabij Faksehavn.
26 maart	Gingen te 06.00 uur anker op en zetten koers naar Malmö. Meerden te 09.45 uur af te Malmö.
30 maart	Vertrokken te 11.00 uur weer naar zee. Te 23.15 uur gingen beide schepen ten anker in de Kielerbocht.
31 maart	Te 07.00 uur werd anker op gegaan en korte tijd daarna geschut in de sluis te Holthenau. Door de sluis van Brunsbüttelkoog werd te 17.00 uur geschut. Daarna werd op de rede geankerd.
1 april	Te 06.00 uur gingen de schepen anker op en zetten koers naar Bremen. Op de achtermiddag werd geankerd nabij Bremerhaven.
2 april	Beide schepen gingen te 06.00 uur anker op en namen te 07.15 uur de loodsen aan boord. Te 10.40 uur werd in de Europahaven afgemeerd aan de ligplaats A. Op de achtermiddag werd verhaald naar een ponton in de Europahaven.
5 april	Te 11.00 uur vertrokken beide schepen naar zee. Voeren op loodsmansaanwijzing de Weser af en zetten te 14.00 uur de loodsen af.



- 6 april Te 07.00 uur werd het anker gelicht en naar de rede van Den Helder gestoomd. Kwamen te 19.00 uur ten anker op de Texelstroom.
- 7 april Stoomden op de voormiddag Den Helder binnen om olie te laden.
- 8 april Ontmeerden en stoomden naar de rede. Kwamen te 17.45 uur voor anker.
- 9 april Gingen te 08.00 uur anker op en zetten koers naar Scheveningen voor een routinebezoek. Beide schepen meerden te 12.00 uur af in de 2e binnenhaven van Scheveningen.
- 12 april Vertrokken te 11.00 uur naar zee en stoomden om de noord. Meerden te 17.50 uur in de haven van Den Helder.
- 13 april Ontmeerden en stoomden naar de rede. In de achtermiddag meerde Hr. Ms. Hefring af te Den Helder.
- 14 april Hr. Ms. Hadda meerde in Den Helder af te 08.30 uur. Op de voormiddag stoomde Hr. Ms. Hefring naar buiten en meerde op de platvoet weer in de haven van Den Helder. Hr. Ms. Hadda voer op de platvoet de haven uit.
- 15 april Te 09.00 uur ontmeerde Hr. Ms. Hefring en maakte op het Marsdiep rendez-vous met Hr. Ms. Hadda. Gezamenlijk voeren beide schepen in de richting van Umuiden voor een routinebezoek aan Amsterdam. Meerden te 12.30 uur in de sluisen van Umuiden, schutten door en voeren door het Noordzeekanaal naar Amsterdam. Meerden te 14.40 uur aan steiger P bij het centraal station.
- 20 april Op de voormiddag vertrokken beide schepen naar zee.
- 23 april Te 07.00 uur werd in de sluis van Terneuzen doorgeschut. Te 09.45 uur werd afgemeerd aan kade 4 bij het Stapelplein te Gent.
- 26 april Beide schepen vertrokken te 09.00 uur uit Gent en stoomden naar Terneuzen. Na het doorschutten werd naar de Everingen gestoomd waar op de achtermiddag werd geankerd.
- 27 april Liepen op de achtermiddag Vlissingen binnen om olie te laden.
- 28 april Vertrokken te 08.30 uur naar zee en meerden te 17.00 uur in de haven van Den Helder.

Formaliteiten, officiële ontvangsten en bezoeken, ceremoniële verrichtingen

- 24 maart Een Duitse liaisonofficier kwam aan boord op de platvoet om mede te delen, dat de schepen voor de nacht konden afmeren in de Tirpitzhaven te Kiel.
- 26 maart Te 09.15 uur kwam met de loods een Zweedse liaisonofficier aan boord. Te 10.45 uur maakten beide commandanten hun opwachting bij de Senior Naval Officer Malmö, Captain J. Gottlieb. Te 11.00 uur werd een bezoek gebracht aan de Nederlandse vice-consul, de heer O. A. Jansson. De consul, de heer H. F. Roessingh, was door ziekte verhinderd zelf te ontvangen. Hierna werden de tegenbezoeken gebracht.
- 2 april Na het afmeren kwamen de havenkapitein van Bremen en een Duitse liaisonofficier aan boord. Te 12.00 uur maakten beide commandanten hun opwachting bij de Nederlandse consul, de heer F. P. Wethmar, en bij de Kommandeur des Standonkommando Bremen, Oberst Von Saldern. Te 15.00 uur werden de tegenbezoeken gebracht.

- 15 april Te 15.30 uur maakten beide commandanten hun opwachting bij de commandant der maritieme middelen te Amsterdam.
- 23 april Na het afmeren kwamen een Belgische liaisonofficier, de havenkapitein van Gent en de Nederlandse consul aan boord.
In de middag werden door beide commandanten beleefdheidsbezoeken afgelegd bij de gouverneur van de provincie Oost Vlaanderen, bij de commandant van de provincie Oost Vlaanderen, en bij de burgemeester van Gent.
Hierna werden de tegenbezoeken gebracht.

Representatieve verrichtingen

- 26 maart Beide commandanten waren uitgenodigd voor de lunch aan boord van het bergingsvaartuig Zr. Ms. Belos. Na de lunch werd een rondgang over het schip gemaakt.
- 27 maart In de avond werd aan boord van Hr. Ms. Hefring een ontvangst gegeven voor 20 notabelen. In de middag werden officieren en aspiranten-reserve-officier uitgenodigd voor een bezoek ten huize van mevrouw Roessingh.
Des avonds zaten de officieren aan een diner aangeboden door de vice-consul in het restaurant Oversten.
- 28 maart Op beide schepen waren in de middag een aantal gasten uitgenodigd voor de rijsttafel.
- 29 maart Commandant en oudste officier van Hr. Ms. Hadda waren de gasten van Captain J. Gottlieb voor een lunch te zijnen huize.
- 2 april Van 18.30 uur tot 20.30 uur werd aan boord van Hr. Ms. Hefring een cocktailparty gehouden voor ongeveer 30 gasten.
- 3 april Officieren en aspiranten-reserve-officier waren in de avond uitgenodigd door de consul voor een bezoek aan het theater Astoria.
- 4 april Een aantal gasten werd uitgenodigd om de rijsttafel aan boord van de schepen te gebruiken.
Des avonds hadden officieren en aspiranten-reserve-officier een uitnodiging gekregen voor een Dammerschoppen in de zeer oude Ratskeller.
- 23 april De twee commandanten waren door de Nederlandse consul, de heer J. M. Westen, uitgenodigd voor de lunch in de Rotary Club te Gent.
Te 18.00 uur werd aan boord van Hr. Ms. Hadda een receptie gehouden voor enige notabelen. Beide commandanten waren uitgenodigd voor een diner te 19.00 uur ter gelegenheid van de opening van de Gentse Floraliën.
Te 22.00 uur waren commandanten, officieren en aspiranten-reserve-officier uitgenodigd voor een receptie, welke ter gelegenheid van de Gentse Floraliën door de burgemeester werd gehouden in de pacificatiezaal van het stadhuis.
- 24 april Beide commandanten en twee officieren woonden de opening bij van de 25e Floraliën door Zijne Majesteit Koning Boudewijn. Hierna werd een rondgang gemaakt door de prachtige bloementoonstelling, welke eens in de 5 jaar wordt gehouden.
In de middag brachten officieren en aspiranten-reserve-officier een bezoek ten huize van de consul.

