



Deze nieuwsbrief is een samenraapsel van binnen gekomen berichten de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij en Binnenvaart aangaande over het heden en verleden.

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



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

.....

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



3e jaargang – nummer 32 – 26 juni 2020

Weekbrief



Deze week las ik je artikel over fort Nassau. Dat deed mij denken aan de oude kustbatterijen welke wij, kanonnières van Parera, moesten slopen. Alle metalen die daar vanaf kwamen werden op inschrijving verkocht. Wij hadden daar geen bemoeienis mee, maar we zagen wel dat de schroothandelaren met instrumenten het ijzer op inwendige bestanddelen (NIKKEL-CHROOM?) keurden. Alle aanwezige kruit (in kardoezen.) werd meegenomen naar de basis. Dat moest door ons worden verbrand . Kennelijk was het bekend dat er onprettige gassen zouden vrijkomen. Er werd vrijwilligers voor gevraagd. Die kregen te



horen dat er tien cent per uur mee te verdienen viel. Je moest dan wel van begin tot eind meedoen. Viel je tussendoor uit dan kreeg je niets. Op het nieuwe deel van het terrein op Parera, bij de nieuwe loodsen werd het eerste deel van de voorraad in een eerst brede baan , steeds meer verjongend en eindigend in een hele smalle baan, gelegd Die moest dan door de officier van artillerie worden aangestoken. Wij moesten tegen de hitte schuilen achter een tegen een op afstand staande GMC, waar aan de zijkant ervan een grote stalen plaat was vastgezet.

Zo verteld zo gedaan. De officier stak het kruit aan. Een enorme hitte kwam op ons af. Op dat moment voer er een oorlogsschip langs. Het was de van Speijk. Die de al eerde vertrokken Ceram als wachtschip kwam aflossen. Daar aan boord dachten zij misschien wel dat het een welkomstvuur was dat voor hen werd ontstoken. Wat zij niet merkten was dat wij tegelijkertijd de giftige gassen inadenden. Ik werd er ziek van en werd naar de ziekenboeg getransporteerd. Daar kreeg ik liters melk te drinken. Na 24 uur was ik weer het mannetje, maar wel zonder bijverdienste.

1953

Matroos I, kanonnier II

E. Dijkhuizen

Overigens: Wij hebben in dat jaar ook fort Nassau veroverd. Alleen waren er geen Engelsen meer. Op bijgaande foto's ben ik een van de mannen met een BAR.





Fort Waakzaamheid

Eén van de acht forten op Curaçao is Fort Waakzaamheid. Fort Waakzaamheid is gepositioneerd ten zuiden van de westelijke oprit van de Koningin Julianabrug. Fort Waakzaamheid is geen groot fort, feitelijk bestaat het fort uit slechts één bastion, een bastion dat uitkijkt over Otrabanda. Otrabanda is een wijk in de hoofdstad van Curaçao, Willemstad.



Geschiedenis

In het jaar 1800 vielen de Fransen Curaçao aan. De Fransen kwamen aan land bij Boca San Michiel. Nadat zij aan land waren gekomen zochten zij dekking in Otrabanda. Vanuit deze beschutting vielen zij vervolgens Fort Amsterdam aan. Tijdens de daarop voorgevechten tussen de Fransen en de Hollanders werd de helft van de woningen in Otrabanda weggevaagd. Uiteindelijk werden de Fransen toch verslagen. Om Curaçao tegen een tweede Franse invasie te verdedigen, werd Fort Waakzaamheid in 1803 door de Hollanders gebouwd.

Het fort en diens bewoners werden in 1804 wel belegerd door de Engelsen onder leiding van William Bligh. William

Bligh was de kapitein van HMAV Bounty. De HMAV Bounty was een schip van de Britse Marine waarop de beroemde Mouterij op de Bounty uitbrak.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog heeft op Fort Waakzaamheid luchtafweer gestaan. Dit werd door de Amerikanen geplaatst en bestond uit een 37-mm-geschut en later uit 90-mm-luchtafweerkanonnen. Daarnaast werden er barakken neergezet en bovendien werd er een observatiepost ingericht.

Bezoek Fort Waakzaamheid

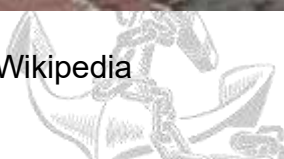
Na de Tweede Wereldoorlog heeft Fort Waakzaamheid lange tijd onderdak geboden aan een restaurant. Nadat het restaurant diens deuren sloot, raakte het fort verder in verval. In 2012 is Fort Waakzaamheid opgeknapt door stichting Monumentenzorg. Het is zeer de moeite waard om Fort Waakzaamheid te bezoeken. Vanaf het fort heb je onder andere een magistraal uitzicht over Otrabanda en Mundo Nobo!





Bronvermelding:

www.beautiful-curacao.nl en foto's Wikipedia



DE ZWARTE BLADZIJDE IN DE GESCHIEDENIS VAN DE MARINE-LUCHTVAART-DIENST

De Martin Mariner PMB-5A

DE MARTIN MARINER PBM- 5A

Zoals reeds vermeld, arriveerde op 14 maart 1956 de eerste Mariner-amfibie op Biak ter vervanging van de oude, versleten en geheel opgevolgen Catalina's van VS- 321. De keuze voor die vervanging was niet gemakkelijk geweest.

Er werden bijna geen amfibies meer geproduceerd en de marineleiding moest kiezen uit drie mogelijkheden.

Allereerst was daar de Grumman Albatross, een beproefd toestel, nog in productie en iets sneller dan de Catalina. Het was echter lichter en niet bewapend. Er was een aanbod van de Duitse Dornier-fabriek om geheel naar MLD-eisen een nieuw toestel te ontwerpen, dat dan in Nederland door de eigen industrie kon worden gebouwd. Als laatste was er het aanbod van de US Navy om een aantal Martin PBM-5A Mariners over te nemenzo goed als nieuw

De Albatross voldeed niet aan de eisen en was bovendien te duur. Het aanbod van Dornier leverde de nodige voorspelbare technische en financiële vraagstukken op en zo viel in oktober 1953 de beslissing dat er Mariners van de USN zouden worden gekocht.

In maart 1954 was de aankoop van 15 van deze toestellen een feit, inclusief een pakket reservedelen om ze in de vaart te kunnen houden. De Mariners waren beter bewapend en

zwaarder dan de Catalina's (ze konden 25 mariniers met bepakking meevoeren), waren direkt leverbaar en niet al te duur! Een echt nieuw toestel was het bepaald niet Ze stamden af van het Model 162 dat reeds in 1939 door de Glenn L. Martin Company uit Baltimore ontworpen was.

