Deze nieuwsbrief is een samenraapsel van binnen g1ekomen berichten de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij en Binnenvaart aangaande over het heden en verleden.

“de redactie “
A.C.Krijgsman
Abeelstraat 96
3319 AG Dordrecht
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 40 – 14 augustus 2020

Weekbrief

BARTJE Vervolg 3

Louison, Louisette of Guillotine?

De naam GUILOTINE roept bij allen terstond, het beeld, op van het instrument dat in Frankrijk (maar ook in andere landen) wordt gebruikt voor het voltrekken van doodvonnissen. Aan de 'naamgever' van de machtne wordt nimmer aandacht besteed. Ten onrechte.
Louis Antoine Guillotin werd geboren te Metz op 15 februari 1725.
In 1743 was hij 'chirurgien-aide major’ van een der toenmalige Franse regimenten. In 1760 'chirurgien major consultant de 1'Armee du Rhin' en inspecteur van de militaire hospitalen.
Hij heeft een omvangrijke wetenschappelijke arbeid nagelaten; zijn werken omvatten het gebied van de filosofie, de psychologie, de chirurgie, maar vooral de gerechtelijke geneeskunde, waarvan hij een der pioniers was door het schrijven van studies over verdrinking en over het vaststellen van de dood.
Nadat hij reeds op zijn 19e jaar door de Academie Royale de Chirurgie werd onderscheiden, mocht hij zich in latere jaren lid noemen van de Société des scienes van Montpellier; de

faculteit der rechten te Parijs benoemde hem tot doctor honoris causa en later werd hij 'Avocat au Parlement'«
In deze laatste functie werd hij geconfronteerd met de afgrijselijke toestanden die plaats vonden bij het voltrekken van doodvonnissen, dat gewoonlijk geschiedde met zwaard of bijl. Om het vaak onhandige gehak op nekken van de veroordeelden te vermijden stelde Guillotin op 28 november 1789 aan de constituerende vergadering voor, dat de doodstraf slechts met een onthoofdingsmachine zou worden uitgevoerd, daar dit toestel het meest doeltreffend, het snelste en op de minst wrede wijze werkte. Hierbij verwees hij naar een onthoofdingstoestel, dat reeds in de 16e eeuw in Italië was uitgevonden, de 'mannaja', die bestond uit een langs-twee planken,op de nek van de veroordeelde, vallende' bijl. Het apparaat was ook in Frankrijk wel bekend, maar er kleefden enige, nadelen aan en de handeling moest soms enkele malen worden herhaald alvorens het hoofd van de veroordeelde van de romp was gescheiden.
De wetgevende vergadering droeg vervolgens aan.de Academie de Chirurgie op, een advies op te stellen betreffende de beste wijze van onthoofding. Louis, de befaamde arts, ondertekende op 7 maart 1791 een verslag waarin het gebruik werd aanbevolen van een machine, die ontwikkeld was uit de Italiaanse mannaja. Reeds op 20 december werd een decreet uitgevaardigd, waarin de aanbevelingen van het verslag werden overgenomen. Onder leiding van Louis werd daarna de eerste machine vervaardigd door een Duitse technicus, Schmidt, en op 17 april werd een technische beproeving uitgevoerd te Bicêtre, waarbij drie lijken werden onthoofd.
Naar aanleiding van deze proefneming bracht Guillotin een essentiële wijziging aan het toestel aan: hij stelde voor het valmes, dat aanvankelijk een halvemaanvorm had, een schuin snijvlak te geven.
Het aldus aangepaste prototype werd vervolgens overgedragen aan de autoriteiten te Parijs, die op 25 april 1792 een dief, Nicolas Jaques Pelletier, er mee ter dood brachten. De eerste politieke onthoofding was die van 21 augustus 1792, toen Collenot d'Angnemont er mee werd onthoofd; hij was een der veroordeelden van de 10e augustus 1792, het begin van het schrikbewind.
Aanvankelijk werd de machine - feitelijk meer ten rechte - aangeduid als Louison of Louisette, niet omdat Koning Louis XVI ermee werd onthoofd maar vanwege de vernieuwingen die dokter Louis aanbracht. Gaandeweg echter raakte deze naam in onbruik en werd die van Guillotin ervoor in de plaats gekozen,-*De man die immer beoogde, de slachtoffers een minder gruwelijke dood te bezorgen.
Het verhaal dat hij zelf slachtoffer van zijn toestel werd is onwaar. Hij overleed vredig in zijn bed op 26 mei 1814.

Enige gegevens betreffende het verbruik aan boord van ons schip….

We hebben de HLD (eigenlijk moet het zijn: het HLD) gevraagd voor de scheepskrant eens wat gegevens te verzamelen omtrent hoeveelheden geconsumeerde goederen, uitbetaalde gelden enz, enz.
Hij heeft zijn huiswerk netjes gemaakt en hieronder vindt u daarvan een overzicht.

- aardappelen	6000	kg	(aan schade ging er	2000	kg over	boord)
- verse groenten	4500	kg	(aan schade ging er	500	kg over	boord)
- fruit	5500	kg	(aan schade ging er	150	kg over	boord)
- blikgroenten	5000	kg				
- rijst	1400	kg				
- snert	800	ltr				

- rundvlees	800	kg	hetgeen neerkomt op			
- varkensvlees	1600	kg	90 gram per persoon	per	dag	
- verse vleeswaren	750	kg				
- vleeswaren in blik	500 kg					
- brood	10000	stuks,	8 sneetjes	Per	dag	
- eieren	16000	stuks				
- melk	8000	ltr	en dat betekent 0,5	ltr	p.p. per	dag
- kaas	650	kg				
- vruchtenhagel	50	kg				
- jam	100	kg				
- kippenpoten	800	kg				
- kip-filet	400	kg				
- pinda's (zakjes)	540	kg	totaal aantal caloriën:		2.040.000	cal.
- chocoladerepen	1680	st	totaal aantal caloriën;		504.000	cal.
- bier	106824.	bl	totaal aantal caloriën:		16.025.600	cal.

Deze drie samen; 18.567.OOO cal.

Wist u dat;
~dit aantal caloriën alleen al in de dagelijkse caloriën-behoefte voorziet voor 6200 personen die zware arbeid verrichten I
~coca cola 28000 blikjes. Wist u dat al deze blikjes op elkaar gestapeld driemaal zo hoog is als de Dom in Utrecht?
~En dat, wanneer we de verbruikte bierblikjes aan elkaar leggen, deze een afstand overbruggen van 12.818 meter?
~toiletpapier 2928 rollen, wat inhoudt, dat we 102,48 kilometer papier door onze toiletten hebben gespoeld. Dat krijg je zo, hè, met een diareetje op z'n tijd.
~stookolie 7176,56 Kgton, goed voor fl. 2.152,908,=.
Voor het gehele eskader beloopt de post "stookkosten" zo'n 10 miljoen.
~afgelegde afstand 27.108 zeemijl, of - in termen van walplaatsers te spreken - een afstand van zo'n slordige 50.204 kilometer, dus ruim 1¼ keer de omtrek van de aarde.
~opname bij de officier van Administratie fl. 551.419,85 waarin een bedrag zit begrepen van fl. 455.854,55 dat we verbruikten aan buitenlandse valuta.
-havengeld 73.946 gulden. Een bedrag waar wij eigenlijk ruim te kort aan kwamen.

. . . . . .

Een man probeert om zijn nieuwe papegaai spreken te leren. Dagenlang zit hij voor het dier onvermoeid te roepen: "Hallo...hallo,..hallo..." Dan eindelijk na drie dagen gebeurt er wat;
De papegaai opent een oog, kijkt zijn baas slaperig aan en .zegt; "Verkeerd verbonden."

. . . . . .

Een postbeambte tegen een klant:
"Sorry, juffrouw, de brief is te zwaar. U moet er nog een postzegel van een gulden bijplakken."
Antwoordt zij:
"Maar....maar dan wordt 'ie nóg zwaarder...."

. . . . . .

De goudverschepingen van de Javasche Bank in WOII

DOORA.R. KELDER

Al vanaf het begin van de jaren dertig van de vorige eeuw veroorzaakte het Japanse imperialisme grote politieke spanningen in het Verre Oosten. Steden en havens op het Chinese vasteland werden bezet, terwijl Mantsjoerije, een tot China behorende autonome provincie, tot de Japanse vazalstaat Manchoekwo werd omgevormd. Iedereen met enig politiek benul kon waarnemen dat het hierbij niet zou blijven: Nippon streefde naar hegemonie in het Verre Oosten. De behoefte aan energie en grondstoffen maakte Nederlands-Indië met zijn aardolie, rubberen tin, vanzelfsprekend tot één van de hoofdprijzen in de Japanse strategie, maar vreemd genoeg sloeg Japan niet tegelijk met Hitler al in 1939 toe.' Dat gaf het Indische gouvernement de tijd om na te denken over de vraag of het wel verstandig was het in de kluizen van de Javasche Bank te Batavia liggende monetaire goud daar in opslag te laten, al moesten daarvoor wetswijzigingen plaatsvinden.

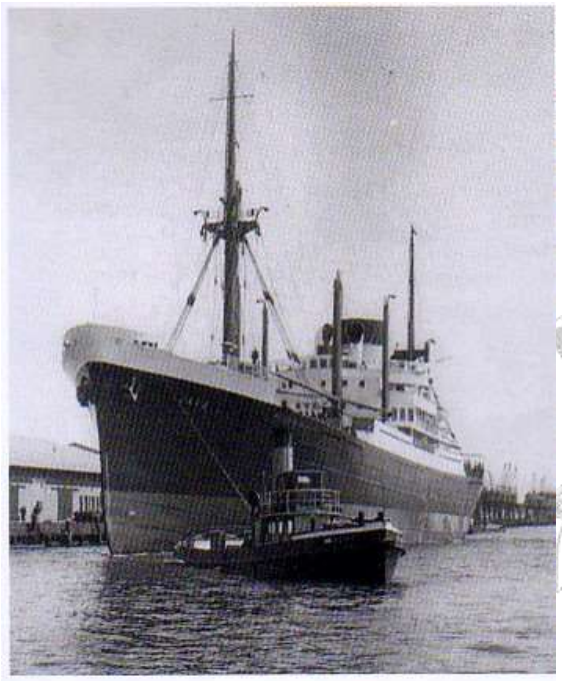
Men koos voor een tweeledige oplossing. Van de totale monetaire goudvoorraad van 380 miljoen gulden, een hoeveelheid van ongeveer 190 ton goud, werd in de eerste maanden van 1940 een hoeveelheid van 125 ton met een goudwaarde van 250 miljoen gulden, naar Amerika verscheept.[2] Als gevolg van restricties die assuradeuren aan dit soort transporten stellen - dat was toen een maximum van 15 miljoen gulden per schip, 7.500 kg - moet een aanzienlijk aantal van de schepen die in de Java New York Lijn voeren dit Nederlands-Indische monetaire goud naar de Verenigde Staten hebben gebracht.[3] Later, in februari 1942, -nood breekt wetten -, werd dit principe terzijde gesteld.

ms 'Phrontis' (1926, 6.181 brt) Ned. Stoomvaart Mij. 'Oceaan'.

