



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

“de redactie “

Abeelstraat 96  
3329 AG Dordrecht  
06-25160899  
[www.tenanker@kpnmail.nl](mailto:www.tenanker@kpnmail.nl)



## TEN ANKER

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 – 4 december 2020 - nummer 56

#### Weekbrief

Blz. 2	Afkondiging postzaken
Blz. 2	Petrus Jacobus Houtepen
Blz. 4	Schade
Blz. 5	Hr.Ms. Bulgia
Blz. 6	Amigo Di Hr.Ms. van Amstel
Blz. 9	Gasturbine van Bart Nijeburght
Blz. 13	Vervolg Snellius uit Nieuw Guinea naar Nederland
Blz. 17	Marine budget 1947 onze vloot
Blz. 20	De rode marines
Blz. 21	Uit de oude schoenendoos ( Bernie )



#### 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.



## **AFKONDIGING (betreffende postzaken)**

Ook voor de winterse periode en de daarop volgende feestdagen even een klein berichtje omtrent de postverzorging voor de redactie van \*ten Anker\* . Een voornaam punt voor U, uw familieleden, vrienden en kennissen is en blijft een goede adressering van belang.

**Het juiste postadres is:**  
Redactie "ten Anker"  
p/a Abeelstraat 96  
3329 AG Dordrecht

**Per mail :**  
[tenanker@kpnmail.nl](mailto:tenanker@kpnmail.nl)

**vermeld a.u.b. uw naam en telefoonnummer !**



## **Petrus Jacobus Houtepen 1925-1946**



**Geboren** op 4 januari 1925 te Roosendaal  
**Overleden** op 4 juni 1946 te Surabaya, Oost-Java, Nederlands Oost-Indië  
**Begraaf-/gedenkplaats:** Surabaya - Nederlands ereveld Kembang Kuning  
**Oorzaak overlijden:** Eigen vuur (artilleriebeschieting door eigen troepen)

**Rang:** Mariniers 3 oorlogs Vrijwilliger  
**Militair onderdeel:** Koninklijke Marine  
**Onderscheiding:** Bronzen Leeuw  
**Wie was marinier P.J. Houtepen?**

Ter gelegenheid van de tewaterlating van de ondiepwatermijnenveger "HOUTEPEN" op 26 augustus 1961 bij de Arnhemse Scheepsbouwmaatschappij te Arnhem, heeft de majoor der Mariniers C.G. Lems M.W.O. een toespraak gehouden, waarin de heldendaden werden geschetst van degene, naar wie deze mijnenveger werd genoemd. De tewaterlating werd verricht door de echtgenote van de Commandant Zeemacht Nederland, mevrouw C. baronesse De Vos van Steenwijk Westpalm van Hoorn, waarbij minister Visser en zijn echtgenote persoonlijk van hun belangstelling deden blijken. Bij Koninklijk Besluit no. 77. d.d. 3 juni 1947 werd marinier Houtepen postuum onderscheiden met de Bronzen Leeuw.

De tekst van deze toespraak luidde als volgt:

*"Petrus Jacobus Houtepen werd op 4 januari 1925 te Roosendaal en Nispen geboren. Op 4 juni 1946, 21 jaar oud, sneuvelt hij als marinier 3e klasse OVW in een kampong bezuiden Soerabaja. De volwassenheid heeft hij nauwelijks gekend. Toch ligt tussen beide data een mensenleven een kort mensenleven besloten. Als oud compagniescommandant van Houtepen is mij door de marineleiding gevraagd de figuur van Houtepen voor U nader te belichten. Helaas voel ik mij onmachtig Houtepen als mens voor U gestalte te geven. Ik weet dat hij jong zijn vader heeft verloren, dat zijn stiefvader hem als een eigen zoon heeft beschouwd en opgevoed, en dat de nagedachtenis aan zoon en broer vandaag de dag bij de nabestaanden nog een centrale plaats inneemt. Slechts over een korte periode uit zijn leven kan ik U enkele mededelingen doen, die, ik ben mij dat terdege bewust, nauwelijks uitkomen boven biografische bijzonderheden, die de mens Houtepen allerm minst raken.*

