



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" !



Deze digitale krant fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website: <https://www.tenanker.com> en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

.....

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



2^e jaargang – nummer 10 / 1 mei 2019

Deze maand o.a. aandacht voor...;

Blz. 2	Spoorstraat nummer 1
Blz. 4	Toeval
Blz. 5	Mijn Marine
Blz. 8	Maritiem Tempo Doeloe
Blz. 15	Mensen hoofden als Bruidsschat... Nieuw Guinea
Blz. 21	De verkeerde zak...
Blz. 23	Herinneringen van één onzer lezers... een 90+ser (goed voorbeeld doet goed volgen
Blz. 29	Operatie "Friese Zeegat" deze week beëindigd
Blz. 32	Negentigjaar geleden , de eerste marine-vlucht naar Ned. Indië
Blz. 48	De Hel van Birma
Blz. 36	We waren allemaal doodsbang

Wat kan deze krant voor u betekenen?...

U kan uw vereniging promoten of melding maken voor een reïnie, ook kan u adverteren, mits het in onze doelgroep past, maar ook kan u een zoeker plaatsen en zelfs iets aanbieden, mits het geen commercieel karakter heeft



Uw redacteur

*Dit alles biedt ** ten Anker ** geheel gratis aan*

Leuke Anekdote....

Toen ik afscheid nam op de Zevenprovinciën kreeg ik een mooi aandenken mee.

Het verhaal hierachter:

Dit is natuurlijk nooit terug gevonden na een lancering!

Er was een kop kapot gevallen, ik vond tussen de scherven de punt terug, en vroeg deze punt te mogen behouden als aandenken, doch dat werd geweigerd.

Later bij het afscheid zag ik hem netjes op een plankje met inscriptie weer terug.

Opgetekend: Ben Berns

bmjberns@hotmail.com



SPOORSTRAAT N0: 1

Door de oorlogsverwoestingen in Den Helder aangericht, werd het uitgaande leven van een adalborst beperkt tot twee bioscopen, één cantine en één pub: „Bellevue"! Uit „Bellevue" stammen de volgende bijzonderheden,
's Avonds 7 uur.

„Ober!"

Geen antwoord natuurlijk, want hij zit uitgebreid en hoorbaar te schaften. Wij zijn daar al aan gewend en steken derhalve grote sigaren aan, wachtend op de dingen, die zullen komen.... Na tien minuten het laatste nieuws van de afgelopen week gelezen te hebben, zijn we weer volkomen op de hoogte van wat er omgaat in die andere wereld en onze kelen worden droog van al die sombere verhalen en berichten.

„Ober!"

„Ja, meneer, ik kom zo!"

Weldra houdt hij „laagwater" en komt hij vragen, wat de jonkers wensen te gebruiken.

„Borrel".

.....!?!?? „

Is er geen borrel?" „Nee, vandaag niet, meneer" (Met een gezicht, of hij wilde' zeggen, dat dit toch wel een beetje veel gevraagd was).

„Dan maar een biertje, meneer?"

Zonder antwoord af te wachten gaat hij biertjes halen. Die komen tegen kwart voor acht en worden staande genuttigd.

Afrekenen, fooi, jassen aan, „goeden avond, heren", en dan is de jutterij voor de zoveelste maal getuige van het schouwspel, dat een paar jonkers in snelwandelt tempo

Instituutwaarts benen. Hun waardigheid verbiedt hen te hollen en dat is de oorzaak van

het rapportje, dat elk van hen krijgt wegens te late terugkomst. Twee dagen later, tijdens

strafdienst, hebben onze jonkers weer kelen als schuurpapier. Maar zij houden vol, want

als een lichtende wolk zweeft voor hun ogen een visioen: Het koude pijpje in „Bellevue"

Bovenstaande is geschreven en afgedrukt in „Willemsoord". Enige dagen later stevenen twee jonkers, model, vol verlangen naar het bovengenoemde „pijpje", met door eindeloze tuchtexercitie getrainde loopas, naar onze pub.

Entrée joyeuse. .

Jonker, mag ik U even uit Uw jas helpen? En hebt U niets meegebracht van het Instituut?"
???

„Ja, dat adelborstenkrantje met dat stukje over die ober!"

Drukkend stilzwijgen.

Noch de „Domme Zeeofficier", noch de H.P.-rubriek „Lastige Gevallen" biedt Uitkomst.

De twee jonkers kijken elkaar eens aan met een gezicht van „ik-heb- gebeld-en-nou-moet-jij-het-zeggen".

Doch de ober is een man met „common sense". Dies stelt hij de uitkomstbrengende, doch volmaakt overbodige vraag: „Borrel, heren?"

Vier paar bereidwillige handen hangen jassen en petten op, schuiven stoelen aan, komen aandraven met asbakjes en zelfs de borrels verschijnen, zonder gesmoes achter de deur en „ik-zal-eens-kijken-of-er-nog-iets-is-meneer", ten tonele.

Daar er per slot van rekening niemand gemakkelijker te verleiden is dan een adelborst, met een meisje in Engeland dat „niet wil", maar tòch foto's stuurt met „For my dear Albert" als onderschrift, wordt het bewuste „krantje" uit een binnenzak opgediept. Twee minuten voelbare stilte. Dan breekt het los.

„Nou, Sjoerd, dat kun ie in je zak steken!"

„Dat ben jij geweest, Kees".

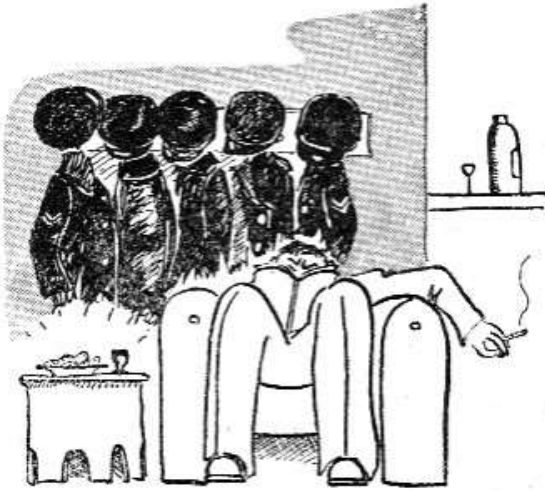
„Da's niet waar, ik heb nooit dienst 's avonds".

„Nee, Jan, je weet, dat ik altijd in dat hokje apart eet".

Behoedzaam meten wij met een voorzichtige blik de afstand tot de deur Je kunt tenslotte nooit weten met die tegenwoordige goocheltrucjes à la Port Saïd van: één week-end, twee week-end, weg week-end.

Na veel onderling gekrakeel worden zij het er tenslotte over eens, dat Sjoerd, de ober met de minst grote mond en het minst aantal dienstjaren, de bewuste ober uit „Willemsoord" moet zijn.

Sjoerd is nooit bij de „navy" geweest en hij vliegt er prompt in. Nadat zijn collega's vertrokken zijn put hij zich uit in verontschuldigen en in dié kleine attenties, waarvoor een jonkerhart nu eenmaal zo gevoelig is.



De borrels en de bitterballen komen en gaan en de woorden van troost, om de in zijn beroepseer aangetaste ober te sterken, worden steeds bloemrijker.

En als om half tien één van de jonkers artikel 46 der begroting er bij gaat halen om te bewijzen dat een overspelige ordonnateur hetzelfde is als een met militaire detentie gestrafte achterduikroerganger, die subkasbeheerder is van „Bellevue", wordt met meerderheid van stemmen besloten de terugtocht naar het Instituut te aanvaarden.

En we zijn het er allen roerend over eens, dat, hoewel er maar één pub in Den Helder is, er

nergens één te vinden zal zijn zoals de onze: „Bellevue".

Toeval?

De Blauwe Wimpel .. juli 1987

Als afgeleide van de zee, heeft het redigeren van een scheepvaartblad ook iets mysterieus.

Een halve eeuw na de ondergang van het stoomschip „VAN DER WIJCK", schrijft onze medewerker Jan van der Elst een artikel over die scheepsramp voor de Wimpel.

En juist wanneer het blad met die bijdrage van de persen rolt, gaat de autoveerboot „Herald of Free Enterprise" ten onder. En dan tussen het journalistieke geweld na deze ramp zomaar het dagbladstukje dat volgens een onderzoek maar iets meer dan 60% van de Nederlanders een auto- gordel omdoet.



Wanneer dat percentage tot 100% zou stijgen, kan dat een verschil geven in Nederland van ongeveer 200 doden per jaar; dus meer dan het aantal doden als gevolg van de ramp van de „Herald of Free Enterprise". Eigenlijk een merkwaardig journalistiek verschijnsel: dit verschil in aandacht voor verkeersrisico's waar we dagelijks mee te maken hebben.

En die risico's zijn op het land aanzienlijk groter dan op zee, ook na deze afgrijselijke scheepsramp! Bij zowel de „Van der Wijck" als de „Herald of Free Enterprise" zal nooit met 100% zekerheid kunnen worden vastgesteld wat exact de oorzaak van de ramp is geweest.

Maar toch is de analogie tussen deze rampen, 51 jaar na elkaar, griezelig. We nemen in verband hiermee nog eens een stukje over uit het door Jan van der Elst kort voor de ramp met de „Herald of Free Enterprise" geschreven artikel uit de maart-Wimpel '87: „Een langdurig onderzoek, interviews met de overlevenden en specialisten hebben uiteindelijk geleid tot de conclusie dat de ramp te wijten was aan het verzuim de beide patrijspoorten aan S.B. en B.B. in het tussendek II te sluiten. De vier patrijspoorten stonden open in verband met het ventileren van de lading vruchten. Hoewel er opdracht was de poorten bij toenemende wind en zeegang te sluiten, is dat door de drukte bij het vertrek niet gebeurd. De afstand van de openstaande patrijspoorten tot aan het water was 78 cm. De



toegenomen deining zorgde ervoor dat het water langzaam naar binnen kwam. Na verloop van tijd voldoende om het schip op een gegeven moment te doen kapseizen".

Wanneer men de woorden „patrijspoorten" en „lading vruchten" vervangt door „ladingdeuren" en „auto's", maakt men in een keer een sprong naar de gruwelijke realiteit van 6 maart 1987 . . . Wie zal trouwens na de ramp met de „Herald of Free Enterprise" niet gedacht hebben aan de veiligheid op de veerboten die de diensten over

de Westerschelde en het Marsdiep onderhouden? Uiteindelijk blijft het gros van de autopassagiers op de Westerschelde tijdens de overtochten in de auto's zitten, op de gesloten autodekken... Een zegsman van de Provinciale Stoombootdiensten in Zeeland stelt daarbij dat menigeen de 15 minuten durende overstreek te kort vindt om de auto te verlaten. Maar volgens een zegsman van de TESO verlaat ruim 95% van haar passagiers uit eigener beweging de auto. Overigens houdt men bij het ontwerpen van deze schepen reeds lang rekening met het zeker niet denkbeeldige gevaar van een aanvaring. Vandaar dat de onder toezicht van de Scheepvaart Inspectie, onder klasse Veritas gebouwde veerboten, voorzien zijn van, zeer zware berghouten en zijtanks. De tanks zijn bovendien aan stuurboord en bakboord met elkaar verbonden, zodat ze als communicerende vaten kunnen werken, waardoor ook na het eventuele lek raken door aanvaringen de stabiliteit gewaarborgd blijft . Een dergelijke voorziening is op zee gaande veerboten nog slechts zelden toegepast. Voorts bevindt het onderste autodek zich ongeveer 3 m boven de waterlijn, zodat ook bij openstaande deuren, situaties vergelijkbaar met die van de „Herald of Free Enterprise" ondenkbaar zijn.

*iets voor jou of
misschien iemand
die je kent?*

Mijn Marine na de Marine

Als de redactie aan het snubbeke gaat in oude bladen kom je nog wel eens wat tegen zoals hieronder het afgebeelde knipsel / oproep van een onzer oudste verenigingen inzake de Koninklijke Marine...alweer c.a. 30 jaren geleden,...

De Algemene Vereniging Oud Marinepersoneel



De AVOM is de vereniging voor allen, die ooit, in welke hoedanigheid dan ook, hun diensten bij de Koninklijke marine volbracht hebben.

164

Enkele van haar doelstellingen

- De wensen van de leden en hun belangen te behartigen.
- Het bijdragen tot de instandhouding van de Koninklijke marine.
- Het mede hoog houden van de eer en traditie van de Koninklijke marine.

Organisatie

De vereniging is opgericht 2 april 1986.

Zij bestaat uit 12 provinciale besturen met onderafdelingen.

Het hoofdbestuur bestaat uit het

dagelijks bestuur en is gekozen uit en door de leden.

Zij onderhoudt ook goede contacten met andere ex-militaire en militaire organisaties in nationaal en internationaal verband.

De afdelingen

De afdelingen organiseren:

- Contact- en informatieavonden.
- Excursies naar o.a. Hr.Ms. schepen en buitenlandse marinehavens.