Een gedeelte van de goudvoorraad ter waarde van 120 miljoen gulden, bleef in Indië. In verband met wettelijke bepalingen moest een gedeelte van de monetaire goudvoorraad als dekking voor de geldcirculatie in Nederlands-Indië worden bewaard; ook deze wet werd, naarmate de strijd dichterbij kwam, niet gehandhaafd.

Bijbank Javasche Bank te Amsterdam

In de meidagen 1940 slaagde de directie van de Bijbank aan de Keizersgracht er in de in haar kluis aanwezige hoeveelheid goud, voor een gedeelte in gemunt geld, naar Engeland te verschepen. Het ss 'Perseus' van de KNSM was aanvankelijk, samen met de 'Iris' en de 'Titus' door de KNSM-directie aangewezen voor het goudvervoer uit Amsterdam.[4] We hebben geen bewijs kunnen vinden dat ook de 'Perseus' daarvoor is ingezet.



ms 'Java' (1939, 11.927 brt), SMN.

Oorlogskluis in Bandung

Daar Batavia, waar het hoofdkantoor van de Javasche Bank gevestigd was, om voor de hand liggende redenen een direct oorlogsdoel van Japan zou zijn, werd bij het bijkantoor van de Javasche Bank te Bandoeng een 'oorlogskluis' gebouwd, waarin het nog achtergebleven goud, met een gewicht van 59,7 ton kon worden opgeslagen. De kluis van de bank in Batavia was toen leeg, bevatte althans geen goud meer. Wél een schitterende schilderijencollectie (de collectie Reg- nault), met werken van Chagall, Kandinski, Permeke en ... niet minder dan zes kleine werken van Vincent van Gogh. Toen de Japanners deze kisten op 6 maart 1942 aantroffen, hadden ze voor de inhoud ervan geen belangstelling, zoals enige jaren geleden Louis Zweers in NRC-Handelsblad berichtte.[5] Onder grote tijdsdruk had het Indische gouvernement op 8 januari 1942 besloten - de Japanners hadden op dat moment Hongkong, Noord-Malakka en Noord-Borneo al bezet, Singapore zou op 15 februari vallen -, tot overbrenging van het laatste monetaire goud naar het buitenland. Dat betekende: Australië, Zuid-Afrika en de Verenigde Staten. Met hulp van het KNIL, het Koninklijk Nederlandsch-Indisch Leger, dat voor het bewapende landtransport zorgde, werd het goud uit de Bandoengse oorlogskluis naar Tandjong Priok en naar Tjilatjap aan de zuidkust van Java getransporteerd. Via het bijkantoor van de Javasche Bank aldaar werd het goud over de daarvoor in aanmerking komende schepen verdeeld.

De lege kluizen van de Javasche Bank in Batavia, Bandoeng en Palembang, brachten de Japanners toen zij dit ontdekten, tot razernij. Hoge bankemployé's werden door de Kempeitai verhoord en sommigen zo ernstig mishandeld dat twee daarvan, A.F. Ohlenschlager en J.M. Willemsz Geeroms er enige tijd later aan overleden. President- directeur G.G. van Buttingha Wichers is de gevolgen van zijn wrede verhoren in de direct daarop volgende kampperiode nooit meer te boven gekomen. Bij zijn bevrijding was Van Buttingha Wichers een wrak en hij overleed drie maanden na de Japanse capitulatie.

ms 'Tegelberg' (1938, 14.150 brt), KPM.

Tjilatjap februari 1942

Al vóór de overval op Pearl Harbor op 7 december 1941, was het Nederlands-Indische gouvernement tot de overtuiging gekomen dat bij een eventuele invasie van Japan de haven van Tjilatjap een essentiële bevoorradingsfunctie zou hebben en in tweede instantie een voor de hand liggende vluchthaven zou zijn. Als gevolg van de instorting van de prijzen voor suiker en andere tropische producten op de wereld-markt begin jaren dertig van de vorige eeuw, was de bedrijvigheid in de haven van Tjilatjap ernstig teruggelopen en waren er in feite maar twee ligplaatsen voor zeeschepen. Dienden zich meer schepen aan, dan werden zij op stroom gelost met lichters. Naarmate de oorlogsdreiging toenam en dat was zeker het geval na de bezetting van Nederland in mei 1940, groeide het besef dat de opslag-, de laad- en losfaciliteiten, de ligplaatsen en verbindingen drastisch moesten worden uitgebreid en verbeterd. Havenmeester
J. Fray in zijn verslag over de periode half januari tot 8 maart 1942: 'Voor het meren op stroom werden 13 meerboeien geplaatst, ligplaats biedend aan 12 zeeschepen; de hougrond voor de verankering van deze boeien was slecht, zodat bij meren en ontmeren met vaak zeer sterke stroom deze meerboeien soms van hun plaats werden getrokken, terwijl diepgeladen schepen wel eens geboeid raakten'.[6]
Sleepboten en lichters werden aangevoerd uit andere havens, terwijl uit Soerabaja een 8.000-tons dok werd opgehaald. Het korps havenmeesters en loodsen van het Departement van Scheepvaart werd in die maanden van twee op zes gebracht. Er werd een plan gemaakt waarbij 15 schepen tegelijk konden worden bediend, met drie ligplaatsen aan de wal en 12 schepen die op stroom, op de door Fray genoemde boeien werden gemeerd. Eén van de kade's werd verlengd en voorzien van 2-tons kranen om de lichters te kunnen lossen (of te beladen) die de schepen op stroom bedienden. Terwijl de uitbreiding van de haven nog in volle gang was, werden de maanden januari en februari 1942 de drukste maanden die stad en haven van Tjilatjap ooit beleefd hadden.
Er waren dagen dat men niet minder dan 125 schepen op de buitenrede en op de Kali Donan voor de stad en aan de paar los- en laadkades kon tellen.

Snelle Japanse opmars

Waar echter nooit rekening mee was gehouden, was de snelheid van de Japanse opmars als gevolg van de totale ineenstorting van aanvankelijk de Britse- en wat later de Nederlands-Indische defensie. Al in de eerste dagen na Pearl Harbor werden de kapitale Britse oorlogsschepen HMS ‘Prince of Wales’ en HMS ‘Repulse’ in de Zuid-Chinese Zee voor de kust van Kuantan (Oost-Malei- së) vernietigd, waarmee de ruggengraat van de Royal Navy in het Verre-Oosten gebroken was en de opmars door Malakka richting het ‘onneembare’ Singapore open lag. De dreun van Pearl Harbor, gevoegd bij de ondergang van de kapitale schepen van de Royal Navy in zo’n vroeg stadium, heeft een niet te onderschatten invloed gehad op het moreel van zowel de Britse- als de Nederlandse strijdkrachten, temeer omdat in de pers Japanners altijd waren neergezet als een stelletje het Westen imiterende apen met kromme benen op gammele fietsen. Het resultaat was bijvoorbeeld dat Singapore door generaal Percival op 15 februari 1942 werd prijsgegeven op het moment dat Percival nog 80.000 man troepen onder zijn direct bevel had, tegenover een Japanse troepenmacht onder generaal Yamashita van 23.000 man, zoals na de overgave van Singapore tot veler afgrijzen bleek. Toen half januari nog ijverig werd gewerkt aan verlenging van kaderuimte in Tjilatjap, hadden Japanse mariniers intussen de oliehaven Tarakan op Oost-Borneo al veroverd.

ms 'Tjitjalengka' (1939,10.972 brt), JCJL.

Er was geen redden aan. De doodklap kwam op 27 februari met de Slag in de Java Zee, waarbij Schout bij nacht Doorman geheel zinloos met zijn ABDA-vloot ten onder ging. De situatie werd in die weken door de marineleiding totaal verkeerd beoordeeld, schepen met strategische ladingen die in Soerabaja en Tjilatjap lagen, mochten niet uitvaren en moesten ten slotte, toen de Java Zee inmiddels vergeven was van de Japanners, tot zinken worden gebracht. Toen de schepen uit Tjilatjap uiteindelijk het bevel kregen uit te varen op 26 en 27 februari, konden de Japanners op deze schepen prijsschieten met hun bovenwaterschepen, onderzeeboten én met hun luchtmacht, die niet meer gehinderd werden door enige weerstand na de vernietiging van het ABDA-eskader. Het is altijd gemakkelijk te oordelen met wijsheid achteraf, maar in Indië is letterlijk alles fout gegaan en dat zeker niet alleen door de strategische blunders en onmacht van de militaire leiding. De vooroorlogse

bezuinigingsrondes van de Haagse politiek zijn en blijven hier zonder enige twijfel de hoofdschuldigen.

De goudverschepingen
Toen op 8 januari 1942 het Gouvernement besloot het nog in de oorlogskluis van Bandoeng opgeslagen monetaire goud, een hoeveelheid van bijna 60 ton (120 miljoen gulden), buiten Indië te brengen werd, in verband met de daaraan verbonden risico's aanvankelijk gekozen voor 12 schepen die elk 10 miljoen gulden (+ 5.000 kg) zouden vervoeren.[7] Alleen van het ms 'Tegelberg' (KPM) is bekend dat het op 16 februari 1942 te Tjilatjap voor 25 miljoen gulden goud laadde en dit begin maart in Durban loste.[8] Het aantal van twaalf schepen moest door de zich ongekend snel wijzigende oorlogssituatie worden gereduceerd tot zeven schepen, die ieder dus een grotere portie moesten meenemen, hetgeen de 25 miljoen van de 'Tegelberg' verklaart. In een van zijn laatste telegrammen aan de in Londen zetelende regering, berichtte Gouverneur-Generaal Tjarda van Starkenborgh Stachouwer op 5 maart 1942 - als antwoord op eerder gestelde vragen van Minister-President Pieter Sjoerds Gerbrandy over de status van de Nederlands-Indische goudvoorraad:

'Referte: Uw telegram No. 66:
Punt 5: Goudvoorraad JavaBank vrijwel zeker geheel veilig in buitenland aangekomen, doch officieele bevestiging nog niet ontvangen. Verdeeling in millioenen gulden als volgt: New York 250,2; Australië 9,2; Australië zeilende 74; Zuid-Afrika 14,5; Zuid-Afrika zeilende 30,8; Totaal 378,7. Goud alhier verwaarloosbaar - Starkenborgh.'

ms 'Jagersfontein' (1934, 10.083 brt) VNS.