Ontspanning

- 27 maart Voor de avond had de bemanning vrijkaartjes gekregen voor het danspaleis Amiralen.
- 29 maart Een gecombineerd elftal van de twee schepen speelde een voetbalwedstrijd tegen een elftal van de navigatie-school.
- 2 april Ongeveer 20 personen bezichtigden van 18.00 uur tot 19.00 uur het stadhuis van Bremen.
- 3 april Van 08.00 uur tot 12.00 uur namen 10 leden van de bemanningen deel aan een schietwedstrijd tegen personeel van de Schule der Technische Truppe II. Dertig leden van de bemanningen maakten van 10.00 uur tot 12.00 uur een bustocht door de stad. In de middag speelde een elftal van beide schepen een voetbalwedstrijd tegen het elftal van de Panzer Grenadiers Brigade 32 te Schwanevede. De wedstrijd werd besloten met bier en schnapps in de plaatselijke kantine. In de avond werd een Kameradschaftabend gegeven, aangeboden door enige Nederlandse firma's.
- 23 april Voor de bemanning was een excursie naar de bierbrouwerij Excelsior te Gent georganiseerd.
- 24 april In de morgen woonde een gedeelte van de bemanning het audio-visueel spel bij in de Lakenhalle. Des middags had de bemanning vrije toegang tot de Flo-raliën.
- 25 april De bemanning had vrije toegang tot de bloementoonstelling.

Oefeningen

- Deze reis van Hr. Ms. Hefring en Hr. Ms. Hadda was de bootjesreis van de aspiranten-reserve-officier.
- 8 april Voor de aspiranten-reserve-officier werden gezamenlijke oefeningen aan boord gehouden op het Marsdiep en de Texelstroom.
- 13 april Door beide schepen werden individuele oefeningen gehouden.
- 14 april Op de voormiddag assisteerde Hr. Ms. Hefring de onderzeeboot Hr. Ms. Potvis bij proefnemingen op de rede van Den Helder. Op de achtermiddag werden door het schip oefeningen gehouden.

Van 20 tot 23 april werden gezamenlijke oefeningen gehouden in de Zeeuwse wateren.
27 april Op de voormiddag werden individuele onderzeebootbestrijdingsoefeningen gehouden.

Nautische bijzonderheden

In de sluis van Brunsbüttelkoog kwam de kanaalloods aan boord en na de nodige formaliteiten te hebben vervuld werd op loodsmansaanwijzing door het Nord-Ostseekanal gevaren. Op de platvoet van 24 maart werd te Projensdorf olie geladen. Via de nemedri routes werd op 25 maart van Kiel naar de Fakse Bugt gestoomd. Getracht werd te ankeren bij R0dvighavn dicht onder de kust, zoals in de zeemansgids staat aangegeven, doch de ankers van beide schepen krabden hier herhaaldelijk door het zeer harde zand.

Tenslotte werd geankerd nabij Faksehavn waar de bodem meer uit kleigrond bestaat.

Bij het binnenvaren van Malmö werd gebruik gemaakt van een loods. Op de reis van Malmö naar Bremen werd weer, op loodsmansaanwijzing van een kanaalloods, door het Nord-Ostseekanal gevaren. Bij Projensdorf werd te 08.45 uur wederom olie geladen.

Voor het bevaren van de Weser werd zowel op de reis naar Bremen als op de terugreis, gebruik gemaakt van een loods, die bij Bremerhaven aan boord kwam of van boord ging.

De ligplaats A in de Europahaven te Bremen was ongelukkig gekozen, aangezien de steiger te hoog was en geen valreep kon worden uitgelegd. Alleen een verticale ijzeren ladder was aanwezig om aan en van boord te komen. Met de havenkapitein werd besloten in de achtermiddag te verhalen naar een ponton in de Europahaven, waar de schepen een meer representatieve ligplaats hadden.

Via de ET-ST route werd van Bremen naar Den Helder gevaren. Bij het binnenvaren van IJmuiden werd, in verband met de dichte mist, gebruik gemaakt van de havenradar. De loodsen waren voor de haven van de loodsboot overgenomen.

De tocht door het kanaal van Terneuzen naar Gent had een zeer vlot verloop aangezien de bruggen veel sneller open gingen dan men verwachtte. De loods voor dit kanaal wordt in de sluis van Terneuzen aan boord genomen of gedebarreerd.

Verdere bijzonderheden

Te Malmö werd op 29 maart een lid van de bemanning van Hr. Ms. Hefring opgenomen in het Allmanna hospitaal. Hierdoor was de commandant van dit schip verhinderd aanwezig te zijn op de lunch, welke door Captain J. Gottlieb te zijnen huize werd gegeven.

Bij de aankomst te Bremen op 2 april speelde een muziekkorps van de Bundeswehr vrolijke marsen ter begroeting.

Op 14 april moest Hr. Ms. Hadda te 08.30 uur in Den Helder afmeren in verband met een defect geraakte turbocompressor. Dezelfde dag voer het schip op de platvoet weer uit voor een proeftocht.

Op 3 april waren de schepen te Bremen van 14.00 uur tot 17.00 uur opengesteld voor het publiek. In Gent waren zij zondag 25 april voor bezoek opengesteld. Vooral de jeugd maakte hiervan een goed gebruik. Gedurende de avonden waren beide schepen te Malmö, Bremen en Gent geïllumineerd.

In verband met moeilijkheden aan de Twiflex koppelingen van Hr. Ms. Hadda werd op 28 april besloten om na het olie laden te Vlissingen nog diezelfde avond Den Helder binnen te lopen.

Tot de volgende trip.....

 **Noordhollands Dagblad**

"Romantische" Boten

AFZIEN OP "ROMANTISCHE" BOTEN - DE ZWAARDVIS EN TIJGERHAAI

Een fout maken is een probaat middel om reacties op mijn stukjes te krijgen, zeker als het de marine aangaat. Maar nu, zomaar een vriendelijke "ingezonden mededeling" van oud marineofficier Ir. B.A.Mooiman die ik graag in zijn geheel overneem. Wie weet inspireert het meer mensen in onze haven tot een bijdrage.



In 1916 kwam de Onderzeedienst van Rotterdam naar Den Helder en werd de Onderzeedienstkade geboren. Daar lagen onder andere de twee T-boten. De Zwaardvis en de Tijgerhaai. Engelse boten uit de Tweede Wereldoorlog, die er echt uitzagen zoals een onderzeeboot er uit hoort te zien. Romantisch dus.

Maar schijn bedriegt boven water varende waren het slingerbakken van de eerste orde. waarbij de golven al snel over het schip heen sloegen en door het luik op de brug de bedieningsruimte in plensden.

Als de diesels bij stonden woei er ongeveer een orkaan door het schip. De bedjes hingen met minimale ruimte onder elkaar door de hele boot. Ook in de gang. Van onvoorzichtige voorbijgangers kreeg je

regelmatig een opdonder, zodat je meteen klaarwakker was. Vriendelijke woorden werden dan uitgewisseld. Ah je niet bofte en de man boven je was nogal zwaar uitgevallen, zakte zijn bed zover door, dat je helemaal klem lag en alleen met een behoorlijke portie kracht je bedje uit kon om de wacht te gaan lopen. De jongste officier bofte al helemaal niet.

Die sliep op de opgeklapte rugleuning van de bank in het officiers verblijf, de longroom, met hem de tafel en daarnaast een elektrische verplaatsbare kachel want het was altijd verdraaide koud daar. Als er een lekker zeetje stond liep hij het gevaar uit zijn bed te glijden er via de tafel sissend op de bloedhete kachel van hét type ribbuis terecht te komen. Ik verzeker u, dat de afdrukken van die ribbuizen dan nog lang in zijn billen stonden.