*In 1945 geeft hij gehoor aan de oproep van onze regering, zich te melden voor de strijd tegen Japan. Hij treedt 20 jaar oud in dienst als marinier OVW, ontvangt zijn militaire opleiding in de Verenigde Staten, vanwaar hij eind 1945 sloop gaat naar Nederlandsch Oost Indië. Na een kort verblijf op Malakka gaat hij in februari 1946 te Soerabaja aan land. Een Hollandse jongen als duizenden anderen, voor wie Java, Soerabaja en peloppos klanken zonder inhoud zijn. Houtepen is als automatisch gewerschutter ingedeeld bij een infanteriepeloton van compagnie F, 2e infanterie bataljon, van de Mariniersbrigade.*

*Twee gebeurtenissen volgen elkaar nu snel op. Op 7 mei 1946 maakt hij deel uit van een patrouille, welke opdracht heeft de tegenstander uit een bepaald gebied ten zuiden van Soerabaja te verdrijven. Na zware tegenstand bereikt de patrouille nabij de kampong Doengoes het daar lopende irrigatiekanaal. Houtepen is dan een der eersten die nog steeds onder vijandelijk vuur over enkele samengebonden pisangstammen het*



*kanaal oversteeft, met zijn mitrailleur naar voren dringt, stelling neemt en door goed gericht en verrassend vuur de tegenstander verdrijft.*

*Een maand later: 4 juni 1946, Kampong Samoiboeloe, eveneens ten zuiden van Soerabaja. De colonne gesteund door artillerie, heeft de kampong bereikt en ligt onder vijandelijk mitrailleurvuur in dekking. Houtepen werkt zich naar voren en neemt waar, dat ons artillerievuur niet op de vijandelijke posities ligt, maar wel heel dicht voor onze eigen troepen. Op eigen initiatief, en onder vijandelijk vuur, begeeft Houtepen zich naar de artilleriewaarnemer en keert met deze terug naar zijn vorige opstelling om hem de vijandelijke posities aan te geven. Enkele ogenblikken later wordt hij, met die artilleriewaarnemer, dodelijk door eigen artillerievuur getroffen.*

*Het klinkt allemaal erg simpel. Doengoes en Samoiboeloe. Het zijn slechts twee akkoorden uit een kort leven, waarvan het eindakkoord vandaag naklinkt. Zo dadelijk zal een schip te water worden gelaten, dat trots en fier de naam Houtepen zal dragen. Het zij in de eerste plaats voor de kleine kring van nabestaanden een troost, dat hun zoon en broer de naamloosheid van de dood heeft overwonnen.*

*Aan de Koninklijke Marine zal een schip worden toegevoegd, waarvan de naamgever een lichtend voorbeeld moge zijn voor hen, die in de toekomst op deze bodem het land zullen dienen. Voor het Korps Mariniers een eervolle gebeurtenis, nu in haar roemvolle historie wederom een schip de naam van een marinier zal dragen. Zelf ben ik dankbaar dat onder mijn bevel een jongen heeft gediend, die was zoals vele duizenden met hem waren, maar die thans uit de massa der ongenoemden naar voren zal treden."*

In de "Gedenkrol van de Koninklijke Marine; Chronologie van incidenten waarbij personen in dienst van de Koninklijke Marine omkwamen of vermist raakten in de periode van 3 september 1939 tot en met 31 december 1962" is P.J. Houtepen opgenomen onder nummer MARNS 51 en is de gebeurtenis van 4 juni 1946 als volgt omschreven:

*"Op 4 juni 1946 kwam een patrouille die vanuit Kletek was vertrokken, plotseling bij de kampong Sameiboeloe in de Gendangan-sector zwaar onder vuur te liggen. De waarnemer vroeg artilleriesteun aan, maar gaf per abuis zijn eigen positie op. Houtepen werkt zich naar voren en neemt waar, dat ons artillerievuur niet op de vijandelijke posities ligt, maar wel héél dicht voor onze eigen troepen. Op eigen initiatief, en onder vijandelijk vuur, begeeft Houtepen zich naar de artilleriewaarnemer en keert met deze terug naar zijn vorige opstelling om hem de vijandelijke posities aan te geven. Enkele ogenblikken later wordt hij, met die artilleriewaarnemer, dodelijk door eigen artillerievuur getroffen.*

\*\*\*\*\*

### **"SCHADE"**

Er komt natuurlijk nogal wat kijken voordat je een schip op zee hebt, laat staan een oorlogsschip.

Voor ieder die wat langer dan een paar maanden bij de vloot zit, zijn ogen openhoudt en bereid is zijn hersens tot nadenken te zetten, is dit een overduidelijke zaak.

Er zijn heel wat mensen nodig - naast een overvloed aan materiaal - om de zaak draaiend te houden en soms krijg je de indruk dat, naarmate de functies meer professioneel zijn, ze minder spectaculair worden; met andere woorden: als de granaat doel treft, is dat iets om over te praten, het geeft voldoening en terecht: een goed resultaat na een gezamenlijke inspanning.

Maar wie spreekt er over de aardappel, die goed gekookt, gaar en "blommig" op tafel verschijnt?

En om dan bij het restaurant bedrijf op de Utrecht te blijven: weinig buitenstaanders - en hoeveel opvarenden zijn op dit punt buitenstaander? - zullen begrijpen wat er nodig is om dagelijks een paar honderd man te voeden, om de "hap" steeds weer goed en op tijd op tafel te krijgen. En in deze sector is het nooit: "Jammer, volgende keer beter"

Botteliers, koks, hofmeesters, zeuns, inkoop-en afrekening, alles bij elkaar de bezetting van een niet zo klein restaurant.

Opvallende zaak dat die hap er altijd weer is, op tijd en goed gaar, van kwaliteit, snipperdagen of niet, zoek of op oefening, op zee of aan de wal, benauwd, warm, regenachtig of kil.

En toch beschikt de "staf" van het eethuis niet over buitengewone of supermoderne apparatuur: ze moet zich behelpen met nauwe achterafjes, met glatte vloeren op een vaak niet al te rustig liggend schip.

En toch niet spectaculair..... soms wel schokkend.

Maar dat is de andere kant van dit bedrijf: de kant van de consument, de klant, de eter - of niet eter.

Schokkend voor de argeloze toeschouwer, die de opmerkingen verneemt, die van sommige kanten komen, die ervaart hoe het bij sommige "klanten" niet gauw goed is, die de commentaren beluistert, die vaak gegeven worden voordat de schaal met eten zelfs maar in zicht is, die de over kieskeurige gezichten ziet, die uitdrukkingen hoort, waarvan hij dacht - en nog denkt - dat ze in de slaventijd thuishoorden.....

Hoe welvarend moet Nederland zijn, dat sommige mensen deze "hap" onder de maat kunnen vinden.....

Hoe over verrukkelijk moeten de echtgenoten of moeders van deze gasten koken, dat ze voor *deze* maaltijden hun neus op kunnen halen.....

Hoe ondankbaar is dat dienstverlenende beroep zonder voltreffers, zonder geslaagde oefeningen, dat dagelijks uitgeoefend wordt onder het vuur van sommige niet scherpe opmerkingen schietende medeopvarenden.

Wat een wonder dat er geen grote schade ontstaat in dit voortdurende bombardement. Of moet je de schade zoeken bij de schutters, die hun onvolwassenheid, hun bovenmate verwend zijn, hun ongenueanceerde ontevredenheid zo overduidelijk op tafel leggen?