De eerste twee schepen vertrokken nog in januari uit Tandjong Priok; van deze twee hebben wij de namen helaas niet kunnen achterhalen. De namen van de vijf anderen hebben we wel kunnen traceren uit publicaties en rederij-gedenkboeken. Als je het

slagveld uit die periode rond Java overziet - tientallen schepen zijn in die dagen gebleven - is het een wonder dat geen van deze goud vervoerende schepen door de Japanse vloot of luchtmacht is opgemerkt; alle zijn veilig op hun bestemming gearriveerd, waar het goud vervolgens in de kluizen van de Commonwealth Bank of Australia en in die van de Reserwe Bank van Suid Afrika in Pretoria, werd opgeslagen. Ter financiering van de oorlog is er op deze goudvoorraad in de oorlog een beroep gedaan, waarvoor de Javasche Bank na de oorlog volledig is gecompenseerd.

Noten

- *Pas in februari, april en november 1941 werden daarover tussen Duitsland en Japan onderhandelin- gen gevoerd.*
- *Tegen een koers van ƒ 2009,- kg/fljn.*
- *Een lijndienst geëxploiteerd door de Stoomvaart Mij. 'Nederland', de Rotterdamsche Lloyd, de Vereenigde Nederlandsche Scheepvaart Mij. en de Ned. Stoomvaart Mij.'Oceaan'.*
- *Zie artikel in De Blauwe Wimpel van mei 2006.*
- *NRC-Handelsblad 13 november 1998*
- *Verslag Havenmeester 2e KI. J. Fray*
- *Prof. dr. I.J. Brugmans e.a.: Nederlandsch-Indië onder Japansche bezetting, pag 259.*
- *De KPM in Oorlogstijd, pag. 253.*

~~~~~~

Nu de vakanties in volle gang zijn en velen waarschijnlijk nog gaan genieten in de nazomerse perioden wil ik toch nog even wijzen op de gevaren die ons deel kunnen zijn vanuit de zee

HET LEVEN IN DE ZEE.

Giftige vissen.

Vissen, die giftige steken toebrengen worden over de gehele wereld aangetroffen, maar komen het meest in tropische wateren voor. Zij gedragen zich rustig. Verwonding wordt veroorzaakt door aanraking met gifdragende stekels. Een duiker moet de belangrijkste giftige visgroepen, zoals hier besproken, leren kennen.

a. Gehoornde haaien.
   Dit zijn: de stierkophaaien, de stekelige hondshaaien en enige minder bekende soorten. De giforganen bestaan uit twee stekels, een voor iedere rugvin.

b. Katvissen.
   Katvissen worden voornamelijk gevonden in zoetwater. Hun giforgaan bestaat uit stekels op de rug en achter de kieuwen. Men gelooft, dat het gif een uitwerking heeft op de zenuwen en het bloed.

c. Pietermannen.
   Pietermannen zijn klein en worden alleen langs de oostelijke Atlantic en de Middellandse zeekusten gevonden. Zij hebben giftige stekels op de rug en kop.
~~~~~~

Het gif is krachtig en lijkt op dat van sommige slangen. Het tast zowel de zenuwen als het bloed aan. De steken zijn uitermate pijnlijk.

d. Schorpioenvissen.
De giftige schorpioenvis kan in alle tropische en gematigde zeeën worden gevonden. De meest gevaarlijke soorten onder deze classificatie zijn:

1. Schorpioenvis zelf
2. Zebravis
3. Steenvis
4. Tropische schorpioenvis.

De meeste hiervan hebben giftige stekels op de rug en rond de staart. Het gif lijkt op dat van de pieterman.

e. Andere giftige vissen.
Talloze andere soorten vissen kunnen steken toe brengen. Verscheidene, die de aandacht verdienen met de gebieden waar zij voor kunnen komen zijn:

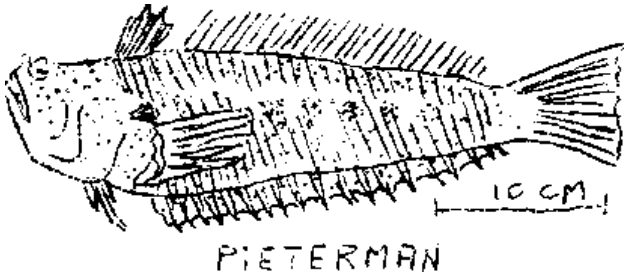
Katvis.
Eén soort wordt gevonden in de Europese wateren, een andere langs de kust van Amerika, Europa, Afrika en India. Zij hebben een enkele stekel op de rug.

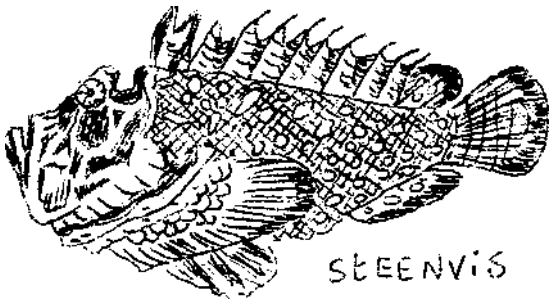
Egelvis.
Deze wordt gevonden in de warme wateren langs de kusten van Amerika, Europa, Afrika en India. Zij heeft holle stekels op de rug en kop.

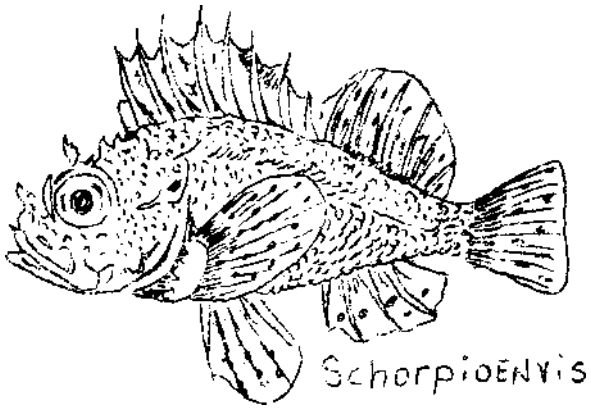
Chirurgvis.
Deze wordt aangetroffen langs riffen in warme zeeën. Zij hebben een scherpe, lancetachtige beweegbare stekel bij de staart.

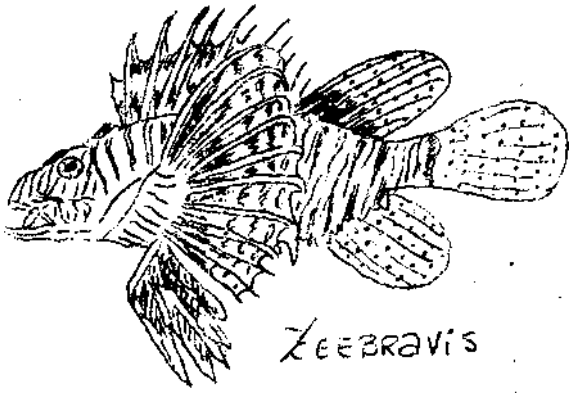
Konijnvis.
Deze wordt veelvuldig aangetroffen rond rotsen en riffen van de Rode Zee tot Polynesië. Hun giforgaan wordt gevormd door stekels op de rug, buik en staart.

f. Algemeen commentaar.
Bij het duiken in een onbekend gebied is het verstandig plaatselijke duikers te raadplegen of de autoriteiten te benaderen voor inlichtingen over de bijzonderheden (gevaren) van de zeedieren in het gebied. Dit vooral voor wat betreft giftige vissen, daar deze bijzonder moeilijk zijn te herkennen









Symptomen.
De effecten van steken door giftige vissen variëren met de soort, de mate van contact en andere factoren. Over het algemeen lijken zij op verwonding zoals van een pijlstaartrog ofschoon de meeste een wond van kleinere afmeting geven. Sommige hebben ernstiger plaatselijke en algemene reacties. Sommige hebben punten, die lijken op die van een slangenbeet. De pijn is het gevolg van de werkelijke verwonding veroorzaakt door de stekel, de uitwerking van het gif, de irritatie door slijm en andere vreemde substanties, die in de wond zijn binnengebracht.

Behandeling.
Haal het slachtoffer zo snel mogelijk uit het water. Leg hem neer en let op shockverschijnselen. Verzeker u van medische assistentie.

a. Neem de maatregelen aangegeven voor pijlstaartrogverwondingen met de volgende uitzonderingen: Als de verwonding klein is bijvoorbeeld door een prik, maak dan een kleine insnijding op die plaats om het bloeden te bevorderen en het bloed spoelen mogelijk te maken. Spoel met steriel zout of schoon water. Verwijder al het zichtbaar vreemde materiaal. Probeer te zuigen zonder echter de mond te gebruiken.

b. Sommige autoriteiten bevelen de volgende behandeling aan voor steken in de hand of voet:

1. Leg onmiddellijk na gestoken te zijn, een tourniquet (schroefverband) aan tussen de plaats van de steek en de rest van het lichaam op een punt zo dicht mogelijk bij de verwonding.
2. Dompel de hand of voet, inclusief tourniquet, in zoet ijswater (zout water levert een gevaarlijk lage temperatuur op).
3. Verwijder na minimaal 5 tot 10 minuten weken in ijswater het tourniquet.
4. Houd het lichaamsdeel minstens 2 uur in ijswater.
5. Voer de andere benodigde maatregelen uit, inclusief de behandeling voor shock, wondverzorging en dergelijke.

Deel uw verhaal en/of uw mening

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

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

Hoe ik op de Wamandai terecht kwam

Nadat ik in 1975 aan boord van Hr. Ms. Utrecht, stationsschip Nederlandse Antillen, het eiland Curacao en marinebasis Parera had leren kennen diende ik een verzoek in om voor walplaatsing uitgezonden te worden, op 15 mei 1978 was het dan zo ver. Die dag vertrokken we na enige vertraging met vlucht KL 779 naar Curacao.

Voordat we daadwerkelijk vertrokken was er nog enige opschudding omdat een kapitein van de mariniers er nadrukkelijk op aandrong dat zijn sabel als handbagage mee aan boord ging.
Dit was natuurlijk uitgesloten, maar de gezagvoerder bracht uitkomst door de sabel in de cockpit mee te laten reizen, had deze man misschien al meer met dit bijltje gehakt?
Het inrouleren en acclimatiseren verliep soepel, mede omdat er al een machinist, die ik nog van Hr. Ms. Utrecht kende op de basis aanwezig was.
Op 31 mei werd het commando over de basis overgedragen van kltz Slot naar ltkolmarns Jansen, dit met het oog op de geplande samenvoeging van de marinebasis Parera en de marinierskazerne Suffisant.
De eerste veranderingen dienden zich toen al aan, in het straatje voor het kantoor van de commandant, waar voorheen verkeer vrij mogelijk was, werden nu afsluitborden geplaatst.
Waarschijnlijk stelde de nieuwe commandant rust zéér op prijs.
Op 1 juli kwamen de mariniers van marinierskazerne Suffisant over naar marinebasis Parera en namen hun intrek in de barakken die door de vaste bemanning ontruimd waren.