Een belangrijk doel is hierbij bestaande contacten te verstevigen,

verloren contacten weer terug te vinden, of nieuwe aan te knopen.

Het verenigingsorgaan „Vaste Werken” verschijnt 4 x per jaar.

Nedere informatie te verkrijgen bij:

Algemeen secretariaat AVOM
L. van Lieshout, Postelhoefflaan
304, 5042 KR Tilburg. Tel. (013) 639166.

Prov. secretaris ZH
H. Reuvers, Vloedlijn 23, 3232
GT Brielle. Tel. (01810) 12183.

bovenstaande knipseltje komt uit de Blauwe Wimpel van mei 1988

In die periode was ik voor mijn werk in Marokko en te gast in hotel Mansour te Marrakesh. Ik zat heerlijk aan een koude snuffel te genieten van het warme welkom door een dansgroep wat ons ten dele viel in het hotel, wachtend op de lunch (zie foto)



Na het optreden raakte ik in gesprek met een collega vanuit een andere regio en kwamen de vragen over het verleden boven tafel... "wat deed jij voordat je in de hypotheek wereld terecht kwam?" oh zei ik "ik was beroeps bij de Koninklijke Marine", "dat is ook toeval, ik ook" was zijn reactie..., dus dat was al snel "oude koeien" uit de sloot halen en vertellen over ons verleden... "Ben je ook lid van de AVOM ?" vroeg hij me. Ik reageerde "AVOM?" nooit van gehoord maar hij corrigeerde mij direct door de AVOM voluit uit te spreken. Ik moest die vraag ontkennend beantwoorden, daar ik van het bestaan niets afwist.

Na thuiskomst stuurde hij me direct een mailtje met alle informatie over de AVOM. Ik ben kort daarna dan ook lid geworden en werd ingeschreven in de afdeling Zuid Holland waar ik snel op ben genomen in het afdelingsbestuur van Zuid Holland, en zo is mijn ** Marine na de Marine ** ontsproten.

Ik deed daar veel organisatie werk, veelal in de Sociëteit van de voormalige Nedlloyd Soos zoals de maandelijks oploop met de daarbij behorende activiteiten. Ook organiseerde ik weekendjes Engeland bijv. naar Lincoln en York...want, gezelligheid kent geen tijd.



Na geruime periode actief te zijn geweest (exact weet ik het niet meer maar denk wel zo'n 25 jaar) is mijn lidmaatschap beëindigd..., maar zoals het al zo vaak is geschreven ... ** eens marine, altijd marine ** je bent er mee besmet, het is een virus en ik begon de contacten te missen.

In de eind jaren 2015/17 heb ik een bestuurlijke functie verricht bij een digitale marine vereniging, deed daar het beheer van de website en was redacteur van het verenigingsblad. Helaas liep e.e.a. anders dan ik voor ogen had en heb besloten er uit te stappen. Daar ik de redactie deed van het digitale blad, en ik vernam dat daar juist veel interesse naar was, heb ik besloten per 01-01-2018 dit privé en pro-deo voort te zetten onder de naam **ten Anker** wat inmiddels goed wordt gelezen! Bij het publiceren van deze maaneditie telde dit blad al 640 abonnees.

Zoals ik al aangaf in de kop van dit geheel... "Mijn Marine na de Marine".

Inderdaad de voorliggende periode heeft mijn marine leventje weer een beetje aangewakkerd en door alle jaren lid te zijn geweest van het verenigingsleven en de daaruit overgehouden contacten heb ik nu veel plezier in de redactie van **ten Anker**

Ik ben in 1975 uit dienst gegaan, in de eind jaren 1987/88 ? lid geworden van een Marine vereniging daar zat dus c.a. 15 jaren tussen...desinteresse?? ... Nee dat was grotendeels onwetendheid en er was nog geen sociale media zoals nu, dus werd je weinig geconfronteerd met het marine verleden.

Kortom als je jouw verleden tot het heden wil maken, wordt dan lid van een vereniging en ga er actief mee aan de slag...

Waar ?.... neem eens een kijkje op de websites van www.debakstafel.nl en kijk bij de bevriende links !

Er zijn legio mogelijkheden waar je jouw verhaal kwijt kan, waar je oude vrienden kan opsporen en anderszins... denk bijvoorbeeld ook aan de diverse gastenboeken en FaceBook pagina's zoals...<https://www.facebook.com/groups/1784nc99/> en nog vele anderen....

Arie Krijgsman

Maritiem „Tempo doeloe“

TEKST, FOTO'S EN TEKENING KAPT. LUCAS LINDEBOOM (uit de Blauwe Wimpel februari 1989)

Toen onder auspiciën van de Maritieme Stichting Koopvaardij Historie van de Oost-Indiën het hedendaagse Indonesië bezocht werd, en de belangstelling met name uitging naar de waterkant, kon niet bevroed worden dat de contacten met de bevolking tijdens die reis zo plezierig zouden verlopen.

Via Singapore vloog het kleine groepje maritiem geïnteresseerden naar Medan en wel omdat Noord Sumatra in wezen het hoofddoel van de reis was. In de context van dit essay zullen we de nog steeds koloniaal uitzierende stad Medan buiten beschouwing laten, behoudens de gelegde contacten met Zijne Hoogheid



T. Kamiluddin, de Sultan van Deli. De Sultan, die nog vloeiend Nederlands spreekt, toonde zich zeer geïnteresseerd in de doelstellingen van de Maritieme Stichting en gaf, wat de te maken reis en route betreft, menig waardevolle aanwijzing en advies.

Kijkje op het moderne Belawan

Uit dit sympathieke contact vloeide overigens een geanimeerde correspondentie voort. Zijne Hoogheid wilde graag op de hoogte gehouden worden van onze bevindingen, hetgeen inmiddels (én met foto's) is geschied.

In Belawan stonden nog vrij veel oude havengebouwen uit de Nederlandse tijd, veel kaden leken vernieuwd te zijn. Overigens was Belawan voor de zeevarende, met uitzondering van de „saté wa- rong" ') van het oude vrouwtje, in die tijd niet direct een gezellige „staphaven" en daarin is geen verandering gekomen. Wie via de weg naar Atjéh rijdt, kan nog overal het oude smalspoortje zien dat voor een goederenverbinding zorgde tussen Deli en Atjéh. Alhoewel geheel in onbruik geraakt, zijn alle spoorbruggen nog aanwezig en men heeft slechts dáár een stukje spoorlijn verwijderd, waar de rails absoluut in de weg lagen.

Voor de rest bleef alles liggen en men kan zelfs huisjes ontwaren, die pal op de rail- baan gebouwd zijn, zodat de eettafel of de sofa zo goed als zeker op de Deli-Atjéh spoorlijn staat. Door het stadje Sigli rijdende zagen we zelfs nog twee goederenwagens van die spoorlijn midden op straat staan, terwijl het verkeer in die 40 jaar sinds de lijn is opgeheven, er links en rechts omheen reed!

Toen we met vereende krachten probeerden zo'n wagon te verrijden, kwam er nog beweging in...



(L) Het "dorp" Belawan, vlak bij de haven. Men lette op de oude watertoren, het dak van het achterste huis met oudhollands model en de fraaie buitentrap van het voorste huis. (R) Twee oude goederenwagons van de Deli-Atjéh smaalspoorlijn staan al meer dan 40 jaar stil midden op een drukke hoofdstraat (te Sigli)



(L) Een van de vele fraaie en rustige baaien op Poeloe Wé. Op de achtergrond de "Goudberg" (Goenoeng Mas) op Noord Sumatra (R) Een van de deels verrotte steigers te Sabang

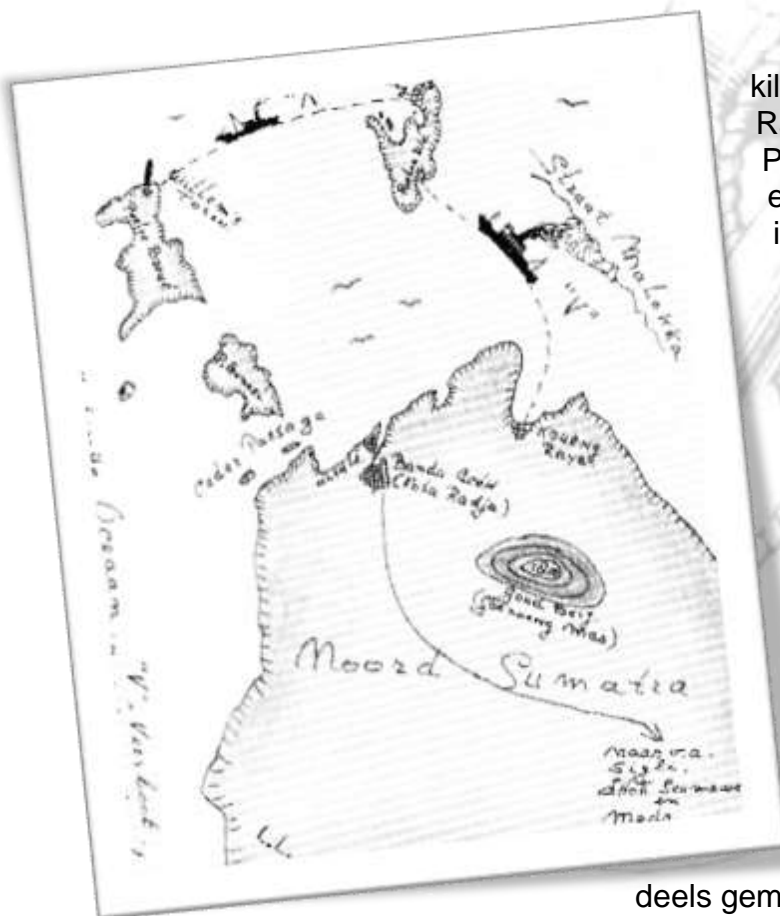
Nabij het oude Kota Radja '), thans Banda Acé (nieuwe spelling) geheten, maar uit te spreken als Bandó Atjéh, ligt nog het oude KPM-piertje, tevens eindpunt van de smaalspoorlijn Deli-Atjéh. Op het geheel in verval geraakte piertje lagen nog de rails en zelfs het met de hand te bedienen rangeer-patent, waarmede men de wagons een „klapje dwarsuit" kon geven, was er nog, zat redelijk in het vet en was draaibaar. In een oude loods die destijds tot het havengebeuren behoord zal hebben, stonden nog een paar platte ladingwagons zonder opbouw en één ervan was door een Atjéhse schone tot warong omgebouwd.

Erop prijken haar verlokkelijke heerlijkheden, zoals „setrop soesoe" 2) met de erbij behorende „Es-gossok rasp" 3), klepons 4), gebakken Tempè 5), plakken Teng Teng 6), enz.

Het haventje Oléh Léh is in wezen verzand en alleen geschikt voor prauwen en kleine kustvaartuigen. Het was hier in dit zelfde haventje dat het ss „Bantam" in 1893 na zout gelost te hebben in Tijlatjap, soldaten aan wal zette en paarden en munitie loste in verband met de Atjéh oorlog. Wie naar Poeloe Wé 8) wil oversteken voor een bezoek aan het nu sluimerende stadje Sabang, neemt de veerboot die een



Het oude vervallen KPM-piertje te Oléh Léh, alwaar de Deli-Atjéh smalspoorlijn haar eindpunt vond.



kilometer of 15 ten oosten van Kota Radia vertrekt. Wij huurden een taxi op Poeloe Wé en afgezien van het feit dat er uit toeristisch oogpunt weinig te doen is, is Poeloe Wé een klein paradijs. Er is praktisch geen industrie, de bevolking is vriendelijk, de kleine hotels zijn wij zindelijk en erg goedkoop. De omgeving, de zich langs de kust kronkelende weg zonder dorpen en de vele kleine baaien door bomen omzoomd en mét kristalhelder water, noden als het ware tot een vakantie-bezoek ! Wat restaurants aangaat, moet men met weinig genoeg nemen. Wij dineerden vaak bij een Chinees en in zijn warme eetzaaltje hing een oude - en gescheurde - foto die de Baai van Sabang toonde met wel 40 schepen; deels ten anker en

deels gemeerd liggende voor de kant. Toen wij er die paar dagen waren, lag er geen enkel schip in de baai... Ook hier waren de kaden geheel vervallen en elk stuk rot hout wordt verwijderd en niet vervangen. Het eens zo mooie hotel, fraai gelegen op „Sabang Hill”, bijgenaamd „Fanny Hill” was vervallen en gesloten.

Personeel was er niet meer en slechts een enkele schurftige kampong 12) gladakker was het enige leven op dat fraaie punt.

Maar het uitzicht en het verfrissende briesje vergoedden veel en wie goed in de verte keek, in westelijke richting, zag over de baai het veel verder gelegen Poeloe Breué (Poeloe Bras) 9) liggen.