Hieruit ontstonden dat jaar de eerste PBM-1 vliegboten en de laatste versie was de PBM-5 uit 1943. Na de oorlog werden 36 van deze PBM-5 vliegboten omgebouwd tot amfibie. Ze kregen een intrekbaar landingsgestel en met het daarbij behorende hydraulische systeem werd het toestel zo'n 1900 kg zwaarder. De motoren, twee Pratt & Whitney R-2800's van 2100 pk elk, bleven echter hetzelfde! Gevolg was dat er bij een zware belading vaak met



hoge vermogens moest worden gevlogen. Hierdoor trad veel extra slijtage opze waren dus eigenlijk te licht!

Van deze 36 tot amfibie omgebouwde vliegboten -ze waren in 199 afgeleverd aan de US Navy en stonden al geruime tijd in opslag - kocht de marine er aanvankelijk vijftien, de 16-300 t/m 16-314. Later werden er nog twee bijgekocht, de 16-315 en 16-316. In september 1955 werden de eerste vier exemplaren van de USN overgenomen en naar Nederland

overgevoerd. Ze werden eerst ingedeeld bij VSQ 8, op Valkenburg, voor de omscholing van bemanningen. Voor VSQ 321 in Nederlands Nieuw Guinea vertrok het eerste toestel, de 16-300, op 1 februari 1956 van het MVKV. Via Athene, Basrah (Iran) en Mauripur (Pakistan) arriveerde het toestel op 7 februari op RAF Negombo op Ceylon.

De volgende dag werd gestart voor de etappe naar Singapore. Boven de laagvlakte van Oost-Ceylon vliegend kwam plotseling rook uit SB-motor. Vliegtuigcommandant LTZI Bruin besloot terug te keren naar Negombo. Oorzaak bleek een kapotte klepveer waardoor metaaldelen in de motor terecht waren gekomen. Er moest een nieuwe motor komen en deze arriveerde eerst op 25 februari per KLM, waardoor de geplande aankomstdatum te Biak, 13 februari, al ruim was overschreden! De op 29 februari uit Nederland vertrokken 16-313 arriveerde daardoor op 14 maart als eerste Mariner op de Boroekoe.

De overschakeling van de Catalina naar de Mariner bleek voor 321 én voor de TD van het MVKB niet zonder moeilijkheden. De eerste twee gearriveerde toestellen moesten eerst in 120-uurs onderhoud en konden pas in juni aan het squadron worden afgeleverd! Het MVKB was ook niet goed voorbereid op het nieuwe vliegtuigtype.

Het verzorgde ook VSQ 7 (op 4 juli 1955 opnieuw in dienst gesteld met Firefly-jachtvliegtuigen) en de nog resterende Catalina's van VSQ 321. Hiertoe beschikte men resp. over de 'Halong-hangar' en "China-bay hangar", twee vrij kleine hangaars waar de Mariners met geen mogelijkheid in konden. Begin 1956 werd daarom begonnen met de bouw van een nieuwe, grote hangar.

Door het verlies van deze eerste Mariners was de opleiding van vliegtuigbemanningen in Nederland niet meer mogelijk en werd de opleiding naar Biak, naar 321 verplaatst. Dit betekende een zwaardere belasting van het squadron, dat toch al een behoorlijke taak had. Regelmatig werden z.g. kampong-verkenningen uitgevoerd. Meestal ging zo'n vlucht vanuit Biak om de noord naar de Mapia-eilanden, waarna via de Aju-eilanden rond Waigo werd

gevlogen naar Jefman. Daar werd overnacht en de volgende dag werd dan de zuidelijke Radja Ampat afgevlogen naar Fak Fak -waar post en films werden afgegeven- en door naar Kaimana. De derde dag werd de kust verder om de oost verkend tot aan de Etna-baai, vanwaar weer naar het noorden werd overgestoken, terug naar Biak. Daarnaast was het luchttransport van mariniers van belang.

Voor het vervoer van een versterkt peloton mariniers + uitrusting waren drie Mariners nodig, waarmee dan een afstand van 400 mijl kon worden overbrugd. Wanneer Fireflies van VSQ 7 op Jefman waren gedetacheerd, stond daar ook een Mariner voor de OSRD. Hoewel de luchtvaartmaatschappij Kroonduif een luchtlijn naar de Wisselmeren onderhield met Beavers, kwam het regelmatig voor dat de weersomstandigheden het vliegen met deze kleine amfibies onmogelijk maakte. Dan moest een Mariner de lading rijst, suiker etc. naar de Wisselmeren brengen. Ook voertuigen konden door de Mariners worden vervoerd. Zo werd een jeep volledig gestript en doormidden gezaagd. Het chassis werd in de bombay gehangen, de losse onderdelen in het vliegtuig zelf verstouwd en het geheel naar de Wisselmeren overgevlogen. Daar werd de jeep simpelweg weer aan elkaar gelast en opgebouwd!

In maart 1958 vertrok de eerste Mariner vanuit Biak voor groot onderhoud naar Nederland, op 11 juni gevolgd door de tweede, de 16-303. Dit laatste toestel zou daar echter nooit aankomen!

Onder commando van LTZ2 o.c. R. van Vlijmen werd vertrokken naar de eerste etappeplaats, Labuan in Brits Noord Borneo. Daar werd het eerste mankement ontdekt, olie lekkage in BB-motor. Een Mariner moest vanuit Biak onderdelen komen brengen en pas op 18 juni kon de reis vervolgd worden naar Changi (Singapore). Onderweg begon BB-motor weer onregelmatig te lopen en in Singapore moesten weer reparaties worden uitgevoerd. Dit was ook het geval op de volgende tussenstations; Butterworth (Malakka), Katunayaki (Ceylon) en Goa. Op 7 juli arriveerde de 16-303 eindelijk te Karachi waar intussen per KLM de aangevraagde onderdelen waren aangevoerd. Het vliegtuig was nu door panne en slecht weer al bijna 2 weken achter op het vluchtschema.