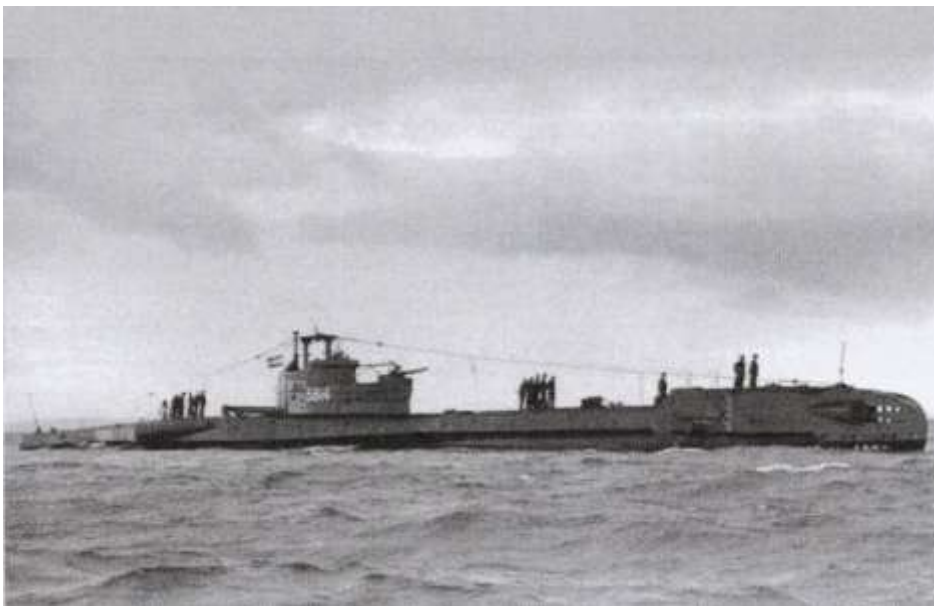


NIET VERTROUWD

De boten mochten niet dieper duiken dan 60 meter. Dat was toen al erg diep. De reden was, dat men de huid niet vertrouwde op grotere dieptes, want hoe groter de diepte, hoe groter de druk.

De boot werd dan een beetje ingedrukt, dat hoorde je. Gekraak alom. Er werd gezegd, dat je je pas zorgen moest maken als je het gekraak niet hoorde.

Als je toevallig op de WC zat en de commandant riep: diepte wordt 60 meter, moest je afknijpen en maken dat je er van af kwam, want na 40 meter diepte ging de deur knellen en bij 60 meter kon je hem niet meer open krijgen. Zoals de Engelsman zegt: caught with your pants down.



De machinisten hadden echter in de boot een eigen slaapverblijf. Om daar te komen moest je door de machinekamer tussen de diesels, de koppelingen en de elektromotoren door. Het stonk er dan ook altijd sterk naar dieselolie. Veel sterker dan de rest van de boot. Die geur ging overal inzitten en je droeg hem bij je als je de wal opging. Zelfs op feestjes en partijtjes viel dat op. Toch had het een zekere aantrekkingskracht.

Ruiken echte mannen naar dieselolie ??

Moeder de vrouw was er niet lekker mee. Als na een reis de tas met vuilgoed open ging moesten tegelijk alle ramen van het huis open.

Wat wil je, de sokken werden gedragen tot ze braken, ondergoed werd na een week binnenstebuiten gedragen, en daarna nog achterstevoren, lakens werden gewoon niet verschoond: Dan gleeed je gemakkelijk tussen de vette lappen. Wie hoor ik zeggen dat de mannen van de subs vetnekken waren ?

Jan T. Bremer

(uit de Helderse Courant, 29 oktober 2004)

Afgeluisterd

Amsterdam, zondagochtend.

Drie Pa's gaan de preek en de kerkklucht te lijf met 'n "oude snik". Na de opfrissing komen de tongen los en men vertelt elkaar zijn laatste nieuwtjes.

Pa 1 heeft een zoon bij de Koninklijke landmacht, afdeling Garde Regiment zo en zo. Het zou met de verdediging van het vaderland maar droevig zijn gesteld als zoonlief niet bij het Garde Regiment was ingelijfd. En ik, die het gesprek aanhoorde, kreeg dan ook meteen een veilig gevoel. De karrenvrachten "eten" die bij datzelfde Garde Regiment worden opgediend zijn van dien aard, dat de meest schranzerige Holle Bolle Gijs van één maaltijd minstens een week indigestie overhoudt.

Eindelijk was Pa op het punt gekomen van je-moet-nou-niet-denken-nouw-tie-in-dienst-is-dattie-nou-geen-cente-meer-kost. "Mijn zoon", aldus Pa, "slaat op een gegeven moment bij een oefening zijn geweer zomaar in tweeën, nou, en ik maar betalen, hè"! "Verrek", zegt Pa 2, "als dat nou alles is. Mijn zoon is bij de artillerie en laat ie daar een kanon naar zijn grootje helpen. Nou, ik heb direct maar een nieuwe bij de Hembrug besteld. Meteen een nieuwer model". "Ouwé wat", zei Pa 3, "die jongen van mij is bij de Koninklijke Marine. Laatst toen ie als hofmeester met de Koningin naar de West was, kreeg ik een telegram dat tie de zeespiegel had gebroke. Wat denk ie daddeme dat heeft gekost?"

Uit de serie humorkaarten van Chris Caanen





Eerste radar op Zeven Provinciën

Arie Booy

Den Helder * Per binnenvaartschip is de eerste nieuwe Smart L-radar van Thales in Hengelo naar Den Helder gebracht. Het ruim elfduizend kilo zware gevaarte staat inmiddels veilig in een hal van de marinewerf. Het is de bedoeling dat deze eerste van in totaal vier nieuwe radars op het luchtverdedigingsfregat De Zeven Provinciën gemonteerd wordt. Van buiten ziet de radar er vrijwel identiek uit als de rechthoekige

De eerste Smart L-radar wordt vervoerd naar de marinewerf in Den Helder.

FOTO DEFENSIE

radars die nu op de fregatten staan. Van binnen is het echter een heel ander verhaal.

„Als je beide 'motorkappen' opent, zie je een wereld van verschil”, vertelt Menno Beneker van de Defensie Materieel Organisatie in het blad van dit onderdeel van de krijgsmacht. In tegenstelling tot de vijftien jaar oude radars op deze fregatten van de Koninklijke Marine werken de nieuwe volledig digitaal. Ze zijn in staat om een ballistische raket binnen een straal van circa 2.000 kilometer van het schip te ontdekken en te volgen.

„Wat deze radar kan, kunnen weinig andere”, meldt luitenant ter zee 1 Beneker. De vernieuwde en verbeterde radar staat bekend als

Nieuw type is in Den Helder aangekomen

Smart-L ELR hetgeen staat voor Extended Longe Range, Engels voor het begrip 'verlengde lange afstand'. Defensie heeft zes van de radars aangeschaft. Naast de vier voor fregatten komen er twee beschikbaar voor de Luchtmacht die de sensoren gaat gebruiken om het luchtruim boven Nederland en

daar direct omheen in de gaten te houden. Wanneer de nieuwe radar een ballistische raket volgt, kan hij alle vitale gegevens doorgeven aan een ander schip dat in staat is om het projectiel te vernietigen. De Nederlandse marine heeft de zogenoemde 'shooter capaciteit' nog niet in huis. Voor het neerhalen wordt daarom samengewerkt met andere NAVO-landen zoals de Verenigde Staten of de Britten. Komend jaar wordt de apparatuur op het eerste fregat geplaatst. In 2019 volgen operationele testen op zee. De overige systemen stromen in de jaren erna in. Alles loopt op dit moment volgens planning, blijft binnen het budget en voldoet aan de eisen, meldt Defensie.

