Deze web-magazine is een raapsel van wetenswaardigheden en ongein betreffende de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij en Binnenvaart uit het heden en verleden en is samengesteld door Arie Krijgsman

“de redactie “
A.C.Krijgsman
Abeelstraat 96
3319 AG Dordrecht
06-25160899
www.tenanker@kpnmail.nl

Disclaimer

*Deze web-magazine fungeert als verlengstuk van, en is onafscheidelijk verbonden aan de website**: https://www.tenanker.com** en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.*

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

ALL RIGHTS COPYRIGHT RESERVED

3e jaargang – nummer 21 – 27 april 2020

De OORLOGS KRANTEN

In dit nummer

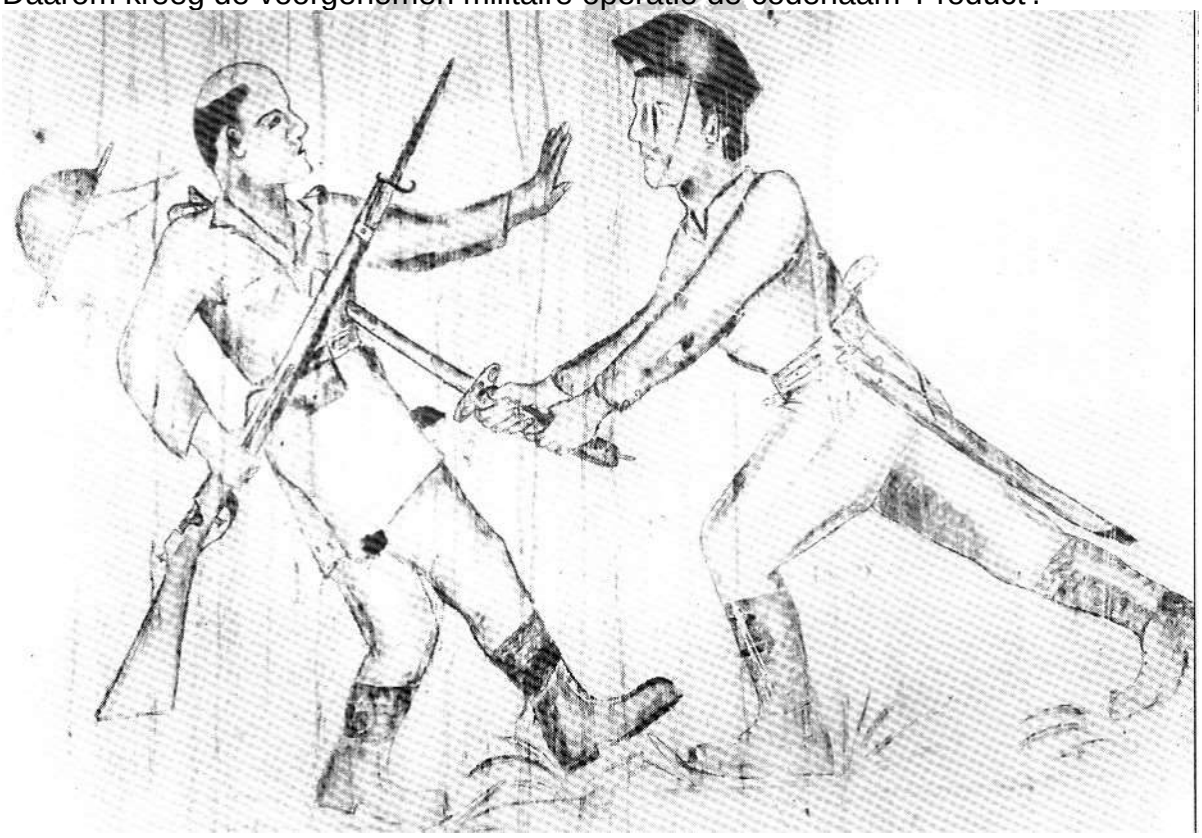
Nederlandse opmars in Indië

De eerste politionele actie

In de avond van 20 juli 1947 overschreden Nederlandse troepen de grenzen van de stedelijke bruggehoofden op Java en Sumatra, waar ze waren gelegerd.
De code-naam voor deze militaire operatie was **'Product'**. De opmars werd op 5 augustus op bevel van de Veiligheidsraad beëindigd, nadat overigens de belangrijke steden en verbindingslijnen in Nederlandse handen waren gevallen. De grenzen van de bruggehoofden die werden overschreden waren Jakarta, Bandoeng, Semarang en Soerabaja op Java en Medan, Padang en Palembang op Sumatra. Het bericht van de militaire interventie maakte grote indruk. Ze werd aan Nederlandse kant spoedig in 'politionele actie' omgedoopt, een term uit het woordenboek van het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger (KNIL). Daarmee kon worden aangeduid, dat het ging om een herstel van de (koloniale) orde en het (koloniale) gezag gelijk dat bij eerdere opstanden in Indonesië onder het Nederlands-Indische bewind was toegepast; een moderne variant van de Java-oorlog uit de eerste helft van de negentiende eeuw.
Opmars voltooid De Nederlandse strijdkrachten braken door de versterkingen en vernielingen rondom hun bruggehoofden heen en konden volgens schema opmarcheren. Hier en daar braken hevige gevechten uit, maar over het algemeen trokken de Indonesiërs zich terug. Toen in de nacht van 4 op 5 augustus op bevel van de Veiligheidsraad een

wapen- stilstand moest worden gesloten, was de Nederlandse opmars voltooid. In totaal waren er tijdens de politionele actie 76 Nederlanders gesneuveld en een onbekend veelvoud aan Indonesiërs. Het besluit om tot een militaire actie over te gaan was het resultaat van de onderhandelingen, die tot de uitvoering van het akkoord van Linggadjati hadden moeten leiden. Dit akkoord, in november 1946 gesloten, was na een moeizame parlementaire behandeling in Den Haag en Djokjakarta op 25 maart 1947 ondertekend. De beraadslagingen over de uitvoering ervan leidden tot nieuwe moeilijkheden. Op 26 juni brak er in de regering van de Republiek een crisis uit. Het was een openlijk bewijs van interne machtsconflicten tussen de radicalen van de 'strijdende politici van de 'diplomasi'. Minister- president Soetan Sjahrir, de representant van de politieke oplossing, kwam ten val en werd opgevolgd door een coalitie van communistische en islamitische ministers (Masjoemi) onder leiding van Amir Sjarifoeddin. Terwijl Soekarno en zijn nieuwe eerste minister de Nederlandse delegatie tegemoet wilden komen, had intussen de luitenant-gouverneur-generaal H.J. van Mook zijn kaarten gezet op een militaire interventie. Aan Nederlandse kant waren er twee autonome factoren, die een militaire actie begunstigden: de groei van de strijdkrach- ten en de nood van de schatkist. De opbouw van de Nederlandse militaire macht, waartoe eind 1945 was besloten, bereikte in maart 1947 haar hoogtepunt. Oorlogsvrijwilligers en dienstplichtigen plus eenheden van het herrezen KNIL namen hun stellingen in de hen toegewezen stedelijke enclaves op Java en Sumatra. Dit opgezwollen leger moest wel, zo leek het, op een dag uit de demarcatielijnen breken. De tweede factor was de deviezennood in Den Haag. De kosten van de militaire operatie begonnen op te lopen en betekenden een steeds grotere aanslag op de dollartegoeden.

Onder deze omstandigheden was een verovering van de economisch vruchtbare gebieden op Java en Sumatra niet alleen meer wenselijk maar zelfs urgent.
Daarom kreeg de voorgenomen militaire operatie de codenaam 'Product'.



De legercommandant, generaal S.H. Spoor, en de vlootvoogd, schout-bij-nacht A.S. Pinke, oefenden openlijk en in het geheim pressie uit op de Haagse autoriteiten en politici

om tot militaire actie over te gaan. Dat deden ook het Nederlands-Indische bedrijfsleven en de landvoogd Van Mook. Onder zulke omstandigheden werden de lopende onderhandelingen over 'Linggadjati' ook van Nederlandse kant beïnvloed.
Toen Van Mook en de leden van de Commissie-Generaal, haar voorzitter oud-premier Schermerhorn voorop, eenmaal het alternatief van een militaire actie hadden aanvaard, kreeg deze bij elk nieuw onderhandelingsprobleem iets onvermijdelijks. In de regeringscoalitie in Den Haag maakte met name de Partij van de Arbeid (PvdA) lange tijd bezwaar tegen een gewelddadige interventie. Maar zowel de belangrijkste PvdA-minister Willem Drees als de partijvoorzitter, Koos Vorrink, hielden deze optie nadrukkelijk open, onder invloed van de minister van Financiën, mr P. Lieftinck. In de Katholieke Volks Partij (KVP) had men aanmerkelijk minder moeite met het besluit tot militair optreden.
Tenslotte kon het kabinet de machtiging aan Van Mook afgeven.
Radicaal plan Het aanvankelijke militaire succes van de politionele actie bracht een ommekeer teweeg in de plannen van Van Mook en Spoor. Politiek gezien was er namelijk niets gewonnen: de regering van de Republiek had niet ingebonden.
Bovendien laaide er achter de Nederlandse opmars een guerrilla op. Daarom besloten Van Mook en Spoor om in één keer heel Java te bezetten en dus door te stoten naar de residen- tie van de Republik Indonesia, de stad Djokjakarta, en op deze wijze het centrum van de guerrilla te overmeesteren. Daar genoten president Soekamo, vice-president Hatta en de regering de gastvrijheid van de sultan van Djokjakarta, Hamengkoe Boewono IX.

Op 11 augustus, een week na de wapenstilstand, boden vrijwel alle burgerlijke gezagsdragers koningin Wilhelmina een petitie aan, waarin zij aandrongen op bezetting van het vorstenland. Een dag later meldden de legercommandant en de commandant van de Zeemacht zich met dat pleidooi bij de koningin. Van Mook liet weten, dat hij ontslag zou vragen of 'eigenmachtig optreden' overwoog, indien de Nederlandse regering niet aan deze verzoeken tegemoet zou willen komen. Deze ultimata veroorzaakten in Den Haag een politieke crisis. Een deel van het kabinet, met name de ministers van de KVP onder leiding van minister-president Beel, was bereid verlof te geven voor een opmars naar Djokjakarta. Een ander deel, de ministers van de PvdA onder aanvoering van Drees, vond het niet verantwoord aan die beslissing mee te werken. In de vergadering van de ministerraad staakten de stemmen. De Amerikaanse regering liet de Nederlandse weten, dat zij bij een nieuwe Nederlandse opmars de Veiligheidsraad niet van sancties zou weerhouden.
Onder deze druk boog het gehele kabinet; de Verenigde Staten waren immers door het economisch hulpprogramma, het Marshall-plan een onmisbare partner in de wederopbouw van Nederland.
Op 27 augustus kreeg Van Mook de uitnodiging om naar Den Haag te komen en over een nieuwe politieke benadering van de Republiek te spreken. Twee dagen later waren de nieuwe demarcatie- lijnen op Java en Sumatra getekend.

Jan Bank

Als abonnee van onze web-magazine kunt u deze stickers verkrijgen a.s. € 1,25 per stuk ex. verzendkosten…. tenanker@kpnmail.nl

”Onder het vliegdek”

Van 1951 t/m 1954 diende ik aan boord van de Hr.Ms. Karel Doorman waar ik aangesteld was als hofmeester bij de onderofficieren. Oorspronkelijk zou ik schrijver worden, maar mijn Divisie chef in Hilversum had mij voor een jaar om weten te lullen. Door die stommiteit zat er meteen 6 jaar aan vast. Hoe langer ik dat dienstvak bekleedde, te meer hekel ik eraan kreeg. Ik zag en hoorde te veel; de dienende taak was niet op mijn lijf geschreven.
De onder-officiersverblijven en de hofmeesters, waren destijds in het voorschip gesitueerd. Hadden de onderofficieren een twee persoons hut, wij sliepen met een man of twintig in een groot verblijf met weinig ventilatie. Dat was vooral te constateren als men 's nachts “te kooi” lag. “Ten kooi” zo'n prachtig woord! We sliepen eenvoudig in een hangmat; mannetje naast mannetje! Je moest je als een aap in je hangmat slingeren en als de scheerlijnen niet goed vast om de stangen van het plafond waren geknoopt, flikkerde je weer plat op dek, en dat doet zeer! Nachtkleding hadden wij niet, dus lagen wij in ons ondergoed direct onder de rood/witte Abee-dekens. In rust gaat de natuur werken en wil het lijf van de mens ontluchten. Gatverdamme wat kon het er stinken! Terugkomend van “de hondenwacht” werd ik soms misselijk van de “uitlaatgassen”. Vanuit de “hondenwacht” kon je maar een paar uurtjes slapen, want het zeuntje kwam je porren. Hij zette het ontbijt, zoals brood, gestampte muisjes (technicolor), jam, een blik margarine en wat kaas) op de vuurhouten tafel, samen met een gamel thee of koffie. Als je niet snel je kooi uit kwam, stond je soms al met één voet tussen je ontbijt op de bakstafel, wat natuurlijk het nodige commentaar op leverde. 's Middags moest er natuurlijk óók gegeten worden, dan werden aardappels “gejast”(geschild). Onderofficieren, ik schat hun aantal op een man of tachtig, schilden natuurlijk hun aardappelen niet zelf! Nee, dat moesten wíj doen! Die aardappelen gingen naar de kombuis waarna de kok het over nam. Ónze aardappelen deden wij in een net van touw met sticker. Dat net kreeg je 's middags met daarin de aardappels gekookt, terug. Als je te weinig had geschild, dan had je pech en 's-middags minder aardappels op je bord. Op maandag en donderdag hoefden wij niet te

"jassen", dan bestond de maaltijd uit snert en bami c.q. nasi goreng, dan wel Indische rijsttafel.
Als er geen "Vliegrol" was, mocht in ons hofmeesters- verblijf gerookt worden. In die tijd rookte vrijwel iedereen; sommigen zware shag van "Van Nelle", dus was de lucht dikwijls te snijden. Met "Vliegrol" mocht over het hele schip niet gerookt worden i.v.m. brandgevaar. Dan vlogen de vliegtuigen aan dek af en aan. Precies boven ons hofmeesterverblijf was de stoom-katapult voor het afschieten van startende vliegtuigen gesitueerd. Bij gebruik gaf dat een hels kabaal, alles trilde en kon men een verstaanbaar gesprek niet voeren. Alles went zegt men wel eens, ja, hangen óók! Juist dat laatste deed ik drie en een half jaar in mijn hangmat, voordat ik tijdelijk werd overgeplaatst naar de TOKM en "de Buffel" in de Marine Kazerne Amsterdam in afwachting op mijn uitzending naar Nieuw Guinea.