I.v.m. gewijzigde internationale omstandigheden in het Midden-Oosten had de marineleiding besloten dat LTZV I Hoebink het commando van LTZ Vlijmen over moest nemen en op 18 juli arriveerde Hoebink vanuit Nederland in Karachi. Uiteindelijk kon op 20 juli weer gestart worden, naar Abadan (Iran). Twee dagen later vertrok men daar met bestemming Athene, maar al snel bleken er weer problemen met BB-motor en moest naar Abadan worden teruggekeerd. BB-motor leverde nagenoeg geen vermogen meer en met de andere motor op vol vermogen werd de landing ingezet. Het toestel zakte te snel en kwam 30 meter voor de baan in het woestijnzand terecht, maar verongelukte niet. Beide motoren moesten nu echter vervangen worden en op 5 augustus werden ze gebracht door 2 Dakota's van de Kon.Luchtmacht, samen met een 6 man sterke reparatieploeg.

LTZ Hoebink vloog met de bemanning van 16 -303 op 15 augustus per KLM naar Nederland. Twee weken later keerde hij, vergezeld van drie nieuwe bemanningsleden, in Abadan terug om het inmiddels gerepareerde toestel verder naar Nederland te vliegen. Ook de reparatieploeg stapte in. Op 10 september startte het toestel, met 10 man aan boord. Korte tijd na de start meldde Hoebink een olie lekkage in BB-motor en dat hij naar Abadan terugkeerde.

Op ca. 100 meter voor de landingsbaan maakte het toestel plotseling een scherpe draai naar rechts, raakte de grond en vloog in brand. Alle inzittenden kwamen om.

Het noodlot herhaalde zich Op 31 mei 1959 vertrok de 16-306 van Biak naar Nederland. Aan boord bevond zich een volledige bemanning en één passagier. Op 10 juni, tijdens de oversteek van Ceylon naar Karachi, besloot de vliegtuigcommandant, LTZ2 o.c. Lansdaal, wegens brandstof-tekort een tussenlanding te maken op Goa. Tijdens de nadering voor de

landing viel SB-motor uit. Het toestel raakte een stenen muurtje, sloeg over de kop en vloog in brand. Vier inzittenden vonden meteen de dood, de vier overigen konden nog door Portugese militairen met gevaar voor eigen leven uit de vlammenzee worden gehaald, maar ook zij overleden aan hun verwondingen. Dit ongeval leidde ertoe dat de ferryvluchten naar en van Nederland werden gestaakt. De vliegtuigen zouden in het vervolg per koopvaardijchip worden vervoerd. Ook dit kwam de operationele gereedheid van VSQ 321 niet ten goede en in de loop van 1959 werd deze dan ook steeds minder. Men bleef met pech kampenop 3 augustus 1959 liep de 16-316 tijdens het taxiën bij Fak Fak op een rif en raakte lek. Na een noodreparatie sleepte de 'Wambrau' het toestel terug naar Biak, een reis van 500 zeemijlen!

Op 7 oktober werd de 16-314 bij de landing op de Steenkool-rivier ernstig beschadigd en weer moest de 'Wambrau' eraan te pas komen om het toestel naar huis te brengen.

Eind oktober 1959 was de droeve balans: Zes toestellen bij VSQ 321 (waarvan de 16-314 moest worden afgeschreven en twee er geen waterlandingen meer mochten maken), drie toestellen op het MVK Biak in reparatie of conservatie, de 16-308 in Nederland in groot onderhoud en een per schip onderweg naar Nieuw Guinea. De 16-315 was al medio 1958 in Nederland gekanibaliseerd t.b.v. reservedelen. Ook deze 11 Mariners kregen eind 1959 nieuwe registraties, 100 t/m 110.

Op 17 december 1959 kwam het einde voor de Mariner De 102 (ex 16-302) voerde een meerdaagse patrouillevlucht uit en was die ochtend van Jefman gestart. Bootcommandant was LTZVL J. Adriaanse, commandant van VSQ 321. Tijdens de vlucht werden een aantal starts en landingen beoefend en rond 11.30 uur werd wederom een oefen-landing ingezet in de Patitibaai, iets ten noorden van Fak Fak. De landing werd door de squadroncommandant zelf uitgevoerd. Tijdens de landing kwam echter eerst BB-drijver in het water en werd van de vleugel afgerukt. De Mariner sloeg daarop over de kop, brak in tweeën en zonk! Vijf bemanningsleden waaronder Adriaanse, werden daarbij gedood. De drie overigen werden door Papoea's met prauwen opgepikt en aan de wal gezet. De verslagenheid was groot. LTZ Adriaanse was een zeer ervaren en kundig vlieger en bij het squadron zeer geliefd.

NB Van dit ongeluk staat een verhaal in de Veteranen Post. (George Visser)

Het -laatste kleine beetje- vertrouwen in de Mariner was nu geheel verloren gegaan en ook voor de CMLD/NNG, KTZV A. J. de Bruin, was de maat vol. Hij verzond op 18 december het volgende bericht aan de CZM/NNG en aan Marine Den Haag

"A. De ongevallen met de PBM-5A vliegtuigen geven mij de overtuiging dat de MLD niet in staat is onder de huidige omstandigheden met voldoende veiligheid met deze vliegtuigen te vliegen.

B. De waarde van deze vliegtuigen voor de verdediging van Nederlands Nieuw Guinea acht ik zo gering, dat het brengen van meer offers niet gerechtvaardigd is.

C. Moge adviseren het vliegen met deze vliegtuigen definitief te stoppen.

D. In afwachting uitslag onderzoek laatste ongeval heb ik het vliegen met deze vliegtuigen opgeschort."

Een moeilijke en moedige beslissing.

Na een bewogen vergadering met de Admiraliteitsraad besloot de staatssecretaris van marine op 15 januari 1960 dat de Mariners aan de grond zouden worden gezet. Per 3 maart 1960 werden ze officieel van de sterkte afgevoerd en was het Mariner-tijdperk ten einde. Negen toestellen gingen in Biak naar de schroothoop, de 104 (ex16-308) in Nederland. Vliegtuigsquadron 321 zat nu zonder vliegtuigen.

Einde hoofdstuk 11 uit het gedenkboek: "Vliegtuigsquadrans 320 en 321 50 jaar".
Via George J. Visser †

RECTIFICATIE



Ger Leenders
VERHALENVERTELLER

Leerkracht op Curaçao

Een oproep in het Mededeelingenblad van de Bond van Gepensioneerden van de Nederlandse Antillen in 2006 om eens iets van de belevenissen op een van de eilanden ter publicatie op papier te zetten bracht mij ertoe zo'n verhaal in te zenden. En daartoe aangespoord volgden er nog 7 afleveringen en een Kerstverhaal. Mijn latere bezoeken aan Curaçao leverden nog een viertal verhalen over ons geliefd eiland op. Enige andere ware verhalen en twee eigen filmpjes, over mijn grote hobby sportvliegen en een impressie van ons bezoek aan Curaçao in 2008 completeren het geheel.