De uniformen van het personeel van de marine-stoomvaartdienst

Vóór 1844 was voor het personeel van de stoomvaartdienst geen uniform voorgeschreven en we kunnen wel aannemen dat dit personeel toen, alhoewel zij als militairen werden beschouwd, in een of ander soort burgerkleding rondliepen. Op 22 Juni 1831 had de commandant van de Curaçao, Le Jeune, reeds een voorstel ingediend om tenue's voor de machinisten vast te stellen. In 1839 krijgt Twent op zijn voorstel de opdracht een voor machinisten te bepalen montering uit te werken. Met deze opdracht behoefde hij echter geen haast te maken. In het reglement van 1844 werden de uniformen voor de machinisten en vuurstokers ingesteld en vastgelegd. Hierbij werd, zij het in een iets andere vorm, het nu nog bestaande distinctief ingevoerd. Het distinctief, bestaande uit een pijl met een vlammeende toorts gekruist, werd vermoedelijk overgenomen van de Amsterdamse brandweer.¹⁾ De aanpassing van dit distinctief aan de stoomvaartdienst geschiedde door het te plaatsen op een lis in de vorm van een zee. De machinist 3de klasse kreeg dit distinctief op de kraag van zijn jas; de toorts en pijl waren van gouddraad, de lis van zilverdraad. Als hij tot

machinist 2de klasse werd bevorderd kreeg hij er een pijl bij, welke evenwijdig aan de eerste liep. Werd hij in het vaste korps opgenomen dan kreeg hij een gouden geborduurde kabel langs de rand van de kraag. Bij machinisten 1ste klasse werd het distinctief, dat zij als 2de klasse alleen op de kraag droegen, ook op de mouwopslagen geplaatst. De machinisten 1ste klasse van het vaste korps hadden dan de gouden geborduurde kabel ook op de omslagen van de mouwen.

De machinist-leerlingen droegen een „baaitje“; voor die der 2de klasse was het distinctief als voor de machinist 3de klasse maar dan van gele zijde op een lis van witte zijde; werd de leerling 2de klasse bevorderd tot 1ste klasse dan kreeg hij er een pijl, evenwijdig aan de eerste, bij.

¹⁾ Dit is niet zo vreemd als het op het eerste gezicht lijkt. Het begrip „vuur“ speelde bij de eerste machines een belangrijke rol. Men sprak van vuurmachines; verschillende van de eerste stoomschepen, zowel bij de Engelsen als bij ons, werden daarom naar vulkanen genoemd.

Artikel 30 van het 1ste reglement geeft de samenstelling van de tenues aan.

„De uniform voor de Machinisten der drie klassen, wanneer dezelve in tenue zijn, zal bestaan in:

een blauw of wit vest;

een blauwe of witte pantalon over de laarzen;

een ronde hoed met gouden lis en oranje kokarde.

De uniform der Machinist-Leerlingen, wanneer zij in tenue zijn, zal bestaan in:

een blauw montering baaitje met stoomwerktuigknoopen;

een blauwe of witte pantalon;

een dito vest en een ronde hoed met lis en kokarde als de Machinisten.

In de gewone dienst zal door de Machinisten en Machinist-Leerlingen een blauwe lakensche pet gedragen worden, naar het model bij de Marine in gebruik, doch zonder uitmontering dan een langwerpig rond geelen plaatje van voren, waarop een pijl met eenen vlammeende toorts gekruist en om den rand het woord stoomvaartdienst zal gegraveerd zijn."

De stoomwerktuigknoopen, klaar anker met kroon door pijl en toorts gekruist, zijn tot 1948 in gebruik gebleven. Het opschrift van het plaatje op de pet werd later gewijzigd in Rijks-Stoomvaartdienst.

Merkwaardig is nog een ander voorschrift betreffende de kleding, dat in het reglement van 1844 voorkomt.

„Verstrekking gratis aan Machinisten en stokers. Aan vuurstokers en machinist-leerlingen, die behulpzaam zijn bij de werkzaamheden aan de machines, en schepelingen beneden de graad van sergeant, die aan boord behulpzaam zijn in het verwerken van steenkolen, wordt jaarlijks gratis verstrekt:

voor het zomersaisoen: een linnen boezeroen en een everdoekse broek; voor het wintersaisoen: een rood baaien hemd en een lakensche broek, daarenboven per hoofd I Ned. ons witte zeep 's weeks. Deze kledingstukken kunnen echter naar mate van het klimaat worden vervangen door anderen, mits het bedrag van het opgenoemde niet wordt overschreden."

In een beschikking van de minister van 14 October 1844 wordt de beschrijving van de uniform verduidelijkt en worden de „distinctieve teekenen" in beeld gebracht.

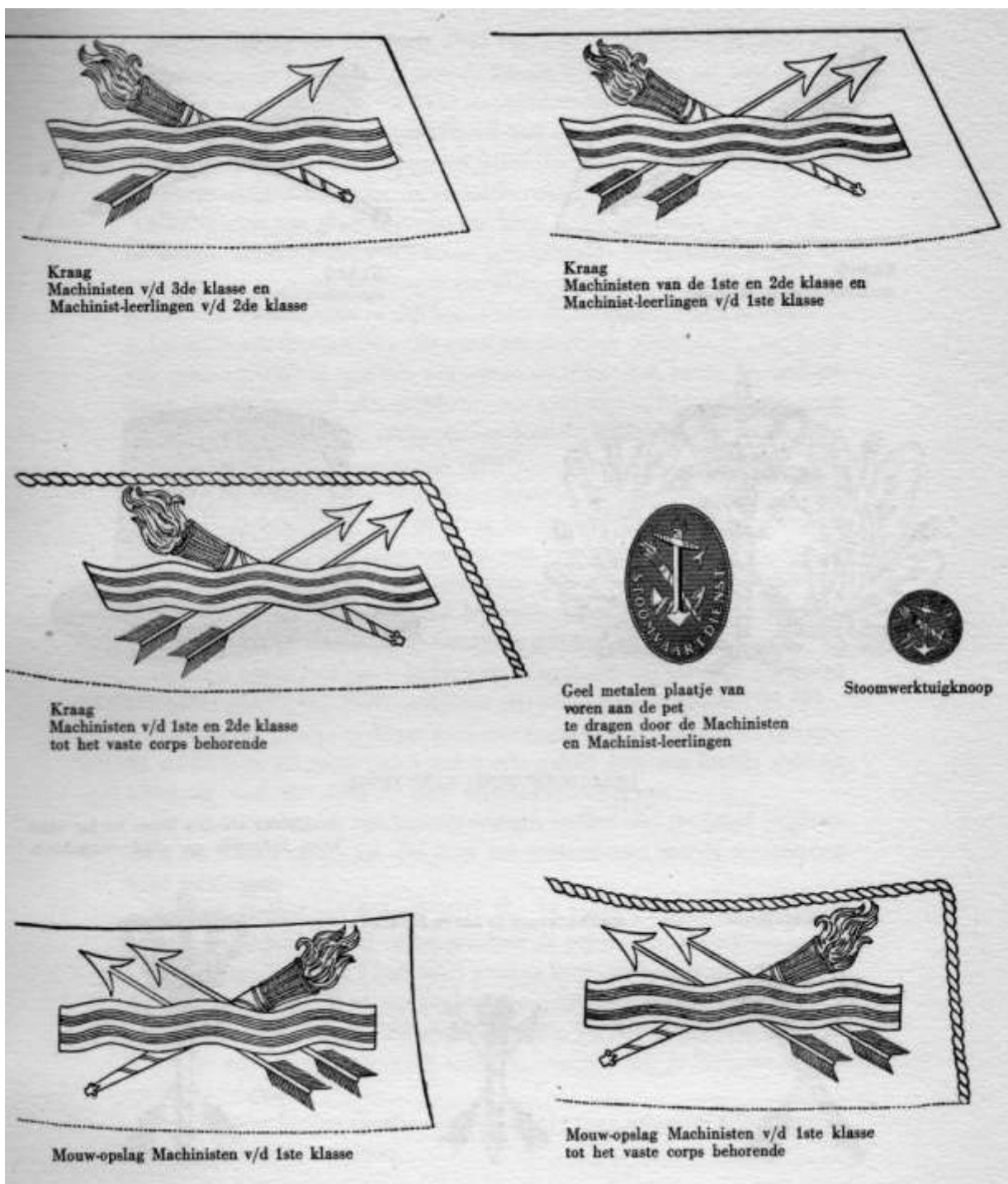
In deze beschikking blijkt het tweeslachtige van de uniformen en dus ook van de positie; het fatsoen der jassen zou in 't algemeen zijn als voor de officieren; vest, broek, monteringbaaitje en ronde hoed zouden in 't algemeen zijn als die der onder-officieren.