Wim Degen
Diemen, 28 maart 2019

Het ontstaan van de Marine Luchtvaart Dienst en de Marinevliegkampen (3e DEEL)

De mobilisatieperiode van het Marinehulpsteunpunt Braasemermeer

Als in 1938 het besluit valt om bommen en torpedo's voor vliegtuigen van de Marineluchtvaartdienst naar steunpunten te brengen, blijkt dat er 7.500 patronen munitie worden verscheept naar de steunpunten Akersloot aan het Alkmaardermeer en Oude Wetering aan het Braasemermeer (voor drie Fokker C-VIIIw's en drie T-VIIIw's). Op de 11e april 1938 blijkt er ook één groep C-VIIIw's op de Kagerplassen te liggen. Vijf maanden later (op 8 september) wordt de opzet van de dislocatie beschreven waaruit geen enkele verandering blijkt. Dezelfde verdeling wordt een maand later nog steeds genoemd als er vercijfermachines voor(de)coderingen besteld moeten worden. Ook in het begin van het volgende jaar (in januari en op 3 februari 1939) worden weer dezelfde dislocatieplaatsen genoemd als er boeien moeten worden besteld. Op 23 augustus 1939 wordt echter de Kagerplas voor het eerst niet meer genoemd als er brandstof naar de

steunpunten moet worden gebracht. Er moet 18.600 liter naar drie Fokker C-VIIIw's op het Alkmaardermeer en 31. 900 liter benzine naar de drie T-VIIIw's op het Braasemermeer. Dat blijkt een opmaat te zijn voor een actievere rol voor de marinevliegtuigen want vijf dagen later wordt de algehele mobilisatie voor Nederland afgekondigd. Hieruit blijkt dat er reeds vliegtuigen op het Braasemermeer waren gestationeerd voordat het steunpunt officieel in dienst werd gesteld.

Toen dit schip op een dag uitviel, werden de vliegtuigen van het Braassemermeer met deze taak belast. Bij een dergelijke "konvooivlucht" werd door de groep van vier Nederlandsche vliegtuigen een Duitse 2-motorige verkenner ontdekt. Dit Duitse vliegtuig vloog op de vier Nederlandse vliegtuigen af en opende het vuur, waarop de vier Nederlandse vliegtuigen terugschoten. Het Duitse toestel kreeg de volle laag, waarop het afdraaide en er vandoor ging. Een andere keer ontdekten vliegtuigen van het Marinevliegkamp Veere een Britse torpedobootjager in de Nederlandse territoriale wateren. De bommenwerpers werden toen ingezet om de indringer te verjagen. De toestellen van het Braassemermeer vlogen enkele malen met geopende bommen luiken over het Britse schip: dat was voldoende om de Britse torpedobootjager weer naar internationale wateren te laten varen. Half december 1939 begon het in Nederland te vriezen, zodat al op 17 december 1939 de drie vliegtuigen van het steunpunt overgebracht moesten worden naar het Marinevliegkamp De Mok. De 3 Fokkers T-VIIIw toestellen van de Groep Vliegtuigen 2 konden eerst zeer veel moeite van de boeien na ontmeren en starten (het meer zelf was nog ijsvrij), het door de wind overkomende water bevroor onmiddellijk op drijvers stijlen en vleugels en vormde hierop grote ijsklompen, terwijl bij het vertrek de meertouwen moesten worden doorgezaagd.

Bronvermelding van deze foto mag dan duidelijk zijn….

Op 12 april 1940 werd het Marinehulpsteunkamp ontdekt door de Duitse Luftwaffe-attache Generalleutnant Ralph Wenniger, welke gestationeerd was te Den Haag. Deze stuurde regelmatig rapporten over militaire zaken naar Berlijn. Op het moment dat hij het steunpunt Braassemermeer ontdekte was daar gestationeerd de Groep Vliegtuigen 2, (GVT 2) uitgerust met drie Fokker T-VIIIw toestellen. In de avond van de 13e april 1940 kreeg de commandant van het vliegkamp van de plaatsvervanger van de Commandant Eskader Vliegtuigen, de officier-vlieger 1e klasse Freddy Bakker, de opdracht om een verkenningsvlucht uit te voeren. Het weer was die avond zeer stormachtig, en er was een laaghangend gesloten wolkendek, zodat de commandant van het Braassemermeer deze vlucht alleen wilde laten uitvoeren als hij toestemming kreeg het waterverkeer over het meer gedurende de gehele nachtvlucht stil te mogen leggen. In verband met de belangrijkheid van het scheepvaartverkeer kon de Commandant Eskader Vliegtuigen aan dit verzoek geen gevolg geven. Zodat er geen vliegtuig startte voor de vlucht.

Op 7 mei 1940 werden alle verloven ingetrokken, het personeel van de Marine Luchtvaartdienst werd op zijn vliegkampen geconsigneerd. Ditmaal volgde er geen geruststellende tegenorder. Op 9 mei 1940 krijgt men op het Braassemermeer 's-avonds om 10.00 uur, een telegram van de marinestaf waarin de toestand zeer ernstig werd

genoemd. De vliegtuigbemanningen moesten op het vliegkamp blijven. Omdat het kamp niet voorzien was van slaapplaatsen. Zocht iedereen een zo goed mogelijke slaapplaats.

(Tekst D. Swierstra † en E.H. van Essen, foto's collectie ww2museum.eu)

==========

De mobilisatie van het Marinehulpsteunpunt WESTEINDERPLAS

Als in 1938 het besluit valt om bommen en torpedo's voor vliegtuigen van de Marinelucht—vaartdienst naar steunpunten te brengen, blijkt dat er 7 . 500 patronen munitie worden verscheept naar de steunpunten Akersloot aan het Alkmaarderrneer en Oude Wetering aan het Braasemermeer (voor drie Fokker C- VIIIw's en drie T-VIIIw's) . Op die 11e april 1938 blijkt er ook één groep C-VIII W's op de Kagerplassen te liggen. Vijf maanden later (op 8 september) wordt de opzet van de dislocatie beschreven waaruit geen enkele verandering blij kt. Dezelfde verdeling wordt een maand later nog steeds genoemd als er vercijfer—machines voor (de)coderingen besteld moeten worden. Ook in het begin van het volgende jaar (in januari en op 3 februari 1939) worden weer dezelfde dislocatieplaatsen genoemd als er boeien moeten worden besteld. Op 23 augustus 1939 wordt echter de Kagerplas voor het eerst niet meer genoemd als er brandstof naar de steunpunten moet worden gebracht. Er moet 18.600 liter naar drie Fokker C-VIIIw's op het Alkmaardermeer en 31.900 liter benzine naar de drie T-VIIIw's op het Braasemermeer. Dat blijkt een opmaat te zijn voor een actievere rol voor de marinevliegtuigen want vijf dagen later wordt de algehele mobilisatie voor Nederland afgekondigd.

De reden waarom de Marineluchtvaartdienst aanvankelijk de Westeinderplas niet als steunpunt voor zijn militaire watervliegtuigen inzet, kan zijn gelegen in het feit dat er op dat moment vergevorderde plannen zijn voor een burgergebruik van de Westeinder. Op 22 januari 1937 worden plannen van de Nationale Luchtvaart School om met sportvliegtuigen te stijgen en landen op de Westeinderplas bekend. In mei van dat jaar worden enkele proefvluchten uitgevoerd. Er zijn dan ook plannen om achter jachthaven

Westeinder van Ge Been in Calslagen 'een hangaar te laten verrijzen'. Maar een jaar later in 1938, als jachthaven Kers ken in Kudelstaart wordt gebouwd, verrij st daar een grote zwarte loods met deuren die (heel ongebruikelijk) over de hele breedte open kunnen. Daarin wil men een Taylorcraft Cub op drijvers stallen. In de Telegraaf van 4 december 1938 wordt zelfs gewag gemaakt van plannen voor het stallen van vier vliegtuigen in twee loodsen. Later die maand wordt door de minister van Waterstaat 'na onderhandsch overleg' ontheffing verleend van het officieel nog steeds van kracht zijnde verbod op landen en starten met watervliegtuigen op de Westeinder. De NLS voert in juni 1939 vliegproeven uit en dient een kaart in waarop drie banen van 600 bij 200 meter zijn uitgezet in het water. Op 8 augustus verleent de gemeente Aalsmeer officieel toestemming voor een burgerwater vliegveld onder een aantal voorwaarden. Eén daarvan is dat: "Tevens zal een roode bal worden geheschen op de vliegtuigloods, ter waarschuwing aan de scheepvaart" De zwarte loods van jachthaven Kersken wordt dus inderdaad gebruikt als hangar! Twee dagen later wordt de mobilisatie afgekondigd waardoor ook het vliegen met watervliegtuigen door burgers wordt verboden. Dan is de kust van de Westeinder dus letterlijk vrij voor de Marineluchtvaartdienst.

Waarschijnlijk heeft dus mobilisatie ertoe geleid dat het steunpunt Kagerplas het veld moest ruimen voor een steunpunt aan de Westeinderplas. Want eind augustus 1939 begint Kudelstaart een rol te spelen. De precieze reden is niet meer terug te vinden in het

archief van de Marinestaf. Maar hoe dan ook; de toenmalige officier vlieger der tweede klas, jonkheer EJ. Elias schrijft in z'n boek 'Dan liever de lucht in'. De marinestaf gaf het signaal voor verhoogde paraatheid en de dislocatie trad in werking. Voor mij betekende dat, naar de Westeinderplas te vliegen In een ongedateerd stuk van waarschijnlijk begin september 1939 blijkt dat de vierde Groep Vliegtuigen (GVT 4) met drie Fokker C8w-vliegtuigen met de vliegers Elias, Marta ré en Matthijsen en hun zes bemanningsleden vanuit het vliegkamp De Mok (Texel) op de Westeinderplas zijn aangekomen. Onder hen ook Jaap Boom, korporaal telegrafist / boordschutter.

Als het in Europa steeds onrustiger wordt, besluit de Marineluchtvaartdienst op 24 november 1939 over te gaan "van neutraliteitsopstelling naar oorlogsopstelling" Uit een zeer geheim stuk van een dag eerder blijkt het steunpunt Westeinderplas er dan een tweede groep (GVT 5) bij te hebben gekregen, weer met Fokker C-VIIIw verkenners . Dan zijn er dus zes vliegtuigen in Kudelstaart en nog meer inkwartieringen. Want de achttien man vliegend personeel werd ondersteund met een grondploeg van zes man: dus 24 bedden waren zomaar nodig in het kleine dorpje. En dat was nog niet alles; want in december kwamen daar ook nog eens KNIL militairen in opleiding bij . Het Koninklijk Nederlands Indische Leger concurreerde in Kudelstaart om ruimte met de MLD. De Commandant van de Koloniale Reserve in Nijmegen heeft begin 1939 al aan de burgemeester van Aalsmeer gevraagd hoeveel personen er in zijn gemeente ingekwartierd kunnen worden.

Op 16 maart van dat jaar antwoordt de burgervader dat er bij elkaar plaats is voor I. 675 militairen. In het Oosteinde kunnen er 722 terecht, in het Dorp 671, aan de Uiterweg 207 en in Kudelstaart 75. In die laatste woonkern wordt rekening gehouden met 49 militairen aan de Kudelstaartseweg en 14 aan de Heerenweg. De Koloniale Reserve heeft in 1939 de beschikking over de jachthaven van Kers ken in Kudelstaart, maar in april 1940 moet het leger plaats maken voor de marine. De zandhazen' worden dan voor een groot deel ondergebracht in de Anthoniusschool (aan landzijde van de Kudelstaartseweg) en de marinemannen liggen dan bij burgers in huis. Zij beschikken verder over de grote zwarte loods van Jacht havenbedrijf Kudelstaart van Kers ken (uiteraard aan de waterzijde) . Curieus genoeg precies de loods die een paar jaar eerder was gebouwd om er een klein watervliegtuigje van de Nationale Luchtvaart School in te herbergen! De loods van de jachthaven wordt gebruikt als kleedkamer. Daar heeft men ook de munitie liggen. Het kantoor is de wachtruimte "De watervliegtuigen liggen aan lager wal te dobberen ter hoogte de Kudelstaartseweg nummer 240, nummer 218 en nummer 150. De vliegtuigen lagen altijd in inhammen, beschut voor de wind en daar was dan ook steeds een vlonder of steiger waarlangs ze konden liggen en waar de bemanning op kon in- en uitstappen. In het gat bij Rôling, tegenover de Kudelstaartseweg 177 lag een steiger waarop materiaal en potten voor de kwekerij werden aan- en afgevoerd en ook aan het steigertje naast het tuinhuisje van de Kudelstaartseweg 142 werden watervliegtuigen afgemeerd.

Omdat deze watervliegtuigen aan lager wal liggen, worden ze eerst het ruime sop van de Westeinderpias op gesleept om te kunnen starten. Dat gebeurde met een open motorboot in grijze kleur. Eenmaal op de Westeinder vertrokken ze met veel motorgeronk, 's avonds kwamen ze dan weer terug, en dan werden ze door middel van het marinebootje weer de haven in gesleept, waar ze met camouflagekleden werden overdekt. Die kleden waren in de zeilmakerij van jachthaven Kers ken gemaakt. De watervliegtuigen lagen niet alleen ten noorden van jachthaven Kersken (richting het fort) maar ook ten zuiden (bij Kalslagen) lagen toestellen. Die toestellen werden 's morgens door de motorboot naar de jachthaven in Kalslagen gesleept en dan 's avonds weer terug naar Kudelstaart " Half december 1939 begon het in Nederland te vriezen, al na 48 uur waren diverse vliegkampen, welke

gelegen waren aan de zoetwater meren, door ijsvorming niet meer te gebruiken. Daarom werden 3 Fokker T-VIIIw vliegtuigen van het Braassemermeer overgevlogen naar De Mok. Ook van andere groepen werden vliegtuigen naar De Mok overgevlogen. Deze winter duurde tot half maart en ook bij De Mok kreeg men last van de ijsvorming. Ten gevolge van de vorst kunnen de watervliegtuigen pas na half maart terugkeren naar de geheime steunpunten.