In de tussendooreditie van j.l. maandag is door mij verzuimd een bronvermelding te plaatsen in het prachtige stuk van Ger Leenders. Deze fout wil ik hierbij herstellen daar de redactie van mening is, dat het de moeite waard is deze website eens te bekijken daar er meerdere verhalen in terug te zien zijn, en nog belangrijker ook een prachtige filmopname is te zien, waarin onze marine een rol speelt.

Ik kan me gezien de tijdlijn waarin dit verhaal door Ger is beschreven, voorstellen dat één van de lezers Ger Leenders wel eens heeft ontmoet. Het zou ook zo maar eens kunnen voorkomen dat de kinderen van een van onze marinemannen die daar voor een 3 jarige term hebben gewoond, bij Ger in de klas hebben gezeten.

Ik heb met Ger afgesproken behalve de link van deze website ook zijn e-mail adres te vermelden zo dat u, mocht daar behoefte aan zijn, contact kunt opnemen met Ger.

Bron van de website: <http://www.gerleenders.nl>

e-mail adres: gerleenders@tele2.nl

uw reacties voor de abonnees kunt u kwijt op <http://www.tenanker.mygb.com>



SMD Leiden

Sociaal Medische Dienst (SMD) aan het Galgenwater en Noordeinde te Leiden, voormalige Kweekschool voor Zeevaart 1957

Opgericht voor slachtoffers 2e wereldoorlog
De SMD is een van de belangrijkste onderdelen op het gebied van personeelszorg bij de marine. De spreuk In het wapenembleem „Sustento

infortunatos" (ik ondersteun de ongelukkigen en de onfortuinlijke) typeert de taak van deze dienst.

Na de Tweede wereldoorlog keerde veel marinepersoneel gewond, gehandicapt of ziek (met name uit krijgsgevangenschap) terug in Nederland. Opvang en verzorging vonden plaats in ziekenhuizen en verpleegcentra in het hele land. De marine meende echter, dat men zelf verantwoordelijk was voor de verzorging en de begeleiding van de eigen mensen. Hiertoe werd bij de geneeskundige dienst van het depot Korps mariniers in de Van Ghentkazeme in Rotterdam ruimte gemaakt, doch de ruimte bleek al gauw te klein toen uit het voormalig Nederlands-Indië veel gewond marinepersoneel terugkeerde.



Foto: Beeld Bank NIMH

Verschuiving Toen op 21 juni 1948 de voormalige kweekschool voor de zeevaart aan het Noordeinde in Leiden vrij kwam is daar de SMD voor het eerst als zelfstandige eenheid gevestigd. Tot in het begin van de vijftiger jaren zijn hier hoofdzakelijk oorlogsgewonden opgevangen. Geleidelijk aan liep dit aantal terug en richtte de verzorging zich op andere categorieën patiënten, zoals verkeersslachtoffers, langdurig zieken, mensen met psychische stoornissen etc.

Behalve de medische verzorging, zowel bij het marinehospitaal in Overveen als bij de SMD, kwam de sociale begeleiding steeds meer naar voren als een onmisbaar onderdeel van de revalidatie van de patiënt. In de loop der jaren is het aantal samenwerkende diensten voor deze begeleiding dan ook geleidelijk uitgebreid. Sinds 1973 is de SMD gevestigd in het voormalige missiehuis in Driehuis, vlakbij het marinehospitaal Overveen, waarmee uiteraard veel contact bestaat. De SMD beschikt over een gebouw, waarin voldoende

ruimte aanwezig is voor de noodzakelijke spreek- en onderzoekkamers, een behoorlijke fysiotherapeutische afdeling, arbeidstherapie, sportzaal etc..

Verkocht: voormalig Missiehuis aan de Driehuizerkerkweg 123 te Driehuis

Dit markante herontwikkelingsobject is verkocht aan Acteum Partnership Operations uit Santpoort-Zuid voor een bedrag van ruim 6 miljoen euro. Deze ontwikkelaar is van plan het complex te herontwikkelen tot woningen met appartementen in het monumentale hoofdgebouw en nieuwbouw op het terrein.

De verkoop heeft plaats gevonden bij openbare inschrijving met voorselectie. De toegelaten partijen zijn door het Rijksvastgoedbedrijf uitgenodigd om een bod uit te brengen. De Staat heeft de mogelijkheid geboden een bod onder voorwaarden in te dienen, maar aanvaardde uitsluitend voorwaarden ten aanzien van het verkrijgen van de financiering en/of ruimtelijke ordeningsaspecten met betrekking tot het object.

Belangrijke data zijn geweest:

- Start verkoop: 15 december 2016
- Bezichtigingsmogelijkheden: 10 januari 2017, 14 februari 2017 en 28 maart 2017
- Indienen aanmelding met bijbehorende documenten: 29 maart 2017 voor 12.00 uur
- Uitbrengen biedingen: 1 mei 2017 voor 11.00 uur
- Gunning: 20 september 2017

Geschiedenis

Het object betreft in oorsprong (1924) een school, internaat en missiehuis. In 1973 neemt de sociaal medische dienst van de marine het gebouw in gebruik tot september 2010.

Ligging en omgeving

Het object ligt aan de zuidwest rand van de kern Driehuis binnen de gemeente Velsen ten zuidoosten van IJmuiden. De kern Driehuis is omsloten door verschillende landschapstypen, zoals het zuidelijk gelegen landelijk gebied, het westelijk gelegen jonge duinengebied (Nationaal Park Zuid-Kennemerland) en de buitenplaatsen aan de noord- en oostzijde. Driehuis bestaat voor een groot deel uit villa-bebouwing. Mede door de ligging is de kern te typeren als een landelijk-dorps woonmilieu. Op het terrein en de directe omgeving is veel groen.



Zorreg, dat je d'r bij komt.

In 1969 haalde ik mijn MULO-diploma en moest daarna gaan werken, iets waar ik nog nooit over had nagedacht. Ik wist van mijn moeder en foto's dat mijn vader, die helaas in 1962 was verongelukt, als milicien bij de Marine had gezeten. Hij was in 1953 als kok geplaatst op Hr.Ms. De zeven Provinciën (C802) voor de proefvaart en daarna (1954) op de Hr.Ms. Karel Doorman (R81) met o.a. de trip naar Canada en Amerika. Ik dacht, ik ga solliciteren bij de Marine. Zodoende stapte ik op 8 september 1969 als kindsoldaat (nog geen 17) in Hollandsche Rading het MOKH binnen om mijn Eerste Militaire Vorming te ondergaan. Hierna werd ik geplaatst op de Verbindingsschool te Amsterdam voor de opleiding tot seiner-telexist (klas S173, instructeur Sgt Hunt). Wat mij o.a is bijgebleven is het Erewacht staan op 4 mei 1970 bij het monument op de Dam.