Zij die de pelgrimstocht naar de Willems Toren willen ondernemen, gelegen op het noordelijkste puntje van Poeloe Breué, dienen op de een of andere wijze aan een schip te

komen en in de praktijk zal het er op neerkomen dat men een schip mét bemanning moet huren; hetzij vanuit Oléh Léh, óf vanuit Sabang.

Het lot was ons die regenachtige avond gunstig gezind, want terwijl wij onder een afdakje in de hoofdstraat stonden te schuilen, raakten we in gesprek met enige autochtonen van het eiland.

En toen zij van ons voornemen gehoord hadden om de vuurtoren op Poeloe Breué te bezoeken, adviseerden zij ons contact op te nemen met ene meneer A. Ali, Kepalla (hoofd) Distrik Navigasi. De volgende dag volgden wij dit advies op en het resultaat was uitermate vruchtbaar.

Want per VHF riep hij het scheepje op dat de verbinding met de vuurtorens onderhoudt en wij konden de volgende dag al, bij het krieken van de dageraad, naar Poeloe Breué vertrekken. Hetgeen ons tevens de reis terug naar Kota Radja bespaarde, want hetzelfde vaartuig zou ons na afloop van die pelgrimstocht naar Kota Radja brengen, zodat we niet naar Sabang terug hoefden te gaan.



De Willems Toren, gebouwd in 1875, was (als men even het lichtopstandje op Poeloe Ronda niet meerekent) het meest noordelijk bevuurde punt van voormalig Nederlandsch Oost-Indië. De toren staat niet geheel aan de kust, maar op een dicht begroeide klif zodat de zes vuurtorenwachters zo nu en dan met hun parang 10) moeten zwaaien om het hoog opschietend gewas in toom te houden. We naderden Poeloe Breué aan de noord-oostelijke zijde, gingen aldaar ten anker en roeiden met een kleine - en lichtelijk lek-kende - vlet naar de wal.

De ingemetselde steen met moeilijk te lezen opschrift. Schrijver dezes wijst ernaar en minimaal zes vuurtorenwachters wilden op de foto.

We liepen dus een nat zitvlak op, hetgeen achteraf volmaakt onbelangrijk was, want de drie kilometer lange klim over een dicht

begroeid bergpad naar boven was dermate inspannend en warm, dat we sowieso nat boven kwamen. Men moet respect hebben voor de toren bouwers uit die tijd, want alles werd met het handje en op de rug naar boven gepikoeld 11).

Halverwege het pad traden ons de vuurtorenwachters tegemoet, die blij waren weer eens vreemde gezichten te zien, want zij leven daar geheel in eenzame afzondering en in de wijde omgeving was geen kampong te bekennen. Bijna tegen de toren aangebouwd staan een stel bijgebouwen met kakki-lima 13) (over-dekte voetgangerspassage), met opslagloods, dapoer (keuken), slaapvertrekken en de ruimte voor de dieselgeneratoren. Boven de hoofdingang van de vuurtoren is een steen met opschrift ingemetseld en door het jaarlijkse „kapoeren" (witkalken) van de toren, was de tekst op de foto nauwelijks leesbaar.

Wij ontcijferden na lang kijken en tobben ter plaatse het volgende:

Willem's Toren 1875

Gesticht in oorlogstijd

Den vrede gewijd.

Tevens een blijvende eerezuil

Voor al de dapperen en braven

Die ter beschikking van dit doel des vredes

Hun bloed en leven ten offer gaven.

Deze vuurtoren, waarvan de cilindrische muren meer dan een meter dik zijn, weer- stond eens een aardbeving die Noord-Sumatra teisterde en liep slechts enige scheuren op, terwijl in andere dorpen en steden vele gebouwen grote schade opliepen. (Dit speelde zich af enige jaren voor de Tweede Wereldoorlog.)



Alleen het kwikvat waarin de roterende lenzen draaiden, liep onherstelbare schade op en pas na drie dagen zag een Duitse koopvaarder de uitgestoken noodvlag en rapporteerde zulks bij aankomst te Emmahaven.

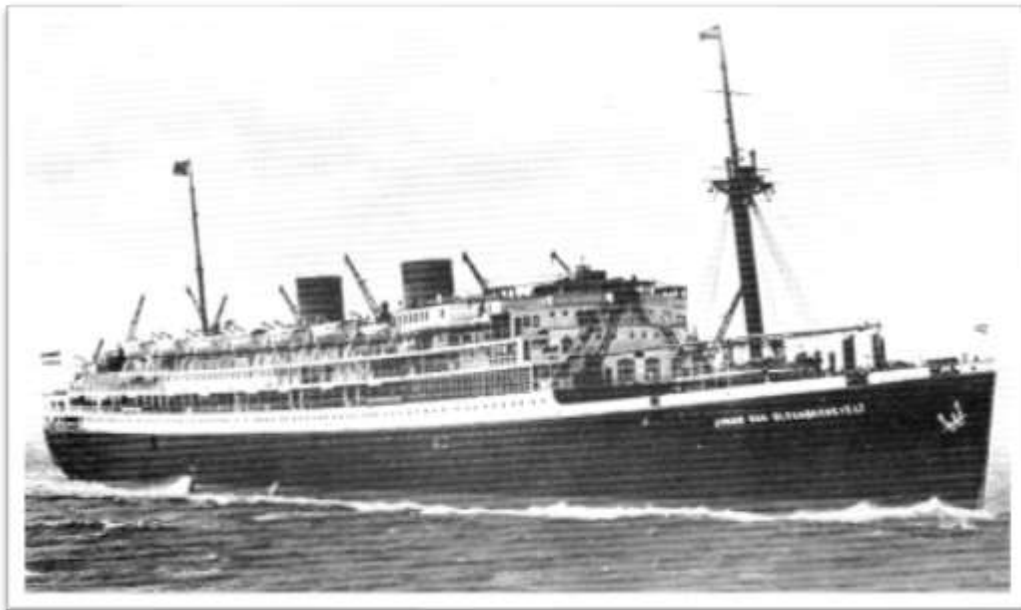
Daar stuurde men direct een „Kapal Poetih" (letterlijk wit schip : schip van de Gouvernements Marine) met een hulp- en reparatieploeg. De twee trouwe vuurtorenwachters hadden al die nachten het vuur met handkracht roterende gehouden en één van hen had dermate door de Kwikdampen geleden dat hospitaalopname noodzakelijk was. Men heeft toen met man en macht gewerkt om het vuur en het draai- mechanisme weer in orde te krijgen, want men verwachtte per “Johan van Oldenbarnevelt" de nieuwe Gouverneur- Generaal, Jonkheer Tjarda van Starckenborgh Stachhouwer die naar Nederlands-Indië kwam.

Maar de avond dat het fraaie passagiersschip, geëscorteerd door twee oorlogsbodems langs Poeloe Breuë stooft, brandde het vuur weer als vanouds en of Zijne Excellentie van al dit getob ooit iets heeft af geweten valt te betwijfelen.

Nabij het lenzenstelsel in de glazen koepel hing nog een koperen plaat met dit opschrift:

Cilance Brothers and co. Lighthouse engineers near Birmingham 1875

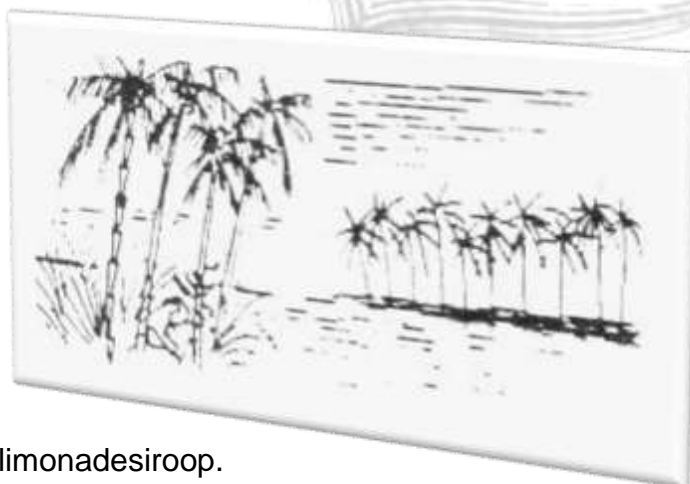
En ergens nabij het bovenste deel van het trappenstelsel hing een fraai ovaal en lichtelijk



gebogen koperen bord, zodat het in de ronding van de dikke binnenmuur paste, met het volgende uitgebreide opschrift:

Tijdens het bevel over Z.M. Zeemagt van de Schout bij Nacht, Chef van het Departement der Marine in Nederlandsch - Indië, F. H. Geerling, werd de torenbouw op den 17 den Augustus 1874 aangevangen, op den 30 sten November 1874 de eerste steen gelegd en op den 21sten Juni 1875 het licht ontstoken. Met krachtige leiding van den Inspecteur over de kustverlichting in Nederlandsch Indië, I. H. Bouvricius. Ontworpen en voltooid door den Ingenieur der B.O.W 14), H.E. van Bergkel.

Als men vanaf de vuurtoren een eindje eilandinwaarts ging, kwam men via een brede stenen trap bij een ruïne, die de vuur- torenwachters de „bar" noemden. Er stonden nog wat muren overeind. Er omheen én binnen was alles al overwoekerd door tropische oerwoudvegetatie en lianen; maar toch kon men zien dat het een vrij groot gebouw was geweest van twee verdiepingen. Zodat het vermoeden ontstond dat het gebouw een soort hotel, een passangrahan 15) was geweest, alwaar de



Europeanen zich in het weekeinde, of tijdens hun verlof kwamen verpozen om onder andere te genieten van het vergezicht over zee, indien men de begroeiing ten minste kort gekapt hield. Het was vanuit dit punt, dat ik een klad schetsje maakte, dat ik later uitwerkte tot bij gaande pentekening. De zes vuurtorenwachters, alhoewel arm, waren hoffelijk en schonken ons koppen koffie en glazen „setrop", hetgeen de Maleise versie is van

limonadesiroop.

Tenslotte werden wij nog verzocht een gastenboek te tekenen, waarna wij helaas de terugtocht dienden te aanvaarden.

De tocht omlaag langs het oerwoudpad was een stuk eenvoudiger en op het ten anker liggende scheepje had men de tijd blijkbaar goed benut, want terugvarende naar Oléh Léh, werd ons een heerlijk maaltje, bestaande uit rijst, verse tonijn (zo eentje van 7½ kilo!) en een pikante zoetzure roedjak (16) saus geserveerd. Na aankomst op het oude KPM-steigertje te Oléh Léh, was het per bètja (17) slechts een kwartiertje rijden naar Kota Radja, waar we in wezen aan het einde van onze Atjéh reis waren. Rest ons nog op te merken dat allen die nog het oude „Maleis“ beheersen, zich moeiteloos in geheel Indonesië verstaanbaar kunnen maken; het leek ons haast alsof er, wat taalgebruik aangaat, niets veranderd was.



- | | |
|--------------------|---|
| 1) Saté warong | - eenvoudig eethuisje waar sate verkocht wordt. |
| 2) Setrop soesoe | - limonade met een scheut melk. |
| 3) Es-gossok | - geraspt ijs. |
| 4) Klepons | - ronde koekjes van kleefrijst, gevuld met donkere suiker en gerold in geraspte kokosnoot. |
| 5) Tempè | - een sojaproduct in cake-vorm. |
| 6) Teng Teng | - plakken pinda's in gebrande suiker. |
| 7) Kota Radja | - de stad van de radja (Maleise vorst). |
| 8) Poeloe | - eiland. Nieuwe spelling is: Pulu. |
| 9) Poeloe Breué | - of Poeloe Bras, is letterlijk rijsteiland. |
| 10) Parang | - Indisch kapmes vaak in het oerwoud gebezigd. |
| 11) Pikoel | - het dragen van een last door middel van een juk. |
| 12) Kampong | - gehucht, klein dorp. |
| 13) Kakki-lima | - letterlijk vijf voet (overdekte passage). |
| 14) B.O.W. | - waarschijnlijk: burgerlijke openbare werken. |
| 15) Passangrahan | - Gouvernementshotelletje. |
| 16) Roedjak | - pikante zoetzure saus gemaakt van ketjap, sap van de tamarinde, stukjes fijngehakte onrijpe mango en sambal oelek. |
| 17) Bètja | - een (tegenwoordig gemotoriseerde) driewieler, waarbij de chauffeur achter op het zadel zit en de passagier op een bankje in de laadbak. |
| 18) Gròbak | - letterlijk een ossewagen op twee wielen, later ook een zware (en gammele) vrachtauto. |
| 19) Sawah | - (meestal nat) rijstveld. |
| 20) Tandjong Priok | - voorhaven van het voormalige Batavia.
Tandjong = kaap, punt. Priok = Javaanse rijstkookpot. |
| 21) Kampong Kotja | - letterlijk: kampong van de stad. |

WOORD
VERVOLGD



REIS DOOR wild Nieuw Guinea door Anthony-Kampen Mensenhoofden als bruidsschat

REIS DOOR wild Nieuw Guinea door Anthony-Kampen Mensenhoofden als bruidsschat

Ik heb mij, tijdens de paar weken, dat ik in het Mappi-gebied rondzwierf, verbaasd over vele en velerlei zaken.