Eind maart 1940 toen de politieke toestand zich toespitste werd de Groep Vliegtuigen 4, van De Mok naar de Westeinderplas overgeplaatst. Deze groep bestond uit 3 Fokker C-VIIIw toestellen. Op de Westeinderplas waren ze op 2 april 1940 nog niet aangekomen. Dat blijkt uit een telefonische check vanuit het marinehoofdkwartier: in Kudelstaart bevinden zich die dag één onderofficier en vijf manschappen. Alleen de grondploeg is aanwezig geen vliegtuig-bemanningen. Deze grondploeg komt tegen de ochtend aan bij jachthaven Kers ken. Het terrein was afgezet en de onderdoor loop naar de jachthaven is geblindeerd met zeildoek. Niemand mag zien wat zich op het jachthaven terrein afspeelt. Watervliegtuigen zijn echter niet te zien en er is ook geen ander marinepersoneel. Een deel van de marinevliegtuigen komt een paar dagen later op 9 april aan in Kudelstaart .

Vermoedelijk ontving de commandant van de Westeinderplas in de avond van de 13 april 1940 van de plaatsvervanger van de Commandant Eskader Vliegtuigen de officier-vlieger 1e klasse Freddy Bakker de order om een verkenningsvlucht te laten maken. Het weer was die avond stormachtig met een laaghangend gesloten wolkendek. Het is niet bekend of de commandant dit bevel ook ontvangen heeft. Aan de uitvoering van de gegeven opdracht is door de commandant van de Westeinderplas in ieder geval geen gevolg gegeven . De vers uit de opleiding afkomstige officier vlieger klas Van Rossum arriveert de 16 april en wordt ingekwartierd in de pastorie van Kudelstaart. De C-VIIIw machines vertrekken op diezelfde dag. Het steunpunt wordt pas op 7 mei weer operationeel, maar nu ook met toestellen van een heel nieuw type de T-VIIIw. In het voorjaar van 1940 kwamen er geleidelijk wat meer T-VIIIw's ter beschikking. De zevende mei 1940 werd er weer verhoogde waakzaamheid uitgeroepen. Overhaast vertrekt de groep vliegtuigen naar Kudelstaart.

Op die 7e mei liggen er dus vijf vliegtuigen in Kudelstaart: drie oudere eenmotorige C-VIIIw's (de G-I, G-2 en de G-4) en twee moderne tweemotorige T-VIIIw's (de R-6 en R-7). De spanning op het steunpunt stijgt in deze periode want bijna dagelijks vliegen er zowel Engelse als Duitse vliegtuigen over ons land op weg naar respectievelijk Duitsland en Engeland. In de nacht van 8 op 9 mei 1940 hoort men in Kudelstaart veel vliegtuigen overkomen. Maar in de nacht van 9 op 10 mei lijkt alles aanvankelijk erg rustig.

(Tekst D. Swierstra † en E.H. van Essen, foto's collectie ww2museum.eu)

==========

De Blauwe Wimpel,
het meest veelzijdige scheepsbouw- en scheepvaartblad

U krijgt een schat aan informatie op scheepvaartgebied

Al sinds 1946 vertellen deskundige auteurs in 'De Blauwe Wimpel' over de magie van schepen en hun bemanningen

Beleef de romantische sfeer van het varen op een schip.
Proef de spanning in riskante situaties.
Ga mee op reis en geniet van de prachtige foto's.
Laat u informeren over het nieuws van de scheepswerven en de nieuwste scheepsbouwtechnieken.

Het verhaal van opa Nico en oom Jan

Jan Gajentaan 3 maart 2016

Afgelopen weekend publiceerde ik het **trieste verhaal** van mijn grootvader van moederskant Nico Schrakamp, die als marine officier aan boord van Hr. Ms. De Ruyter sneuvelde op 27 februari 1942 tijdens de Slag in de Javazee. Hij was toen nog maar 40 jaar oud.

Mijn opa Nico (links) en zijn broer Jan. Omstreeks 1918.

Nico Schrakamp had drie broers en één zus. Zijn broers heetten Theo, Leo en Jan, zijn zus Eva. In die tijd waren ze in Nederland nog van de korte maar krachtige voornamen!

Theo en Leo emigreerden voor WO2 naar Amerika, Nico ging bij de Koninklijke Marine, zijn oudere broer Jan had ook een nautische achtergrond; hij was jarenlang stuurman en later kapitein. In het laatste jaar van WO2 schijnt hij nog de Moermansk route gevaren te hebben.

Voor zover ik me kan herinneren heb ik deze oom Jan nooit gekend. Hij is begin jaren zestig overleden. Ik ben zelf van bouwjaar 1959. Wel kan ik me tante Nel herinneren, zijn echtgenote. Omdat mijn moeder heel jong is overleden, in 1965 al, weet ik minder van haar familie dan normaliter het geval zou zijn geweest omdat ze mij er natuurlijk over verteld zou hebben als ze langer geleefd had.

Gelukkig kun je tegenwoordig via internet allerlei naspeuringen doen. Zo kwam ik erachter dat Jan Schrakamp (broer van Nico) in 1939 de Eerste Stuurman was van het toen beroemde passagiersschip **Oranje** van de SMN (Stoomvaart Maatschappij Nederland), dat in Nederland in de periode 1938 – 1939 gebouwd is door de NSM (Nederlandse Scheepsbouw Maatschappij), later NDSM, te Amsterdam. Voor de oorlog was dit de grootste scheepswerf van Europa!

Tewaterlating van de MS. Oranje op 8 september 1938

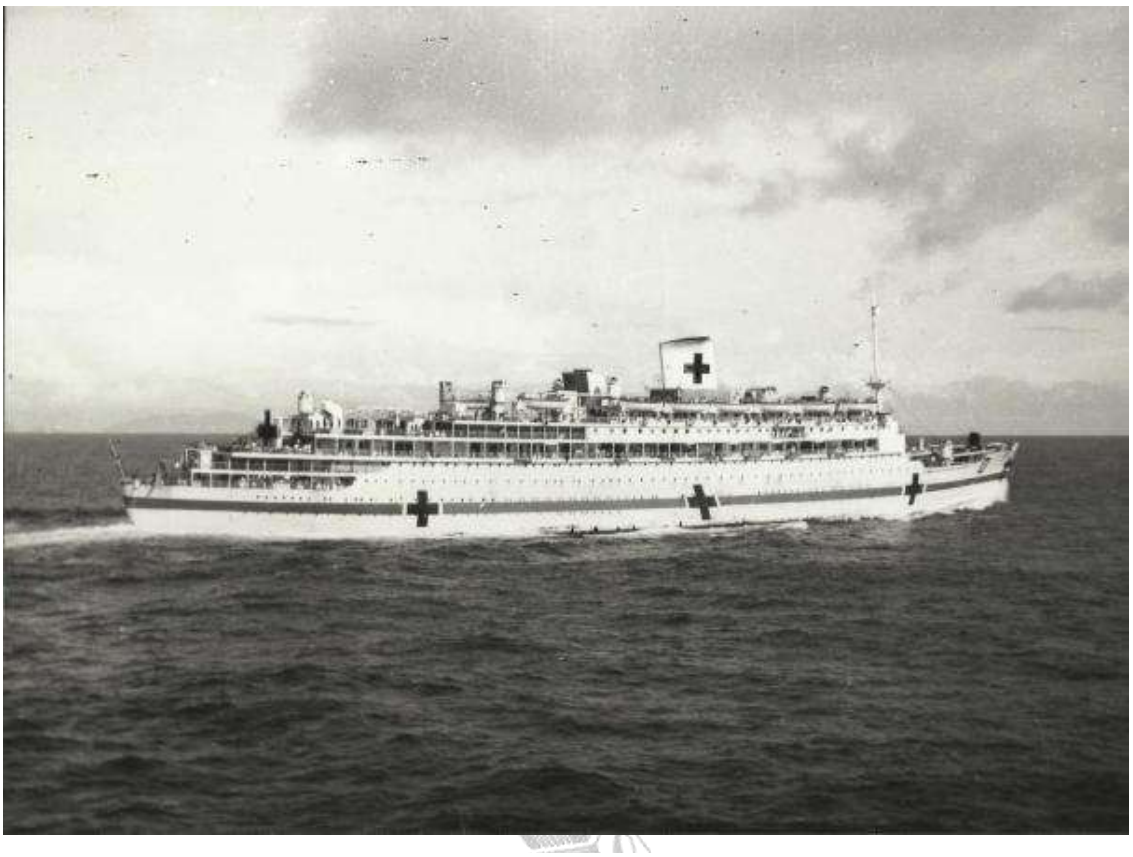
De tewaterlating van dit schip in 1938 was een groot nationaal festijn waarbij de Koninklijke Familie natuurlijk pontificaal aanwezig was. De MS. Oranje was vooral bedoeld om de lijndienst Nederland– Java te onderhouden. Oom Jan Schrakamp maakte dus deel uit van een roemrijk Nederlands scheepvaart verleden.

In de oorspronkelijke brochure van de MS. Oranje staat Jan Schrakamp als Eerste Officier afgebeeld, zie plaatje links, hij staat daar rechts naast de kapitein B. Potjer. Helaas is de foto niet zo duidelijk.

Verdere naspeuringen leerden mij dat de MS. Oranje omstreeks 1940 naar Soerabaja werd gedirigeerd vanwege de oorlog, daar enige tijd heeft gelegen en vervolgens de rest van de oorlog ingezet werd als hospitaalschip voor Australië, op kosten van Nederland en met de oorspronkelijke Nederlandse bemanning.

De MS. Oranje als hospitaalschip

In het **historisch overzicht** van de kruiser Hr. Ms. de Ruyter staat dat dit oorlogsschip in maart 1941 de MS. Oranje escorteerde bij een reis van Soerabaja naar Singapore.



Nico Schrakamp, 1902-1942

Mijn grootvader Nico Schrakamp is op zijn verzoek op 26 maart 1940 overgeplaatst van de **Hr. Ms. Tromp** waar hij eerst diende naar de **Hr. Ms. De Ruyter**, zo blijkt uit zijn personeelsdossier bij de Koninklijke Marine.

Voor hemzelf was dat een ongelukkige keuze, want Hr. Ms. Tromp was één van de weinige Nederlandse Marine schepen die de oorlog doorkwam. Na de Japanse invasie van Java zette dit schip de geallieerde strijd voort vanuit Australië en werd maar liefst vijf maal opgegeven als gezonken, om telkens toch weer op te komen dagen. Het was het eerste schip dat aankwam te Batavia aan het einde van de oorlog. Op 21 oktober 1945 was de Hr. Ms. Tromp betrokken bij de overgave van de Japanse strijdkrachten op het eiland Billiton.

Dit betekent dat Nico Schrakamp in maart 1941, een jaar voordat hij sneuvelde in de Slag in de Javazee, als navigator op de Hr. Ms. de Ruyter zijn broer Jan die Eerste Stuurman was van de MS. Oranje escorteerde van Soerabaja naar Singapore.

Het ligt voor de hand dat de broers Jan en Nico Schrakamp elkaar nog gesproken hebben in Soerabaja in het jaar 1941. Ik vond via Delpher een artikeltje waarin stuurman Jan Schrakamp ook wordt genoemd en hij vertelt, dat er voor de bemanning allerlei cursussen werden georganiseerd om de tijd nuttig door te brengen. Misschien gingen oom Jan en opa Nico af en toe een biertje drinken in de Marine sociëteit Modderlust bij het Marine

etablissement Oedjoeng te Soerabaja. Ik weet uiteraard niet of het zo gegaan is, maar het is wel een mooie gedachte.

Marine sociëteit "Modderlust" te Soerabaja Tot slot twee mooie plaatjes van de Hr. Ms. de Ruyter en MS. Oranje, twee prachtige schepen van Nederlandse makelij, de ene gebouwd in Rotterdam (Schiedam), de ander in Amsterdam. In die tijd werden er in Nederland nog grote schepen gebouwd en dat zorgde voor veel werkgelegenheid. In dit geval twee schepen, die dus in maart 1941 nog gebroederlijk (letterlijk én figuurlijk!) samen de reis van Soerabaja naar Singapore gemaakt hebben.

Hr. Ms. de Ruyter in de zee voor de kust van Java.

MS. Oranje

De Slag in de Javazee

Jan Gajentaan 1 maart 2016 **(update 2018)**

Op 27 februari 2018 is het 76 jaar geleden dat de Slag in de Javazee plaatsvond. Een geallieerd eskader van 14 schepen (Nederlandse, Amerikaanse, Engelse en Australische) onder commando van schout-bij-nacht Karel Doorman deed een mislukte poging de Japanse invasie van Java tegen te houden. Bij deze slag vielen aan geallieerde kant ongeveer 2200 slachtoffers waaronder ca. 925 doden bij de Koninklijke Marine, terwijl er aan Japanse kant nauwelijks slachtoffers waren.

De Japanse invasie van Java werd door de Slag in de Javazee slechts met één dag vertraagd en de catastrofale nederlaag betekende de ondergang van het Nederlandse koloniale imperium, dat bijna drie eeuwen stand had gehouden. Er is nog altijd een levendige discussie of het opofferen van zoveel mensen gerechtvaardigd was.

Nico Schrakamp, 1902-1942

Mijn persoonlijke betrokkenheid bij deze geschiedenis is dat mijn grootvader van moederskant Nico Schrakamp, luitenant ter zee der eerste klasse, navigator was op het vlaggenschip Hr. Ms. De Ruyter en behoorde bij de 345 gesneuvelden van deze kruiser, net als vlootcommandant Karel Doorman en gezagvoerder Eugène Lacomblé. De laatste twee zouden conform traditie verkozen hebben met het schip ten onder te gaan.