Mijn eerste varende plaatsing werd Hr.Ms.Groningen (D813), één van die prachtige B-jagers. Chef seiner was de Majoor Jansen.

Het was een eeuwenoude gewoonte dat als een schip uit de provincie Groningen tegen de Kerst ging thuisvaren dat er een kerstboom in de mast werd gehesen wat een sein was voor andere schepen om hun post mee te geven. Deze traditie werd, in ieder geval in 1970, nog gevolgd op de Groningen.

Begin 1971 werd de Flagofficer Seatraining in Portland/Weymouth gevolgd. Daarvan staat me een gebeurtenis nog goed bij. Dat betrof een schietoefening met de 12 cm van grote afstand op een landdoel, waarbij het kanon op afstand van binnen uit het schip werd afgevuurd. Het weer was wat bewolkt en hier en daar dreven aan de horizon wat regenbuien, die ook te zien waren op de radar. Er waren, met enige tussenpozen, wat schoten gelost en er werd gewacht op het volgende schot. Ik stond op de stuurboordbrugvleugel en plotseling ging het schot af met een geweldige waterzuil op zo'n dertig/veertig meter aan stuurboordkant tot gevolg : iedereen die daar stond was kleddernat. Wat was er gebeurd. Degene die in het koepeltje zat in toren 2 (achter) had plotseling een vliegtuig uit een bui zien komen en de lopen in een flits laten zakken, terwijl op afstand de vuurknop was ingedrukt. Door de buien op de radar was het vliegtuig niet te zien geweest. Voor zover ik weet was het de sgt konstabel geweest, die zo snel had gehandeld. Later is het verdrietig afgelopen met deze sgt.

In april 1971 vertrokken we voor een term naar De West. Op een dag tijdens deze term hebben we een snelheidsproef gedaan met alles bij. Op de website <https://onzemarinevloot.weebly.com/hrms-groningen-d-813.html> staan een paar foto's van de golven die we trokken en daar staat bij : 36 knopen. Dit klopt dus met mijn herinneringen, want ik was op dat moment seiner van de wacht en we kregen op de brug door dat we bijna 42 mijl liepen. Gezien de warmte van het zeewater voor de koeling zou dit in kouder water mogelijk nog sneller zijn geweest. Op een in de buurt zijnde Russische koopvaarder moeten ze hun ogen hebben uitgekeken.

Uiteraard hebben we voor vlagvertoon de nodige havens aangedaan. Op Barbados liep ik een platenwinkeltje in waaruit aantrekkelijke muziek klonk. Ik heb gelijk een aantal platen

gekocht, waar ik nog steeds met veel sentiment naar luister: het winkeltje was van de Merry Men. Ik denk dat veel marinemensen van deze muziek hebben genoten. Het bezoek aan Cartagena (Colombia) is mij altijd bijgebleven. Toen, al in 1971, zag ik 's avonds zwerfkinderen van 4/5 jaar op een stuk karton liggen slapen langs de loodsen in de haven. Dat maakte wel indruk. Ook kon je, in ruil voor een oud T-shirt, wat stukjes zeep uit de wasruimte en wat oude vieze boekjes, best wat dingen krijgen van de sjaggers die in bootjes langsij kwamen. Ik heb nog steeds een mooie machette op zolder aan de muur hangen die ik toen verkregen heb. Heel handig met behang op maat snijden. Ook de uitgestrekte marinebasis Roosevelt Roads op Puerto Rico was indrukwekkend, evenals het binnenvaren van San Juan, met aan de linkerkant het oude indrukwekkende, fort waar in de jaren '60 de televisieserie "De vliegende non" was opgenomen.

Onderweg naar Key West (VS) kwamen we langs Cuba, dat ons via de radio liet weten dat we daar beter niet konden varen, omdat de Cubaanse Marine van plan was daar raketschietoefeningen te gaan houden.

Aangezien ik, gezien mijn leeftijd, in de kroegen van Amerika alleen zou kunnen genieten van een ranja, verzon ik een list. Op het NS-legitimatiebewijs voor reizen met korting stond wel een foto, maar geen geboortedatum. Die heb ik er dan maar met een typemachine opgetyped, maar wel met een biergerechtigde leeftijd.

Eén matroos heeft voortijdig zijn term moeten staken : die had met een mes de eerste officier bedreigd.

Een korte tijd voordat we de terugreis zouden aanvaarden was er consternatie aan boord : de sgt konstabel was overleden aangetroffen in de onderofficiersdouche. Natuurlijk werd de Recherche ingeschakeld. Toen één van de rechercheurs na enige tijd met een aan boord verkregen ijsje in gedachten de loopplank afliep, vergat hij, gezien de ligging van de valreep op de Rima steiger, linksaf te slaan en liep zo rechtdoor het Schottegat in. Toen hij bovenkwam had hij het ijsje nog in zijn hand. Hoewel er veel geruchten rondgingen is het mij nooit precies duidelijk geworden wat zich had afgespeeld.

Tijdens wat duikoefeningen voor de kust van Aruba was ik de verbindelaar (5 inch lamp) op de sloep. Ze doken op een wrak, wat helemaal uit elkaar geslagen leek. Tot op een gegeven ogenblik een duiker bovenkwam die vertelde dat hij iets zag liggen wat op een amfoor leek. Een onderzoekje wees uit dat er niet 1, maar 7 van die voorwerpen lagen, in een lijn naar het wrak. Het bleken onontploffte bommen te zijn. De duikoefening werd gestaakt en naar ik later heb vernomen zijn ze door duikers van onze aflosser opgeblazen.

Na terugkomst in Nederland werd bekend dat de Groningen in 1972 weer hetzelfde programma zou gaan draaien te weten Fost/de West en aangezien ik net verkering had heb ik verzocht om overplaatsing. Ik volgde onze Verbindingsofficier (Ltz2oc Muetstege, later commandant van Hr.Ms. Jacob van Heemskerck F812) naar Hr.Ms.Poolster (A835).

De Oude Dame was een heel fijn schip. En de luxe hut was een verademing na het delen van de slaapruijme met zo'n 80 man. Het was wel veel varen, maar je was niet zolang van huis als een term naar de West.