En niet alleen verbaasd verbijsterd! Het meest echter over de werkelijk enorme veranderingen in een land, dat een paar jaar geleden nog even ongetemd leefde als nu de mensen uit de Asmat. Alle mannen, die ik hier dagelijks om me heen had, waren vijf, zes jaar geleden nog koppensnellers. En erger dan dat. Indien het experiment in de Mappi, dat beoogt „licht" in een duistere wereld te brengen, op één front is geslaagd dan op dat van minder wreedheid, minder bloedige barbaarij. Een wonderlijke samenleving. Zó wonderlijk, dat men om ze te vernemen, wel moet trachten de geringste gedachte aan Westerse, Hollandse, begrippen uit te bannen. Dit was, en is nog voor een deel, een primitieve wereld, met alle aancliffe van dien. Hier staat men nog oog in oog met de stenen tijdperker, die nèt, een paar dagen, de drempel van onze tijd heeft bereikt. En die nog met intense, onverholen verbazing die tijd binnenkijkt. De tijd, hem gebracht door missionarissen en bestuursambtenaren. Men mag rustig aannemen, dat de taak van deze twee groepen uitermate zwaar is. En vaak uitputtend. En vaak, het spreekt haast vanzelf, teleurstellend. Naast de teleurstellingen zijn daar echter de winsten. En die winsten zijn aanzienlijk. Misschien aanzienlijker dan waar ook in wild Nieuw Guinea. Dit alles moet zijn tijd hebben. Het experiment geschiedt in een snel tempo, maar het mag niet overhaast gebeuren, om brokken te voorkomen. Men moet in dit stadium nog steeds „aanpassen" en zeker niet rücksichtslos tewerk gaan. Een adat van een eindeloos aantal generaties drukt men niet in drie, vier jaar terug in de volledige vergetelheid.

In die dagen vroeg ik een Mappiër, met behulp van een tolk, wat hij zou doen, indien de Europeanen weer vertrokken. Het antwoord was even kort en veelzeggend: hij zou teruggaan naar het bos en het oude leven weer opvatten. Dat wil zeggen: snellen en moorden. Het oude leven.... niet zó oud, lezer. Wat het Inhield? Heel veel wat men beter niet in de krant kan schrijven. Het zou te schokkend zijn voor menig oog. Maar iets kan er wel van verteld worden. Hier volgt zo het een en ander van dat leven.

Daar is het huwelijk, een aangelegenheid die als een der belangrijkste fasen in het leven der stammen geldt. Het huwelijk in dit gebied is gebaseerd op het ruilprincipe. Dat wil zeggen: een jongen kan alleen dan trouwen, wanneer hij een nog niet getrouwde zuster heeft. En ook dan alleen, als het meisje een nog ongetrouwde broer bezit. De broer van het meisje zal namelijk hebben te trouwen met de zuster van de trouwlustige jongen.

Het is een nogal ingewikkelde zaak, omdat er allerlei bijkomstigheden zijn. Die huwelijken behoeven bijvoorbeeld helemaal niet tegelijk laats te vinden. Het bezit van een nog lang niet huwbare ruilpartner is al voldoende. Ouders met een ongehuwde dochter, maar niet in 't bezit van een ongehuwde zoon, staan voor de opgaaf aan een zoon te komen. Hoe dan ook. Dat kan door aankoop. De prijs bestaat uit stenen bijlen, honden- of varkenstanden en dergelijke contanten.

Geen details..

Het is denkbaar, dat ook de aankoop niet lukt. Omdat men te arm is. Er zijn dan nog enkele andere oplossingen. De jongeman zonder zuster moet dan maar bewijzen dat hij een bijzonder goed jager is. Of een even bijzonder goed sagoklopper. Of.... wat het allerbeste is een voortreffelijk koppensneller. Wie goed snelt, wie succes heeft in de jacht op koppen, die is een gewilde partij voor elk meisje, dat huwbaar is.

Het huwelijk zelf is een langdurige en bijzonder gecompliceerde aangelegenheid. Het kan namelijk niet plaatsvinden, aleeer de bruidegom zijn toekomstige bruid een of meer koppen gepresenteerd heeft. Brengt hij die koppen binnen, eerst dan is de zaak „rond" en kan het werkelijke huwelijk gesloten worden. Een vreemde zaak. Maar die, ik herhaal het, tot voor

enkele jaren nog in de praktijk werd gebracht en die vandaag de dag nog in de praktijk wordt gebracht in de onbestuurde delen van dit gebied.

Men kan zich moeilijk iets meer sinisters voorstellen dan zon „koppenuwelijk". Hoe curieus de zaak ook is, het is helaas niet doenlijk details ervan te vermelden in een dagblad. Het „feest" vindt plaats vóór het mannenhuis, waar zich de vrouwen van de clan hebben verzameld. Aan de ene kant staan de mannen met in hun midden de bruidegom, die de kop (of koppen) draagt. De vrouwen staan aan de andere kant, met de bruid in hun midden.

En dan begint de eindeloze dans, taté geheten, ritmisch begeleid door het gezang (èb) op de maat van met de hand beslagen zandlopertrommen. langzamerhand naderen elkaar, al dansend en zingend de huwelijkspartners. Er komt een moment, dat ze voor elkaar staan, dansend en zingend. Dat is het moment. En op dit moment overhandigt de man de vrouw dan het bewijs van zijn liefde en hoogachting: de kop.

Op hetzelfde ogenblik treedt de oudste oorlogsleider van de stam naar voren, teneinde enkele nuttige raadgevingen inzake een zo belangrijk instituut als het huwelijk te geven. Zo zal de man zijn vrouw niet mogen verlaten, en de vrouw wordt opgewekt haar man tot de dood toe trouw te zijn. Dat alles gaat gepaard met een enorm geschreeuw en gegil van de omstanders, die onrustig staan te trappelen, verlangend om de dans voort te zetten.

Urenlang dansen

Er wordt verder gedanst. Nu danst de jonge echtgenote in het midden, en als bewijs van haar geluk zwaait ze het geschenk, de speciaal voor haar gesnelde kop, rond. Deze dans duurt geen minuten, maar uren. Als men moe is, en honger krijgt, wordt er gepauzeerd. De kop, dat heilig trofee, wordt zo lang in het mannenhuis opgeborgen.

Indien men rijkelijk verzadigd is en uitgerust, wordt de dans hervat, nadat eerst de kop (of de koppen) gehaald is. Soms danst de bruid alleen met de kop, een soort solo, vaak ook is de eer aan de moeder van de bruid toebedeeld.

Dat gaat zo door. Tot aan het eerste licht van de morgen. Dan is men uitgeput en wordt het feest besloten. Maar niet nadat de kop eerst definitief in het mannenhuis een plaats heeft gekregen bü de andere daar aanwezige koppen. En wéér is de stam een echtpaar rijker. Over dit alles is aanzienlijk meer te vertellen. Het is bijvoorbeeld wel curieus te vernemen, dat by het huwelijk met een weduwe geen gesnelde kop noodzakelijk is 5....

Soms zijn er wel eens moeilijkheden inzake het op tijd verkrijgen van de kop. In dat geval kunnen de wederzijdse ouders en de stam-hoofden dispensatie geven. Maar in elk geval is het dan verboden, dat de jongelui in gezelschap van de ouders gezamenlijk het middagmaal nuttigen. Eerst moet die kop er zijn. En die komt er ook wel, op een goede dag. En dan mogen ze wel gezamenlijk het middagmaal gebruiken

Op bestelling

Verder zijn er jongens, die wensen te " trouwen, maar geen zuster hebben. Geen nood. Er is voor hen nog een uitkomst in de vorm van het bestellen van koppen bij andere stammen. Van dit middel werd vrij veelvuldig gebruik gemaakt.

Het was eerst in 1950, dus nauwelijks zes jaar geleden, dat de missie kans zag in te grijpen. En met succes. Er kwam een regeling, die de Mappiërs als aanvaardbaar zagen. Het probleem met de jongelieden, die geen huwbare zuster bezaten, werd eveneens opgelost. En wel door het betalen van een bruidsschat, in de vorm van bijvoorbeeld twee bijlen en twee messen.

Of uit een prauw. Of uit een schild, een halsketting van hondentanden en een schelp. Het is wel aardig te weten, dat de prijs van de bruidsschat momenteel in aanzienlijke mate toeneemt. Dit is geen wonder. Er komen steeds meer ijzeren bijlen en ijzeren messen het Mappigebied binnenstromen, met alle consequenties voor trouwlustige knapen daaraan verbonden..

Dit wat het huwelijk betreft. Tijdens de duur dat de baby wordt verwacht, is zowel de vrouw als de man aan strenge vastenregels gebonden. Tal van zaken mag hij (en zij) niet eten.

Als het moment van de geboorte nadert, wordt de „vroedvrouw" van de stam gehaald, die er natuurlijk alles van weet. Ze verlaat de aanstaande moeder niet meer. Als het kind levend ter wereld komt (het tegengestelde komt te vaak voor) is de vader er niet bij. Het is een zaak van vrouwen. En tenslotte is dat een oude waarheid.



De tifa's begeleiden het gezang in de mappi.

Lawaai bij zieke

Een zieke Mappiër heeft het werkelijk niet gemakkelijk. Men meent daar namelijk, dat men een zieke beslist niet met rust moet laten. Hij moet wakker blijven. Zo wakker, tot de dood er op v01gt.... Is de zieke, als hij een man is, tijdens zijn leven een groot en machtig sneller geweest dan gaat het lijk naar het mannenhuis. Was hij een doorsneeman, dus geen persoonlijkheid of held, dan gaat het stoffelijk overschot naar de woning van de vrouw. Waar het nog lang, vaak zeer lang, zuinig wordt bewaard. En waar er vele en velerlei manipulaties mee worden gepleegd. Ze zijn niet voor publicatie vatbaar. Sommige mannen, de grotere figuren, krijgen een indrukwekkend doden-ritueel na hun verscheiden uit deze wereld. Vaak worden ze opgebaard in een doden-stellage. Soms ook in een prauw. Er wordt weken, soms maandenlang dodenwacht gehouden en het

sluitstuk van het doden-ritueel is natuurlijk., een sneltocht.

Naar „dodendorp"

Men en zal zich afvragen of deze lieden " ook een idee van het Hiernamaals hebben? Welnu, men neemt aan, dat de ziel het lichaam verlaat en naar het „Dodendorp" reist, dat zich ergens bevindt, verweg. In dat Dodendorp is een plaats voor iedere stam. Het heet Jéraemasei. Wie er aankomt, krijgt terstond te horen: „Waarom ben je hierheen gekomen? Er is toch al zo weinig eten". De nieuwaangekomene antwoordt dan: „Ik ben geroepen, ik ben overleden". Of hij in het Dodendorp mag blijven of niet hangt er van af of hij de reputatie van een gul of gierig man heeft. In het eerste geval is zijn plaats in het dorp gereserveerd. In het andere geval wordt hij gedood. En dan voorgoed.

Er wordt hier over dit soort zaken rustig gesproken. En geschreven. Ieder periodiek bestuursrapport is een ongelooflijk document „humain". Ook dat van controleur Nieland, waaraan ik het nodige ontleende voor dit artikel. Niet alles, omdat het veel te „sterk", te „schokkend" is voor Nederlandse ogen en oren.

Is dit alles historie? Een moeilijke vraag. Enkele jaren geleden behoorden deze dingen nog tot de normale adat van deze stammen. Men hoorde het 'zo te doen, om dat het nooit anders was geweest. Iedereen deed het zo. Iedereen in de wereld. Waarbij men er rekening mee moet houden, dat de wereld van de Mappiër bestaat uit zijn eigen wereld. Wat daar buiten dan wel is? Hij denkt er nauwelijks over na. Het interesseert hem waarschijnlijk ook niet. In ieder geval heeft hij alleen te maken met de onwrikbare wetten van zijn vader, zijn grootvader en de vaders daarvoor. Hun leven was gebaseerd op snel- Zen, dat men moord zou kunnen noemen, maar dat voor deze mensen een bepaalde „religieuze" uiting was. Juist daarom is het zo enorm moeilijk deze primitieven de overtuiging bij te brengen, dat hun oude wetten, hun oer-oude adat, een verkeerde was. Nogmaals: dit kan niet overhaast gebeuren. Wat men thans doet, is eigenlijk alleen nog aanpassen. Het aanpassen van een deel van onze adat aan die van hen. En dat is dan een ongelooflijk boeiend en interessant experiment.



<https://www.marineshirts.nl/>



Welkom bij Marineshirts.nl

Vanaf begin jaren '80 maakte ik voor menig krijgsmachtonderdeel de T-shirts. Omdat ik zelf bij de Koninklijke Marine in dienst was werden al snel de t-shirts voor diverse reizen van de schepen gemaakt.