Verschillende visies op de slag

In de Masterscriptie Geschiedenis uit 2013 “Ik val aan, volgt mij” van Caspar Dullemond is goed uitgewerkt hoe er in de loop der jaren verschillende verhalen en interpretaties van de slag in omloop zijn geweest. Het aanvankelijke narratief was dat Karel Doorman in de strijd was voorgegaan met zijn slogan “ik val aan, volgt mij” en de vijand grote schade had toegebracht.

Tot na de oorlog hield admiraal Helfrich, eindverantwoordelijk voor het eskader, zelfs vol dat de Japanners niet in staat waren geweest Australië te bezetten dankzij de heroïsche strijd van Doormans’s eskader. Dit narratief werd ingezet voor propaganda doeleinden, eerst tijdens WOII voor de geallieerde strijd tegen de asmogendheden, later bij de “politionele acties” om Nederlands-Indië te behouden. Deze liepen zoals bekend uit op een bloedbad waar niemand wat mee opschoot.

Karel Doorman 1899 – 1942

Na de oorlog kwamen er geleidelijk steeds meer barsten in dit mythische beeld. Doorman had nooit “Ik val aan, volgt mij” geseind, maar had tijdens de slag het signaal “all ships follow me” gegeven om de eenheid te herstellen nadat de geallieerde formatie verbroken was door voltreffers van de Japanse Marine. Dit was één van de weinige signalen die Doorman überhaupt kón geven, want er waren communicatieproblemen door de verschillende seinsystemen en talen van de Combined Striking Force, een gelegenheidscombinatie van vier landen die nooit samen geoefend hadden.

Bovendien bleek uit nader onderzoek dat er in de weken voorafgaand aan de slag een verschil van inzicht was tussen enerzijds vlootcommandant Karel Doorman en anderzijds de verantwoordelijke Nederlandse admiraal Helfrich in Soerabaja en onze minister van Oorlog Fürstner in Londen. Doorman vond dat het geen zin had Java te verdedigen tegen een militaire overmacht na de zware verliezen die de geallieerden hadden geleden bij de verdediging van Singapore en het politieke besluit van de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk om geen extra schepen of vliegtuigen meer te sturen. Hij wilde de vloot laten uitwijken naar Australië, Java tijdelijk opgeven en later versterkt terugkeren. Helfrich en Fürstner waren van mening dat de strijd toch aangegaan moest worden, deels

om principiële redenen, deels omdat zij geloofden dat de geallieerde vloot toch een kans maakte door de vuurkracht van de artillerie.

Hr. Ms. de Ruyter en Hr. Ms. Java stomen op

Wat betreft de Verenigde Staten kan opgemerkt worden dat de Nederlandse regering in Londen als één van de eersten de oorlog verklaarde aan Japan na de aanval op Pearl Harbour van 6 december 1941. Toen Japan op 10 januari 1942 Nederlands-Indië was binnengevallen zette admiraal Helfrich vooral onderzeeboten in tegen Japan en was daarmee vrij succesvol: hij kreeg zelfs de bijnaam *ship-a-day Helfrich*.

Nadat de Verenigde Staten en het VK na de val van Singapore besloten hadden dat er geen extra inspanningen meer gedaan zouden worden om Nederlands-Indië te behouden, werd het opperbevel van de zeemacht op 14 februari 1942 overgedragen door de Amerikaanse admiraal Hart aan admiraal Helfrich. De Britse generaal Wavell adviseerde als hoogste leidinggevende van ABDACOM (American-British-Dutch-Australian Command) Roosevelt en Churchill om Java te laten vallen. De Amerikaanse luchtmacht werd teruggetrokken. Vliegtuigen die nog per boot onderweg waren naar Java, kwamen te laat aan. De Amerikaanse kruiser Houston en enkele andere Amerikaanse schepen vochten wel mee aan de zijde van Doorman.

Japanse torpedo's beslissend

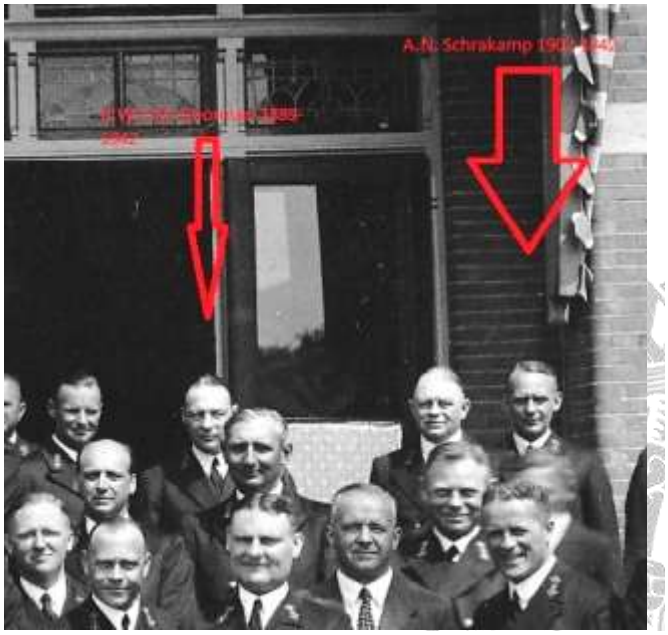
De Slag in de Javazee begon op 27 februari 1942 in de late middag. Toen na het verlies van verschillende schepen die in de vroege avond al gezonken of dusdanig beschadigd waren dat ze terug moesten keren, in de late avond ook nog eens de kruisers De Ruyter (het vlaggenschip van Doorman) en Java fataal getroffen werden en ten onder gingen, staakte de Houston de strijd en keerde terug naar de haven Tandjong Priok. De Houston zou enkele dagen later toch tot zinken worden gebracht bij een ontsnappingspoging, net als de Britse kruiser Exeter en enkele torpedojagers.

Uiteindelijk werd de slag vooral verloren omdat de Japanners langeafstand torpedo's hadden, een cruciale innovatie waar de geallieerden geen weet van hadden. Hierdoor gingen de geallieerde schepen één voor één ten onder, met hoge aantallen slachtoffers. Andere factoren waren de uitputting van de geallieerde bemanningen die al weken dag en nacht in touw waren en de hierboven genoemde communicatieproblemen. Ook was er door gebrekkige luchtsteun onvoldoende informatie over de bewegingen van de Japanse vloot, waardoor het uitzetten van de koers min of meer een gok was.

Het verloop van de slag zelf is ingewikkeld, te meer daar Doorman niet de opdracht had de strijd met de Japanse kruisers aan te gaan maar de daarachter varende

troepenschepen met de Japanse invasiemacht moest vernietigen. Daaraan is hij nooit toegekomen, al was hij er op enig moment – zonder het te weten – dichtbij. Voor meer inzicht in het verloop van de slag is deze **lecture** van de Amerikaanse captain Rick Jacobs aanbevelenswaardig.

In 2017 verscheen een interessant artikel over de Slag in de Javazee in het Marineblad, **hier** te lezen (vanaf pagina 22). In dit artikel wordt erop gewezen dat de oorspronkelijke strategie van Nederland om Nederlands-Indië te verdedigen met gegroepeerd varende onderzeeboten ("*Divisie-roedeltactiek*") in combinatie met luchtsteun, waarschijnlijk meer kans van slagen had dan het hoog gegrepen *Slagkruiserplan* van Helfrich en Fürstner, tot overmaat van ramp uitgevoerd door een ongeoefende gelegenheidscoalitie.



Eind jaren dertig was Vice-Admiraal Hein Ferwerda verantwoordelijk voor onze zeemacht in Nederlands-Indië. Hij was ferm voorstander van de duikbootstrategie. Hij staat op deze foto uit 1935 tussen Karel Doorman en mijn grootvader Nico Schrakamp in.

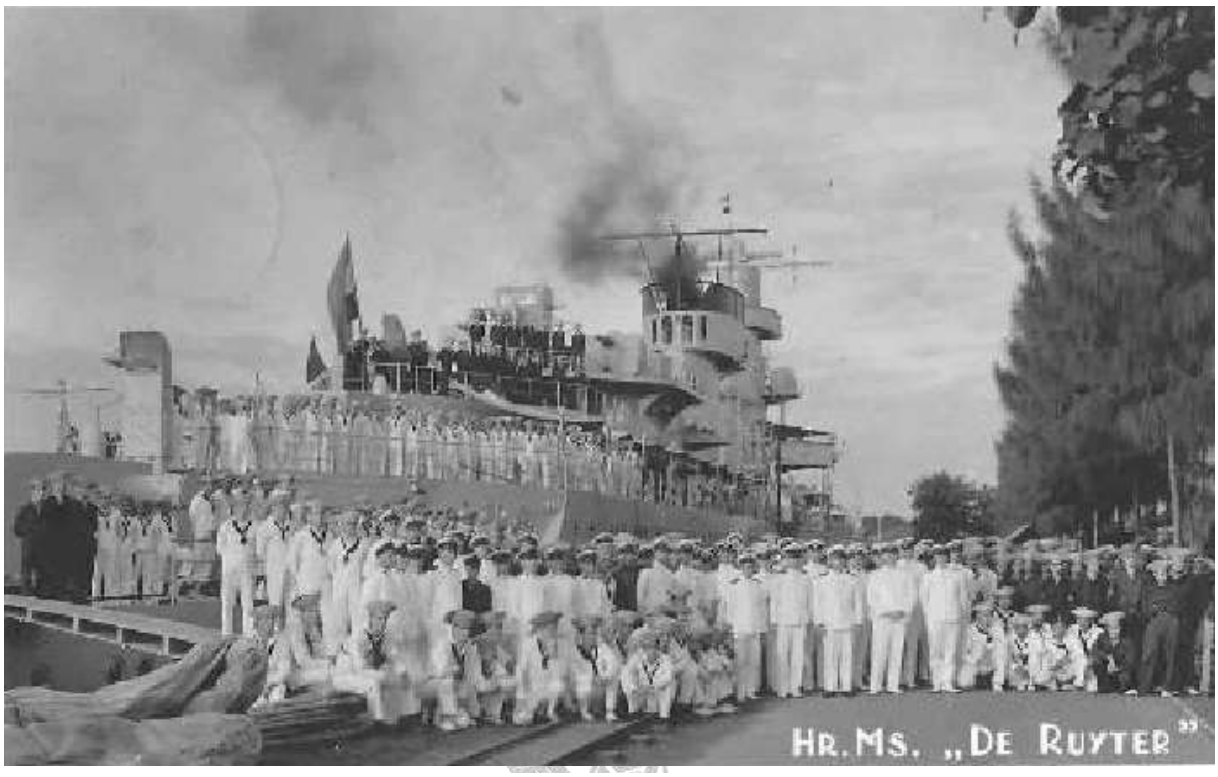
Rond 1940 ging Ferwerda met pensioen en kreeg het duo Helfrich/Fürstner het voor het zeggen. Een interessante vraag is of niet beter kon worden vastgehouden aan de oorspronkelijke Nederlandse duikbootstrategie, in plaats van een tamelijk vaag concept van *coalition warfare* gedirigeerd vanuit Londen. Een vraagstuk dat ook nu weer actueel is, nu onze Nederlandse strijdmacht steeds meer opgaat in een Europees geheel onder de vlag van **PESCO** (Permanent Structured Cooperation).

Verlies van veel mensenlevens

Over de morele vraag of de inzet van zoveel mensenlevens gerechtvaardigd was vond in 2012 een boeiend debat plaats in een uitzending van **Pauw & Witteman** met als aanwezigen o.a. Theo Doorman (zoon van Karel), cabaretier Diederik van Vleuten en Halbe Zijlstra van de VVD. Het gezelschap concludeerde dat de morele plicht om de eigen bevolking te verdedigen voorop moest staan, al waren er verschillende nuances te bespeuren.

Hoe de mensen van de Koninklijke Marine dit destijds gevoeld hebben is moeilijk te zeggen. Wel is bekend dat ze het vooraf somber inzagen; Karel Doorman had niet voor niets ervoor gepleit de vloot te laten uitwijken. Vier dagen voor de slag schreef Doorman aan zijn schoonouders:

"*Wij vechten met den rug tegen den muur, vooral na den val van Singapore, dus de kansen dat ik jullie later in het hiernamaals terugzie zijn oppervlakkig gezien grooter dan op het ondermaansche. Doch met Gods hulp kan alles zich ten goede keren. In ieder geval is het beter om te sterven als een man dan te leven als een slaaf van Hitler en consorten*."



Hr. Ms. de Ruyter in de haven van Soerabaja met de bemanning

Ook mijn grootvader zag het somber in en voorvoelde zijn dood. Zijn tweede echtgenote (ik ben zelf een nazaat van de eerste), jonkvrouw Julia Schrakamp-De Roy van Zuydewijn (1910 – 2001) die de Japanse kampen overleefde en na de oorlog met haar zoon Nico junior terugkeerde naar Den Haag, kende ik goed als kind en noemde haar “oma Haag”. Zij was een lieve, dappere oorlogsweduwe die in een witte VW Kever door Den Haag reed en zich vooral richtte op haar trots Nico junior, voor mij oom Nico, die in Delft afstudeerde als Ir. Chemische Technologie en een mooie loopbaan heeft gehad als expat in het Unilever concern waar hij diverse managementfuncties vervulde. Helaas is hij in 2011 overleden.

“Oma Haag” sprak nooit over de slag en weigerde officiële herdenkingen te bezoeken. Ik denk dat zij het gevoel had dat haar man net als vele anderen opgeofferd was door politici die zelf veilig aan wal bleven; dezelfde politici die eerder bezuinigd hadden op leger en vloot maar later het onmogelijke eisten. De enige politicus die zij respecteerde was ex-premier Piet de Jong (101 jaar geworden, 27 juli 2016 overleden) die ze nog kende uit zijn periode bij de Koninklijke Marine. Op haar 90e verjaardag in het jaar 2000 zag ik hem langs komen met een presentje.

Pas toen zij bijna 90 jaar was, ongeveer 60 jaar na dato, vertelde zij mij over die laatste autorit voor de slag, vanuit hun huis aan het Boengkoelpark in Nieuw-Soerabaja naar de Marinehaven. Ze vertelde dat mijn grootvader haar toen had gezegd dat hij waarschijnlijk niet terug zou keren en bitter opgemerkt had dat hij net zo goed het ravijn in kon rijden, dat er geen ontkomen aan was. Ze zou hem nooit meer terugzien. Lang was zijn lot haar onbekend. Toen ze na de val van Japan in 1945 bevrijd werd uit het kamp ging ze meteen naar het Rode Kruis om te informeren. “*Hij is vermist*”, klonk het. *“Wat houdt dat in?*”. “*Dan zal hij wel dood zijn, mevrouw*” luidde het antwoord waarmee ze het moest doen.