J. van Baardewijk  
Utrecht 1975

\*\*\*\*\*

Scheepsgegevens:	
Naam	Bulgia
Bouwjaar	1954
Scheepswerf	Rijkswerf Willemsoord (Den Helder)
Lengte	36,40 m
Breedte	6,20 m
Diepgang	2,00 m
Voortstuwing	2 x 650 Pk Werkspoor (RUB 1612)
Max. snelheid	15,5 knopen



# AMIGO DI



## Hr. Ms. VAN AMSTEL

### Welkom aan boord.

Bij de aanvang van de vaartocht voor familieleden, vrienden en kennissen van de bemanning van Hr. Ms. Van Amstel heet ik u allen van harte welkom aan boord.

Uw grote opkomst deze dag getuigt niet alleen van uw belangstelling om eens mee te varen en Bonaire te zien, maar meer nog van het feit dat vele bemanningsleden kennissen en vrienden aan de wal hebben, waar zij regelmatig aan huis mogen komen.

Speciaal deze dagen in december wordt dit door de meesten van ons, die reeds lang van huis zijn, ten zeerste gewaardeerd.

Het doet mij dan ook bijzonder genoeg, dat wij vandaag uw gastheren mogen zijn en u iets kunnen laten zien van wat er door de Koninklijke Marine in deze wateren wordt beoefend. Hierbij dient echter te worden vermeld, dat dit geen volkomen beeld zal geven van de werkelijke oefeningen, zoals die normaal aan boord worden gehouden.

Tenslotte, mede voor diegenen onder u die dit pas lezen aan het einde van de dag, hoop ik dat u bij thuiskomst kunt terugzien op een prettig verblijf aan boord en op Bonaire.

De commandant

De redactie van de "Amstelkoerier" wilt u graag iets vertellen over het mooie en rustige eiland Bonaire, met zijn wereldberoemde roze flamingo's, ook andere vogels zijn hier te bewonderen, zoals reigers - pelikanen - parkieten en snippen.

Het eiland ligt 40 mijl ten oosten van Curaçao en 60 mijl ten noorden van Venezuela.

Het is 112 vierkante mijl groot. (Curaçao 173 vierkante mijl). Het zuidelijke gedeelte van het eiland is zeer vlak en droog, daarentegen is het noordelijke gedeelte heuvelachtig.

De top van de Brandaris is 789 voet hoog. Op Bonaire wonen ongeveer 6000 mensen waarvan 1000 in de hoofd- en havenstad Kralendijk, alwaar wij zullen afmeren.

Kralendijk wordt door de inwoners van Bonaire "Playa" genoemd. Vanaf de aanlegsteiger ziet u rechts het oude fort liggen, tegenwoordig heeft de politie er haar onderkomen!

Op een afstand van ongeveer 10 minuten wandelen vanaf de aanlegsteiger rechts, ligt het Flamingo Beach hotel. Hier zal een band de muziek verzorgen.

Er is gelegenheid tot omkleden en u kunt er gemakkelijk gezeten het lunchpakket nuttigen.

Het hotel verhuurt speciale boten met doorzichtige bodem, waardoor u op een gemakkelijke wijze de kleurrijke bodem der zee kunt bekijken.

Ook is het mogelijk een race-boot te bestellen om achter te waterskiën.

### Excursie:

De bustrip door het noorden van het eiland neemt ongeveer 2 uur in beslag. De bussen staan 's morgens bij de aanlegsteiger gereed. We rijden langs de Gouverneur N. Debrotweg en de Groteweg. Beiden zijn speciaal voor u, bezoeker van Bonaire, aangelegd om een comfortabele reis te verzekeren. Recht tegenover het nieuwe hotel Bonaire ziet u de Cambos-fabrieken liggen. Hier maakt men werkkleding en sportshirts; deze kleding wordt o.a. naar Curaçao geëxporteerd.