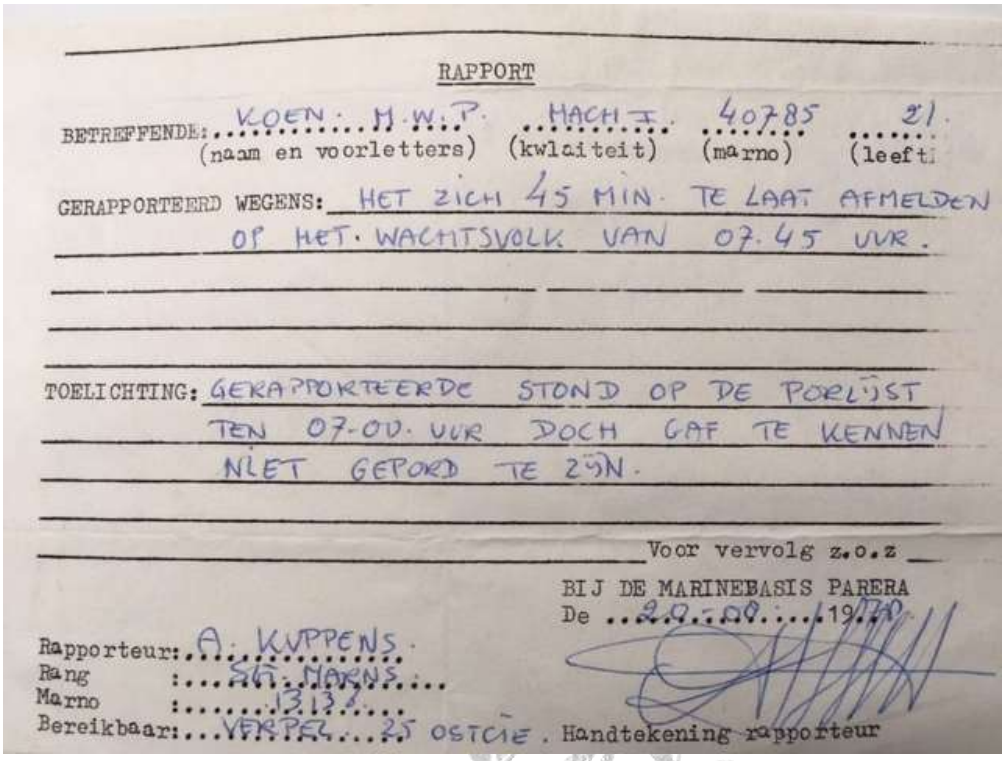
Rond deze tijd merkte een kapitein van de mariniers, de zelfde van de sabel in het vliegtuig, tijdens wachtsvolk op dat mijn schoenen niet correct waren. Dit waren werkschoenen met stalen neuzen maar door het tegen de rand van de waterdichte keringen stoten aan boord van mijn vorige plaatsing, was het leer op de stalen neus gescheurd. Mij werd te verstaan gegeven nieuwe schoenen aan te schaffen, en dit terwijl mijn vertrouwde stappers nog prima voldeden. In het magazijn kreeg ik te horen dat deze schoenen niet in de verstrekking zaten, wel marinierskisten. Dit vond ik echter geen alternatief passend bij mijn dienstvak dus ging ik om raad bij de HTD, meneer Schoevers, onze divisiechef.
Die was het met mij eens dat schoenen met stalen neuzen de voorkeur hadden, te meer daar die in Nederland in de magazijnen wel te verkrijgen waren.
Waarom er vanuit Nederland geen werkschoenen konden komen ben ik nooit te weten gekomen, maar de HTD had voor mij een afspraak geregeld dat ik in het magazijn van de Shell raffinaderij een paar veiligheidsschoenen kon gaan kopen. Hilariteit alom, want deze schoenen leken totaal niet op de standaard werkschoenen van de vloot.
Ook over baksgewijs had de nieuwe Ouwe baanbrekende ideeën, maar daaraan is in een eerder artikel, in ten Anker nr 31, al aandacht besteed.
1 augustus werd een belangrijke dag voor defensie overzee, die dag was er commando overdracht van CZMNA, commandeur Gonggrijp droeg het stokje over aan commandeur van der Lee.
Voor deze bijzondere gebeurtenis vond onze commandant het blijkbaar belangrijk

dat al het aan te treden personeel er piekfijn en representatief uit zag, daarom werd mij, samen met twee electromonteurs, te verstaan gegeven dat wij ‘niet representatief’ waren en niet bij de commando overdracht dienden te verschijnen. Wel mochten wij vooraf de stoelen voor deze ceremonie gereed zetten en nadien opruimen.
Hooglijk verbaast over deze manier van doen dienden wij een schriftelijk verzoek in om toelichting betreffende dit ‘niet representatief’ zijn, onder mariniers waren wij misschien wel een opvallende verschijning, maar tussen vlootpersoneel viel dit toch reuze mee.
Na enige tijd werden we bij de commandant geroepen, nog maar met z’n tweeën, nummer drie was al gerepatrieerd. Een fraai verhaal dat we te horen kregen, omdat enige tegenwerpingen toch niet in dank afgenomen werden deden we er verder maar het zwijgen toe. Tot het verhaal beëindigd was, toen vroeg ik of we deze toelichting ook schriftelijk mochten ontvangen. Dit was blijkbaar tegen het zere been omdat de Ouwe toch de tijd genomen had ons dit persoonlijk mede te delen, de derde niet aanwezige ‘niet representatieve’ zou wel schriftelijk op de hoogte gesteld worden. Helaas heb ik die nooit meer ontmoet. Wat had ik dit graag zwart op wit gehad, dat had op volgende plaatsingen nog voor veel lol kunnen zorgen.
Niet lang daarna, ik was die avond tapbaas in de noodkantine, kwam kort nadat de film in ons fameuze buitentheater begonnen was de o.o. van pol de namen opnemen van de aanwezigen.

Ook mijn naam. Toen ik vertelde dat ik hier als tapbaas aanwezig was vroeg hij of ik daar dan een probleem mee had, aangezien deze o.o. van pol best een sympathieke kerel was had ik er geen bezwaar tegen. Dit kwam hij doen om ons voor een gesprek met de commandant uit te kunnen nodigen; ik zag de bui alweer hangen!
Twee aan twee werden we daar binnen geroepen, ik samen met een collega machinist, die probeerde tijdens het ‘gesprek’ nog wat in te brengen, maar kreeg steeds het deksel op zijn neus.
Als dit de Ouwe zijn idee van heropvoeden was dan sloeg hij toch behoorlijk de plank mis, wat was er nou verkeerd aan om ’s avonds samen met je maten een biertje te drinken in de kantine op de basis.

en dan weer verder lezen….

Op 20 augustus sloeg het noodlot opnieuw toe, ik had die dag de wacht en me netjes op de porlijst gezet om op tijd op wachtsvolk te zijn. Ongelooflijk maar ik ben niet gepord. Bewijs daarvan was dat mijn handtekening niet op de porlijst stond. Toch werd ik natuurlijk op rapport gezet, en kon me wederom in mijn beste tenue bij de Ouwe vervoegen.



RAPPORT

BETREFFENDE: KOEN M.W.P. MACH I. 40785 21.
(naam en voorletters) (kwlaiteit) (marno) (leeft.

GERAPPORTEERD WEGENS: HET ZICH 45 MIN. TE LAAT AFMELDEN OP HET WACHTSVOLK VAN 07.45 UUR.

TOELICHTING: GERAPPORTEERDE STOND OP DE PORLIJST TEN 07-00 UUR DOCH GAF TE KENNEN NIET GEPORD TE ZIJN.

Voor vervolg z.o.z

BIJ DE MARINEBASIS PARERA
De 20-08-1970

Rapporteur: A. KUPPENS.
Rang : SGT. MARNS.
Marno : 13133.
Bereikbaar: VERPL. 25 OSTCIE. Handtekening rapporteur

Die haalde dit keer echt alles uit de kast, beweerde zelfs dat voor een figuur als ik een verblijf in Koraal Specht, de meest beruchte gevangenis in het Caribisch gebied, niet denkbeeldig was. Wederom deed ik er weer maar het zwijgen toe, en vond het eigenlijk een beetje jammer dat dit bakkie daar mee afgedaan was. Want ik keek er naar uit in beklag te kunnen gaan, het begon nu toch wel te vervelen deze ongewilde omscholing van machinist naar deeltijd marinier.

In onze machinisten werkplaats was burger medewerker Sam de kastbaas, toen Sam met zomerverlof ging en ik tijdelijk zijn taak waarnam verscheen er een sergeant van de mariniers met een granaathuls bij het magazijn met de opmerking dat ik daar een kolenkit van moest maken, waar die huls vandaan kwam vertelde hij niet. Toen ik deze man door verwees naar de chef werkplaats was hij nog gepikeerd ook.
Waren we nog met twee ‘niet representatieven’ op de basis, dat duurde helaas niet lang meer. De andere electromonteur werd vroegtijdig op het vliegtuig naar Nederland gezet. Hij maakte het soms toch wel een beetje te bont, reed op het eiland rond met zijn Campo express vol wilde teksten en zelfs een wc bril op dak. Een meningsverschil met eilandbewoners had hij eens beslecht door er een brandblusser op leeg te spuiten, dat werd ook al niet in dank afgenomen.

‘Niet representatieve’ met Campo express

o.o. van pol

Het dagelijkse baksgewijs zorgde ook voor de nodige deining, toen ik op een ochtend eens samen met twee seiners het terrein op kwam lopen was de chef der equipage in zijn nopjes en galmde het over het terrein: “Koene, je bent te laat.” Ik draaide me om en ging dan maar gelijk naar de machinisten werkplaats. Hij kwam me achterop en pakte me bij mijn schouder, “Jij gaat er nu bij staan” brulde hij. “Waarom roept U ook niet naar die twee seiners, nu ik toch te laat ben heb ik daar niks meer te zoeken” vertelde ik hem en liep weer verder.
De zelfde ochtend werd ik verzocht me te melden bij het kantoor van de o.o. van pol, deze vroeg me te vertellen wat er voorgevallen was. Terwijl ik mijn verhaal deed stond de chef der equipage achter mijn rug schaapachtig op een plattegrond van de basis staan staren. Die had nog nooit een varende plaatsing gehad dacht ik, want daar is de verwachting toch: ken Uw plaatsing binnen 24 uur. De o.o. van pol, een voor rede vatbare man, merkte op dat mijn naam toch niet Koene was en dat ik uit het paradeboek geschrapt zou worden. Jammer, ook dit keer was in beklag gaan toch een fijn vooruitzicht geweest.