Doorman en zijn mannen waren rationele, moderne mensen. Natuurlijk waren ze meer dan latere generaties opgegroeid met waarden als *God, Koningin en Vaderland*, maar ze waren geen doldrieste vechtersbazen en al helemaal geen overtuigde fanatici in dienst van de één of andere godsdienst of ideologie. Ze wilden net als ieder normaal mens in leven blijven en oud worden met hun vrouw en kinderen. Het mocht niet zo zijn.

Hun grootheid ligt denk ik vooral in hun – ouderwets woord – plichtsbesef en normen en waarden. Karel Doorman bleef gedurende de ongelooflijk hectische slag buitengewoon moedig en kalm. Het waren geen types als de Italiaanse kapitein Schettino, die tijdens het zinken van de Costa Concordia zelf als eerste zijn schip verliet. Volgens **een overlevende van Hr. Ms. De Ruyter** besteedde Doorman de anderhalf uur die hem restte na de voltreffer om 23.30 uur op zijn kruiser onder meer aan het erop toezien dat de evacuatie van de vervoerbare gewonden in de enige nog werkende reddingssloep ordelijk verliep. In dit verslag lezen we ook dat de zwemmende USN-verbindingsofficier (de 26-jarige Amerikaan Otto Kolb) werd gevraagd in de overvolle sloep te klauteren maar dat weigerde, daarmee zijn eigen lot bezegelend. Wel wees hij de mensen in de sloep de weg. Pas in 1986 zou de toen 95-jarige moeder van Kolb in zijn naam het *Navy Cross* ontvangen. Eerder was hij al onderscheiden door Nederland.

Lessons learned?

Welke lessen kunnen we nu leren uit het drama van deze slag? Ik ben in militair opzicht een leek, maar mij lijkt een voor de hand liggende les dat als een natie haar vrijheid en zelfstandigheid wil verdedigen er ook de bereidheid moet zijn om in leger en vloot te investeren. Zoals bekend heeft het daaraan ontbroken in het interbellum mede door alle perikelen rondom de Vlootwet van 1924 en de “gebroken geweertjes” beweging in de jaren twintig, waardoor de Nederlandse vloot onvoldoende sterk was om het immense Nederlands-Indië te verdedigen. Die les was kort na WO2 wel geleerd en Nederland investeerde toen stevig in de vloot, maar door de bescherming van de Amerikaanse paraplu zijn we roekeloos geworden.

Momenteel zijn de uitgaven voor Defensie als percentage van het BBP als gevolg van bezuinigingen lager dan ooit, terwijl de gevaren en uitdagingen juist toenemen en de Amerikanen zich steeds meer terugtrekken. Ik moet daaraan toevoegen dat militaire slagkracht nooit alleen afhankelijk is van geld; het gaat ook om innovatie (zie het voorbeeld van de Japanse torpedo’s), gevechtservaring, strategie en motivatie van de militairen.

Een tweede les is dat internationale allianties belangrijk zijn, maar ook aan wisselingen onderhevig. Politici houden rekening met de gevoelens van hun eigen electoraat. Roosevelt en Churchill maakten kennelijk in februari 1942 de strategische afweging om Java te laten vallen. Zowel bij de Slag in de Javazee (1942) als bij de Indonesische Onafhankelijkheidsoorlog (1945 – 1949) rekende Nederland op steun van bondgenoot Amerika maar kreeg die op het beslissende moment niet, of in onvoldoende mate. In het tweede geval (de Indonesische Onafhankelijkheidsoorlog) was het een gebrek aan diplomatieke steun dat de doorslag gaf, waarbij het Nederland van premier Drees Indonesië op haar eigen manier wilde dekoloniseren, maar niet in staat was de internationale verhoudingen (vooral de positie van de VS) goed in te schatten.

Landen kunnen het eens zijn in de ene regio, maar oneens in de andere, omdat ze daar andere belangen hebben. Dat speelde wellicht ook met betrekking tot Nederlands-Indië; in de Verenigde Staten die traditioneel anti-koloniaal waren had men daar een andere kijk op dan in het toen nog koloniale Nederland. In ieder geval is het zo dat als meerdere landen

samenwerken, de commandostructuren helder moeten zijn en de communicatie vloeiend door oefening. Het komt mij voor dat té brede coalities minder slagvaardig zijn.

Hoe het ook zij, de Slag in de Javazee is een belangrijk moment in onze geschiedenis. Ik probeer er ieder jaar even bij stil te staan. Herdenkingen vinden regelmatig plaats in de Kloosterkerk in Den Haag (georganiseerd door het Karel Doorman fonds), in museum Bronbeek te Arnhem en ook bij het Ereveld in Soerabaja.

Vorig jaar vond een wat grotere herdenking plaats in de Kloosterkerk omdat het 75 jaar geleden was dat de slag plaatsvond. Op uitnodiging van het Karel Doormanfonds heb ik die indrukwekkende herdenking bijgewoond. Het **plotselinge verdwijnen van de scheepswrakken** van de Hr. Ms. De Ruyter, Hr. Ms. Java en Hr. Ms. Kortenaer (deels) van de bodem van de Javazee, werd hierbij gememoreerd. Een trieste zaak die de gemoederen ook nu in 2018, nog steeds bezig houdt. Het officiële onderzoek leverde niets op, maar dankzij een groep Indonesische onderzoekers **kwam ineens toch een hoop informatie tevoorschijn.** Er komt nu een nieuw onderzoek en het is de bedoeling dat lichamelijke resten worden opgespoord en herbegraven.

Bron:
https://jangajentaan.wordpress.com/2016/03/03/het-verhaal-van-opa-nico-en-oom-jan/

****

Zijner Majesteits, afgekort **Zr.Ms.,** is het voorvoegsel dat aan de scheepsnaam van schepen van de Nederlandse Koninklijke Marine voorafgaat. Is het staatshoofd een koningin dan gebruikt men het voorvoegsel **Harer Majesteits,** afgekort **Hr.Ms..**

In de *Circulaire Zeemacht 1569CC* van 1988 werd de spelling formeel vastgelegd.

De regeling bevat onder andere de volgende bepalingen:

- De aanduiding “Harer Majesteits” (Hr.Ms.”) mag uitsluitend voorafgaan aan de naam van een schip van de Koninklijke marine, waar aan die naam met goedkeuring van Hare Majesteit de Koningin is gegeven.
- Het betreft schepen van de Koninklijke marine die de wimpel voeren, wanneer zij in dienst zijn, onder het bevel van een officier of onderofficier van de Koninklijke marine staan en een militaire bemanning hebben.
- In officiële brieven, waarin (eenmaal of meermalen) de naam van een schip voorkomt, dat voldoet aan de hier gestelde voorwaarden, moet steeds de aanduiding “Hr.Ms.” worden gebruikt, bijvoorbeeld “Hr.Ms. Scheveningen”.
- In rapporten, plannen, naamlijsten van schepen en operatieorders, waarin meermalen de naam van een schip voorkomt, dat voldoet aan de gestelde voorwaarden, wordt de aanduiding “Hr.Ms.” ten behoeve van de leesbaarheid weggelaten. De scheepsnamen worden alsdan vermeld zonder het lidwoord “de” ervoor. De naam kan daarbij in

hoofdletters worden geschreven, bijvoorbeeld “SCHEVENINGEN”.

- Niet toegestaan is het gebruik van de aanduiding “Hr.Ms.” vóór schepen van de Koninklijke marine in het algemeen of van een bepaald type. Derhalve is bijvoorbeeld niet toegestaan de aanduiding “Hr.Ms. onderzeeboten” of “Hr.Ms. onderzeeboot Zeehond”. Correct is de aanduiding “(de) onderzeeboot Hr.Ms. Zeehond”.

Op deze manier wordt aangegeven dat het schip behoort aan de koning(in), waarbij de staat in hem (haar) wordt gepersonifieerd. Sleepboten en sommige kleine hulpvaartuigen (zoals het opleidingsschip Van Kinsbergen) ontberen het predicaat.

Internationaal wordt voor de schepen van de Nederlandse Marine het voorvoegsel **HNLMS** gebruikt: de afkorting van *His (Her) Netherlands Majesty's Ship*.

Het schip krijgt zijn Koninklijke prefix pas op het moment van indienststelling: het wordt met alleen een naam gedoopt en in de tijd tussen de doop en de indienststelling wordt de naam zonder prefix gebezigd. Na de laatste uitdienststelling vervalt meteen ook de prefix (NB logement- en wachtschepen konden vroeger nog onder militair commando staan en hun prefix behouden, maar de tijd van logement schepen is voorbij). Zo mag bijvoorbeeld de Tonijn (de driecilinder onderzeeboot als museumschip van het Marinemuseum in Den Helder) niet langer de prefix voeren. In het verleden verloor het schip in periodes van tijdelijke uitdienststelling (voor onderhoud e.d.) ook telkens tijdelijk zijn prefix, maar tegenwoordig doet men dat anders en blijft de prefix van krachtJ[2]3

In de maritiem-historische literatuur worden de spellingsregels van de circulaire niet slaafs overgenomen. Voor de leesbaarheid van een tekst is het daar al sinds jaar en dag gewoonte de naam van een schip (marine of koopvaardij) cursief weer te geven en niet in hoofdletters. In teksten wordt het prefix Hr.Ms. (of tegenwoordig Zr.Ms.) wel conform de marineregels gehanteerd, tenzij de auteur niet van de conventie op de hoogte is, maar daar zou een eindredacteur op moeten letten. Meestal wordt de prefix de eerste keer dat de naam van een marineschip wordt vermeld conform de regels gebruikt, daarna kan hij in dezelfde tekst weggelaten worden, al kan hij ook opnieuw gebruikt worden: de keuze is aan de auteur. Bij foto-onderschriften gebruikt de marine de prefix altijd, tenzij ook daar de naam twee of meer keer wordt genoemd.

http://www.marineshirts.nl

Ingezonden stuk door de oude Kaan ….

Nog steeds denkende aan mijn tijd op de Zeven Provinciën komt mij ook nog het volgende incident voor de geest. Ik ben trouwens drie maal geplaatst geweest op die kruiser, maar totaal veel langer op de De Ruyter. Dat was eigenlijk een gelukkiger schip, beter en mooier ook. Vanaf de indienststelling was dat een fijner schip om op te dienen, sneller, betere sfeer, nooit geen gelazer, ik hield van dat schip. Het bestaat nog steeds ergens in Peru, maar het is nu niks meer. Kom ik later nog wel eens op terug. Gek, want die kruisers waren toch zusterschepen. Maar na de verbouwing van de Zeven was het een beroerd schip om te varen. Tenminste in mijn ogen, en wie was ik toen helemaal, een jong bootsmannetje. Maar er was altijd iets stuk, er waren gewonden (of erger), het zat tegen of het was niet goed. Maar goed: op een dag varen wij in een groot smaldeelverband met wel 10 of 12 schepen van Den Helder naar het Kanaal. Ik weet verdomd niet meer wanneer dat was, maar dat is na te kijken. Ik denk 1966 of daaromtrent. Jaartallen ben ik zo slecht in de laatste tijd. Zelf zat ik dus aan boord van de Zeven. In dat smaldeel zaten ook de Doorman, de Poolster, zeker vier jagers maar niet de Friesland of de Overijssel want dat had ik dan zeker geweten, zeker twee onderzeeboten en zeker de Van Speijck en de Van Nes. Ik sta op de brug van de Zeven. Bescheiden in een hoekie, want nog een jong bootsmannetje. Ik ben daar geroepen door de officier van de wacht, sta in feite niks te doen en wacht op orders. Alle anderen die op de brug aanwezig zijn, zijn vreselijk druk bezig om een mooi verband te varen: Doorman in het midden, daarnaast wij, dan naast ons twee jagers en aan de andere kant van de Doorman twee jagers. En dat alles in een mooie V-vorm. Daarachter de rest. Prachtig gezicht. We lopen een knoopje of 12. Ineens is er paniek op de brug. Recht vooruit tuft een visserman.
Op ze dooie gemak, dwars op onze vaarrichting. De commandant vraagt zich af of die visserman ons wel gezien heeft, want hij wijkt geen duim. Het is een vies smerig roestig bootje met aan weerskanten een netje overboord. “Godvergemes, roept de officier van de wacht, hij ziet ons niet die kaffer! Probeer onmiddellijk radiocontact te maken!” Je moet je voorstellen dat het niet eenvoudig is om met 12 schepen effe uit te wijken voor zo’n bootje, dus het is wel fijn als hij wat bijdraait en ruimte geeft. Maar nee. Hij pruttelt rustig voort. Ik zal hier niet herhalen wat iedereen allemaal riep, maar men ging wel door het lint. Radiocontact lukte moeizaam, er komt wat gekraak terug, onverstaanbaar. Nou wordt het toch wel spannend. Ik sta met kromme tenen in me hoekie. Er wordt gestoten, zelfs lichtsignalen worden gegeven. De woedende officier brult over de radiozender: “Ken jij de internationale regels op zee????”
Komt er effe later wat vaag door het gekraak van de vissersradio terug: “Ja, wat wilt u weten?”. Nou je snapt het wel, ik lag meteen dubbel in een deuk, maar de rest van de brug schoot nu helemaal in de stres. Het ging er nu om de visserman te ontwijken. Eindelijk draaide hij wat bij, zodat hij tenminste in dezelfde richting ging varen als wij. Inmiddels zaten wij ongeveer tegen de Doorman aan en de twee jagers naast ons waren ook een meter naast elkaar gaan varen, en zo lukte het om die klerevisser tussen ons en de jagers te houden. Het liep goed af, maar ik was geloof ik de enige die de humor van de hele situatie in zag. Ik heb daar later nog vaak last van gehad. Ik zie namelijk nogal gauw ergens de humor van in.

Hartelijke groeten van Alfi uit Portugal.