Na 1 km rijden ziet u aan de linkerzijde de zoetwater- en elektriciteitsfabriek liggen. Per dag maakt deze fabriek 500 kubieke meter water.

Wanneer wij de zeekust volgen komen we bij het Grote meer, eeuwen geleden stond dit meer in open verbinding met de zee. Nu zitten rondom dit meer de beroemde flamingo's. Deze vogels zijn ware bouwmeesters. Met hun scherpe snavels werken zij de grond omhoog, vervolgens effenen zij deze berg en diepen hem uit totdat hij de vorm heeft van een soepbord met doorsnede van 2 voet. Het nest is dan gereed voor de nieuwe bewoners. Wanneer de bus vanaf dit punt meer landinwaarts rijdt, komt u bij de "Ricon," het oudste dorpje van Bonaire. Vanaf "Para Mira" heeft u een prachtig uitzicht op dit dorpje. De weg naar "Boca Onima" brengt u bij een grot waar de inscripties en muurschilderingen van Indianen zijn te bewonderen. De betekenis van deze inscripties is nog niet bekend. Waarschijnlijk was honderd jaar geleden deze grot een vergaderplaats van de autochtone bevolking.

Via de heuvel "Seroe Largo," met zijn prachtig uitzicht op Playa, rijdt u nu naar het Flamingo Beach hotel, alwaar u rustig kunt lunchen. Tenslotte kan niet onvermeld blijven, de lange mast die u overal op het eiland kunt zien. Het is de 233 meter hoge zendantenne van de "Transworld Radio." Met zijn 3 miljoen watt vermogen is het de sterkste zender van het Westelijk halfrond.

**Hr. Ms. Van Amstel.**  
**F 806**

### **Naamgeving:**

Hr. Ms. Van Amstel werd genoemd naar Jan van Amstel, die als kapitein der Admiraliteit van Amsterdam, zich onderscheidde in de strijd tegen de Zweden in 1659 bij de verovering van het eiland Fünen. Hij was toen 38 jaar oud en voerde het bevel over een schip met 52 stukken. In de Tweede Engelse zeeoorlog behoorde hij bij de terugtocht na de slag bij Lowestoft in juni 1665 onze vloot voor grotere verliezen.

Hij wist zich verder te onderscheiden in de Vierdaagse en Tweedaagse zeeslagen in 1666 en nam onder admiraal De Ruyter deel aan de tocht naar Chattam in 1667. Hr. Ms. Van Amstel is het tweede schip welke deze naam voert.

De eerste Hr. Ms. Van Amstel was een mijnenveger, in 1936 te Rotterdam gebouwd en bestemd voor Nederlands-Oost-Indië. Het schip werd ingedeeld bij Divisie mijnenvegers 2 en verrichtte konvooi-, bewakings- en mijnenveegopdrachten in en nabij de Javazee gedurende de jaren 1941/42. Als escorte van het ss. Van Lansberge werd het tijdens de ondergang van dit schip door een Japanse luchtaanval beschadigd.





Bij een poging om op 8 maart 1942 in de Balizee de Japanse blokkade te doorbreken werd het door een Japanse torpedobootjager met geschutvuur tot zinken gebracht. Een groot deel der opvarenden verloor toen het leven.

Voor de bemanning is het prettig dienen op de schepen met de naam Hr. Ms. Van Amstel. De vader van de zeeheld Jan van Amstel was in Nederland bierbrouwer. De zoon voelde meer voor het schuim der zee. Wij bemanningsleden proberen

beide deugden in ons te verenigen.

In 1950 werd onder de bepalingen van het programma van wederzijdse hulpverlening een serie van zes fregatten, waaronder de F 806, van de Amerikaanse marine overgenomen. Het schip is in februari 1944 als USS Rinehart bij de Amerikaanse marine in dienst gesteld en diende ter bescherming van de konvooien naar Europa tegen de Duitse onderzeeboot aanvallen.