Toen we een keer in Lissabon lagen kwam ik bij het stappen in contact met een jonge

dienstplichtig sgt ziekenverpleger, die aan zijn voorlopig laatste stapweekend bezig was : hij zou de komende week gaan vertrekken naar Angola, waar Portugal verweekeld was in de vrijheidsstrijd van diverse bewegingen. De sgt zag dat niet echt zitten. Nadat we een poos in de oude stad hadden rondgehangen hebben we de avond afgesloten in een eethuis, waar iedereen aan lange tafels zat te schaften van heerlijke, grote garnalen met brood. De volgende dag is de ziekenverpleger met 2 leuke zussen op de Zondagparty geweest, wat een succes was.

Op de Poolster heb ik het enige echte Emergency bericht uit mijn loopbaan ontvangen van een Engels fregat : "Flash flash flash, Emergency Zulu flash flash flash". Er was een Wasp helicopter in zee gestort, die nu rondreef. Aangezien de Poolster het enige schip was met een kraan, werden wij verzocht met spoed naar de opgegeven positie te gaan en de heli te bergen. Na aankomst bleek de bemanning al opgepikt en de heli werd opgevisst en op het voordek geparkeerd. Een aantal dagen later hebben we hem afgeleverd in Rosyth, waar we hem niet even met de kraan op de steiger mochten zetten, want lossen was daar voorbehouden aan de Bond van havenarbeiders. Er kwam dus een grote kraanwagen uit Edinburgh, die de heli op de wal zette. Of de Engelsen er nog iets mee hebben kunnen doen betwijfel ik, want hij had een aantal dagen vol in het zoute stuifwater gestaan.

Wordt vervolgd.
Was getekend André Hoogerwerf
ahoogerwerf1952@kpnmail.nl



De manoeuvreerder op parade commandant

Deze titel verdient enige toelichting.

Een manoeuvreerder in de machinekamer op stoomschepen was meestal een machinist 1^e klas met het brevet olieman. Hij had een vaste plaats bij de manoeuvreerwielen opdat hij de telegraaforders direct kon uitvoeren.



Een zeer verantwoordelijke functie uiteraard, waarbij het kunst was om zo snel mogelijk de omwentelingen van de schroef te wijzigen zonder de installatie te overbelasten. Op volle zee werd langzamer gemanoeuvreed dan in de haven. Tijdens het manoeuvreren moest de stoomafname zo geleidelijk mogelijk veranderen omdat het ketelruim tijd nodig had om de branders bij en af te zetten. Het ketelruim moest de stoomafname kunnen bijhouden.

De kruiser was na een lange reis onder moeilijke weersomstandigheden afgemeerd in Den Helder. Het afmeren was op een haar na goed gegaan omdat de telegraaforders zeer snel waren opgevolgd. Na het afmeren vroeg de commandant aan het HMK zijn dank over te brengen aan de manoeuvreerder.

De commandant was tevreden en de manoeuvreerder kreeg een bedankje.

's Avonds liep de officier van de wacht aan dek en zag dat iemand via een tros bezig was het schip op ongebruikelijke wijze te verlaten. Zeker iemand van het wachtvolk die hoog nodig naar huis moest en niet tot de volgende dag kon wachten. Er stond nota bene een andere opvarende vlakbij, die rustig bleef vissen en verder niets deed. Deze man kreeg order onmiddellijk naar de valreep te gaan om de wacht te waarschuwen over de blinde passagier langs de lange tros.

“Ik mag niet bij de valreep komen want ik heb slippers aan” zei de man en bleef door vissen. De officier van de wacht was niet gediend van de weigering en herhaalde zijn order.

“Ik kan niet naar de valreep gaan, want ik heb ook geen pet op en dan wordt ik op parade gezet. Volgens het orderboek commandant mag ik in dit tenue wel vissen, maar dan moet ik op dit gedeelte van het dek blijven” zei de man en bleef bij zijn weigering.

De blinde passagier had inmiddels kans gezien de wal te bereiken en was uit het zicht verdwenen. Zodoende werd niet de blinde passagier maar de vissende opvarende door de officier van de wacht op rapport gezet. Bij herhaling een order niet opvolgen is een ernstig krijgstuchtelijk vergrijp. De officier van de wacht was dan ook goed kwaad op de man, die een machinist bleek te zijn.

De volgende ochtend was het parade commandant. De eerste dag na binnenkomst van een lange reis was het meestal druk bij de kajuit. Toen de machinist was binnen geroepen, las de commandant het rapport over de insubordinatie dat niets aan duidelijkheid te wensen overliet. Alleen wilde de commandant nog weten hoe deze machinist beneden in de machinekamer in zijn werk was.



“Dat is de machinist 1^e klas olieman die gisteren door U is bedankt omdat hij uitstekend gemanoevreerd heeft” zei het HMK, Later zei de commandant dat dit typerend was voor veel machinisten. Benedende in de machinekamer doen ze hun werk erg goed, maar met de militaire gehoorzaamheid aan dek is het slecht gesteld. Ik moet hem daarvoor straffen. Het werd een erg lichte straf voor een ernstig krijgstuchtelijk vergrijp en daar was de officier van de wacht het helemaal niet mee eens.

Bron: Ries Coen

De wacht op de Boomhoek, september 1971 te Loosdrecht

We, een vriend en ik waren overdag als hulpje aangesteld en s'avonds / s'nachts de wacht. (als ik mij dat nog goed herinner)

Tijdens de dag werden er kano's en dergelijke verhuurd.

Nu bleken er kano's aan de waterkant achtergelaten te zijn die wij moesten terug halen, beiden nog nooit in zo'n ding gezeten laat staan mee gevaren.

Samen werden we met een motorbootje naar de plaats van bestemming gebracht en daar aangekomen moesten we dus overstappen in een van die kano's.

Geen van beide kon toen nog zwemmen dus we waren als de dood dat dat klere ding om zou slaan, we gingen op onze knieën zitten en zo zijn we heel voorzichtig terug naar de steiger gepaddeld . Het duurde uren voor we terug aan die steiger waren.

Toen werd het avond en werden we samen achtergelaten in het hutje gewapend met een zaklamp, gummiknuppel en fluitje.