Maar lachen kon je ook in deze nieuwe omstandigheden, zo was er wekelijks op zaterdagavond van zes tot acht uur het verzoekplaten programma Taptoeklanken. Voor een kapitein van de mariniers vroegen we het plaatje “Hij was maar een clown” aan, en dat werd nog uitgezonden ook.
Het gejuich in de Karel Doorman moet tot aan de andere kant van de basis te horen zijn geweest, denk ik. Aangemoedigd door dit succes vroegen we voor de sergeant machinist, chef machinisten werkplaats, het plaatje “Eenzame fietser” aan, dit omdat hij nog al eens onder scheepstijd met onbekende bestemming op de fiets vertrok. Dit werd echter gecensureerd, achteraf bezien wel begrijpelijk omdat de presentatrice de echtgenote van de sergeant was.
Toen ik als machinist van de wacht in het watergebouwtje boven op de tjot eens een afsluiter open moest gaan draaien omdat de watervoorziening stagneerde, nam ik de kortste weg langs het onderofficiers verblijf en dan verder langs een olifantenpaadje dat wij het ‘cabrietenpad’ noemden. Bij de ‘Gouden Bal’ aangekomen liep ik daar een

majoor van de mariniers, in het gezelschap van een plaatselijke schone, tegen het lijf die me vroeg wat ik daar kwam doen. Na m'n verhaal gedaan te hebben stuurde hij me botweg terug om een andere weg te nemen, het argument dat er op dit moment problemen waren met het drinkwater drong niet tot deze dappere dienaar van onze Ouwe door.

Watergebouwtje met bovengrondse waterleiding voor de 'Gouden Bal'

Op een dag werden we opgeschrikt door het plotselinge overlijden van een sergeant van de mariniers. In de machinisten werkplaats werd mij door de chef der equipage, die blijkbaar nog wat goed te maken had, aangezegd dat ik in lang wit aan de poort diende te verschijnen om dan als erewacht op het vliegveld aan te treden. Ik vroeg hem nog of hij dat meende, het gezicht dat hij toen trok is me nog lang bijgebleven. Ik ben toen gelijk naar onze divisiechef gegaan met de vraag of een 'niet

representatieve' machinist wel geschikt is voor een erewacht. Het werd een heel lang gesprek, waarbij veel oud zeer naar boven kwam. Een mooi moment was dat de chef der equipage weer in de machinisten werkplaats verscheen om mij te vertellen dat de erewacht voor mij niet doorging.
Blijkbaar was er toch meer los gekomen want ik werd kort nadien op Hr. Ms. Utrecht, die aan de Rimasteiger lag, gedetacheerd, dit duurde tot die enkele weken later voor een oefening weer vertrok.
Terug op de basis plaatste de HTD mij aan boord van de Wamandai, en hoopte dat de verstandhouding beter zou worden, wat inderdaad het geval was ik ben niet meer lastig gevallen.
Hoewel ik eerst niet zo gecharmeerd was van deze verandering, ik had alleen ervaring op schepen met stoom installaties, werd het toch een geweldige tijd daar aan boord bij schipper van der Endt.

Op 1 december vertrok de Wamandai met de logistieke dienst aan boord voor een dagje uit naar klein Curacao, tijdens die tocht raakte ik aan de praat met een officier van administratie die mij op een gegeven moment vertelde dat ik heel anders was dan er over mij verteld werd.

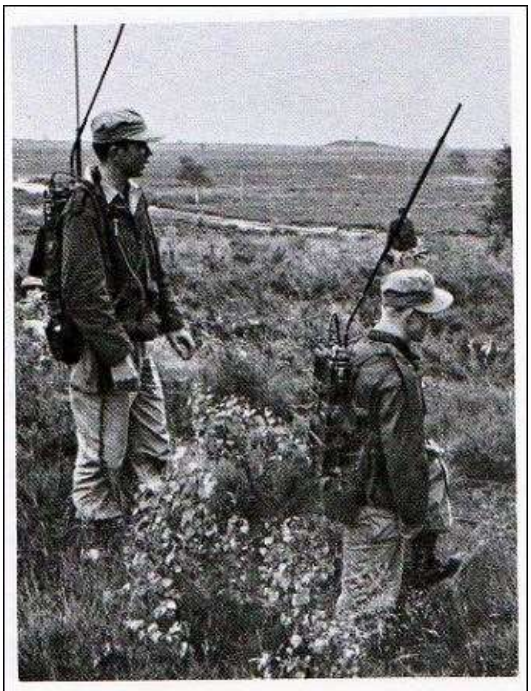
Dat deze man dit opmerkte geeft toch wel te denken. Ik had in mijn werk of omgang nooit met hem te maken, en toch had hij een beeld van mij gekregen waarvan hij op deze dag merkte dat er niets van klopte.
Met de Wamandai lagen wij verscheidene keren op Aruba bij marinierskazerne Savaneta, daar was de stemming heel anders, en waren wij als bemanning van de Wamandai zelfs welkom in het korporaalsverblijf. Ook werden we er nog eens uitgezwaaid door de commandant en de eerste officier, dat heb ik op Parera onze Ouwe nooit zien doen.
Op 6 februari vertrok ik, onvergetelijke ervaringen rijker, weer naar Nederland, waar ik later hoorde dat de commandant al afgelost was.
Nu pas na al die jaren vernam ik van Arie Krijgsman dat de commando overdracht toen op 26 mei 1979 plaats vond, dus heeft het commando van ‘onze’ Ouwe nog geen jaar geduurd.

Was getekend: Ries Koen
fam.koen@home.nl

In een bar in San Francisco zat men af te geven op de toestanden in Chicago. Jenkins verdedigde natuurlijk zijn geboortestad:

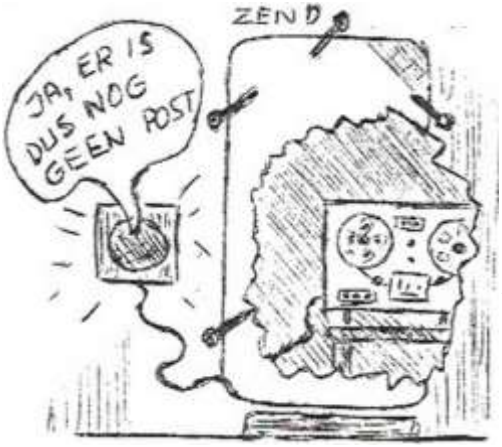
"Chicago is de fatsoenlijkste stad die er bestaat. Onlangs bij voorbeeld heeft een filmster in een dronken bui haar peperdure halssnoer vol diamanten aan een straatlantaarn gehangen. En toen ze de volgende dag terugkwam, was-ie er nog!"
"Wat zeg je me daar,. was het snoer er nog?"
"Het halssnoer niet," antwoordde Jenkins," maar de lantaarn."

Twee oudjes…..



Verzorgt de radiotelegrafie en -telefonie tussen de eenheden van het korps mariniers.
Is verder bedreven in radiotechniek, machineschrijven, het gebruik van codes en de Engelse taal.
Bovendien is hij ook infanterist.

Hij leidt het vliegverkeer.
Of werkt bij de afdeling operaties, waar vertrekkende en aankomende vliegtuigen worden afgeboekt, contact wordt onderhouden met andere vliegvelden en waar de commandanten van de vliegtuigen inlichtingen kunnen krijgen.



<u>AFKONDIGING</u> (betreffende postzaken)

Naar aanleiding van onze a.s. zomerse periode en de daarop volgende nazomer, even een klein berichtje omtrent de postverzorging voor de redactie van *ten Anker* .
Een voornaam punt voor U en de familieleden, vrienden en kennissen is en blijft een goede adressering voor de brievenbus post van belang;

Minimumformaat 140x90mm
Maximumformaat 380x265x32mm

tot 20 gr € 0,91
tot 50 gr € 1,82
tot 100 gr € 2.73
tot 350 gr € 3,64
tot 2 kg € 4,40

Voldoet u niet aan deze portokosten ?.... dan krijgt u 2 uur strafdienst !

Een juiste adres is: “Ten Anker”
t.a.v. de redactie
Abeelstraat 96 3329 AG Dordrecht
Mail: tenanker@kpnmail.nl

als afzender : uw personalia alsmede uw adres !

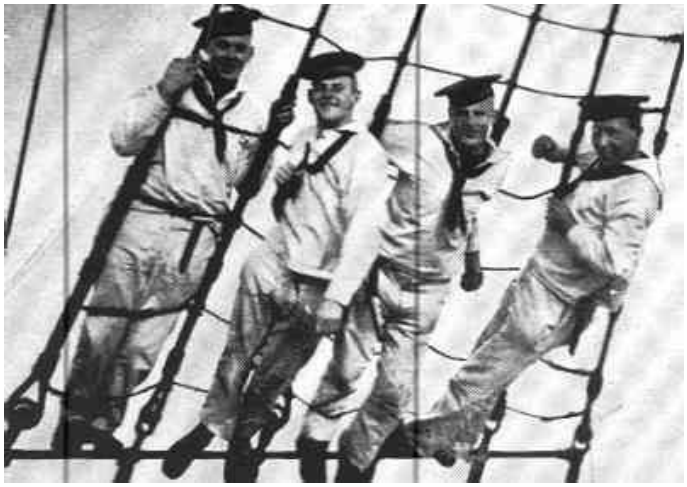
Postverzendingen per mail ;
tenanker@kpnmail.nl

Wilhelmus George van der Wel

geboren te 11-01-1921 Amsterdam
overleden 07-02-1942. Merek a/b Hr. Ms. Soemba
Rang/Stand Matroos 1
Onderscheiding: Bronzen Leeuwq
Werd bij K.B. van 03-04-1942 nr. 9 postuum het Bronzen Kruis met eervolle vermelding verleend.

Hr.Ms. Soemba werd in januari 1942 bij de bewaking van de Riouwarchipel ingeschakeld
in de bewakingsdienst van Straat Soenda.
Tijdens een Japanse aanval bij Merak op 25 februari 1942 werd Hr.Ms. Soemba, die zich aan de noordwestkust van Java aan Straat Soenda bevond, licht beschadigd.
De 15 afgeworpen bommen vielen allen nabij het schip. Hierbij werd de Matroos I KM Wel van der, Wilhelmus George zwaar gewond terwijl hij het kanon van 7,5 cm als richter bediende
Hij bleef op zijn post tot de aanval was afgelopen. Daarna zakte hij bewusteloos neer en overleed aan inwendige bloedingen om ca. 19.00 uur.
Hij kreeg een zeemansgraf ten noorden van het eiland Krakatau en werd postuum onderscheiden met de Bronzen Leeuw

Op 03-05-1961 werd bij de N.V. Amsterdamsche scheepswerf G. de Vries Lentsch Jr. te Amsterdam een ondiepwatermijnenveger te water gelaten en naar Van der Wel vernoemd.