Omdat er kort geleden gezocht werd naar een shirt van een bepaalde reis, en deze niet kon worden gevonden, ontstond het idee om alle ontwerpen online te zetten want er zullen beslist meer marinemensen en ex marinemensen hetzelfde ondervonden hebben in de afgelopen jaren.

Mocht je shirt er nog niet bij staan, geen paniek! want dagelijks komen er nieuwe ontwerpen bij, veel ontwerpen moeten opnieuw worden gemaakt omdat de zeefdrukfilms, van soms meer dan 30 jaar geleden, de tand des tijds niet hebben doorstaan.

Er staan ook shirts van ver voor de jaren 80 online, deze zijn door de jaren heen door oud opvarenden van deze schepen besteld of later toegevoegd om toch de gelegenheid te bieden een shirt van je oude schip te bemachtigen.

Mocht je nog bij de Koninklijke Marine werken en heb je voor je schip, sportdag, afdeling etc. een t-shirt nodig? schroom dan niet om contact op te nemen.

Herman Diederik

Redactie: Misschien een leuke optie om een ontwerp of bestelling te plaatsen voor bijvoorbeeld een reünie Leuk toch met allemaal een shirt van zijn of haar schip of alleen met een Cap !



Cor van Dongen

*Wie kent ze niet, de oude en nieuwe brug over de Tyne bij Rosyth, het was zo'n beetje onze tweede
thuishaven in die tijd*



Cor van Dongen

Hier de oude brug over de Firth of Forth bij Rosyth



Welkom bij de AVOM!

De Algemene Vereniging van Oud- en actiefdienend Personeel van de Koninklijke Marine (AVOM) biedt onderdak aan iedereen die ooit bij de KM gediend heeft of sympathiseert met dit krijgsmachtonderdeel.

Ook actiefdienende militairen en burgers zijn welkom. De doelstelling van de vereniging is het bevorderen van onderlinge kameraadschap. Daartoe worden met medewerking van de KM jaarlijks landelijke contactdagen gehouden en maandelijks oloopavonden of -middagen, zoals in Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Den Helder, Alkmaar, Vlissingen, Breda, Nijmegen, Zwolle, Groningen, Leeuwarden, Twente en Noord-Limburg.

Ook worden activiteiten georganiseerd, zoals bingo's, BBQ's, kerstdiners, filmavonden, museumbezoek en reizen. Partners zijn ook van harte welkom. Het 30-jarig jubileum werd bijvoorbeeld onlangs gevierd met een vaardag met Zr. Ms. Johan de Wit, met 600 gasten, zowel leden als partners.

Voor veteranen is het van wezenlijk belang om zowel positieve als negatieve ervaringen te delen. Ook aan militairen die nadelige effecten ondervinden van hun diensttijd wordt aandacht geschonken. Er is nuldelijnszorg die zowel psychische als materiële hulp kan bieden.

De AVOM brengt het magazine 'VastWerken' uit, met daarin verenigingsinformatie en nieuws over de KM. Lidmaatschap van de AVOM kost € 30,- per jaar.

Meer info via www.avom.nl

Abonneren op 'VastWerken' kan via secretaris@avom.nl of telefonisch bij Peter Beaujean (06-51358606).

+++++

DE ORINGER MARKE

Zomerspecial 's 6 daags



Hoofdstraat 9 / 7873 BB Odoorn tel. 0591-519000

Maandag 10 juni tot zaterdag 14 juni € 299.00 p.p. (incl. touringcar)

Maandag 1 juli tot zaterdag 6 juli € 299,- p.p. (incl. touringcar)

Maandag 23 september tot zaterdag 27 september € 299.00 p.p. (incl. touringcar)

Excursie met de Veenexpress en een excursie naar het bijzondere "kerkje Harkema"

Zomerweekvakantie: 8 daags

Zaterdag 27 juli tot zaterdag 3 augustus € 465,- p.p. (incl. touringcar)

Een excursie met de Veenexpress o.l.v. de boswachter, een excursie naar het bijzondere "kerkje Harkema", de natuurexcursie door het beekdal v/d Drentse Aa en een excursie naar de Kolonie van Weldadigheid.

De verkeerde zak



Zoals ik al eerder vertelde, was ik in de jaren 1956/57 telefonist bij kanon 4 aan boord van de Hr.Ms.Kortenaer in de wateren van het toenmalige Nederlands Nieuw-Guinea. De taak van ons schip was dit rijksteel te vrijwaren van infiltranten, hoofdzakelijk uit de Republiek Indonesië. Wij waren alert op verdachte vaartuigen en arresteerden inderdaad vijandige militairen die de opdracht hadden de lokale bevolking heimelijk te bewegen zich aan te sluiten bij Indonesië. Ook op verdachte vliegtuigen was

onze aandacht gericht en wij oefenden derhalve met ons 10,5 cm scheepsgeschut tot maximale elevatie. Ons kanon, meer voor zeegevechten geschikt, bezat n.l. óók de mogelijk van luchtafweer. Daarvoor beschikten wij over een temperapparaat dat de tijds klok van de granaat kon instellen en tot ontploffing brengen op de juiste hoogte. Nu kan je bij het oefenen wel een keer een gat in de lucht schieten, maar wat heb je eraan zonder een doel! Dus werd er zo nu en dan een Marinevliegtuig naar ons schip gezonden die aan een kabel een enorm sleepnet/zak voorttrok, waarop onze kanonnier zich kon uitleven. Ik schrijf opzettelijk "uitleven", want



dan was onze geschut bemanning door het dolle heen. Dan werden, na het temperen, de granaten met enige precisie de lucht in geslingerd met het doel de sleepzak te raken. Middels radioverbinding kon de Marine -vlieger de vuurleiding van ons schip op de hoogte stellen of we een treffer hadden gemaakt.

Op een dag hadden wij op volle zee wéér zo'n oefening. Een Catalina vliegboot van de Marine Luchtvaart Dienst, de MLD, kwam op z'n gemak met een sleep achter zich aanvliegen. De alarmbellen aan boord gingen, wij renden naar ons geschut, temperden de granaten en op het bevel "Vrij vuren" joeg onze konstabel de ene na de andere granaat de lucht in. Ik zag de rookwolkjes van onze ontploffende granaten wel érg dichtbij de Catalina ontploffen. Ik dacht nog in stilte "Dat gaat nóóit goed!", tot het bericht door kwam

waarin de vlieger vroeg niet op zijn zak, maar op de zak van het sleepnet te schieten. "Vast vuren" ontving ik in mijn koptelefoon. Hadden we haast een overwinning behaald, gooide de officier vuurleiding roet in het eten!

De arme korporaal Riemens, onze geschut commandant, kreeg later een uitbrander. We hadden slecht geschoten, maar een vliegtuig in de lucht gehouden. Was dat geen pilsje waard?

Hofm.1 Wim Degen, 2^e van links onder 1^e foto en 2^e van links onder 2^e foto.
Diemen, 14 maart 2019

Verkéérd verkeer...

Uit Marin(e)ade
Met dank aan uitgeverij Bonneville



De tijd: Ruim vóór de oorlog... De plaats: Amsterdam, Berlagebrug, traject lijn 7.

Er bestonden toen nog échte doortrappers-fietsen en één onzer Jantjes reed daarmee, fluitend als een pas doorgesmeerd kanariepietje, op één trapper óp en nээр bewegend tussen de rails van lijn 7. Vlak achter hem een fraai exemplaar van een lijn 7 tramstel, helblauw van kleur, waarin een bestuurder, hoog-róód van kleur, driftig de trambel bediende. Toen dart geen effect bleek te sorteren, boog de goede man zich half naar buiten en brulde naar Janmaat: 'Héédaar, ken je niet uit de weg !!??' Waarop het snedig antwoord klonk: 'Jewel, ikke wél, maar jai niet !!'. ..

HELDERSE COURANT
Noordhollands Dagblad

Voor alle abonnees woonachtig buiten de noordkop van Noord Holland heeft Ten Anker op zijn website ruimte gecreëerd om marine gerelateerde artikelen die door verslaggever Arie Booy in de Helderse Courant worden gepubliceerd ook zichtbaar te maken voor de abonnees van Ten Anker.

Klik op de onderstaande link voor deze nieuwe bulletin
<https://www.tenanker.com/helderse-courant.html>

met dank aan Arie Booy



**Herinneringen van één onzer lezers 90 +
(red: goed voorbeeld doet goed volgen)**

Beknopte beschrijving van mijn dienstdienst in Indonesië 48-51



Wat een belevenis na jaren oorlog en ellende, een baantje bij de marine.

Op 12 nov 46 werd ik na keuring in voorshoten aangesteld als Hofmeester, na mijn EMV in Hilversum werd ik 17 sept 47 op de Jacob v Heemskerck geplaatst en kreeg daar mijn zeedoop en wist toen wat zeeziek zijn betekende, wat kan zo'n schuit gojangen...

Op 31 maart 48 werd ik overgeplaatst naar MOK voor vakopleiding, waarna ik uit gezonden werd naar de Oost.

18 juni 48 was de dag dat dit avontuur begon, we vertrokken uit Amsterdam met SS Groote Beer, dit troepenschip vervoerde zo'n 1200 militairen.

Na het afduwen in IJmuiden gingen we de Noordzee op.

Ik vond het avontuurlijk en een mooie cruise, de accommodatie was nou niet je van het te noemen en zeer zeker geen 1^e klas, we sliepen op klapbedden 4 hoog en douchen moest met zeewater.



Aan boord werden alle mensen van de marine in bakken ingedeeld, zoals het ook bij de marine gebeurde, want regelgeving was van belang om alles goed te laten verlopen.

De kapitein had alle tijd dus we maakten er een toeristenreisje van, via Gibraltar door de straat voeren we naar de Middenlandse Zee, ik keek mijn ogen uit.

We naderden Port Said waar kooplui met allerhande spullen met bootjes om ons heen kwamen die wat wilde verkopen ook was er een goochelaar met kuikentjes en heerlijk vers fruit.

Vandaar door naar het Suez Kanaal, door de Woestijn en gingen in konvooi naar de Bittermeren naar de Rode ZEE.

Teperaturen vlogen omhoog want het werd al snel behoorlijk warm, dus het tropenuniform ging aan. In de Golf van Aden werden we getraceerd op een flinke storm op zondag morgen dus er was niet veel belangstelling voor de vlootpredikant, veel mensen waren zeeziek en een rotzooi van jawelste in het verblijf 29 juni passerden we de keerkring met veel hilariteit, want Neptunus kwam aan boord om de landrotten te dopen.



Verder verliep de reis conform de verwachtingen, er waren film vertoningen, maleise les en er werd veel gekaart om de tijd door te brengen. En toen kwam eindelijk Sabang in zicht ! 13 juli werd ik geplaatst in de Marine Kazerne op Kruiserkade in Soerabaja. Hier kreeg ik de functie van toezicht houder in de burger personeels cantine, mooie job want hier had ik oud kunnen worden, maar ja eigenwijs als ik was wilde ik varen en dat kon 9 augustus werd ik geplaatst op Hr. Ms. Van Galen een torpedobootjager.

De van Galen was ingedeeld in een divisie samen met de Hr.Ms. Tjerk Hiddes en de



Hr.Ms. Evertsen, deze schepen patroulleerden beurtelings langs de kusten van Java, Sumatra of Celebes om smokkel van goederen of wapens te voorkomen.

Meestal waren we 14 dagen aan het varen, in het weekend lagen we vaak vooranker bij een bounty eilandje om te zonnen en te Zwemmen, bewaakt door een sloep voor de haaien.

In Belawan gingen we naar het Tobameer en op celebes naar malino.

Wat het eten betreft, dat was niet veel bijzonders, gedroogde aardappelen, corned bief, brood met meeltorren en veel rijst maar niet altijd een blauwe hap.

Met de feest dagen aten we ajam en verder aten we veel bij de chinees aan de wal



In Surabaya kon je toender tijd veilig passagieren het was een gezellige stad, was wel even wennen in een andere cultuur te zijn er waren leuke barretjes een bioscoop veel restaurantjes.

Langs de starten liepen de verkopers de z.g.n. "klonteng" met heerlijke sate babi, geit of antjing maar het smaakte heerlijk, en dan naar de Marinierskantine op Tundjungan daar kochten we bier per meter, we werden vervoerd door de Lintwurm een verbouwde oplegger met zitplaatsen van de mariniers die pendelde van de haven naar de stad. Mooie vrouwtjes waren er in over vloed, maar daar moest je voorzichtig mee wezen en na e.v.t. contact na terugkeer aan boord even naar de ziekenboeg.