Bij beschikking van 29 Maart 1845 No. 120 wordt bekend gemaakt dat „in het magazijn van kleding voor de marine te Rotterdam zal worden aangehouden een genoegzame voorraad van uniformknoopen en koperen plaatjes volgens de modellen gearresteerd bij res. van 14 October 1844 No. 87."

Bij Kon. Besluit van 31 December 1867 No. 64 worden de uniformen en onderscheidingstekenen voor de zeemacht opnieuw vastgesteld.

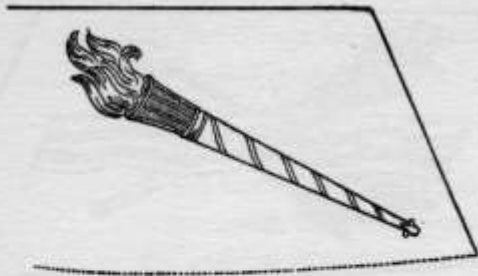
Hierbij werd een groot tenue en een klein tenue ingevoerd. De oude distinctieven bleven op het groot tenue gehandhaafd. De distinctieven op de omslagen der mouwen kwamen te vervallen en werden vervangen door een gallon voor de officieren en een koord voor de machinisten 1ste klasse.

De officieren droegen bij groot tenue een steek; de machinisten „een hoed van zwart verlakt vilt voorzien van een zwart zijden lint, boven de rand gestrikt. Boven de rand een garnituur van geel koper, bestaande uit twee gekruist liggende ankers, vastgehouden door de Koninklijke kroon en deze gehecht op een kokarde van oranje zijde".

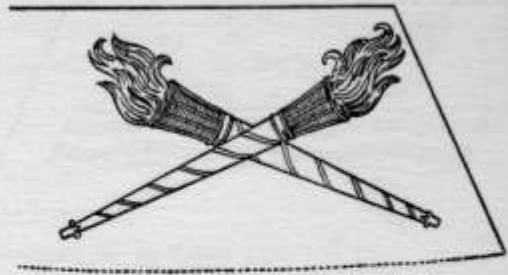


Bij het klein tenue werd door de machinisten een jas met liggende kraag gedragen. Op de uiteinden van de kraag werden de distinctieven aangebracht. Voor machinisten 3de klasse: een pijl met toorts gekruist; voor machinisten 2de en 1ste klasse: twee gekruiste pijlen met toorts; voor machinisten 1ste klasse van het vaste corps en voor de officierenmachinist: twee gekruiste pijlen met toorts gedekt door een kroon. De machinisten 1ste klasse hadden op de opslagen der mouwen een koord van gele zijde; de officieren-machinist een effen gouden gallon. Het koperen plaatje op de pet werd vervangen door een distinctief bestaande uit de twee gekruiste pijlen met toorts gedekt door een kroon; voor de officieren-machinist werd dit door eikentakken omgeven.

De uniformen van de machinist-leerlingen werden niet gewijzigd uitgezonderd het plaatje op de pet, dat door het petdistinctief van de machinisten werd vervangen. Bij Kon. Besluit van 6 April 1877 No. 14 kwam de hoed van het groot tenue te vervallen en werd vervangen door de pet van' het klein tenue.



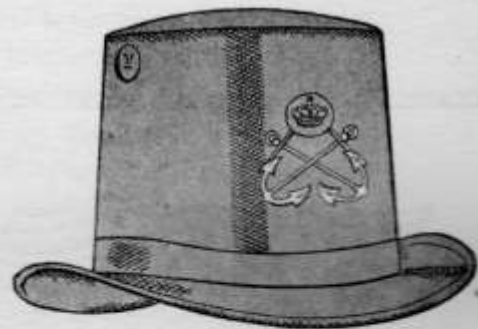
KRAAG
vuurstokers van de 2de klasse



KRAAG
vuurstokers van de 1ste klasse



PET DISTINCTIEF



HOED VAN ZWART VERLAKT VILT

KRAAGBORDUURSEL KLEINTENUE

machinisten v/d 1ste klasse tot het vaste
korps behorende en officieren-machinist

machinist 3de klasse



machinisten van de 1ste en 2de klasse



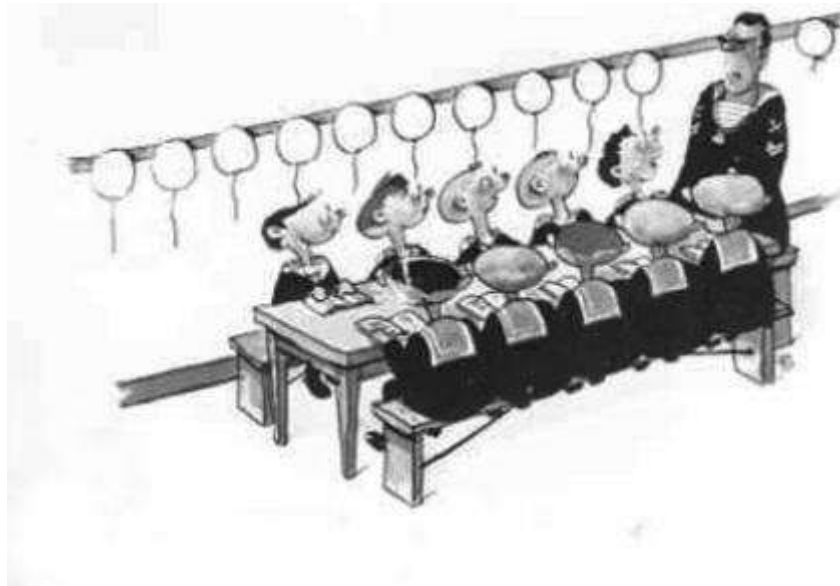
Bij min. resolutie van 7 Juli 1903 werd de krul aan de bovenste gallon van de officieren-machinist en aan het koord van de machinisten toegevoegd.

Het Kon. Besluit van 27 Februari 1904 No. 74, dat de samenstelling van het korps machinisten belangrijk wijzigde, behelsde ook de hiervoor nodige uniformwijzigingen.

Op de kraag kregen nu alle machinisten de twee gekruiste pijlen met de toorts gedekt door een kroon.

De gallons werden in navolging van de Britse marine op fluweel aangebracht dat echter bij ons donkerblauw van kleur werd. De officieren-machinist kregen het aantal gallons dat overeen kwam met hun rang.

De adjunctmachinisten kregen een gouden koord met krul om de mouw; de machinisten kregen onder dit koord, op het fluweel, twee massieve platte knopen; de hoofdmachinisten kregen drie knopen. Na 1917 worden de uniformen van de officieren-machinist nog enigszins gewijzigd. Zo werd in 1920 de fluwelen band afgeschaft. In 1948 werd het petdistinctief, evenals voor de andere officierskorpsen, gelijk gemaakt aan dat der zeeofficieren, dus onklaar anker gedekt door kroon en omgeven door eikentakken. Verder onderging het uniform die wijzigingen, die ook op de uniformen der overige officierskorpsen werden toegepast. In 1924 werd de rechte pet vervangen door de platte. In de loop der jaren werden het aantal gallons en de breedte hiervan enkele malen gewijzigd, waardoor deze meer in overeenstemming met de buitenlandse marines werden gebracht.