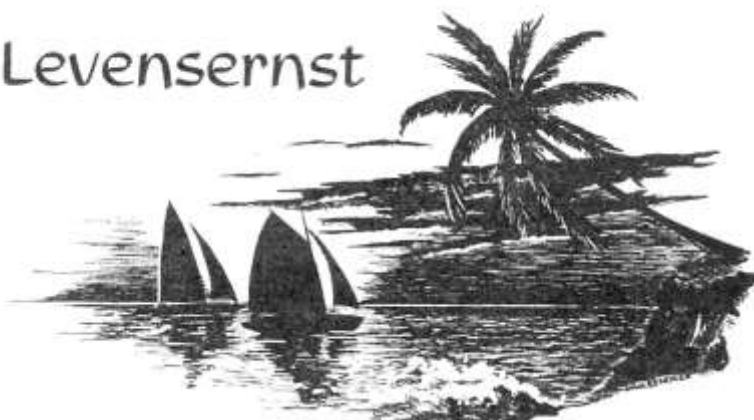
Tegen 1 uur in de nacht moest ik mijn ronde lopen, het was er hartstikke donker en aarzelend begon ik dan aan de ronde eerst langs de loodsen en toen de verdomde steiger op, na een paar passen een hels kabaal mijn hart sloeg in mijn keel. Angstig scheen ik met de zaklamp om me heen en toen zag ik wat het geweest was, onder de steiger had een groep eenden gezeten die opvlogen nadat ik de steiger had betreden.

Mijn ronde heb ik verder met knikkende knieën afgemaakt maar vergeten ben ik het nooit. Dit is ongeveer wat ik me nog kan herinneren van de Boomhoek uitgezonderd van de oefeningen met de sloepen voor de volharding die wij niet hoefde te doen omdat er op die dag een feestdag was.

Paul Jacobs

Liefhebberij en Levensernst

De beoefening van de
pleziervaart in de Oost



De middelen om belangstelling en liefde voor het zeewezen te wekken zijn vele. Maar de praktische beoefening van de navigatie door een zoo groot mogelijk aantal jonge menschen leidt stellig wel het spoedigst tot de gewenschte mate van zeebewustheid. Een halve eeuw geleden waren er buiten de beroepszeevarenden slechts weinig lieden in de gelegenheid de scheepvaart — zij het alleen maar voor genoeg — te beoefenen. Doch de tijden veranderen. In Nederland kwam omstreeks 1911 de watersport in zwang en door middel van zeiljachten kregen er steeds meer jongeren praktische ervaring in de navigatie. Niet langer was men afhankelijk van een vriend, die toevallig een boeier of botter had, als men eens kennis wilde maken met de zeevaart. De zeil- en motorsport heeft de bedrevenheid in de navigatie en daarmee de waardeering voor het zeewezen in breede kringen tot gevolg gehad.

Nut in oorlogstijd

De liefhebberij van het jachtzeilen had dus reeds spoedig een nuttige uitwerking op ons maritiem vermogen, maar de afgelopen oorlogsjaren hebben aangetoond, dat beoefenaren van de pleziervaart het vaderland door hun navigatiekennis groote diensten hebben bewezen. Hierbij denken wij niet alleen aan de Engelandvaarders, maar ook aan

de landgenooten, die met zeilbootjes of andere lichte of primitieve vaartuigen aan den greep van de Japanners in Ned.-Indië wisten te ontsnappen.

Drie Oceaanvaarders

De wederwaardigheden van een drietal water- sport-amateurs, die tot laatstbedoelde categorie — uit Indië — behooren, zijn weergegeven in het onlangs bij Van Goor & Zonen verschenen

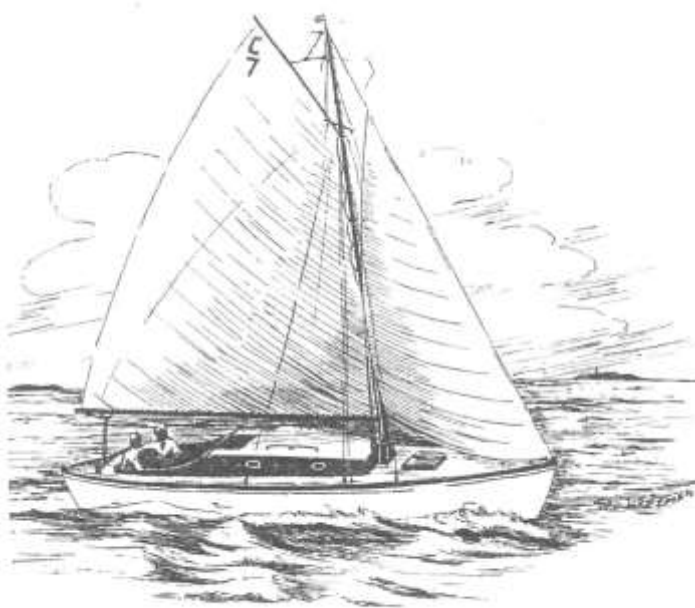
werkje „**Vier maanden onder de Jappen op Java en mijn ontsnapping**” door C. van der Grift. In dit boek verhaalt de heer van der Star, hoe een drietal Oceaanvaarders, waarvan hij er één is geworden, na de invasie der Japanners op Java eerst de hand hadden gelegd op een jachtje te Batavia, dat hun weer ontging, en daarna op een ander zeiljacht naar het Britsche eiland Rodriguez zijn gevaren. Zij ontsnapten zodoende aan den greep van den Jap en waren daardoor in de gelegenheid tegen dezen vijand den strijd aan te binden. Van één hunner is een bepaalde actie bekend.

Waarom wij juist van deze ontsnapping gewag maken?

Omdat gebleken is, dat hetgeen als liefhebberij in Ned.-Indië was ingevoerd — de beoefening van de zeilsport — in de kritieke periode van niet te onderschatten gewicht voor het landsbelang is geworden.

Liefhebberij werd levensernst.

Mr. A. J. G. Maclaine Pont te Hilversum weet ons te vertellen, dat het jachtje, waarmede de drie Oceaanvaarders zijn ontsnapt, het zeiljacht Pieternel was, dat hij in 1920 in Nederland had gekocht. De Pieternel was ontworpen door Harry Wustrau en had de volgende afmetingen: lengte over alles 9 m, grootste breedte 2,40 m, diepgang 1,50 m.



Het zeiljacht „Pieternel”

Het zeiljacht Pieternel

In Juli 1921 werd de Pieternel in den voorkuil van het s.s. Tabanan naar Tandjong Priok vervoerd en bleef het bezit van den oorspronkelijken koper tot deze in 1929 naar Nederland vertrok. Het vervoer naar Indië had Mr. Maclaine Pont het niet geringe bedrag van f 1650 plus zekere vergoedingen gekost. Niet om dit persoonlijke offer, maar om de uitbreiding van de vaderlandsche watersport ook in Oost-Indië mogelijk te maken, heeft hij zich tot de groote scheepvaartondernemingen als Lloyd, Nederland en Oceaan gewend om deze te bewegen voortaan gunstiger voorwaarden te stellen.