De stad was veilig dankzij de Marbrig (Mariniers Brigade) die heel Oostjava onder controle hadden Als we een dokbeurt hadden was er wel eens een weekje verlof de Marine had een resort in Tretes en in Malang daar kon je in de koele lucht een beetje bijkomen we gingen niet ongewapend een cilinder revolver met 6 patronen die je bij terugkomst weer in moest leveren moest je meenemen, patronen van de stengun die de kl gebruikte pasten er ook in zodat we wel eens een handjevol bietsten we voelden ons cowboy,s ... arme apen! Tijdens de patroulles voeren we geblinderd, zonder airco en de patrijspooten gesloten dus was het niet aangenaam in het verblijf met alleen maar de windhappers Ik had gelukkig een plekje aan dek op een strecher.

Tijdens de politionele acties ondersteunden we de Mariniers bij de landingen o a bij Patjitan baai en de zuivering van het eiland Bawean in de Indische Oceaan.

We hadden een landings divisie en gingen aan wal met de sloepen, er was geen enkele dorpeling meer te ontdekken enkel een tanig oud vrouwtje die kassian toean riep.



De mariniers gingen door naar Madioen en wij gingen na een spannende nacht weer aan boord, ik was bren helper het resultaat van deze expeditie was 12 personen met malaria tropica opgenomen in het Marine Hospitaal

Tijdens de actie moesten wij een detachement van de KNIL naar Tarakan brengen Daar had je een compound van de BPM die waren zo vriendelijk om ons uit te nodigen om een Oranje biertje te drinken, het bleef niet bij een dus het was moeilijk over houten gammele steiger weer aan boord te komen

24 oktober 1949 werd ik overgeplaatst naar de Ternate, die lag in Belawan dus mocht ik voor het eerst in mijn leven vliegen en nog wel met een Catalina dat was een hele belevenis De Ternate patrouleerde van Sabang naar de Rlouw Eilanden

23Jan 50 over geplaatst naar de vd Hulst dat was een gezellig schip een leuke scheepsband en een goede kok daar hebben een tijdje mee door de oost gezworven samen met nog twee mijnnevegers

Er was niet veel te vegen dus werd er veel geoefend

We namen ook inbeslag genomen prauwen over van de bemanning van de K.V.D Daar had ik wel respect voor, want met hun kleine scheepjes kwamen ze dicht onder de kust en werden vaak onder vuur genomen waar ook wel eens een slachtoffer viel.

In verhouding met wat de KL en de Mariniers aan mensen verloren in deze waanzinnige en onnodige acties heeft de vloot niet veel mensen verloren

Ik mocht mij gelukkig prijzen dat ik bij de Marine was, zodat ik niet als dienstplichtige zandhaas uitgezonden was, ik ben op ere velden geweest en daar lagen veel jongens van

mijn leeftijd dat maakt wel indruk op je...
Na mijn pensioenering ben ik met mijn ega verscheidene malen terug geweest in de Oost Het is toch een heerlijk land met lieve mensen!
Dankzij mijn veelvuldig bezoek aan de passar kon ik een aardig woordje maleis



7 febr1951 overgeplaatst naar Mar. Kaz. Oedjoeng
20 Febr naar Nederland vertrokken met de SS Nelly
5 Mrt de keer kring gepasserd en zonder problemen en op 18 Maart in Holland aangekomen



Ik kreeg verlof tot 23 April en werd daarna geplaatst op het Wachtschip Willemsoord. 8 mei naar de Hertog Hendrik, dat vond ik niet zo leuke plaatsing maar mocht vrij snel naar de Marnix op 16 juni. Daarna heb ik met de van St Aldegonde leuke reisjes naar de Engelse zuidkust gemaakt waarna het einde oefening was... 27 Maart 53 Hertog Hendrik
12 Mei naar Voorschoten voor ontslag en vervolgens ben ik naar de Spoorwegen ge gaan tot mijn pensioen, de jaren bij de marine vergeet je nooit Het gaat U allen goed

Hartelijke groeten ex Hofmeester 1
M KOUWEN 30311
E-mailen mag....

mmkouwen@kpnplanet.nl

+++++

Op zoek naar Jan Ik heb veel nostalgiefoto's van hem, maar kan er geen vragen over stellen.....



6 november 1947. Vice-Admiraal A.S. Pinke, commandant Zeemacht in Ned.-Indie een bezoek aan Belawan en Medan. Jan Hooimeijer 2e van rechts onderste rij.



Jan Hooimeijer is de linker man van de bovenste 2 mannen. Wie zijn de anderen en waar is de foto genomen?

Foto's van Jan Hooimeijer, ... helaas ben ik zijn telefoonnummer kwijt. Jan bel me als je dit leest!

Foto rechts heeft vermoedelijk te maken met het bezoek van A.S.Pinke ik zie n.l. in de vlag de Admiraalssterren.

ZALIG ZEELAND

Alle informatie over Zeeland

Naar de website >



<http://www.zaligzeeland.com>

Beste Arie,

Ingesloten het krantenverslag w foto's van de negoperatie van 31/1 205 in het jaar 1964. Ik was toen dienst op de radio kader/monteur van het Squadron.

Hopelijk kom u hiervan iets!

M. 102 91

Johan van Bussel

johannbussel@live.nl



Mijnnevgers maakten nieuwe vaarweg naar “Kalverstraat” “operatie Friese zeegat” deze week beëindigd

OOSTMAHORN (ANP)

- Vandaag of morgen, in ieder geval voor het eind van deze week, zal luitenant ter zee 2e klasse o c J. A. Zoethout zijn commandant mijnendienst kunnen melden, dat hij de „Operatie Friese zeegat” tot een goed eind heeft gebracht. Ltz 2 o c Zoethout is commandant van het ondiepwatermijnnevgers-squadron 205 van de marine. De vier onder zijn bevel staande oorlogsbodems zijn aan het begin van deze maand met de „Operatie Friese zeegat, begonnen, dat wil zeggen dat zij ten noordoosten van Ameland een nieuwe vaarweg zijn gaan vegen vanuit de Lauwerszee naar de „Kalverstraat van de Noordzee”,



Zeer belangrijk voor scheepvaart

„Kalverstraat van de Noordzee” is de bijnaam van de E (Elbe) T (Texel) route, een door het internationale scheepvaartverkeer druk bevaren „Waterweg”. De nieuwe vaarweg die de vier bodems bezig zijn mijnenvrij te maken is in de loop van de laatste jaren ontstaan door het verlopen van de wadden en banken op de Wierumer gronden. Ze is door de marinemensen met bekwame spoed Noord West gat genoemd. De scheepvaart, die nu nog gebruik maakt van het steeds verder dichtslibbende Plaatgat zal er, zodra er door het loodswezen een betonning is aangebracht, gebruik van kunnen maken.

KLAAS TOXOPEUS

Kapitein ter zee J. B. Kennema, directeur van het eerste en tweede district van het loodswezen, gaf ons gisteren de reden voor het vegen van het Noord-Westgat: „Klaas zei, kolonel, d'r moet nu maar eens geveegd worden,

„Klaas, is Klaas Toxopeus, de schipper van de reddingboot „Insulinde,, , die- in Oostmahorn op station ligt. Maar hoewel men bij de marine grote waarde toekent aan het oordeel van Klaas Toxopeus, is diens „bevel" om de „Operatie Friese zee" te beginnen uiteraard niet de enige reden geweest. Behalve schipper Toxopeus oordeel, dat het tijd werd om te gaan vegen, had men bij de marine sinds enige tijd verzoeken liggen van de dienst Lauwerszeewerken en van de Zoutkamper visserijvereniging: Dit alles bijeen deed de mijnendienst van de Kon. Marine besluiten squadron 205 in actie te laten komen. Zo zijn Hr.Ms. Chömph, Lacomblé, van Moppes en van Hamel een goede week geleden uitgevaren(niet meet te lezen in het kranten knipsel) de Engelsen noemen het „Miners paradise,,.

In de werkhaven van de dienst Lauwerszeewerken in Oostmahorn vonden zij een tijdelijke thuishaven, een haven van waar ze 's ochtends voor zeven uur al uitvoeren om tot na zonsondergang het veegtuig te slepen door het in breedte van 300 tot 900 m variërende Noord-West gat.



Het squadron ondiepwater-mijnenvegers 205 bij hyet bezoek aan "Oostmahorn" in Friesland

GEEN EXPLOSIES

Tot dusverre heeft men van geen van de vier oorlogsbodems die enorme waterzuil waargenomen, die duidt op het springen van een mijn. Dat neemt niet weg dat er in het Noord-West gat heel wat van dat oorlogs- tuig moet liggen. Ze springen niet meer, zo neemt de marine aan, omdat in de loop van de jaren het zeewater er zo op in heeft gewérkt, dat ze onschadelijk zijn geworden. Overigens: De marine wil zekerheid. Vandaar dat de vier mijnenvegers „Veegslag" na „Veegslag" gemaakt hebben om de scheepvaart straks de verzekering te kunnen geven dat het gebied werkelijk veilig is. Het vegen

gebeurd, zo hebben we aan boord van de onder commando van Ltz 2 P. W. F. Brunsmann staande „La Comblé " kunnen zien, met een akoestisch en magnetisch Veegtuig. Dat bestaat uit honderden meters lange kabel waar doorheen zéér sterke elektrische stromen gestuurd worden door een speciaal hiervoor vervaardigde generator. De elektrische stromen wekken een magnetisch veld op dat magnetische mijnen tot detonatie brengt. Aan het tuig is verder een apparaat verbonden dat het versterkte geluid van een scheepsschroef maakt. Daarmee brengt men de akoestische mijn tot explosie Om te voorkomen dat de oorlogsbodems zelf het slachtoffer worden van de vijandelijke wapens die ze bestrijden zijn alle mogelijke voorzorgen genomen. De schepen zijn gebouwd van hout en anti magnetisch staal. De stalen helmen van de bemanning, en zelfs vorken en lepels van metaal hebben een eigen magnetisch afgeschermd plaats. Het veegtuig bevindt zich verder op ongeveer zeshonderd meter afstand achter de schepen om deze te vrijwaren van explosies.

ZESTIEN

De ondiepwatermijnenvegers waarvan de Nederlandse marine er 16 bezit zijn in de jaren 1959 -1962 gebouwd op een drietal Nederlandse werven.

Ze dragen allen de naam van een Nederlandse marineofficiër, onderofficier of schepeling die in de tweede wereldoorlog is gesneuveld en postuum onderscheiden met de militaire Willemsorde of het bronzen kruis.

Squadron 205 werkt bij het vegen over mijnenvelden die van de Duitsers en Engelsen zijn verkregen. Aan het squadron is voor de tijd van de „Operatie Friese zeegat" de kustmijnenveger Hr.Ms. „Dokkum" toegevoegd. Dat schip licht afgemeerd in de werkhaven in Oostmahorn.

Het dient als „Logistiek"-schip en draagt zorg voor de bevoorrading en voor eventuele kleine reparaties.



Foto links : Voor dag en dauw vertrokken de ondiepwatermijnenvegers elke ochtend uit Oostmahorn naar het veegterein, vaak na weinig uren slaap. Het vlaggeschip Hr.Ms. Noppes vaart als eerste de haven uit. Hr.Ms. van Hamel is juist ontmeerd en vaart achteruit naar buiten.



Foto rechts: De Zwaan en de eendjes. Hr.Ms. Dokkum als ondersteuningsschip in de werkhaven van de Rijkswaterstaat te Oostmahorn aan de Lauwerzee. Langs zij afgemeerd Hr.Ms. Van Moppes, Chömph, Lacomblé, en van Hamel, die tot tevredenheid de gehele mijnenv EEGtaak een operatie Friese Zeegat" verrichtten en tot een goed einde brachten. Vandaag zondagsrust.



Laatste bespreking aan dek voor het uitvaren op een doordeweekse ochtend door v.l.n.r. Ltz der 1^o klasse V.F.T. Plas, KTZ J.B. Kennema (dir. Loodswezen 1^o en 2^o district), Ltz 2 OC J.A. Zoethout (squadroncommandant SMV 205), Ltz. 1 D. Steenmeijer, Ltz 2 W.C.B. Mabesoone (commandant Hr.Ms. Noppes), KTZ A.J.Bos.

*Was getekend;
Johan van Bussel*



De bemanning van Hr.Ms. Dokkum haalde de banden met de stad Dokkum aan. Scholen maakten excursies naar Oostmarhorn, waarbij zowel van de zijde der leeraren als die van de leerlingen de grote belangstelling opviel. Ook de pers en het college van Burgemeester en wethouders gaf herhaaldelijk blijk van zijn belangstelling. De foto toont ridderlijke mannen met kwieke schooldames.