Juli 1954
Pubereigenwijsheid tijdens de matrozenopleiding te Vlissingen

DOOR PIET DE BETUÉ

Tussen de verschillende opleidingsbakken in Vlissingen bestond een tamelijk scherpe rivaliteit. Om de een of andere reden waren wij er voortdurend op uit te bewijzen dat, “wij" beter, sneller, sterker of intelligenter waren dan ‚zij". En de “baksmeesters” en “instructeurs” lieten niets na om

die rivaliteit nog te activeren, want die instelling werkte positief op de studieresultaten en daar deden de leidinggevenden hun voordeel mee.. .

Eén keer voerden wij onze drang om te bewijzen dat wij betere zeelui (...!) waren dan wie ook, echter te ver door en we betaalden een hoge prijs voor onze overmoed! Dat gebeurde op een maandag, toen we weer eens met een mijnenveger zouden gaan varen om praktische ervaring op te doen. Het was uitgesproken slecht weer; het regende uit een egaal grijs wolkendek en het waaide tamelijk hard. Maar dat boezemde ons uiteraard geen enkele angst in. Integendeel, wij zouden wel eens even laten zien wie hier op de ,,Heemskerck" zee benen hadden! Onderweg naar de buitenhaven drongen wij er bij onze ,,baks" op aan, de commandant van de mijnenveger te overreden met ons ..naar buiten" te gaan en niet, zoals gewoonlijk met dit weer, in de comfortabele beschutting van Schelde te blijven. Zijn grijns had ons moeten waarschuwen, maar dat gebeurde niet en hij beloofde zijn best voor ons te doen.
Zo kwam het dat ons schip een poosje later de haven verliet en via de Scheldemond de Noordzee opvoer waar het bij nader inzien toch wel behoorlijk spookte. En zo'n houten mijnenveger bleek aan een klein golfie voldoende te hebben voor wilde capriolen... Dat was ongeveer een half uur leuk. Toen verscheen bij de eersten van mijn klasgenoten die fletse glans in hun ogen die, samen met het grauw in hun gezicht, de ellende aankondigde die wij over ons zelf hadden afgeroepen : zeeziekte !
Naarmate de ochtend vorderde, vielen steeds meer aspirant-zeelui uit en verscholen zich op plaatsen waar ze in eenzaamheid konden lijden. Tot intens en openlijk vermaak van de baksmeester en de vaste bemanning van het schip... Tot mijn verbazing ging het met mij een tijdlang goed, waarschijnlijk omdat ik steeds vaker taken moest overnemen van mijn uitgevallen lotgenoten.

Een ijzeren wet luidt dat bezig zijn de beste remedie is tegen het gevreesde onheil. In stilte begon ik al te vermoeden dat ik van de hele club kennelijk de enige èchte zeeman was, maar gelukkig waar- schuwde iets me om dat vooral niet te zeggen ! 0m één uur werd ik vanuit het ...stuurhuis naar beneden gestuurd om te gaan eten en opgewekt daalde ik langs de slingerende trappen af. In het kleine verblijf moesten alle patrijspoorten gesloten blijven vanwege het overkomende water en het was er heel erg benauwd. Ik trof er de kok, die welgemoed een pannetje erwtensoep voor mij begon klaar te maken. Het was tenslotte maandag en op het menu stond traditioneel erwtensoep en nasi !

Hr.Ms. „Bedum" bracht de jeugdige en overmoedige adspirant-matrozen buitengaats. Foto via Maritieme Historie.

Ook trof ik er eén van mijn klasgenoten aan, die aan de kok was toegewezen om hem te helpen. Die knaap was bezig in een grote soepterrine borden af te wassen, terwijl grote tranen van intense radeloosheid over zijn groenige gezicht liepen.
Naast hem stond een andere soepterrine waarin hij af en toe overgaf.
Ik keek vijf seconden lang vol afgrijzen naar dat tafereel en in die korte tijdspanne sloeg voor mij het noodlot toe. Ik haalde nog net het dek, gelukkig (en bij toeval !) aan lijzijde en kotste mijn hart zo'n beetje uit mijn lijf. Ik was doodziek! Op slag was elke ambitie uit mijn ziel verdwenen, zelfs de wil om te leven!
Dit was te erg om te dragen wist ik en de genadige dood zou mij spoedig uit dit mateloos lijden bevrijden ! In afwachting daarvan kroop ik in de kleine ruimte tussen een mitrailleurbordes en het houten dek. Af en toe ,pikten" we een zeetje en koud zeewater spoelde dan over me heen. Ik vond het wel lekker, verdrinken scheen minder erg dan doodgaan van zeeziekte . . . Om vier uur voeren we de Schelde weer op.

Nu het schip niet meer uit- zinnig slingerde en stampte leek het ziektebeeld voor de meesten van ons dragelijker. Er bleek ook niemand te zijn overleden. Onze baksmeester schold ons de huid vol en niemand van ons kon zelfs maar een weerwoord beden- ken laat staan uitspreken.

Op het strand (auteur rechts).

Eigenwijze pubers, vond hij ons en wij wentelden ons woordeloos in mateloze schaamte.
Wij hebben nooit meer suggesties gedaan aangaande het vaarprogramma, als we weer eens met zo'n slingerbak weg moesten!

Na de opleiding vinden we Piet de Betué terug aan boord van de onderzeebootjager Hr.Ms. „Groningen". Rechts de telexist – stapmaatje uit die tijd – en links een jaargenoot uit vroeger dagen, die ook de „grap" op de „Bedum" meemaakte.

*** Piet de Betué**

Deze opname van het Schottegat en de haven van Willemstad op Curacao verdient een ereplaats. In het midden van de foto ziet men het negende en voorlaatste standaardfregat Hr. Ms. ‚Jan van Brakel" van de Kortenaerklasse in de Sint Annabaai.

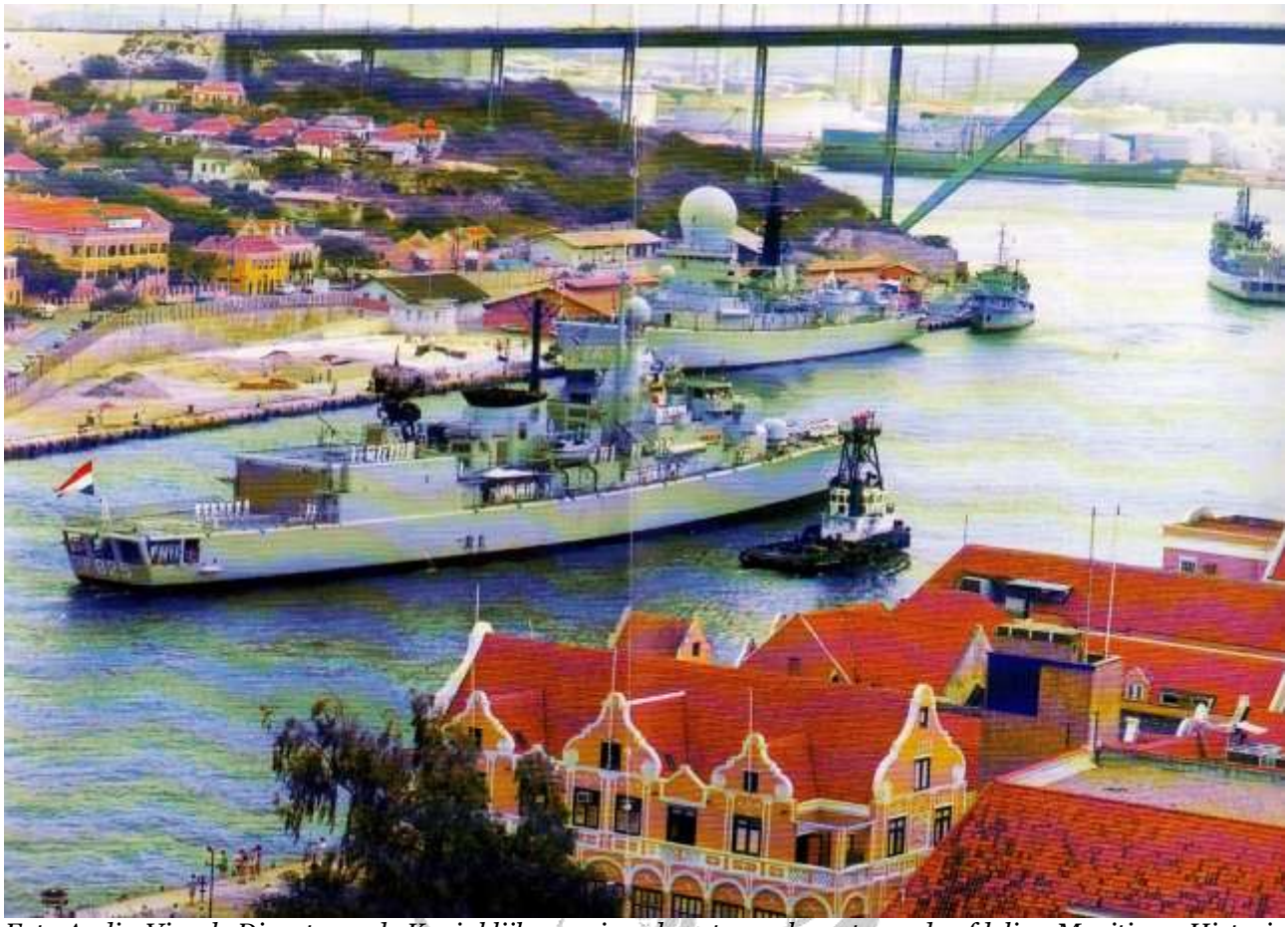


Foto Audio-Visuele Dienst van de Koninklijke marine, door tussenkomst van de afdeling Maritieme Historie van de marinestaf.

DOOR
L. L. VON MÜNCHING

De „Jan van Brakel" is gebouwd bij de Koninklijke Maatschappij De Schelde te Vlissingen, evenals de acht andere eenheden; de „Philips van Almonde" (F 822) en „Bloys van Reslong" (F 824) zijn afkomstig van de N.V Dok en Werf Mij Wilton-Fijenoord te Schiedam. Deze fregatten hebben een toegelaten waterverplaatsing van 3600 ton en worden voortgestuwd door twee Rolls Royce Olympus en twee Rolls Royce Tyne gasturbines, met een gezamenlijk vermogen van 60.000 apk voor een topsnelheid van 30 mijl. Het schip is bewapend met één 7,6 cm Oto Melara kanon, één 40 mm mitrailleur, het Har- poon geleide-wapensysteem en vier torpedolanceerbuizen. Aan boord bevindt zich één Lynx helikopter, doch er is plaats voor twee. Als luchtafweer is één SGE-30 Goalkeeper snelvuurkanon geplaatst. De bemanning telt 176kop- pen. De „Jan van Brakel" is op 16 april 1983 in dienst gesteld.

In de verte, vóór dit fregat ziet men nog juist Hr.Ms. „Banckert".

Aan de overzijde, langs de kade, ligt Hr.Ms. „De Ruyter" (F 806). Met het zusterschip Hr.Ms. „Tromp" is dit de grootste eenheid van de Koninklijke marine. Zij hebben een toegelaten waterverplaatsing van 4300 ton. Hr.Ms. „De Ruyter" kwam als laatste van deze beide eenheden in dienst (3 juni 1976). Dit fregat heeft twee Rolls Royce gasturbines (vermogen 40.000 apk) voor hoofdvaart en twee Olympus gasturbines voor kruisvaart. De bewapening bestaat uit één 12 cm dubbeltoren, het Tar-

tar en Harpoon geleide-wapensysteem, Nato Sea Sparrow raketten en twee drieling-torpedolanceerbuizen. Er is ook een Lynx helikopter aan boord, evenals een SGE-30 Goalkeeper snelvuurkanon tegen luchtdoelen. De bemanning telt 306 koppen.

Op de foto ziet men ook de nieuwe brug over de Sint Annabaai, die de oude schipbrug heeft vervangen. Daarachter ziet men nog juist het bevoorradingsschip Hr.Ms. „Zuiderkruis" (A 832), dat is gebouwd op de Verolmewerf te Alblasserdamen op 27 juni 1975 in dienst is gesteld. Met een toegelaten waterverplaatsing van 17.357 ton is dit momenteel het grootste hulpschip van de Koninklijke marine, want het is iets groter dan de in september 1964 in dienst gestelde „Poolster" (A 835).

Op de plaats waar Hr.Ms. „De Ruyter" ligt en het open gedeelte stonden vroeger loodsen van de KNSM. Dit deel van Willemstad heet Otrabanda, de andere zijde van de Sint Annabaai heet Punda.

In de verte, onder de overspanning van de brug, zien we de tanks van de vroeger Petroleum Industrie Maatschappij.

Bronvermelding; De Blauwe Wimpel oktober 1994

Van kantjes tot diepvriespakken

DOOR W.M. DEN HEIJER

Ofschoon niet allemaal familie dragen de meesten dezelfde achternamen. Ze verzamelen gewoontegetrouw elke ochtend op het uiterste puntje van het havenhoofd dat zo'n paar honderd meter in zee steekt. Als de weersomstandigheden het niet toelaten en het havenhoofd door de golven nagenoeg continu onder water staat, verplaatsen zij zich naar de semafoor. Daar vinden ze een oppertje achter de muur en zetten zij hun gesprekken voort. Gesprekken die in negen van de tien gevallen over de visserij gaan. Het gros van de 65-plussers heeft wel gevaren of is zijn levenlang werkzaam geweest langs de havenkant als vislosser, timmerman bij de sleephelling of als kuiper bij een rederij. Zij hebben in elk geval de tijd meegemaakt dat de visserij in Nederland en in het bijzonder in hun geboorteplaats, ontzettend veel werk verschafte. „Vlak na de Tweede Wereldoorlog kon je over de haring heenlopen", herinnert zich één van hen.

Scheveningse nettenboetsters in de jaren vijftig met van links naar rechts Trien Taal-Spaans, Sjaan den Heijer-den Heijer, Ploni de Graaf-Hofland en Lena Knoester-Gielbert. Archief foto.

De hektrawler SCH 23 „Yke" in de baai van Lerwick (Shetland) was uitgerust met vriesinstallaties. Archieffoto.
Scheveningse nettenboetsters in de jaren vijftig met van links naar rechts Trien Taal-Spaans, Sjaan den Heijer-den Heijer, Ploni de Graaf-Hofland en Lena Knoester-Gielbert. Archieffoto.