De directies reageerden op verrassende wijze: zij vervoerden in het vervolg de zeiljachten gratis! Intusschen was dit te danken aan de bemoeiingen van den toenmaligen Commandant Zeemacht, Vice-Ad- miraal A. F. Gooszen.

Deze vlootvoogd, een groot voorstander van de zeilvaart, deed op de begroting gelden opbrengen voor het bouwen van een zeiljacht en Z.E. smaakte de voldoening, nog gedurende zijn bewind dit jacht in de Indische wateren te zien verschijnen.

Dit zeiljacht, de „Antoinette”, was het eerste, dat gratis naar Indië werd ..vervoerd. Een geweldige bevordering van de pleziervaart in geheel Indië is daarvan het gevolg geweest. Zeilvereenigingen bloeiden er op, met name in Batavia, waar veel tochten en wedstrijden op de Javazee en zelfs tot Singapore werden georganiseerd.

Zeebewustheid en weerbaarheid

Aan deze liefhebberij is het te danken geweest, dat de hierboven besproken Oceaanvaarders op het beslissende oogenblik in staat waren tot het kiezen van bepaalde, geheel zeewaardige vaartuigjes.

Wat te voren een weinig beteekend genoeg scheen, bleek, toen het er op aan kwam, van buitengewoon nut te zijn.

Laten wij dus in de watersport méér zien dan alleen een liefhebberij. De pleziervaart maakt onze jonge generatie zelfbewust en ... weerbaar. En wij hebben nu wel geleerd, dat de weerbaarheid tot het leven behoort.

Hr. Ms. „Van Speyk” naar de West

Hr. Ms. kanonneerboot „Van Speyk” heeft 7 Februari haar eerste verre reis aanvaard met de West als bestemming, waar zij de „Johan Maurits” zal aflossen.

Ondanks koude en ijsschotsen was het op den steiger van de firma Van Es en Van Ommeren te Amsterdam zeer vol met familieleden en kennissen der bemanning.

In top wapperde de Schout-bij-nachtsvlag, rood-wit-blauw met twee sterren, want de Commandant Zeemacht, Schout-bij-nacht Gauw, was aan boord, om de bemanning te inspecteeren. Op het achterschip, waar de état-major en de equipage opgesteld stonden, heeft de Schout-bij-Nacht de vertrekkenden toegesproken, waarop de bemanning een driewerf hoezee op de Koningin uitbracht. De Commandant Zeemacht verliet daarop het schip, waarbij dezen vlagofficier de gebruikelijke eerbewijzen werden gebracht en de Marinierskapel op den steiger de eerste toonen van het Wilhelmus speelde.

Hij werd uitgeleide gedaan door den commandant van de „Van Speyk”, Ltz. Ie klasse B. J. Velderman.

Onmiddellijk daarop klonken van de brug de commando's: „trossen voor en achter los”. De sleepboot achter begon te trekken, de machines van het grijze oorlogsschip sloegen achteruit, en langzaam schoof het langs den steiger het IJ op.

De Marinierskapel speelde het volkslied. De equipage maakte front en opnieuw klonk over het ijs een driewerf hoezee. De luchtfluit loeide als afscheid. Veel gewuif van den wal en voorafgegaan door de havenpolitie, voer de „Van Speyk” over het IJ naar het Noordzee-kanaal.

Op reis naar West-Indië zou o. a. Recife in Brazilië, welke plaats aan Johan Maurits den Braziliaan herinnert, en Trinidad worden aangedaan.

Bron: Onze Vloot maart 1947

Albert Chambon

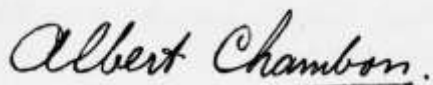
Giro 292910 Hilversum

Den Helder, 2 November 1942

Aan mijn vrienden,

Wat zou ik U gaarne persoonlijk de hand drukken en U mondeling mijn dank betuigen, niet om het aangename van zulk een onderhoud, doch omdat ik er behoefte aan heb U te zeggen welk een bijzonder goed werk U gedaan hebt om de herdenking van mijn zilveren feest tot een waarlijk zilveren feest te maken. Ik moet eerlijk bekennen, dat ik tegenover het plan van de heeren Vandervaart en Verhoeven, om U mede te deelen, dat op 1 Oct. 1942 mijn zilveren feest als marinepublicist kon worden herdacht, zeer sceptisch gestaan heb. Niet uit misplaatste bescheidenheid. Ik heb al eens eerder geschreven, dat ik niet bescheiden genoeg ben — homo sum, humani nihil a me alienum puto — om me aan de vriendelikheden te onttrekken, die uit een groote vriendenkring kunnen voortkomen. Doch ik stond sceptisch tegenover een huldiging, omdat ik in de huidige omstandigheden, die voor velen zoo ernstig en moeilijk zijn, geen grootsche huldiging mocht verwachten. Maar juist daarom heeft het resultaat mij zoo overweldigd. Ik weet, dat slechts een zeer kleine kring Albert Chambon persoonlijk kent. Dat is goed zoo, en moet zoo blijven. Het persoonlijk element mocht in deze huldiging geen rol spelen ; het werk voor de nagelaten betrekkingen was immers tot doel dezer huldiging verheven. Welnu, bijna 1600 vrienden hebben mij ter gelegenheid van mijn zilveren feest telegrafische, geschreven of andere vormen van gelukwenschen gezonden, vergezeld van een „stoffelijk blijk van belangstelling”, dat uitgegroeid is tot een bijzonder geschenk, waaraan ik voor de nagelaten betrekkingen een bestemming gegeven heb, en dat door laatkomers en doubleeringen nog wel zal worden aangevuld. Ik kan er voorloopig vijf maanden mee voort, en wie dan leeft wie dan zorgt ! Is het wonder, dat dit prachtige resultaat mij overweldigde en dat de matroos 1e klas Vandersteng — mijn tweede „ik” —, die overigens een zware zee verstouwen kan, bijna uit z'n koers geslagen is, door zooveel belangstelling. Het was een heerlijk zilveren feest; het zal nog lang in mijn herinnering blijven voortleven en ik hoop dat dit ook met velen van mijn vrienden het geval zal zijn. Zoo'n zilveren feest zou men eigenlijk een paar maal per jaar moeten kunnen herdenken. Ik heb er, ten behoeve van de nagelaten betrekkingen, geen bezwaar tegen.

Veel dank nogmaals, en een stevigen handdruk van



Albert Chambon.