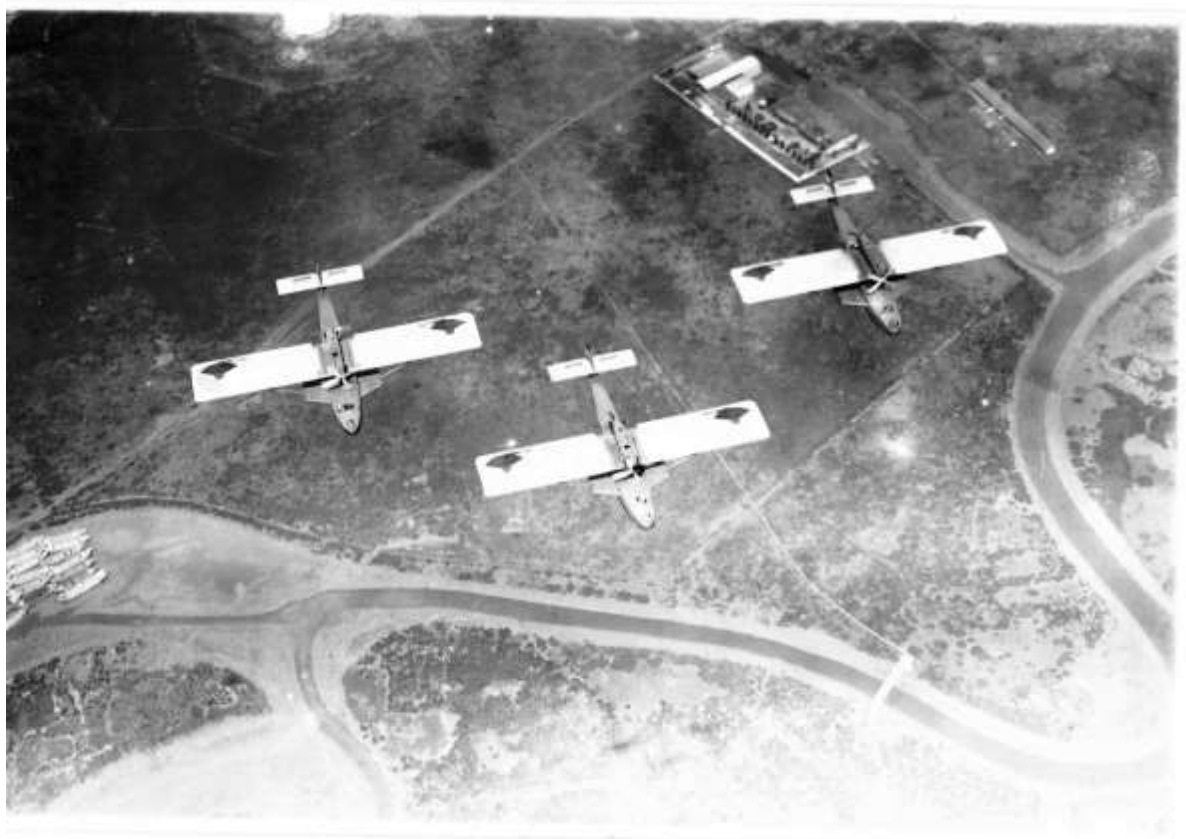
NEGENTIG JAAR GELEDEN DE EERSTE MARINEVLUCHT NAAR INDIË

Op 3 april was het precies negentig jaar geleden (woensdag 3 april 1929)) dat vanaf het Marinevliegkamp de Mok op Texel drie Dornier Wal-vliegboten opstegen voor de eerste marinevlucht naar het toenmalige Nederlands-Indië. In veertien etappes moesten de 15.610 kilometers, die Den Helder en Soerabaja van elkaar scheiden worden afgelegd. Het was in die tijd, toen de 'aviatiek' nog in de kinderschoenen stond en lange afstandsvluchten nog onder het begrip ontdekkingsstochten vielen een uitzonderlijke gebeurtenis. De drie Dornier Wal-vliegboten hadden de registratienummers D 21, D22 en D 23. Luitenant ter zee der eerste klasse W.H. Tetenburg was groepscommandant en vloog de D 21. Officier vlieger der tweede klasse P.S. Everts bestuurde de D 22, en in de D 23 had officier van de marinestoomdienst der tweede klasse J.W. Holterman de leiding.

Het verslag.

De eerste etappe van de sensationele Holland-Indië reis op woensdag 3 april was een afstand van 1.445 km naar Hourtin (bij Bordeaux). De reis was ook bedoeld als vlagvertoon, de drie vliegboten van Nederlands fabricaat waren in licentie gebouwd door de Aviolland-fabriek in Papendrecht. Omdat de Dornier Wal-vliegboot een vliegboot was en dus niet op een normaal vliegkamp kon landen, had groepscommandant Tetenburg een route uit gestippeld, die zoveel mogelijk over het water ging. Om het bekende slechtweer gebied, de Golf van Biskaje, te vermijden verkoos Tetenburg de route over Zuid-Frankrijk. Het tweede

stuk over land ging over (het toenmalige) Mesopotamië van de plaats Alexandrette tot aan de Eufraat, een afstand van circa 100 mijl. Men durfde ook dit aan. Tetenburg schreef in zijn aantekeningen over de vlucht van 3 april: De bedrijfszekerheid van vliegtuigen is thans van dien aard, dat het vliegen met een watervliegtuig over een klein landtraject geen extra risico meebrengt



Na de landing op de eerste halteplaats, het marinevliegveld Hourtin, bleek de motor van de D 23 verscheidene mankementen te vertonen. Een van die mankementen was nog nooit bij een Dornier Wal-vliegboot voorgekomen. Een bij de Lorraine fabriek in Parijs besteld onderdeel arriveerde twee dagen later en op 6 april draaide de motor weer. Maar ook het vertrek voor de tweede etappe naar Berre moest uitgesteld worden wegens technische problemen bij de D 23. Bij aankomst in Berre bleek na inspectie dat de reductiergear in elkaar was gedraaid.

Tot Bagdad verliep alles zonder noemenswaardige problemen. Maar op 2 mei kreeg men in Nederland het nieuws te horen dat de D 22 was neergestort. De officier vlieger der tweede klasse Everts was tijdens een korte proefvlucht tegen de telefoonkabels aangevlogen, die op een hoogte van circa 45 meter over de Tigres in Bagdad waren gespannen. Hij had nog een noodlanding gemaakt, maar kon door de hoge snelheid de Maud-Pontonbrug niet meer ontwijken met een hevige botsing als resultaat wat ook het leven eiste van officier-vlieger Everts. Het stoffelijk overschot van Everts werd de volgende dag door de Royal Air Force op het kerkhof van het vliegveld Hinaide met militaire eer ter aarde besteld. De vlucht werd voortgezet met de overgebleven twee Dorniers. Overigens was het wel een tocht die op veel hindernissen stuitte vooral als de aangevraagde brandstof niet op de aankomstplek aanwezig was. In een ontzaglijke hitte bereikten de Dorniers Karachi op 7 mei.

De vlucht naar Colombo was vlot verlopen, en vanaf kamp Trincomali bracht men alles in gereedheid voor de langste en gevaarlijkste etappe, 1620 km over volle zee naar Sabang. Voor de navigatie was men aangewezen op de sextant. Na een vlucht van tien uur en 35 minuten landen de D 21 en D 23 veilig in Sabang (Nederlands-Indië). Na de ontvangst in Tandjong Priok werden de Dorniers in een vliegloods geplaatst voor onderhoud en getankt

voor de laatste etappe naar Soerabaja. Door een ontlading van een looplamp vloog de met 1500 liter benzine gevulde D 23 in brand en kromp ineen tot een vormloos wrak. Op zaterdag 18 mei arriveerde Tetenburg met de bemanning van de verbrande D 23 in zijn kist op het Marinevliegkamp Morokremlangan. Daarmee was de eerste Holland-Indië vlucht van de marine volbracht.

Cees Rondèl



Gezocht,
Wapenschildje van Hr.Ms. Drenthe D816 de
Firma Hooymayers uitvoering
Reacties s.v.p. naar Carl Fleischacker

c.fleischacker@kpnmail.nl



“ De Hel van Birma ”

Opgedragen aan allen die in Birma en Thailand vielen en aan al hun nabestaanden.



Er liggen drie kerkhoven met egale witte kruisen in Birma en Thailand, resp. te Thanbyuzayat, Chungkai en Kanchanabury.

Het zijn erevelden. Ruim vierduizend Nederlanders rusten er.
Rij aan rij, graf aan graf.

Uit alle rangen en standen, zonder onderscheid. De officier naast de soldaat, de planter naast de handelsagent, de totok naast de Indische Nederlander.

Het is er intens stil.

De stilte van de zwijgende stemmen, éénmaal per jaar wondt die vredige stilte verbroken. Dan eechoot het trage trompetgeschal van de „Last Post” weemoedig over de graven.

Ver van hun naasten, ver van alles wat in Nederland en het voormalig Ned. Indië vertrouwd en dierbaar was, werden ze meer dan drie jaren geknecht en lieten ze hun leven voor het voortbestaan van ons Koninkrijk en het ideaal van een betere wereld.

Zij vielen noch door mitrailleurvuur, noch door de kogel van een sluip- schutter. Niet door een samurai of vlijmende bajonet. Niet door massale fusillades of door eliminatie in de gaskamers.

Niet na eindeloze verhoren en martelingen.

Zij stierven na een lange lijdensweg.

Onder onvoorstelbare mensonterende omstandigheden. In een zee van ellende, in eenzaamheid en verlatenheid. Door ontbering en verhongering, door afmatting en uitputting en - bij een volkomen onthouding van medicamenten - door besmettelijke ziekten en geestelijke kwellingen.

Wij, die het gruwelijk inferno in de Japanse jungle-kampen langs de spoorlijn Thanbyuzayat-Non Pladuk hebben overleefd, hebben met hen gestreden en geleden. Wij hebben hun ontberingen mee ondergaan en doorleefd. Vele bittere ervaringen zijn nu vervaagd. Maar het leed is niet verzacht. Er zijn nog wonden die open zijn en schrijnen. Soms komt terug wat vergeten en vervlogen leek. Dan rijzen de herinneringen aan de poel van ellende weer op en herinneren is opnieuw beleven.

Misschien vragen velen zich af welke zin het heeft de wonden weer open te halen en de ellende aan de „Dodenlijn" na ruim 70 jaar weer tot leven te roepen. Het antwoord is: dat verleden mag geen gesloten dossier zijn, de onmenselijkheid mag niet verzwegen worden. We mogen het niet laten verzinken, niet in het duister laten verdwijnen. Het zou een verraad zijn aan vierduizend kameraden. Het moet een levend verleden zijn en blijven. Dat hebben we immers onze gevallen beloofd, toen wij hen verlieten. Zij mogen nooit vergeten worden omdat het verdragen van vernedering en uithongering soms meer stil heldendom vereist dan dappere daden op het slagveld.

Daarom draag ik het op ter nagedachtenis aan de duizenden die vielen en hun dierbare naasten.

Dit werkje is geen dagboek. Het is enkel een schets van een verschrikkelijke episode uit de Pacific- oorlog, een relaas van feiten uit de lijdensweg van vele Nederlanders en Indische Nederlanders. Een bewogen en schrijnende schets van steeds maar leed en tragiek, van vernedering, honger, vertwijfeling en wanhoop, van dreiging en dood, waarbij het verloop niet op de voet is gevolgd, maar meer aandacht is besteed aan de geestelijke achtergronden. Triest en hard, maar objectief en zonder verdichtsel. De krijgsgevangenen, die Birma en Thailand overleefden, een uitstervend ras, zullen zonder enige moeite dit „Momento" door hun eigen herinneringen tot een volledig schilderij kunnen construeren.

Red; Dit stukje heb ik uit een boekje van H.J.H.Schurgers onder de titel “de Hel van Birma”

Deel uw verhaal en/of uw mening

**Mail of schrijf dit naar de reactie van deze
krant o.v.v. "de postbus"**

*De redactie behoudt zich het recht te redigeren, in te korten
of het niet te plaatsen.*



We waren allemaal doodsbang

Overlevende oud kannonier Felix Jans staat nog iedere dag stil bij het oorlogsdrama in de Javazee

ELKE DAG MOET FELIX JANS (93) TERUGDENKEN AAN DE LANGSTE NACHT VAN ZIJN LEVEN.

Die bracht hij door dobberend in de Javazee. Hopend op een redding. Biddend dat de Japanners niet terug zouden keren. De kanonnier van de Hr.Ms. Kortenaer is een van de twee laatste nog levende overlevenden van de zeeslag. Maandag staat hij stil bij de maten die nooit meer thuiskwamen.

De Telegraaf Zaterdag 25 februari 2017



Hoe het was die twaalf uur in het water? Het gezicht van Jans verandert in een grimas. Hoewel zijn dochter Karin hem een strenge, gedisciplineerde man noemt die pas boven de 90 zijn scherpste rancunes kwijtraakte, oogt de veteraan als hij nadenkt vooral kwetsbaar.

Zijn gezicht vertrekt voordat hij heel rustig een antwoord formuleert. „We waren allemaal vreselijk bang”, vertelt de Hagenaar. „De branieschoppers waren er het ergst aan toe. Ze zeiden niks meer. Het enige watje in het donker af en toe hoorde, was gehuil. Jongens die om hun vader en moeder riepen. Dan was hét weer stil en zag of hoorde je een tijd niemand. Wat ik deed? Ik heb gehuild. En misschien ook wel geschreeuwd. Waarom moest mij dit verdomme overkomen?”