De hektrawler SCH 23 „Yke" in de baai van Lerwick (Shetland) was uitgerust met vriesinstallaties. Archief foto.

Dat kon ook niet anders, want gedurende de Tweede Wereldoorlog werd er nauwelijks gevist. De Duitsers stonden de eerste drie jaar van de oorlog alleen vanuit bepaalde vissersplaatsen dagvisserij toe. Dat betekende dus visserij in het kustgebied, want de loggers en schokkers moesten voor de avond inviel weer terug zijn.

De periode na 1945 kenmerkte zich door enorme haringvangsten. Plaatsen als IJmuiden, Katwijk, Scheveningen en Vlaardingen veerden weer helemaal op. De vleetloggers be-haalden goede jaarresultaten. De vleetvisserij op haring zorgde voor veel werk. Het betrof weliswaar een passieve of statische visserij- methode maar wel een arbeidsintensieve. Die arbeidsintensiviteit beperkte zich overigens niet alleen tot het dek. Aan wal moesten ook de mouwen worden opgestroopt. De vleetnet- ten werden veelal aan wal gerepareerd en indien nodig geprepareerd. In Scheveningen, Katwijk en Vlaardingen zorgden honderden nijvere handen van nettenboetsters ervoor dat de vleetnetten op tijd klaar waren. In de wintermaanden, als de teelt voorbij was, werden de meeste loggers afgetakeld. Een deel van de- loggervloot richtte zich vanaf januari op de trawlvisserij. Met een eenvoudige grondtrawl visten Katwijkse, Scheveningse en Vlaardingse loggers op platvis of rondvis. Aangezien de haringvisserij een seizoensvisserij was, konden de rederijen op deze manier enkele van hun schepen ook in de wintermaanden exploiteren.

Zijtrawlers
In het begin van de jaren vijftig dienen de eerste moderne zijtrawlers voor de haringvisserij zich aan. Aanvankelijk nog met motoren van 500 en 800 pk. Vanaf 1957 komen de eerste grote zijtrawlers met gemiddeld 1.000 pk in de vaart. Deze schepen beschikten over grote ruimen waar zowel kisten als kantjes (tonnen) in geborgen konden worden. In Scheveningen was de SCH 210 „Ali" één van de eerste met een krachtbron van 1.000 pk. Met het trawlnet behoefde de bemanning niet meer een afwachtende houding aan te nemen. De schipper kon nu, gebruikmakend van zijn kennis en apparatuur, zelf de jacht openen op haring. Het duurde niet lang meer of de vleet- visserij was ten einde gekomen. De haring- trawl had meer te bieden en de rederijen konden het zeebanket vrij eenvoudig slijten. Vanaf 1955 tot 1970 beheersten zijtrawlers het beeld in Katwijk, Scheveningen,

Vlaardingen en in iets mindere mate IJmuiden. De zijtrawlers konden ’s winters moeiteloos overschakelen op de visserij op rondvis, waarbij de gebieden in het noordelijke deel van de Noordzee werden bevist. Het kwam niet zelden voor dat Nederlandse trawlers hun vangsten in Cuxhaven of Bremerhaven afsloegen. Voor schol en tong beproefden de schippers van zijtrawlers hun geluk in de Duitse Bocht.

Pelagische trawl

Alhoewel de zijtrawlers aan veelzijdigheid niets te wensen overlieten, rukten de efficiënte hektrawlers eindjaren zestig gestaag op. Na de introductie van de pelagische trawl, waar het ontwerp van de hektrawler zich uitstekend voor leende, verdween de zijtrawler spoedig van het toneel. Sommige rederijen lieten hun zijtrawlers ombouwen voor de toepassing van het pelagische trawlnet. Enkele Vlaardingse zijtrawlers hebben dit nog lang volgehouden.

Om de leeftijd van zijtrawlers te kunnen verlengen, besloten rederijen de schepen voor de inmiddels lucratieve boomkorvisserij aan te passen. Desalniettemin bleef het accent bij het merendeel van de traditionele rederijen toch bij de visserij op haring liggen.

De hektrawler ontwikkelde zich tot een uiterst modern uitgerust vaartuig met mogelijkheden tot snelle verwerking en diepvriesopslag. Met de pelagische trawl waren de vissers bovendien in staat om alle kolommen te bevissen. Haring is, evenals makreel en horsmakreel, een pelagische vissoort. Dat houdt in dat deze vis een bepaalde verticale cyclus volgt. Oorzaak hiervan zijn de roeipootkreeftjes, die als belangrijkste voedselbron gelden. Deze roeipootkreeftjes bevinden zich overdag in de onderste waterkolommen en bij nacht zwemmen zij omhoog. De haring volgt deze roeipootkreeftjes, vandaar het voorkomen in verschillende waterkolommen. De vleetloggers beschikten dan ook over een zinkvleet en een drijfvleet, welke laatste veelal ’s nachts werd uitgezet. Met de invoering van de pelagische trawl konden de schippers het net in de gewenste waterkolom brengen.

Vriestrawlers

Toen na 1974 een serie grote vriestrawlers in de vaart kwam, kon niemand bevroeden dat binnen tien jaar de 100 meter lengte gepasseerd zou worden. Zeker niet op het moment dat de trawlerrederijen geconfronteerd werden met een vangstverbod voor haring. Onder meer met steun van de Europese Gemeenschap gingen de trawlers zich toeleggen op het vangen van makreel en later horsmakreel. Uiteindelijk hebben die gedwongen overschakeling en het aanboren van afzetgebieden voor makreel bijgedragen tot het succes van de huidige trawlersector.

Kampten de eerste hektrawlers nog met gebreken, zoals onder andere het vollopen van het achterdek bij slecht weer, de huidige generatie is in staat om wereldwijd te opereren. De twaalf hypermoderne vriestrawlers vissen op makreel, horsmakreel, haring, blauwe wijting en silver smelt. De laatste twee soorten zijn veelal bestemd voor de produktie van hondenen kattenvoer. De overige soorten zijn allemaal bestemd voor menselijke consumptie. Met name horsmakreel vindt gretig aftrek in Japan en makreel vindt onder andere zijn weg naar Afrika en Cuba. Alle vis wordt direct na vangst ingevroren in pakken van 21 tot 23 kilo (bij een temperatuur van ongeveer 25 graden onder nul).

De belangrijkste vangstgebieden liggen rondom de Britse eilanden. De trawlers vissen echter ook in de Golf van Biscaye, ten noorden en westen van de Shetland-eilanden en nog veel noordelijker. De KW 20 vist momenteel zelfs in Namibische wateren.

De trawlerrederijen beheren op een professionele manier de aan voer en afzet van hun vangsten. Zij verzorgen in veel gevallen zelfs het volledige transport naar de plaats van bestemming. De Nederlandse trawlerrederijen staan tot in alle uithoeken van de wereld bekend om hun handelsgeest.

De spanvisserij was begin jaren tachtig nog lucratief, met van links naar rechts Dirk Kraak en Pieter Kraak. Foto W.M. den Heijer.

Kottervisserij

In de visserij op schol en tong was na de Tweede Wereldoorlog de kleinschaligheid nog troef. Gemotoriseerde schokkers en botters bepaalden het beeld van de kustvloot. Het herstel van de kustvloot verliep traag. De toenmalige voorzitter van de Nederlandse Vissers bond, de heer Stevenson, liet destijds regelmatig een kritisch geluid horen. Hij constateerde dat Denemarken en Engeland stevig aan de weg timmerden, daar waar het de opbouw van de vissersvloot betrof. Zelfs de Belgen lieten zich niet onbetuigd. In 1947 kwam de nieuwe 0 318 „Belgian Sailor" in de vaart. Het betrof een zijtrawler met een lengte van maar liefst 40 meter bij een breedte van 7,3 meter en voorzien van een 450 pk voortstuwingsinstallatie. Kortom de heer Stevenson zag dat de overige Noordzeelanden veel aandacht schonken aan hun vloot en datzelfde verlangde hij van de Nederlandse regering. Overigens moest er tussendoor wel een prijs- probleem worden opgelost, want de vangsten waren over het algemeen goed, maar de opbrengsten lieten het afweten.
In de jaren vijftig vond er eindelijk een voorzichtige verjonging plaats van de kustvloot. Maar de echte doorbraak zou pas na 1960 komen. Aanvankelijk visten de schokkers en de kleine kotters met een grondtrawl. voorzien van een verzwaarde onderpees, om de platvis-jes uit het zand te doen opschrikken. Vanaf het moment dat een heldere visserman het probeerde om met een ietwat aangepast garnalen- tuig (de boomkor) op tong en schol te gaan vissen, ontwikkelde zich de kottervisserij. Geen enkele vorm van visserij kon bogen op een dergelijk stormachtige ontwikkeling, als de boomkorvisserij in de zestiger jaren. Al gauw werden de eerste boomkorkottertjes met zo'n 250 en 300 pk gebouwd. Nog voor de zeventiger jaren waren de gemiddelde vermogens al gegroeid tot 700 en 800 pk.

Schaalvergroting

De jaren zeventig kenmerkten zich door de introductie van geavanceerde visopsporingsap- paratuur, moderne en snelle verwerkingsmethoden aan boord, zwaardere vistuigen en een groeiende vraag naar vis. Voor de vissers dus alle aanleiding om te investeren in nieuwe en moderne schepen. Ook in die periode ken-merkte de kottervisserij zich door een onstuimige ontwikkeling. Een fel ingezette schaal-vergroting was het gevolg. In 1974 rolden boomkorkotters van de scheepshellingen af met krachtbronnen van 1500 en 1700 pk.
In diezelfde periode ging ook de EG zich bemoeien met de visserij-regelgeving. Dat was hard nodig want het zag er voor sommige vissoorten niet best uit. Het quota-systeem werd gelanceerd om in eerste instantie de visbestanden te beschermen tegen een al te extreme vis- serij-intensiteit. Diverse maatregelen, al of niet ten gunste van de visserij, deden in de loop der jaren hun intrede.
Op dit moment mag geconcludeerd worden dat het Europese visserijbeleid voor bepaalde vissoorten behoorlijk heeft gefaald. Brussel moet dus orde op zaken stellen. Helaas vergt het wijzigen en invoeren van nieuwe restricties nogal veel tijd.

Pakken diepgevroren makreel worden gelost door de Scheveningers Mink Knoester (links) en Johan de Bruin (rechts). Foto W.M. den Heijer.

Ook al omdat nationale overheden niet staan te springen om hun vissers binnen de lijnen te houden. Daarin vormt Nederland min of meer een uitzondering. Met enigszins goede wil wordt er gewerkt aan een balans tussen vangstcapaciteit en visbestanden. Alhoewel er nog veel gesleuteld moet worden, erkennen de voormannen van de Nederlandse visserij-organisaties het nut van verantwoord vissen.
De visserman moet ervan doordrongen zijn dat hij slechts de rente tot zich mag nemen en het kapitaal ongemoeid moet laten. Een lange termijn benadering, flexibel visserijbeleid, groepsvorming en het vermijden van ongewenste bijvangsten zijn slechts enkele kreten waar de visserij intussen aan gewend is en waar nog meer energie in gestoken moet worden, wil de Nederlandse visserij in de toekomst als voedselproducent nog van belang kunnen zijn.

Een moderne Urker boomkorkotter op weg naar de visgronden. Foto W.M. den Heijer.

Hoe een geintje onder toezicht van de admiraal uit kan pakken

Wij waren in 1964 net als matroos 3e klas uit de vakopleiding, geplaatst aan boord van de mijnenveger Hr. Ms. Naarden in Vlissingen.
Mijn chef de korporaal elektromonteur en de chef van mijn maatje Frans, de korporaal machinist dachten ons tuk te hebben, door ons om 100 meter waterlijn te sturen. Daar trapten wij dus niet in, maar we speelden wel het spel mee.

We zijn naar de Willem van der Zaan gelopen, (het wachtschip, dat aan dezelfde steiger lag) en hebben het de bootsman aan de valreep gevraagd, en die stuurde ons door naar de Jacob van Heemskerck in de Binnenhaven. Dat was een half uur lopen en ja, toen waren we uit het zicht en konden onze gang gaan.
Het was een schitterende warme dag en wij zagen een koud pilsje op een terrasje echt wel zitten.
Dus, wij gingen bij het station niet rechtsaf naar de Binnenhaven, maar over de sluizen richting eiland en stad, waar we uiteindelijk onder toezicht van Admiraal de Ruijter, op het terras van de Belgische Loodsensociëteit aan de boulevard van de Westerschelde een biertje bestelden.

Jammer was wel, dat na ons tweede biertje een patrouille van de MP ons zag zitten en ons vroegen naar het briefje, of we permissie hadden om in scheepstijd, voor dienst, op de wal te zijn.

We vertelden van de waterlijn en dat we moe waren, maar daar trapten ze niet in. We werden in de Jeep gezet en linea recta naar boord gebracht.
Over het rapport, wat ze ongetwijfeld geschreven hadden, hebben wij nooit meer iets gehoord. De korporaals waarschijnlijk wel, maar dat heeft ons nooit bereikt.

Maar wij zijn, in ieder geval, nooit meer om een “boodschap” gestuurd.

Auteur: Bert Nieboer

Dakota 079: de weggemoffelde vliegramp van Biak

17 JANUARI 2019 DOOR FRANK JACOBS

HTTPS://WWW.FRANKJACOBS.NL/DAKOTA-079-DE-WEGGEMOFFELDE-VLIEGRAMP-VAN-BIAK/

Op een van de eerste avonden van 1961 verdween een Nederlandse Dakota met zijn vijf bemanningsleden in de golven bij het Indonesische eiland Biak. De ramp werd door de Marine Luchtvaartdienst in de schoenen van de bemanning geschoven, maar een halve eeuw later duikt een ex-medewerker in de dossiers. Volgens hem trof de bemanning geen enkele blaam, maar was de crash van de 079 het gevolg van grove nalatigheid van de legerleiding. Dood door schuld, oordeelde Dirk Kuperus.