De 38ste Breedtegraad

Ingeklemd tussen de Tweeder Wereld Oorlog en de Vietnameesoorlog wordt de Korea-oorlog wel eens "de vergeten oorlog" genoemd. Geheel onterecht overigens. Niet alleen was "Korea" het eerste gewapende conflict van de Koude Oorlog. Ook was het een bloedige bladzijde in de Nederlandse krijgsgeschiedenis. 123 Nederlandse militairen verloren hun leven in de strijd. Helden werden geboren. Eén van hen was luitenant-kolonel M.P.A.den Ouden

Nadat Japan in 1945 is verslagen, hakken de Amerikanen en Russen Korea in tweeën. De 38ste breedtegraad wordt de grens tussen Noord en Zuid Korea. Vrije verkiezingen die tot hereniging moeten leiden, mislukken, En in 1948 worden de Volksrepubliek Korea in het Noorden en de Republiek van Korea in het zuiden geboren. Een jaar later trekken de Russen en de Amerikanen zich terug uit beide landen. Noord Korea gaat in de aanval. Binnen enkele maanden is 90 % van Zuid Korea in Noordelijke handen.

38ste breedtegraad

Deze daad leidt uiteindelijk tot een gezamenlijk optreden van de Verenigde Naties. 11 lidstaten waaronder Nederland leveren troepen. Na een hevige strijd stabiliseert het front zich rond de zogenoemde 38ste breedtegraad, de huidige grens.

Onlangs zijn mij foto's toegezonden uit een plakboek van R.Goudriaan, oud opvarende van Hr.Ms. Dubois, die gemaakt zijn op het ereveld "Poesan" die ik hierbij jullie niet wil onthouden.



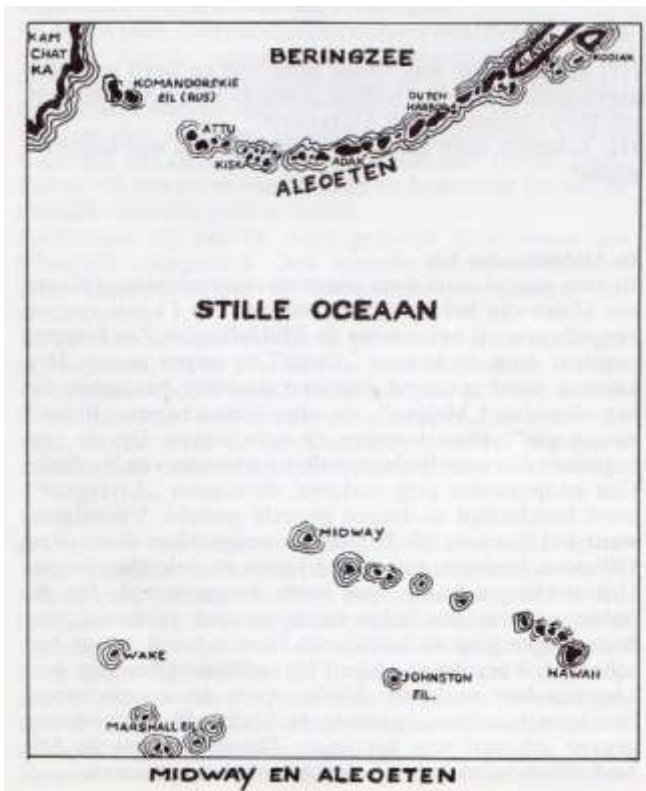
Keerpunt in de Stille Oceaan

Midway plan

Het volgende punt van het nieuwe Japanse expansieprogramma - we schrijven juni 1942 - was de verovering van het nu meest westelijk gelegen Amerikaanse steunpunt, nl. van Midway, met als tweeledig doel: 1e. vandaar uit de basis Pearl Harbor te kunnen aanvallen en veroveren; 2e de Amerikaanse vloot tot strijd te dwingen en te vernietigen. Doch na een halfjaar van ononderbroken

overwinningen zou Japan zich nu dan eindelijk vertillen. Het Japanse plan was nogal gecompliceerd. Het bevatte ook een afleidingsmanoeuvre, bestaande uit een expeditie naar de westelijke Aleoeten, waardoor admiraal Yamamoto hoopte de Amerikaanse vloot naar het noorden weg te trekken. Hij zou in die tijd Midway nemen en de terugkerende Amerikaanse vloot warmpjes ontvangen. Het was een goed plan, maar admiraal Nimitz werkte niet mee. In de eerste plaats was de Amerikaanse inlichtingendienst nu zodanig geperfectioneerd, dat er van de voornemens en dislocaties der Japanners veel meer bekend was, dan deze veronderstelden. Verrassingen zoals Pearl Harbor waren dan ook onmogelijk geworden. In de tweede plaats zag admiraal Nimitz de dreiging tegen Midway als de grootste, zodat hij zijn hoofdmacht niet noordwaarts zond.

Midway bestaat uit twee heel kleine eilandjes en een grote lagune. Midway was en werd krachtig versterkt. Er was een groot vliegveld, waar een groot aantal vliegtuigen was gestationeerd.



De aanval op de Aleoeten

Bij de Japanse expeditie, die noordwaarts werd gezonden, bevonden zich twee vliegkampschepen, een vijftal kruisers, dertien jagers en een aantal transport- en hulpschepen. Deze vloot was verdeeld in drie smaldelen, een hoofdmacht met de vliegkampschepen en twee landingsvlooten, bestemd voor Adak-Attu en voor Kiska. De Amerikaanse vloot in deze streken bestond hoofdzakelijk uit vijf kruisers, veertien jagers, zes onderzeeboten, een aantal hulpschepen en aan de wal gebaseerde vliegtuigen. De verdediging aan de wal was betrekkelijk zwak. De Aleoeten zijn woest en ontoegankelijk en het is er bijna altijd slecht weer. Toch dachten de Japanners, dat de Amerikanen overwogen om de eilanden te gebruiken voor een invasie van Japan. Op 3 juni deed de Japanse hoofdmacht een aanval met vliegtuigen op Dutch Harbor. Op de vierde werd weer een aanval uitgevoerd en beide keren werd veel schade aangericht. Op die dag slaagden Amerikaanse legerbommenwerpers erin om de Japanse vloot te vinden, maar niet om treffers te behalen.

Op 7 juni landden de Japanners op de onverdedigde eilanden Attu en Kiska. Het was een - schrale - troost voor wat inmiddels zuidelijker was voorgevallen.

De slag bij Midway

Admiraal Nimitz had tegen eind mei zoveel mogelijk strijdkrachten in het centrum van de Stille Oceaan samengegetrokken. Dat waren in de eerste plaats de vliegkampschepen „Enterprise” en „Hornet”, die bij de aanval op Tokio waren geweest, maar die de Koraalzee niet meer hadden kunnen halen; en de „Yorktown” die, ondanks de zware schade, door een geweldige krachtsinspanning in twee dagen tijd in Pearl Harbor was opgelapt. De andere strijdkrachten zullen we in ons summier overzicht niet vermelden.

Op 3 juni verkende een Catalina-vliegboot 700 mijl ten westen van Midway een vloot van elf schepen. Dit bleek de landingsvloot te zijn. Aanvallen van torpedovliegtuigen en bommenwerpers hadden weinig succes.

Op 4 juni, in de ochtend, werden de Japanse vliegkampschepen verkend. Zij zonden een groot aantal vliegtuigen af, die een aanval deden op Midway en veel schade aanrichtten, maar zelf ook zware verliezen leden. Een dappere tegenaanval op de Japanse vloot door de op Midway gestationeerde vliegtuigen had weinig succes, doch leverde zware verliezen op. Vice-admiraal Nagumo besloot nu om een tweede aanvalsgroep uit te zenden.