De op Java geboren en opgegroeide Felix Jans is nog maar een puber wanneer hij besluit naar zee te gaan. Op de Koning Willem II-hbs in Batavia wordt het niks en omdat hij al van

jongs af aan gefascineerd is door alles wat met Koninklijke Marine te maken heeft, is de stap snel gezet. Helemaal omdat een vriend al dient. Zoals generaties voor en na hem hunkert Felix Jans naar avontuur. Verre kusten. Iets zien van de wereld. Geen dag hetzelfde. Hij krijgt en ervaart het allemaal, in wat hij het mooiste uniform van alle krijgsmachtsdelen vindt. „Als ik in mijn witte tropenuniform naar huis liep, zag ik de gordijnen in de straat bewegen”, herinnert de veteraan zich nog trots. Jans meldt zich in 1940 aan. Een periode die in alles het tegendeel is van het bestaan waarnaar de zorgeloze jonge avonturier hunkert

Aanval

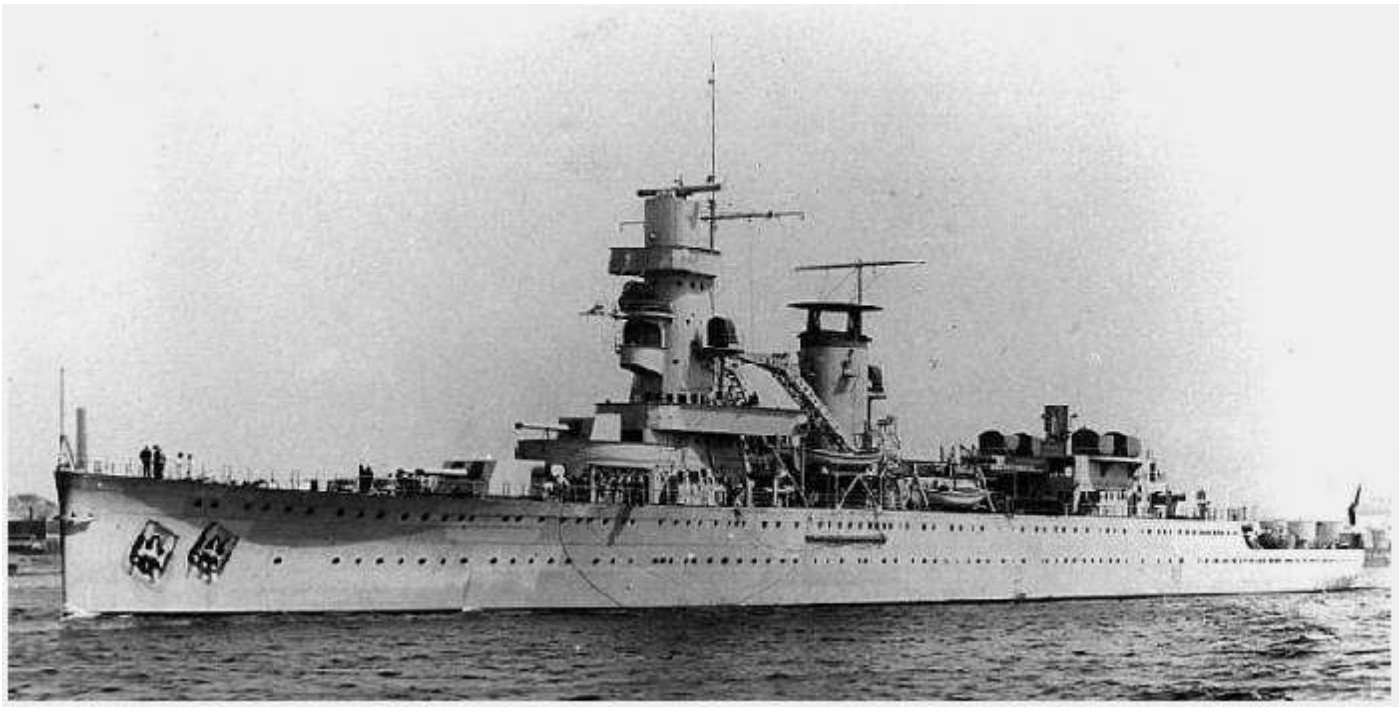
In Nederland woedt de Tweede Wereldoorlog en in Azië nemen de spanningen toe. Helemaal na de aanval op Amerika's belangrijkste marinehaven Pearl Harbor op 7 december 1941. Daar worden de intenties van Japan voor het eerst kristalhelder.

Voor Nederlands-Indië belooft het weinig goeds. Om een oorlog aan te kunnen heeft Japan grondstoffen en aardolie nodig. Die kwamen tot het de nieuwe vijand werd, vooral uit de Verenigde Staten. Het aan olie en bodemschatten rijke Nederlands-Indië wordt plots een van de belangrijkste strategische doelen van de Japanners. In de kolonie weet iedereen dat hun komst een kwestie van tijd is. Dat besef zorgde volgens Felix Jans voor angst. Van hoog tot Felix' bescheiden rang, van matroos derde klasse ontbreekt het aan de overtuiging dat de vijand te stuiten zal zijn.

Stiekem

Het is algemeen bekend dat het militaire overwicht aan Japanse zijde ligt. „Eerst was het vooral iets waar stiekem over werd gesproken”, vertelt Jans. „In de bar na een paar drankjes door mannen die terugkeerden van zee. Vooral Britten die van schepen kwamen die door de Jappen waren getorpedeerd. Ze werden bij ons in Surabaya aan land gebracht en hadden met eigen ogen kunnen zien hoe de Jappen het aanpakten. We zagen het allemaal aankomen. Mijn commandant wist het. - Hij zei het niet, maar je zag het in zijn hele houding.” „Er was zoveel saamhorigheid dat we de angst bij elkaar uit het hoofd probeerden te praten. Ondertussen galmde de radio de hele dag wat de Jappen nu weer hadden veroverd. Wij gingen alleen maar achteruit. Er was angst want de Jappen stonden bekend als heel wreed. Ze zouden je vingers eraf hakken wanneer ze je gevangennamen. Ik was zelf zo bang dat ik nog geprobeerd heb weg te komen. Naar Australië met een schip.

Maar de controles waren zo scherp dat het niet lukte. „Met bemanningen vol angst en zelftwijfel vaart een multinationalaal eskader van veertien Nederlandse, Britse, Australische en Amerikaanse schepen onder leiding van schout-bij-nacht Karel Doorman op 27 februari uit. Het doel van de operatie is een Japanse invasie op Java te voorkomen. De geschiedenis heeft de Slag in de Javazee een heldhaftig tintje gegeven omdat Doorman ervoor koos om aan te vallen ondanks de overduidelijke overmacht van de vijand. Zijn bevel: 'ik val aan, volg mij', is kort na de oorlog goed voor mythevorming. Eentje die ook nu nog in het collectieve geheugen zit. Ook al hebben historici vastgesteld dat Doorman zijn orders niet met een krijgshaftig idee gaf, maar puur om ervoor te zorgen dat een door de Japanners doorbroken formatie werd hersteld. De officier gaat uiteindelijk met zijn schip ten onder. Felix Jans wil er niet teveel over zeggen. Niet in positieve zin, maar ook niet in negatieve. Van collectieve heroïek was volgens hem zeker geen sprake. Aan boord van torpedobootjager Harer Majesteits Kortenaer voelt de jonge matroos hoe de angst bezit neemt van de bemanning. De schepen van het konvooi lijken vooral op de vlucht voor de Japanners. De vijand sluit het eskader stukje bij beetje in en begint de oorlogsbodems achter elkaar tot zinken te brengen. „De eerste schoten waren direct raakt”, vertelt hij. „Ik stond voorop bij het eerste kanon. Ik moest ervoor zorgen dat er steeds voldoende



granaten waren. We hebben op de Jappen geschoten, maar of het raak was? Dat weet ik niet. We konden dat zelf niet zien. We zagen wel het ene na het andere schip zinken. We wisten dat we kansloos waren. De Japanners hadden zoveel schepen. Overal waar je keek zag je ze. Hun schepen kwamen steeds dichterbij. We waren kansloos. Helemaal omdat iedereen bang was en bange mensen raken de kluts kwijt. Je hoopte alleen steeds dat jouw schip niet werd geraakt.” Die hoop is tevergeefs. Om 17.13 uur wordt de Kortenaer midscheeps getroffen door een Japanse torpedo. De impact staat Felix Jans nog haarfijn voor de geest. „Het was een enorme klap”, herinnert de marineman zich. Het schip richt zich op en breekt daarna in tweeën. Maten van Jans worden door de kracht van de explosie in het water geslingerd. Een dikke laag stookolie drijft op de golven. Lang niet iedereen draagt een reddingsvest zoals de jonge matroos. Rond de veertig - officiële bronnen geven verschillende cijfers - van de 151 bemanningsleden overleven de aanval niet.

Birmaspoorlijn

„Ik ben meteen het water ingesprongen. Er gaat van alles door je heen. Ik hoopte vooral dat de Jappen ons niet te pakken zouden krijgen. Dat ze niet zouden terugkomen om ons in het water alsnog te mitrilleren. Dat gebeurde regelmatig. Ons overkwam het gelukkig niet. Wonder boven wonder hebben de Engelsen ons gered. Nadat we terug waren gekeerd in Surabaya kwam ik in een kamp. Samen met veel andere marinemensen, 3,5 jaar heb ik aan de Birmaspoorlijn gewerkt. Van het begin tot het eind. Dat was een vreselijke tijd. Je werkte elke dag keihard en moest 's nachts op de grond slapen”, vertelt de veteraan. Hij voegt er een paar keer aan toe dat hij zoiets nooit meer hoopt mee te maken. De kans lijkt voor iemand die op zijn 93e in een warm Haags verzorgingstehuis woont klein. Maar de emotie waarmee Jans het zegt, maakt duidelijk hoe dichtbij de herinneringen van al die jaren geleden nog zijn.

„Ik heb geprobeerd alles zo ver mogelijk van me af te gooien. Ik heb in het begin nachtmerries gehad. Gelukkig zijn ze niet gebleven’, begint Jans de epiloog van de zwartste bladzijden uit zijn leven.

„Er waren jongens die na de oorlog niks meer met hun marine verleden te maken wilden hebben. Veel gingen er naar Australië. Voor mij lag dat anders. Ik ben teruggegaan naar

Nederland en bij de marine gebleven. Mijn hele leven heb ik er gewerkt in verschillende burgerfuncties. De marine is altijd mijn grote liefde gebleven. Ik heb er een moordtijd gehad. Ondanks wat er op de Javazee was gebeurd”, zegt hij.

Wrakken

„Ik denk elke dag aan de Javazee. Wanneer er iets vervelends in mijn leven gebeurt, zeg ik altijd: het is niet zo erg als toen. Of het verdwijnen van de wrakken zo iets vervelends was? Nee, eigenlijk heeft me dat niet zo geraakt. Er zijn nu eenmaal mensen die zulke dingen doen. Ik heb tijdens die twaalf uur in het water de mens leren kennen. We waren van alles, maar niet stoer, flink of sterk. Ik wil me nooit laten voorstaan op wat er toen is gebeurd. In groepen praat ik er niet graag over. De enige reden die ik heb om mijn verhaal te doen, is dat ik een eerlijk beeld wil geven van hoe het is gegaan. Er was niks moois aan. Het was geen avontuur, maar een noodlot.”

oorlogsdrama in JAVAZEE

STRIJDMACHT GEALLIEERDEN

- 2 zware kruisers
- 3 lichte kruisers
- 9 torpedoboot-jagers

JAPAN

- 2 zware kruisers
- 2 lichte kruisers
- 14 torpedoboot-jagers
- 10 transportschepen

2 Tegen de avond raken geallieerden verder verzwakt. Amerikaanse jagers moeten terug naar basis voor brandstof en munitie. Britse HMS Jupiter gaat ten onder op eigen zeemijn en andere Britse jager HMS Encounter terug naar basis met overlevenden van de Kortenaer.

3 Rond middernacht worden de Nederlandse kruisers De Ruyter en Java tot zinken gebracht door langeafstandstorpedo's. Bevelvoerder **Karel Doorman** gaat ten onder met zijn vlaggenschip.

4 28 FEB 1942 Australische HMAS Perth en Amerikaanse kruiser Houston ontsnappen maar worden in Straat van Sunda getorpedeerd.

5 1 MRT 1942 HMS Exeter en 2 torpedobootjagers tijdens vlucht tot zinken gebracht.

6 7 MRT 1942 Java ingenomen door Japan.

Hr. Ms. Kortenaer

— Japanners
— Geallieerden
■ Bezet door Japan

FOTO'S DEFENSIE
ILLUSTRATIE
REDACTIE VERRIJKING

Tot de volgende editie.....