Tweede van links: matroos 1 Wilhelmus George van der Wel (1921-1942), Bronzen Leeuw, gesneuveld bij een aanval op kanonneerboot Hr.Ms. Soemba in Nederlands-Indië

Over de Koninklijke Marine zijn in het verleden vele boekwerken en publicaties verschenen. Zowel vanuit een wetenschappelijk en/of historisch oogpunt als vanuit meer populairdere standpunten. Veel van deze boeken bevatten informatie over de techniek of de activiteiten van de schepen van de Koninklijke Marine. Om logische redenen werd daarbij veelal slechts een enkel schip of een bepaald scheepstype beschreven of was er sprake van meer algemenere beschouwingen, dan wel van schepen uit een bepaalde periode.
Er is echter nimmer een overzicht van alle schepen en vaartuigen waarover de Koninklijke Marine beschikt(e) verschenen. Een positieve uitzondering is het boek *De schepen van de Koninklijke Marine en die der Gouvernementsmarine 1814-1962* van de hand van A.J. Vermeulen. Zoals de titel al duidelijk maakt is deze publicatie inmiddels behoorlijk gedateerd. In de halve eeuw na het verschijnen ervan zijn namelijk vele tientallen marineschepen en -vaartuigen in en vaak ook al weer uit dienst gesteld.

Bovendien was zelfs dit naslagwerk, hoe informatief en gedetailleerd ook, niet geheel compleet. Zo ontbraken daarin bijvoorbeeld de kleinere (hulp)vaartuigen én - niet onbelangrijk - de loodsboten, lichtschepen en betonningsvaartuigen van het lange tijd ook tot de Koninklijke Marine behorende Loodswezen. Datzelfde geldt voor het jubileumboek *De Kroon op het Anker, 175jaar Koninklijke Marine* uit 1988. Daarin ook een overzicht dat thans gedateerd is en - hoe uitgebreid ook - in meerdere opzichten evenmin volledig is te noemen.

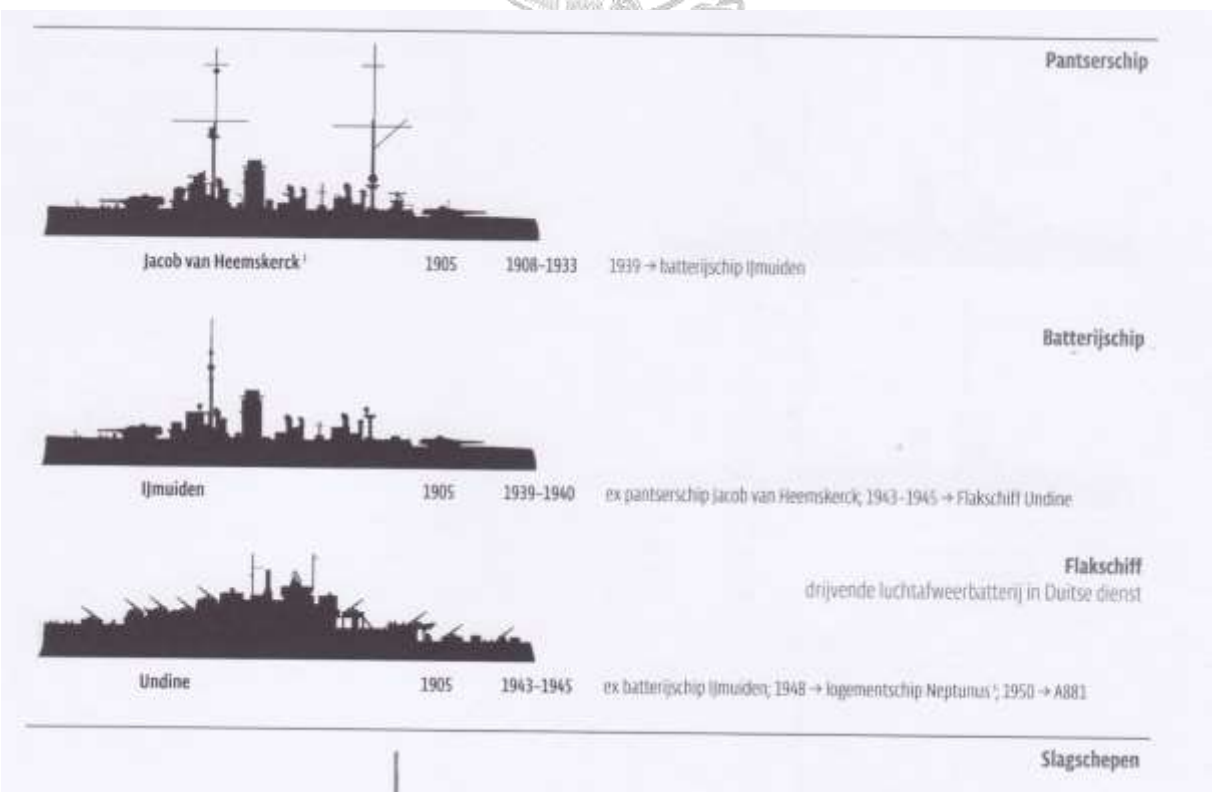
Deze publicatie is evenals het boek van Vermeulen primair bedoeld als naslagwerk. Omdat alle zeilschepen van de Zeemacht ook in het boek van Vermeulen zijn beschreven is afgezien van vermelding daarvan en beperkt deze publicatie zich - enkele uitzonderingen daargelaten - tot de gemotoriseerd aangedreven schepen vanaf circa 1826 tot 2020, een tijdspanne van bijna twee eeuwen.

Het bovenstaande is een gedeeltelijk stuk wat ik heb gekopieerd uit het voorwoord van de schrijver / samensteller van dit boek.
Eigenlijk is daarmede al meer dan voldoende aangegeven dat dit boek een uitgave is waar je veel informatie uit kan putten en in mijn beleving mag dit niet ontbreken op iedere boekenplank van ieder oud marine man.
U zult er veel in terug kunnen vinden.

Verbazing wekkend worstelend door alle pagina's passeren er namen van schepen waar ik het bestaan niet van wist en dus ook nog nooit van heb gehoord – en ik denk dat ook U hier verbaasd naar zal kijken- De marine die wij kennen uit ons verleden en zeer zeker uit het verre verleden blijkt veel groter te zijn geweest als wij voor mogelijk hebben gehouden.

Als voorbeeld een gedeelte uit het boek ter informatie…
De redactie,

Pantser(dek)schepen
Ramschepen waren ontworpen en gebouwd om vijandelijke schepen te rammen met een versterkte en naar voren uitstekende steven. Een methode die al in de oudheid werd toegepast. Toen deze ramschepen ook werden uitgerust met een draaibare geschutstoren werden ze ramtorenschepen genaamd.
Het eerste ramtorenschip bij de Koninklijke Marine was Zr.Ms. Prins Hendrik der Nederlanden. Daarna volgden de iets kleinere ramtorenschepen Buffel, Stier, Guinea en Schorpoen. Deze schepen werden later als pantserschip geclassificeerd, maar waren eigenlijk ramschepen met twee 23 cm kanons in een draaibare toren. Het ramtorenschip Zr.Ms. Koning der Nederlanden was met een standaard waterverplaatsing van 5400 ton destijds (ca. 1880) het grootste Nederlandse oorlogsschip. Omdat het was uitgerust met vier 28 cm en vier 12 cm kanons werd het ook wel een minislagschip genoemd, maar werd later als pantserdekschip gecategoriseerd. Ook alle overige ramtorenschepen en het pantserdekkorvet Zr.Ms. Sumatra werden vanaf 1893 als pantserschip of pantserdekschip aangeduid. De term pantserschip was de benaming voor de zware typen oorlogsschepen die bij de zeemachten dienst deden voordat het tijdperk van de 'echte' slagschepen (1906-1945) aanbrak.



Pantserschepen dankten hun naam aan de zware pantserhuid die boven de waterlijn was aangebracht, ter bescherming tegen granaatinslagen. Naar latere maatstaven zou het pantserdekschip Hr.Ms. Koning der Nederlanden met haar vier 28 cm kanons als het enige Nederlandse slagschip kunnen worden gezien.
Het eerste pantserschip dat in 1860 te water werd gelaten voor de Royal Navy was de HMS Warrior, als antwoord op de Franse La Gloire die een j aar eerder in de vaart kwam. Dit was nog een houten schip die een extra bescherming kreeg van ijzeren platen op de romp. Deze schepen werden ook aangeduid als *Ironclads.* HMS Warrior was echter het eerste schip met een geheel van ijzer gemaakte romp.
Een pantserdekschip of pantserdekkruiser is een kruiser die binnendeks op ongeveer waterlijn gepantserd was. Dat bood bescherming tegen kanonskogels en artilleriegranaten, maar maakte tegelijkertijd het schip zwaar en traag. In tegenstelling tot de pantserkruiser waren de zijden echter niet versterkt. Het scheepstype ontstond omstreeks 1870, toen door verbeteringen van de artilleriegranaten de gepantserde zijkanten van pantserschepen of pantserkruisers konden worden doorboord, tenzij deze
extreem zwaar gepantserd waren. Het pantserdekschip was door het weglaten van de bepantsering aan de zijkanten lichter en wendbaarder dan een pantserkruiser van dezelfde afmetingen. Eventueel binnendringende projectielen konden het schip dankzij het pantserdek slechts niet dieper dan tot op de waterlijn beschadigen.
De drie pantserschepen van de Kortenaer-klasse waren weliswaar geen grote, maar toch redelijk moderne schepen met een voor hun afmetingen zware bewapening en een groot incasseringsvermogen. De lage maximum snelheid daarentegen maakte ze minder geschikt voor dienst in de tropische wateren van de Indische archipel.
De zes pantserdekschepen omvattende Hol- land-klasse was gebaseerd op de Britse Apollo-klasse. Deze schepen bezaten een relatief hoge kruissnelheid en een grote actieradius, waarmee ze uitstekend geschikt waren voor de dienst in Nederlands-Indië. Ze waren echter door hun beperkte waterverplaatsing van zo'n 3500 ton en relatief klein kaliber bewapening niet sterk genoeg als slagschip en met hun zestien knopen niet snel genoeg als kruiser, maar bestemd voor algemene dienst.
Na deze Holland-klasse kwamen begin 20e eeuw nog drie pantserschepen van de Koningin Regen- tes-klasse in dienst. Deze klasse was een verbeterde en vergrote versie van de pantserschepen van de Kortenaer-klasse. In 1904 en 1906 volgden nog twee iets grotere pantserschepen van circa 5000 ton.
Met hun primaire bewapening van 24 cm en 15 cm kanons en een snelheid van zo'n 16 knopen waren deze schepen het echte voorbeeld van het kleine pantserschip en voor de Nederlandse vloot zeer bruikbaar. Deze schepen vormden de kern van de vloot van de Koninklijke Marine in Nederland en Nederlands-Oost-Indië tijdens de Eerste Wereldoorlog.
De Koninklijke Marine hield nog lang vast aan deze typen en liet zelfs nog een pantserschip bouwen toen het concept ervan door de opkomst van de *Dreadnought* type slagschepen elders al achterhaald was.
Dit schip, Hr.Ms. De Zeven Provinciën, was niet alleen nog iets groter, maar met twee 28 cm kanons ook zwaarder bewapend dan haar voorgangers.
De plannen voor de bouw van een tiental(!) slagschepen, toen nog steeds 'ontwerp pantserschip 1913' genoemd, sneuvelden door het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog. Een aantal van deze ontwerpen ging uit van schepen die zouden worden uitgerust met 8 kanons van 34 cm, geplaats in twee vierling torens!
Alle acht pantserschepen en de zes pantserdek- schepen waarover de Koninklijke Marine beschikte, werden tijdens het interbellum buiten dienst gesteld. Twee stuks

werden artillerie-instructieschepen, twee werden batterijschepen voor kustverdediging en één werd ingericht als logement/wachtschip.
Vermeldenswaard is nog dat drie van deze voormalige pantserschepen door de Duitse bezetter in de Tweede Wereldoorlog werden omgebouwd tot drijvende luchtafweerbatterijen, zogenaamde *Flakschiffe.*

Hoe te bestellen ?....