Inmiddels waren de aanvalsgroepen van de „Enterprise”, de „Hornet” en de „Yorktown” onderweg. De eerste aankomende groepen ondervonden zware tegenstand. Van de 41 torpedobommenwerpers keerden er slechts zes terug. Toen verschenen 37 duikbommenwerpers ten tonele. Binnen enkele minuten waren de dekken van de „Akagi”, de „Kaga” en de „Soryu” een ruïne. Slechts één vlieg-kampschip, de „Hiryu”, bleef over. De vliegtuigen van dit schip

deden vervolgens twee aanvallen op de „Yorktown“, die het schip ernstige averij toebrachten. Het dreef nog twee dagen, maar kreeg toen het genadeschot van een Japanse onderzeeboot. 24 duikbommenwerpers van de „Enterprise“ rekenden vervolgens af met de vierde Japanner.

Admiraal Yamamoto besloot aanvankelijk om met de hoofdmacht, waarbij maar liefst elf slagschepen waren, waartegenover de Amerikanen geen enkel slagschip konden stellen, door te zetten, doch later ging hij op tegenkoers, omdat hij beducht was voor vliegtuigaanvallen in de ochtend.

Voor de Amerikanen was het natuurlijk geraden om het nachtgevecht te vermijden.

In de slotfase zouden de Japanners nog een kruiser verliezen. Twee kruisers kwamen namelijk in aanvaring, waarbij ze zware schade opliepen. Op 6 juni werden ze door Amerikaanse vliegtuigen aangevallen. Eén werd tot zinken gebracht, de andere wist ten slotte zwaar beschadigd naar huis te komen.

De twee overgebleven Amerikaanse vliegekampschepen gingen aanvankelijk om de Noord, in de veronderstelling, dat daar nog werk aan de winkel zou zijn, maar ook de noordelijke Japanse vloot was teruggetrokken.

Zo eindigde de slag bij Midway, waarin aan beide zijden met heldenmoed werd gestreden. De Japanners verloren vier vliegekampschepen, de Amerikanen één. Het was een grote Amerikaanse overwinning en het betekende een keerpunt in de oorlog in de Stille Oceaan. De steeds toenemende kracht van de geallieerden maakte het voortaan mogelijk om het initiatief, dat de Japanners al die verschrikkelijke maanden hadden bezeten, nu zelf in handen te nemen. De illusie van de Japanse onoverwinnelijkheid was bij vriend en vijand gebroken.

De wereld dankt dit behalve aan het admiraalschap van de schouten bij nacht Fletcher en Spruance aan de stoutmoedigheid en opofferingsgezindheid van enkele honderden marine vliegers, van wie zeer velen op deze „glorious 4th of June“ een zeemansgraf hebben gevonden.

Nieuw-Guinea

Generaal MacArthur zond Amerikaanse en Australische troepen naar Milne Bay, aan de uiterste zuidoostpunt van Nieuw-Guinea, waar hij Japanse actie verwachtte. De transportdiensten werden in dit gebied voornamelijk verricht door schepen van de K.P.M.

De strijd in Rusland

De Duitsers ontketenden drie offensieven op het Russische front. In de eerste plaats een tegen Sebastopol, waar de Russen zich in de reeds acht maanden ingesloten vesting hardnekkig verdedigden. Niettemin waren zij op den duur tegen de zware Duitse aanvallen niet opgewassen. Straat voor straat, huis voor huis werd Sebastopol veroverd. Op 1 juli hadden de Duitsers de stad in handen. Het tweede offensief vond plaats in de Charkov-sector en het derde nabij Koersk. Er werd zwaar gevochten en de Russen moesten hier en daar wijken. Het doel van het zuidelijke Duitse offensief was in de Kaukasus door te dringen.

De strijd in de woestijn

Het front in Noord-Afrika, dat in beweging was gekomen, bleef het toneel van grote activiteit. De Duitsers bleven hun opmars voortzetten en spoedig overschreden zij de Egyptische grens. Bir Hakeim viel op 11 juni, Gazala op 15 juni, Sidi Rezegh op 17 juni, Tobroek op 21 juni en Sidi Omar en Solloem op 24 juni. Op 27 juni stonden de Duitsers oost van Mersa Matroeh, welke plaats op 29 juni viel.

Deze bliksemopmars van Rommel, die tot veldmaarschalk werd bevorderd, was een zware klap. In het bijzonder de val van Tobroek kwam hard aan. Onbegrijpelijkwijze was niet gezorgd voor vernieling van alles, wat voor de vijand van waarde kon zijn. Behalve 33.000 man aan krijgsgevangenen vielen de vijand voorraden van deze bezetting voor een periode van drie maanden in handen.

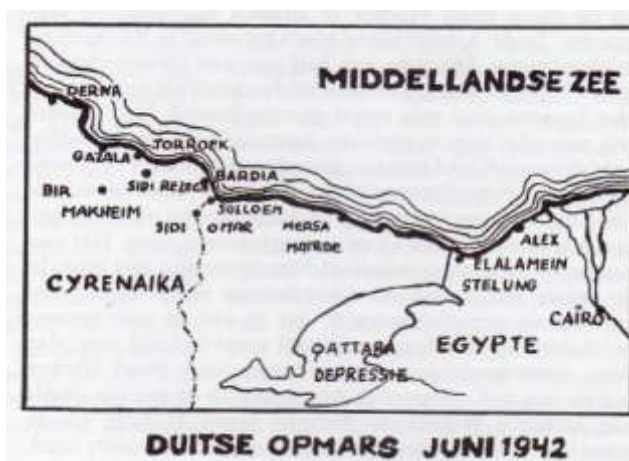
Daarbij was onder meer 10.000 ton benzine. Deze catastrofe had echter één gunstig gevolg en wel, dat besloten werd dat Rommel naar het oosten zou doorstoten en dat met het oog daarop voorlopig van een aanval op Malta werd afgezien.

Het achtste leger was zwaar gehavend en werd tenslotte gereorganiseerd en in stelling gebracht bij El Alamein, op slechts 65 kilometer van Alexandrië.

Het scheelde maar een haar of de Nijldelta was verloren gegaan.

De Middellandse Zee

In deze maand vond weer een grootscheepse poging plaats om Malta van het nodige te voorzien. Op 11 juni voeren zes schepen uit het westen de Middellandse Zee binnen, begeleid door de kruiser „Cairo“ en negen jagers. Het konvooi werd gesteund door een smaldeel, bestaande uit het slagschip „Malaya“, de vliegekampschepen „Eagle“ en „Argus“, twee kruisers en acht jagers. Op de 14e begonnen de zware luchtaanvallen ter hoogte van Sardinië. Een koopvaarder ging verloren, de kruiser „Liverpool“ werd



beschadigd en buiten gevecht gesteld. Vervolgens werd het konvooi bij Pantellaria aangevallen door twee Italiaanse kruisers, een aantal jagers en vele vliegtuigen. Het dekkingseskader was reeds teruggekeerd. Bij de ontstane gevechten leden beide partijen verliezen, een Britse jager ging verloren, een tweede werd zwaar beschadigd. Vervolgens gingen bij luchtaanvallen nog drie koopvaarders verloren. Slechts twee transportschepen bereikten het zwaar geteisterde Malta. Bij de verloren gegane schepen was het m.s. „Tanimbar” van de Mij. Nederland; er waren veel mensenlevens te betreuren.

schepen	maartkonvooi (Oost)			junikonvooi (West)			junikonvooi (Oost)		
	aantal	tot zinken gebracht	beschadigd	aantal	tot zinken gebracht	beschadigd	aantal	tot zinken gebracht	beschadigd
slagschepen	-	-	-	1	-	-	-	-	-
vliegkampschepen	-	-	-	2	-	-	-	-	-
kruisers	4	-	3	3	-	1	7	1	2
luchtafweerschepen	1	-	-	1	-	1	1	-	-
jagers	18	3	2	18	2	3	26	3	-
korvetten	-	-	-	4	-	1	6	-	1
onderzeeboten	5	1	-	4	-	-	9	-	-
voorraadschepen	4	1	-	6	4	-	11	2	2
Op hun bestemming aangekomen voorraadschepen	3 welke alle na aankomst tot zinken werden gebracht			2			geen		

Uit het oosten kwam ook een konvooi, bestaande uit elf schepen. Bij Kreta kwamen de luchtaanvallen los. Ook dit konvooi kreeg met een aanval van oppervlakteschepen te kampen, waarbij twee slagschepen. Twee Italiaanse kruisers werden tot zinken gebracht en een slagschip werd beschadigd, maar ook de Britse verliezen waren zwaar: een kruiser, drie jagers, twee koopvaarders en vele vliegtuigen. Het konvooi moest echter terug. Bij dit konvooi bevonden zich de Nederlandse schepen „Aagtekerk” en „Rembrandt”. Het eerste is tot zinken gebracht, het tweede was bij de schepen, die terugkeerden. Zo kwamen er van 17 bevoorradingschepen, ondanks deze krachtige pogingen, slechts twee op Malta terecht. De belegering van Malta duurde voort.