Technische gegevens:

Het fregat heeft een standaard-waterverplaatsing van 1250 ton, de grootste lengte bedraagt 95,3 meter, de grootste breedte 11,2 meter en de gemiddelde diepgang 3,3 meter. De voortstuwing geschiedt dieselelektrisch. De machines ontwikkelen 6000 paardenkrachten, hetgeen het schip een maximum snelheid geeft van 19 mijlen PER uur. De voortstuwing geschiedt door twee schroeven.

De bewapening omvatte, behalve onderzeebootbestrijdingsmiddelen, zoals de hedgehog, dieptebomrekken en dieptebomwerpers, nog drie kanons van 7,6 cm, en achttien mitrailleurs van 20 mm. De bemanning kon 209 koppen tellen. Tegenwoordig zijn enkele mitrailleurs in conservatie en bestaat de bemanning uit 170 koppen.

### Programma varende ouderdag op 29 december 1966

De gasten mogen in het benedenschip alleen in het cafetaria en het voorcafetaria komen. De commandocentrale, het seinstation, de OB-centrale en de radiohutten zijn verboden plaatsen voor burgers.

Het toilet, naast de m.k. werkplaats, is als damestoilet ingericht en als zodanig aangeduid.

- 0730 uur      Alle gasten zijn aan boord.
- 0745 uur      Vertrek Hr.Ms. Van Amstel naar Bonaire.
- 0815 uur      Causerie reddingsmiddelen door de officier van de wacht.
- 0900 uur      Opening sloopstoko op het tentdek en verstrekking van koffie.

- 0930-1000 uur Helikopter demonstratie door Sq 1. Onder meer zal een man worden opgepikt en weer worden afgezet.
- 1000-1020 uur Demonstratie van 2 vliegtuigen van Sq1.
- 1115 uur Afmeren te Kralendijk. Bij het van boord gaan worden lunchpakketten uitgereikt. Zo spoedig mogelijk vertrekken de bussen van de steiger voor de eerste bustrip. Deze eerste bustrip is alleen voor de gasten zonder km stempel op de uitnodigingskaarten. De andere gasten kunnen passagieren te Kralendijk of zwemmen in het Flamingo Beach hotel. Beleefd wordt gevraagd de lunch pakketten niet in het hotel op te eten maar op de beach.
- 1315 uur Vertrek tweede bustrip vanaf het Flamingo Beach hotel. Deze bustrip is bestemd voor de gasten met km stempel op de uitnodigingskaarten. Alle buspassagiers moeten gekleed zijn; zwempak is niet toegestaan. Deze bustrip eindigt op de steiger.
- 1545 uur Alle hens terug aan boord. Wie te laat is dient op eigen gelegenheid naar Curaçao te reizen.
- 1600 uur Opening sloopstok op het tentdek en verstrekking van koffie en thee.
- 1615 uur Demonstratie afvuren hedgehog patroon (voorschip).
- 1700 uur Demonstratie afwerpen dieptebom (achterschip).
- 1715 uur Demonstratie schietoefening met kanon 2 en mitrailleur 3. (Korporaal ziekenverpleger zal tijdig rondgaan met watjes).
- 1730 uur Aanvang verstrekking warme hap in het cafetaria.
- 1900 uur Aankomst voor St. Anna baai.
- 1930 uur Afmeren langs de Rimasteiger. Alle gasten gaan van boord.

N.B. De Koninklijke Marine stelt de uitdrukkelijke voorwaarde dat de gasten geheel op eigen risico aan deze varende bezoekersdag deelnemen. Kinderen moeten ouder dan 12 jaar zijn.

\*\*\*\*\*

## Gasturbine

## KM-Herinneringen

Het leven en omgaan met een gasturbine voortstuwingsinstallatie aan boord van de schepen, zeer zeker in de jaren tachtig, was in vele opzichten vaak nog een fascinerend gebeuren. Het gasturbine fenomeen was voor de gehele (varende) vloot nieuw. Weliswaar hoorden we in de eindjaren zestig al dat er droomfregatten gebouwd zouden gaan worden. Fregatten, voortgestuwd door gasturbines. Maar dat was voor velen van ons nog een ver van mijn bed show. Maar nu waren ze er dan.