"Vlootoverzicht en scheepssilhouetten van de Koninklijke Marine 1826-2020"
telt 232 pagina's met ruim 900 silhouetten op A4 formaat (210x297 mm).
Het is genaaid(!) gebrocheerd in een gelamineerde softcover omslag.
De prijs **bedraagt € 24,50**

Deze publicatie is verkrijgbaar door overmaking van € 24,50 + € 4,75 porto- en verzendkosten op rekeningnummer NL28 INGB 0002 4565 26 tnv. A. van Eijsden te Rotterdam.
Vergeet bij uw bestelling vooral niet uw adresgegevens te vermelden!

ISBN 978 90 8759 963 8

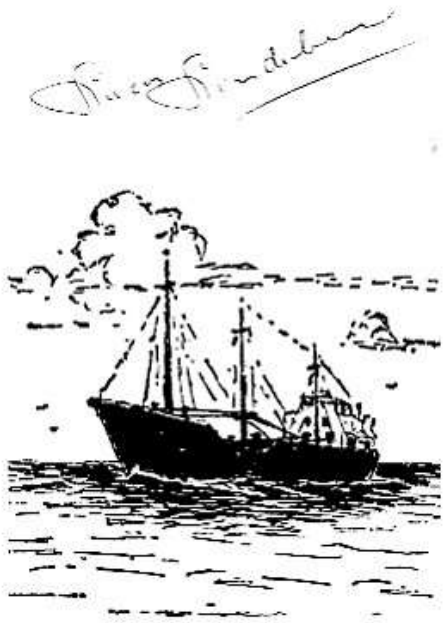
. . . . . .

Sama djeroek di dalam moeloet

De vaart op Nieuw-Guinea was voor K.P.M.'ers en de paar passagiers niet bepaald de leukste dienst in de kolonie. Op Nederlands Nieuw-Guinea had je geen „swinging towns" zoals Batavia, Medan, Makassar of Soerabaja.

Er was in van alles niets: geen soos, geen zwembad, geen „normale" huizen, geen postkantoor, geen bioscoop, geen Europese winkels en geen Europese coiffeur. Vandaar dat een attente K.P.M.-kapitein, die telkens weer wat leuks voor zijn, zich vervelende, passagiers verzon, een dineetje liet klaarmaken met als hoofdgerecht een in zijn geheel gebraden speenvarken.

De Madoerese kok-hofmeester werd de kampong ingestuurd om zo'n beestje te kopen en de Papoea' s keken daar wel even vreemd van op. Wie koopt er nu een jong varkentje? Werden die niet liefdevol aan de borst van hun vrouwen gevoed met pure moedermelk, opdat het diertje maar gezond, groot en sterk zou worden?
En pas als het dier volwassen, groot en vet was geworden, kwam de tijd voor de slacht en de smulpartij. De Madoerese kok legde uit dat hij gestuurd werd door zo'n blank opperhoofd van een schip en daarop knikten de oudsten van de stam begrijpend. Zo'n blanke toean wilde een te jong varkentje kopen?
Tja, die weet niet beter.
Het beestje werd aan boord geslacht. Nadat de ingewanden waren verwijderd, werd het varkentje van binnen en van buiten met zout en geurige kruiden ingewreven en in de oven gebraden, net zolang tot het vlees botergaar was en het huidje bruin en krokant was geworden. De passagiers mochten er niets van weten, het moest een verrassing blijven.



De kapitein wilde het speenvarken geheel volgens de regels laten op dienen, met een klein appeltje in de bek. Maar appels in Nieuw-Guinea? Tida ada (zijn er niet) . Soms kon je die in Batavia kopen als een K.P.M.'er met vries- en koellading uit Australië, te Tandjong Priok had afgemeerd.
Het alternatief was een citroentje en daarom gaf de kapitein in niet al te best Maleis opdracht aan de tafel- djongos: „...lantas minta massoek sama babi pangan dan sama djeroek di dalam moeloet." Daar keek de djongos heel vreemd van op, maar dat was de kapitein, die toch al zo druk bezig was met z'n lading, stabiliteitsberekeningen en ook nog de voorbereidingen van de feestmaaltijd, niet opgevallen.
De passagiers die geen van allen in lachen durfden uit te barsten, waren wel degelijk verbaasd toen de djongos, met een citroen in z'n mond, plechtig de passagiersmessroom binnenschreed, terwijl hij het gebraden speenvarken als een offerande op een grote schaal met zich meedroeg.
Later heeft de kapitein aan de djongos uitgelegd dat hij „sala" (fout) was geweest en dat hij het niet goed had uitgelegd, want gezichtsverlies was in de Grote Oost nu eenmaal héél erg en wekte wrok op. Want wat had de kapitein voor opdracht gegeven?: „...en als je dan met het speenvarken binnenkomt, dan met een citroen in je mond."

Was getekende Kapt. Lucas Lindeboom
Uit de BlauweWimpel 1997

~~~~~~

Mijnenvegen
Dagen lang formatie varen over hetzelfde stukje zee.
Dagen lang vooruit te staren valt verdraaid niet mee.
Dagen lang je afstand houden, koers en vaart zijn vastgelegd.
Dagen lang - hoe is 't vol te houden - wordt de zee dan af gedregd.
Dagen lang, saai en eentonig, doe je toch je harde plicht.
Dagen lang zijn er nog nodig voor het werk is verricht.
Plotsklaps davert er'n explosie, snel gepeild, let op de kleur.
Deze acuut nodige eruptie stelt de vegers niet teleur.

Kees
Uit de blauwe wimpel mei 1997

~~~~~~

Spreuk van de week:

Zelfs als u weet waarover u spreekt,
is het verstandig af en toe te zwijgen !!!

Het drama van en met een puts.

Als RAPP (Radio Afstand Peiler Plotter) moest je op hoofdsynoptische uren (00.00, 06.00, 12.00, 18.00 uur) een weerwaarneming doen en dat in een bericht met de waarden versturen. Zo ook de zeewater temperatuur, de eenvoudigste manier was de machinekamer bellen en de temperatuur te vragen, maar nee zei de chef er moet geputst worden en zo ging je met een zeildoekse emmer en een speciale zeewater thermometer naar buiten en bij mooi weer was dat een pretje maar oh wee als er zeegang stond. Zo ook was het de beurt aan mijn maatje Gerrit, vol goede zin ging hij naar buiten en bond de lijn van de puts stevig aan de railing.

Wat er gebeurt is was zijn uitleg, de lijn brak en de puts was er vandoor. Na een tweede puts uit de bergplaats onder de brug opgezocht te hebben, wat had zo een detailboer een rommel, daarin staat de noodverlichting, plotpapier en al wat niet meer wat nodig was om de commando centrale draaiende te houden. Vol goede moed ging Gerrit weer naar dek voor een tweede poging, bond de lijn weer aan de railing vast en gooide de puts overboord en bij het weer binnenhalen bleek de kwaliteit van de puts niet al te best en was de bodem verdwenen.

Dit deed geen goed aan zijn humeur en was het tot er een takenboeker een nieuwe puts had gefabriceerd bellen met de machinekamer. Tijdens onze meteo opleiding op MVK Valkenburg vroeg een allervriendelijkste instructeur of een van de jongens, we hadden een gemengde klas, hoe je aan boord aan de zeewater temperatuur kwam en bereidwillig als hij was wilde Gerrit dit wel doen. Het begin van zijn relaas was ik bel de machinekamer en vraag de zeewatertemperatuur, nee riep de instructeur, die moet je putsen en dat zou dan de enige goede manier zijn.

Gerrit keek hem lachend aan en verkondigde dat na twee mislukkingen met een puts hij een alternatieve manier had gevonden. We voeren op een jager en zijn onderneming begon met het afdalen van een trap en het halen van een bakkie koffie in de gamelle officieren, als deze op was werd er nog een trap afgedaald en stond hij in bakboords wahle gang en deze werd gevolgd richting cafetaria. Als je geluk had was de toko open en kon je snel met de maten een biertje drinken, daarna doorgelopen naar stuurboords whale gang na een paar meter een deur binnengestapt en was er een lage rij met deuren. Na het openen van een der deuren het toilet 3x doortrekken en met de zeewater thermometer de water temperatuur nemen. De dames in de klas keken met een verraste blik naar de instructeur en deze had enige minuten nodig om Gerrit van repliek te dienen en heeft hij met veel woorden verteld hoe het wel moest.

Auteur; Ruud mulder

Wat zit er voor de komende weken in de pen…..

dinsdag 18 augustus	Extra editie Hr.Ms. O 15 in de oorlogsjaren nr.41 a
vrijdag 21 augustus	week editie nr. 41 b
vrijdag 28 augustus	maandeditie nr. 42 met veel diverse onderwerpen
vrijdag 4 september	Korvetten van de Ambonklasse Nr. 43
vrijdag 11 september	weekeditie nr. 44
vrijdag 18 september	waarom een eigen vliegdienst voor de marine ?nr. 45

Heeft u speciale wensen?, laat het even weten, misschien is daar wat voor in de archieven terug te vinden en kan het worden gepubliceerd.

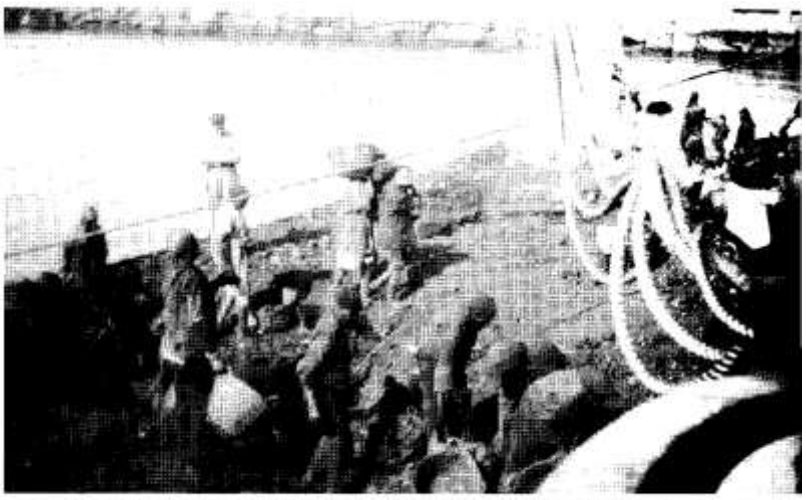
Redactie.