In de eerste jaren na de Tweede Wereldoorlog is de rust in Nederlands Oost-Indië nog ver te zoeken. Nederland heeft de macht over het gebied over moeten dragen aan Indonesië, maar heeft Nieuw-Guinea achtergehouden. Afspraken over een latere machtsoverdracht worden door Nederland niet nagekomen en zo ontstaat een gespannen situatie. Indonesië begint zogenaamde infiltranten het gebied in te sturen, die ‘s nachts aan land komen, zich in de jungle verstoppen en vanuit die positie de plaatselijke Papoea-bevolking op moeten jutten tegen de Nederlanders, aanslagen plegen en de weg banen voor een guerrillastrijd. De Indonesiërs merken al gauw dat de Papoea’s geen zin hebben hier aan mee te werken en zelfs infiltranten aangeven bij de Nederlandse machthebbers.

Slimme code

Omdat de communicatie met de afgelegen dorpen, kampongs genaamd, moeilijk is, wordt een slimme code afgesproken. Elke kampong legt twee wit geverfde boomstammen op een open plek. Zolang ze parallel naast elkaar liggen, is de kust veilig. Wanneer infiltranten zijn gezien, worden de boomstammen gekruist neergelegd: het kampongsein. Verkenningsvluchten van de Marine Luchtvaartdienst MLD, vanaf het vliegkamp Boeroekoe op het eiland Biak, kunnen zo vanuit de lucht meteen zien hoe de situatie is. Tenminste, dat werkt overdag. Na het invallen van de nacht is de jungle gehuld in diepe duisternis. Om toch wat te kunnen zien, maakt de MLD gebruik van *flares*, fakkels die aan parachutes worden afgeworpen om de omgeving te verlichten. Dit kan echter alleen aan

de kust, boven water, omdat na het ontsteken van de *flare* het omhulsel omlaag valt en boven land schade kan aanrichten, of erger, mensen verwonden of doden.

Gevaarlijk
Maar er ligt een groter probleem op de loer. De watervliegtuigen waarmee de patrouilles worden uitgevoerd, de Consolidated PBY Catalina, zijn midden jaren vijftig tot de draad versleten en worden vervangen door de Martin PBM Mariner. Maar na enkele jaren al, talloze technische mankementen en vier dodelijke ongevallen verder wordt in 1960 de Mariner gevaarlijk en ongeschikt bevonden en uit dienst genomen. Ter vervanging wordt gekozen voor de Lockheed Neptune, maar daarvan kunnen de eerste exemplaren pas in de loop van 1961 worden geleverd. Tot die tijd zit de MLD in Nieuw-Guinea zonder verkenningsvliegtuigen.

Dakota's
Om het gat te overbruggen worden vier gebruikte Douglas C-47 Dakota's overgenomen van de Amerikanen. Wanneer deze toestellen begin maart 1960 op Biak arriveren, worden ze in de MLD-kleuren geschilderd, maar verder amper aangepast. Daarom beschikken deze toestellen niet over de bommenrekken onder de vleugels, van waar bij de eerdere vliegtuigen de parachutefakkels werden afgeworpen.
In plaats daarvan wordt op Biak een methode bedacht om de *flares* handmatig af te werpen. Een bemanningslid moet vanuit de geopende zijdeur de fakkel klaar maken en naar buiten gooien. Volgens Kuperus heeft het er alle schijn van dat deze werkwijze niet, zoals strikt voorgeschreven, is overlegd met de marineleiding in Nederland. Ook zegt hij te weten dat de volgorde van handelen, zoals door de marineleiding op Biak wordt geïnstrueerd, fout is.

Over datum
In de zomer van 1960 blijkt dat een partij parachutefakkels corrosieverschijnselen vertoont en dat ze daarom voor 1 januari 1961 moeten worden gebruikt, of anders vernietigd. Een deel van die partij wordt in de tweede helft van dat jaar inderdaad afgeworpen, maar niet allemaal.

Zo kan het gebeuren dat op 2 januari 1961 een nachtoefening staat gepland, waarbij de over datum zijnde fakkels moeten worden opgebruikt. Deze worden van tevoren nog wel even optisch onderzocht, waarbij geen gevaarlijke tekortkomingen worden geconstateerd. Aan het begin van de middag wordt Dakota 079 door de bemanning beladen met 26 parachutefakkels en bijbehorende, losse ontstekingsmechanismen.
De veiligheidsvoorschriften verbieden dat een vliegtuig met munitie in de hangaar staat, dus blijft het toestel de hele middag in de brandende zon buiten geparkeerd.

Daarbij moet de temperatuur aan boord hoog zijn opgelopen, mogelijk hoog genoeg om de brandbare chemicaliën in de *flares* instabiel te maken.

Vier fakkels worden succesvol afgeworpen, maar bij de vijfde gaat het verschrikkelijk fout

De omgekomen bemanning van de in Biak vertrokkenen MLD-Dakota 079 (v.l.n.r.) B. Smits, R. Mulder, G.H. Bontius, M.H. van de Wiel en G.F.G. Immers.

Om 18:37 stijgt Dakota 079 op met aan boord een vijfkoppige bemanning: en eerste vlieger Benno Smits (29), tweede vlieger Rein Mulder (30), eerste boordwerktuigkundige Gerrit Bontius (32), tweede boordwerktuigkundige Frits Immers (31) en boordkonstabel Rinus van de Wiel (28). Ter oefening worden meerdere landingen en starts uitgevoerd. Een uur later krijgt de 079 opdracht tot vierduizend voet te klimmen om bij het eiland Pulau Owi, zo'n tien kilometer ten zuid-oosten van het vliegkamp, fakkels uit te werpen.

Rookspoor
Dat gebeurt. Net voor achten meldt de 079 dat het op 2.500 voet boven het vliegkamp is en fakkels langs de kust uit gaat werpen. Het toestel draait in een langwerpige lus boven zee, uit de kust van Biak. Om 20:15 worden succesvol vier fakkels gedropt. Bij de vijfde gaat het echter vreselijk fout. Getuigen aan de kust zien de vier eerder uitgeworpen fakkels aan hun parachutes hangen, terwijl uit het vliegtuig de plof van de vijfde klinkt. Meteen daarna helt de 079 sterk naar links. De getuigen zien aan de linkerzijde achter, tussen deur en staart, een fel oranje gloed, met daarachter een rookspoor.

Noodlanding
Ook in de toren van het vliegkamp wordt dit gezien en meteen daarna meldt tweede vlieger Mulder brand aan boord. Even lijkt de 079 weer naar rechts te trekken, in een laatste poging naar de baan terug te keren voor een noodlanding, maar dan helt het toestel opnieuw naar links, richting open zee. Het daalt snel, als wil de piloot een noodlanding op zee maken. Om 20:17 raakt het uiteinde van de linker vleugel als eerste het water, waardoor het toestel een abrupte slag naar links maakt en explodeert. Waarschijnlijk is door de impact de tank opengereten, waarna de brandstof is ontstoken door de nog brandende vijfde fakkel.

Naakt
Nog diezelfde avond worden de ontzielde lichamen gevonden van Smits, Bontius en Van der Wiel. Opvallend is dat ze naakt zijn. De volgende dag wordt verder gezocht naar Mulder en Immers, maar rond het middaguur zijn ze nog niet gevonden en wordt de

zoekactie gestaakt. Verondersteld wordt dat beide mannen met de cockpit naar de zeebodem zijn gezonken. Het wrak wordt nooit geborgen, dus zeker weten zullen we het nimmer.

Tot zoverre lijkt het een tragisch, maar verklaarbaar ongeval. Maar Dick Kuperus, die zelf van 1954 tot 1989 bij de MLD diende en zich na zijn pensioen op historisch onderzoek wierp, ontdekte in 2009 dat er iets niet pluis was. Hij wilde een artikel schrijven ter nagedachtenis aan de omgekomen bemanning van de Dakota 079, maar kwam er achter dat er vrijwel geen informatie over dit incident te vinden was. Hij ontdekte dat het onderzoeksrapport tot 2035 geheim moest blijven, maar beriep zich op de wet openbaarheid bestuur (WOB), kreeg zo alsnog het dossier in handen en concludeerde dat er heel wat aan schort.

Onverwachte beweging
De grote vraag is hoe het kon gebeuren dat de vijfde fakkel niet buiten, maar al in het vliegtuig tot ontsteking kwam. Kuperus, ooit technisch specialist vliegtuigbewapening, zag een aantal mogelijkheden. Boordkonstabel Van de Wiel, belast met het aangeven van de fakkels, kan de door hem reeds scherp gestelde *flare*, bijvoorbeeld door een onverwachte beweging van het toestel, uit zijn handen hebben laten vallen. De fakkel kan om diezelfde reden van de zitbank zijn gevallen, waarna de instabiele detonator hem heeft ontstoken. Minder waarschijnlijk, maar desondanks mogelijk is dat Van de Wiel de veiligheidspal alvast had uitgenomen, waardoor de ontsteking sneller kon komen dan verwacht.

Ontploft
Ongeacht de oorzaak staat het vast dat de vijfde fakkel aan boord ontbrandde. De bemanning is er nog in geslaagd hem brandend het vliegtuig uit te gooien, waarna de parachute aan de deuropening bleef steken en de brandende fakkel tegen de buitenwand van de Dakota hing. Uitgaande van de twee meter die de parachute en zijn lijnen ongeveer lang zijn, kan worden aangenomen dat de fakkel heeft gebrand ter hoogte van de zuurstoftanks en besturingskabels. De tanks kunnen daardoor zijn ontploft, waardoor de kabels onklaar zijn geraakt. Dat zou de plotselinge trek naar links van de Dakota verklaren.

Explosie
Een andere, in feite meer waarschijnlijke verklaring, is dat de hitte van de fakkel de linnen delen van het staartstuk heeft aangetast, waardoor het vliegtuig onbestuurbaar werd. Hoe dan ook, de bemanningsleden die achterin het vliegtuig waren, zullen druk zijn geweest de brand te blussen, waarbij ze met de rug in de vliegrichting hebben gestaan. Daardoor zijn ze door de ruk naar links met hun rechterzij tegen de rompwand aan gesmeten, een klap die ze onmiddellijk moet hebben gedood. De explosie die volgde heeft ze naar buiten geblazen en de kleding van het lijf gerukt.

Kuperus hekelde het feit dat twee mannen, die verantwoordelijk waren voor de omstreden handmatige uitwerpmethode, zitting kregen in de commissie van onderzoek (CVO). De conclusie van het onderzoek luidt onder meer dat ‘de aanbevolen afwijkende procedure was niet behoorlijk als routine doorgevoerd.’ Dit legt de schuld van het ongeluk bij de bemanning. Onterecht, meende Kuperus. Het volgen van voorgeschreven procedures is in de luchtvaart een absolute eis, die volgens hem niet licht omzeild wordt. Aangezien er geen enkele aanwijzing is dat de mannen afwijkend hebben gehandeld, vond Kuperus deze conclusie voorbarig.

Land der fabelen
De conclusie dat bevelhebber Smits bewust voor een noodlanding op zee heeft gekozen, verwees Kuperus zonder meer naar het land der fabelen. Zijn lichaam is immers gevonden en vertoonde dezelfde verwondingen als de andere gevonden bemanningsleden. Dat bewijst dat hij op het moment van impact achterin het toestel was. Bovendien was het tweede vlieger Mulder die de noodoproep deed.
Dat de noodlanding mislukte, werd door de onderzoekscommissie geweten aan gebrek aan ervaring van de man aan de knuppel. Volgens Kuperus is de aanvliegprocedure op water niet anders dan die op land en duidt de veel te steile aanvlieghoek er op dat er geen sprake was van een noodlanding, maar van een crash, als gevolg van besturingsproblemen.

Kuperus stelde dat de plaatselijke marineleiding door het instellen van de gevaarlijke uitwerpmethode, zonder deze met de leiding in Nederland te bespreken, plus het inzetten van over datum fakkels, zelf schuldig is aan het ongeval. Volgens hem probeerden ze hun eigen schuld te verbloemen door die bij de overleden bemanning te leggen.

‘Wie gooit er nu flares uit een Dak, dat kan helemaal niet, maar we zullen het maar weer doen’

Dat is ook de reden dat nooit is geprobeerd het wrak van de Dakota, met waarschijnlijk de lichamen van Mulder en Immers, te bergen. Volgens de marine ligt het op een diepte van tweehonderd meter, maar Kuperus zei aan de hand van hydrografische kaarten van het gebied zeker te weten dat het in werkelijkheid veel minder diep ligt.

Levensgevaarlijk prutswerk
Dood door schuld van de marineleiding, zoals Kuperus stellig beweerde? Keihard bewezen wordt dat waarschijnlijk nooit. Dat het met de hand uit een vliegtuig gooien van fakkels geen slimme actie was, blijkt uit wat tweede vlieger Rein Mulder vlak voordat hij van huis vertrok voor zijn fatale missie tegen zijn vrouw zei: “Wie gooit er nu flares uit een Dak (Dakota, red.), dat kan helemaal niet, maar we zullen het maar weer doen.” Ook zegt Mulders weduwe dat haar man na zijn noodoproep aan de toren nog een afscheidsboodschap voor haar insprak. Dat duidt niet op een noodlanding, maar op een crash.
Noodlanding of crash: vijf jonge mannen lieten op die avond in 1961 het leven door een te vroeg ontstoken fakkel. Dat hun manier van handelen levensgevaarlijk prutswerk was, opgedragen door de marineleiding op Biak, is dankzij het speurwerk van de inmiddels overleden Dirk Kuperus boven water gekomen. Of dat ook ooit zal gebeuren met het wrak van de Dakota 079 en de geheimen die het in zich draagt, is maar zeer de vraag.

Nabestaanden Dakota-ramp bezoeken Kembang Kuning

Geplaatst op 1 oktober 2012 door Indisch4ever
Op 2 januari 1961, ten tijde van de Nieuw-Guineacrisis, stortte een Dakota (nr 079) van het vliegtuigsquadron 321 van de Marineluchtvaartdienst (MLD) neer in de baai van Biak in Nederlands Nieuw-Guinea.

De Koninklijke Marine verzorgde onlangs, in samenwerking met de Oorlogsgravenstichting, een reis voor een groep nabestaanden naar Java en Biak.....

Bron: Frank Jacobs
www.frankjacobs.nl