Churchill's tweede bezoek aan Washington

Er waren twee voornamelijk onderwerpen waarover de eerste minister met de president overleg moest plegen. In de eerste plaats de algemene strategie en in de tweede plaats het project, waaruit later de atoombom zou voortvloeien. De reis ging weer per vliegboot. In Washington hoorde Churchill het slechte nieuws van Tobroek. Direct zegde Roosevelt een groot aantal tanks en kanonnen toe om de geleden verliezen goed te maken.

Gedurende dit bezoek werd generaal Eisenhower aan Churchill voorgesteld. Ook woonde de eerste minister grote legeroefeningen bij, waaronder een landing van parachutisten.

Bij de besprekingen werden de plannen voor de landingen in Noord-Afrika en later in Frankrijk besproken. Na zijn veilige thuisvlucht stond Churchill aan scherpe kritiek bloot in verband met de zware tegenslagen. Een motie van wantrouwen werd in het Lagerhuis evenwel met grote meerderheid van stemmen verworpen (2 juli).

Duitse onderzeeboten waren nog steeds zeer actief op het westelijk halfjaar, hoewel de tegenmaatregelen geleidelijk aan op gang kwamen en effect begonnen te sorteren. Niettemin bereikten de scheepvaartverliezen in de Atlantische Oceaan tengevolge van de onderzeebootaanvallen een hoogtepunt (627.000 b.r.t.). In de maand juni werden op enkele punten aan de Amerikaanse kust mijnen gelegd, terwijl zelfs enkele Duitse agenten aan wal werden gezet, die echter spoedig werden gevat. Japanse onderzeeboten voerden enkele - overigens onbetekenende - beschietingen uit op de Amerikaanse en Canadese Westkust, alsmede op Sydney en Newcastle in Australië.

Generaal-majoor Eisenhower werd bevelhebber van het ingestelde Amerikaans-Europese commando. De R.A.F. voerde op 1 juni weer een grote aanval op het Roergebied uit, hoofddoel Essen, met 1036 bommenwerpers, waarvan er 35 verloren gingen. De R.A.F. was de gehele maand zeer actief. Op 25 juni kreeg Bremen een massa-aanval te verduren. Aan die aanval deed ook de M.L.D. mee (320 squadron), waarbij een der Hudsons verloren ging.

De Japanners bezetten de Nicobaren op 13 juni. Op 4 juni stierf Heydrich, de „Rijksprotector” van Bohemen en Moravië en een der ergste Nazi's, ten gevolge van een eind mei op hem gepleegde bomaanslag. De Duitsers namen verschrikkelijk wraak, onder meer door het uitmoorden en verwoesten van het dorp Lidice. Op 2 juni werd in Londen het tehuis voor Engelandvaarders „Oranjestad” geopend.

Op 6 juni werd Raden Adipati Ario Soejono benoemd tot minister zonder portefeuille in de Nederlandse regering te Londen. De bezetter bepaalde in Nederland dat Joden na acht uur 's avonds niet meer op straat mochten. H.M. de Koningin kwam op 18 juni in Ottawa aan. Op 26 juni was Hr. Ms. „Jacob van Heemskerck” weer gereed voor de dienst. Er waren nogal veel Duitsgezinde elementen in Zuid-Afrika en deze hadden onder meer ook contact gezocht met de Nederlandse schepelingen, die zij aanlokkelijke aanbiedingen deden om hen te verleiden te deserteren. Kaapstad bood nog andere soorten verleidingen ook, en daardoor kwam het dan, dat er enkele deserteurs waren toen het schip op 27 juni vertrok. Na een konvooireisje naar Durban keerde het schip in Kaapstad terug, waarna enige ontgoochelde

deserteurs eieren voor hun geld bleken te hebben gekozen. Vervolgens ging het weer naar Kilindini, waar een deel van de Britse Eastern Fleet was gebaseerd.

Op 6 juni werd Hr. Ms. „M.T.B. 240" in dienst gesteld, de laatste van vier motortorpedoboten, die door de Nederlandse regering waren aangekocht. De schepen opereerden in Het Kanaal met de Britse „Coastal Forces". In deze maand namen zij deel aan enkele gevechtsacties, evenals Hr. Ms. „M.G.B. 46", die daarbij werd beschadigd en een dode en enige gewonden opliep.



„....Ik ben electromonteur op Hr. Ms. Soemba”

„Als je jong bent moet je zorgen, dat je veel leert en dat je wat van de wereld te zien krijgt.

Nou, wat dat betreft krijg je bij de Marine je portie wel... Ik zit nu als electromonteur op Hr. Ms. Soemba en ik heb reuze interessant, belangrijk en afwisselend werk. Voor mij is elke dag inderdaad een nieuwe dag. Weet je wie hier als vuurleidingmonteur zit? Piet Krijt. Hij kan dus ook z'n hart ophalen want hij heeft zich, zoals je weet, in zwakstroom gespecialiseerd. We hebben heel wat plezier gehad in Engeland...”

Bij de Koninklijke Marine is voor flinke jongemannen van 16 jaar en ouder weer plaats in vele dienstvakken o.a. als matroos, stoker (dienstvak machinist), torpedomaker, electromonteur, vuurleidingmonteur, kleermaker, chauffeur, marinier enz.

Hr. Ms. „Soemba”, genoemd naar een eiland in de Kleine Soendseilanden in Indonesië, werd gebouwd op de werf Wilton Feyenoord en in 1925 afgeleverd aan de Koninklijke Marine. Oorspronkelijk diende het als kanonneerboot met zijn zusterschip Hr. Ms. „Flores” in Nederlands-Indië. Hr. Ms. „Soemba” wist in 1942 aan de Japanse overmacht te ontsnappen na uitvoering van zijn opdrachten en deed in Geallieerd verband convooidiensten in de Indische Oceaan en Perzische Golf ter bescherming van de uiterst belangrijke olietransporten. Het voerde bombardementen uit bij de invastes van Sicilië, Italië en Normandië, waarvoor het door H.M. de Koningin werd onderscheiden met de Koninklijke Vermelding bij Dagorder.

Inlichtingen worden gaarne verstrekt door de afdelingsbureaux en zittingslokalen van de Marinewerving, gevestigd in alle grotere steden, alsook bij Hoofd Marinewerving, Bezuidenhoutseweg 123, 's-Gravenhage.

Zorg dat je erbij komt!

KONINKLIJKE MARINE

Slot :

Heeft u ook een mooi verhaal of wilt u foto's met uw sobats** delen, laat het mij dan even weten..... stuur uw mail naar vooranker@kpnmail.nl

**Gratis digitaal abonnement ?.....:
kijk even op <http://www.debakstafel.nl> bij " voor anker "**

** Indisch woord voor vrienden