In navolging van het stuk over het Korps Adelborsten….

Bloedworst wordt gemaakt van varkensbloed, rogge en spek. NIET van koeien....
Met vriendelijke groet,

Henk Kirchner

Kolen laden in Casablanca


In september 1938 wordt Hr.Ms. „Gelderland" te Casablanca met manden geladen. Foto A.C. Padmos.

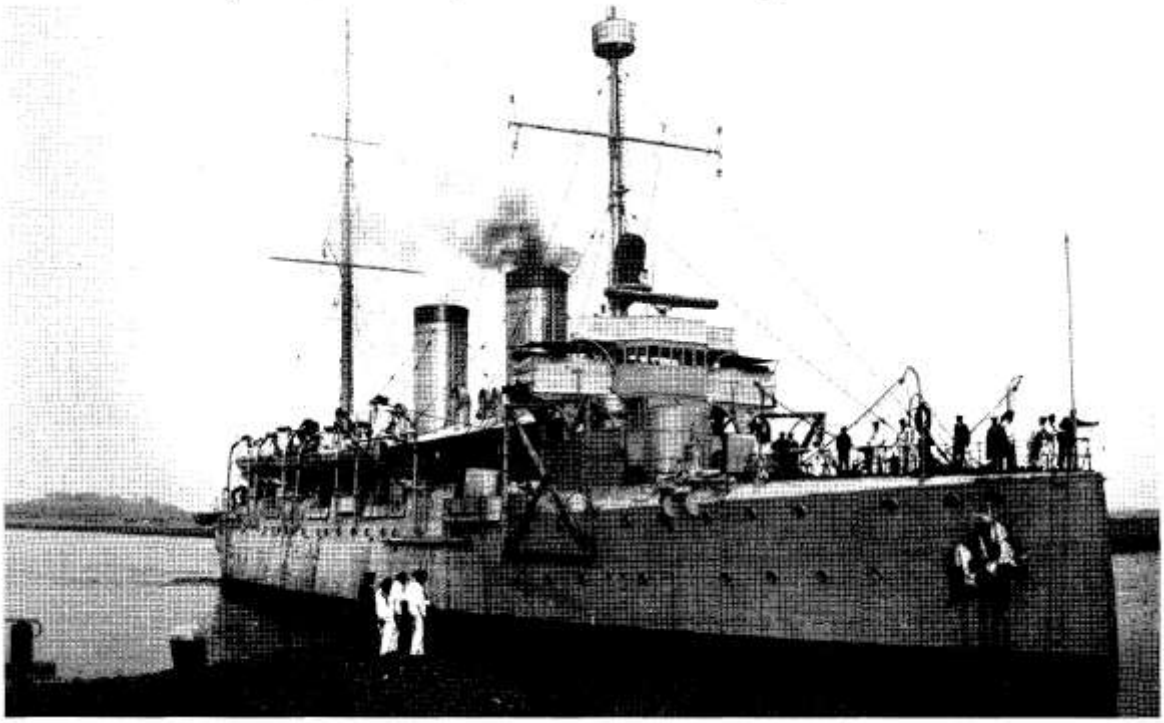
Eind september 1938 werd ik van de „0.11" overgeplaatst naar de „Gelderland", die op 17 oktober daaropvolgend vanuit Den Helder vertrok voor een reis naar de West. Begin maart 1939 zouden we in Nieuwendiep terugkeren.
Aan boord bevonden zich een groep leerling-stokers en een groep lichtmatrozen voor de opleiding tot kanonnier. Ik was milicien. Diensttijd 20 maanden, maar door de mobilisatie zouden dat er 28 worden. Mijn rang was stoker-olieman, een machinekamerfunctie.

Via Portland, aan de Engelse zuidkust, vertrokken wij na drie dagen naar Gibraltar om te patrouilleren, i.v.m. het regime van Franco, maar omdat de lagedrukcilinder van de SB triple-

expansiemachine vreemde geluiden maakte, stoomden we door naar Casablanca, waar het cilinderdeksel werd gelicht en het euvel werd ontdekt.
In deze stilligperiode (twee weken) werd de kolenvoorraad aangevuld.
De kolen werden aangevoerd op een grote vierkante platte schuit, die naast het schip werd gelegd; vervolgens werden ze in manden aan boord gebracht en in de bunkers gestort die zich aan dek bevonden.

A.C. Padmos wierf zich tijdens de eerste reis naar het toenmalige Nederlands-Indië een naam, doordat het bij Perim van H.M. Koningin Wilhelmina opdracht kreeg koers te zetten naar Louren^o Marqués om de president van de Zuid-Afrikaanse Republiek, Paul Kruger, naar Europa over te brengen. Op 22 november 1900 werd president Kruger te Marseille ontscheept. Daarna werd de reis via Algiers voortgezet en op 29 januari 1901 werd Tandjong Priok bereikt. In december 1908 nam Hr.Ms. „Gelderland" deel aan een actie tegen de Venezolaanse kust. Sedert 27 april 1920 deed het schip dienst als artillerie-instructie- schip. In maart 1938 werd nog korte tijd deelgenomen aan de konvooidienst in de Straat van Gibraltar onder kltz P.B.M. van Straelen.

Hr.Ms. „Gelderland" in de haven van Nieuwediep in 1936 of 1937. Het schip werd vervangen door het nieuwe artillerie-instructieschip Hr.Ms. „Van Kinsbergen". Foto via L.L. von Münching.



Op 2 maart 1939 keerde de „Gelderland" van haar laatste reis naar de West te Nieuwediep terug en werd opgelegd. De Duitse marine nam het oude pantserdekschip in 1941 in beslag en liet het verbouwen tot een drijvende antiluchtbatterij onder de naam „Niobe".Op16 juli 1944 zonk het schip in de Finse Golf na een Russische luchtaanval.
L.L. von Münching

Knipsels.....

Deze advertentie werd de redactie toegezonden……Wel aardig.
In de bijlage een advertentie van de personeelsvoorziening van omstreeks 1979.

Daarin figureert de toenmalige commandant van de Isaac Sweers.

ADVERTENTIE

Ik zoek een stel prima kerels.

Commandant Hr.Ms. 'Isaac Sweers', de Kapitein-luitenant ter Zee Jan Hendriks (45).

"Een schip als Hr.Ms. 'Isaac Sweers' wordt gerund door zo'n 250 goed getrainde specialisten. Daar kunnen we alleen maar de besten gebruiken, jongens met een gezond lijf en een goed verstand. Wie MAVO 4 of LTS met Engels en wiskunde op C-niveau heeft maakt kans op een best leven bij de marine. Stuur je naam, adres en opleiding naar Afdeling Personeelsvoorziening van de Koninklijke marine, Antwoordnummer 801, 2500 VD Den Haag. We hebben je nodig."

Koninklijke marine

Frank Koulen standbeeld

Uniek gebeuren in Terneuzen: standbeeld voor een oud-marinier
Op 15 september 2018 werd in de Noordstraat te Terneuzen een standbeeld onthuld van Frank Koulen, de oprichter van het wereldberoemde Jazz cafe Porgy en Bess.
Wie was Frank Alwin Koulen.
Frank Koulen was een uit Suriname afkomstige marinier. Hij was opgeleid als soldaat boorschutter en tekende in 1943 te Curaçao voor het Korps Mariniers
Frank Koulen kwam in september 1944 als marinier met de Canadezen in Terneuzen aan.

Op 5 mei 1945 de dag van de bevrijding vindt er te Terneuzen een parade plaats. De troepen staan opgesteld op de markt, marcheren door de stad en eindigen weer op de markt. Voor het marine detachement loopt als hoornblazer (geen marinier tamboer) Frank Koulen. In zijn mariniersuniform is deze zwarte man een grote bezienswaardigheid. De meeste Terneuzenaren hadden nog nooit een zwarte Surinamer gezien.
Na het bevrijdingsfeest krijgt hij verkering met Vera van de Bruele, die samen met haar moeder een brie- en wolwinkel bestierd.
In oktober 1945 wordt hij als marinier 1 gelegerd in Tilburg, dan volgen nog plaatsingen in Amsterdam, Bergen op Zoom en Volkel.
In januari 1947 trouwt hij te Terneuzen met zijn Vera. Inmiddels korporaal komt in augustus het bevel om zich in te schepen op de Kota Inten om zich in Nederlands Indië aan te sluiten bij de Mariniersbrigade.

De mariniersbrigade werd opgeleid in de USA, in het Camp Lejeune en was bestemd met samen met de Amerikanen de Japanners uit Ned. Indië te verdrijven. Toen Frank met nog 90 andere Surinaamse en Antilliaanse mariniers daarnaar toe op weg waren, bleek dat de US deze zwarte mariniers niet wilde toelaten voor een opleiding in Camp Lejeune.
Na de capitulatie van Japan zouden de mariniers ingezet worden tegen de Indonesische vrijheidsstrijders. Voor zijn inscheping had Frank te kennen dat hij er niet veel voor voelde om de Indonesiërs te bevechten, hij beriep zich op een toespraak van Koningin Wilhelmina, waarin ze beloofde dat na de oorlog het Koninkrijk op basis van gelijkwaardigheid zou worden ingericht.
Zijn zogenaamd pacifistisch instelling kostte hem zijn inschepingsverlof en zijn bevordering tot sergeant.
De marineleiding was op de hoogte van zijn denkwijze en heeft daar rekening mee gehouden. Hij werd geplaatst in Soerabaja en werd daar kantinebeheerder.
In 1948 wordt hij alsnog bevordert tot sergeant.

Mei 1949 keert hij met de Groote Beer terug in Nederland en wordt geplaatst in Rotterdam.
In mei 1950 na 7 jaar dienst (getekend was voor 6 jaar) krijgt hij eervol ontslag uit militaire dienst en komt als burgerman terug in Terneuzen en gaat samen met zijn vrouw Vera de breiwinkel van z'n schoonouders uitbaten.
In 1953 koopt hij het woonhuis annex winkelpand, tegenover de wolwinkel en opent daar op 20 april 1957 de lunchroom Porgy en Bess.
Deze lunchroom groeide in de loop der jaren uit naar het wereldberoemde Jazz cafe Porgy en Bess.
Waar het in mei 1945 begon met een zwarte man aan het hoofd van een Nederlandse marine-eenheid eindigde het met de stichter en uitbater van het Jazzpodium Porgy en Bess.
Deze Frank Koulen heeft Terneuzen veel gebracht en wij als mariniers mogen trots op hem zijn.
Bij de onthulling van het standbeeld werd het COM vertegenwoordigd door de voorzitter van het COM Zeeland, Wim van der Meer.
De opkomst was overweldigend. Terneuzen is een standbeeld rijker en ook voor het Korps was deze onthulling een gedenkwaardige dag.
Er zullen weinig standbeelden van oud-mariniers in den lande zijn.
Bron: Porgy in de Polder, door Tjeu Strous, familie Koulen