Voor velen van ons begon het leven als gasturbine werktuigkundige/machinist in Amsterdam. Daar op de TOKM/MKAD/Kattenburg (1) werden we voor het eerst, in cursus verband, met de gasturbine geconfronteerd. Na vele jaren met stoom en diesels gewerkt te hebben moesten we nu als conventionele machinisten omgeschoold worden tot gasturbine machinist.

De gasturbine, met zijn hoog toerental, zijn (voor ons nog) onbekende verbrandingsproces en digitale besturings technieken, maar vooral ook zijn remote control systeem. Dat alles moesten we ons eigen maken. Wij allen waren van stoom, dan wel van motorschepen afkomstig waarbij je min of meer op of tussen de machines stond en je oren en ogen de belangrijkste sensoren waren.

De eerste aanloop bemanningen van de GW's (2) waren er al vertrouwd mee geraakt. Voordat ze in 1975 gingen varen hadden ze bij Rolls Royce in de jaren "72 - 73 een of meerdere cursussen gevolgd. Men had de schepen in Vlissingen helpen afbouwen en daardoor was men er min of meer al dagelijks mee bezig. Derhalve en met steun van de R.R. technici die de machines van deze schepen in bedrijf stelden, geraakte men rustig aan vertrouwd met deze vorm van bedrijfsvoering.

Moeilijker werd het voor de technische dienst mensen (stokers) die vooral in de eindjaren "70 en de beginjaren "80 aangewezen werden om het van deze collega's over te nemen.

Menigeen van de oudere onderofficieren, en ook de officieren welke de HTD functie, dan wel de functie van OG. HTD (3) aan boord van een fregat gingen vervullen, gingen met gemengde gevoelens op Amsterdam af. Daar, op de TOKM aangekomen, werd men direct al op zijn gemak gesteld. Alle voordelen van dit type machines werden luid bejubeld aan je verteld. Betrouwbaar, compact, lichtgewicht, snel te starten, weinig arbeidsintensief, en eventueel makkelijk te verwisselen waren ze. Het enige nadeel was dat ze een minder goede brandstof rendement hadden werd er verteld.

Was men na de opleiding geplaatst aan boord van een schip dan werd het ernst. Zeer zeker voor ze, die direct verantwoordelijk werden voor het reilen en zeilen van de installatie.

Het kon voorkomen dat men weinig of niets met de installatie van doen had, anders dan het gebruikelijke routine onderhoud en controles. Echter het kwam ook voor dat collega's aan boord van een schip van het ene (storing) voorval in het andere voorval tuimelden.

Een van die personen was ik zelf. Ik herinner me die keer dat ik, eigenlijk vrij plots, in januari aan boord van een schip geplaatst werd waarbij we voor zes maanden op stap gingen.

Het eerste deel bestond er uit dat we met het eskader mee naar de noord Europese wateren gingen. Daarna gezamenlijk afzakkend richting de Canarische eilanden waarna we nog steeds, onder leiding van Hr.Ms. de Ruyter, de Atlantische Oceaan zouden over steken. Halfweg de oceaan zouden wij dan het verband verlaten en alleen door gaan naar Amerika, om deel uit te gaan maken van Stanaforland.(4)

Het Nederlandse eskader vervolgde dan haar weg richting de Antillen.

Na het vertrek uit Nieuwediep op 24 januari volgde een NATO-oefening in de wateren tussen Schotland en Noorwegen. Na een kleine drie weken op zee werd Rosyth in Schotland aan gedaan voor een welverdiend weekend. Het weer was in deze periode van het jaar niet al te prettig geweest. Vele stormen en bittere koude waren ons deel geworden.

Op de maandag en dinsdag in Rosyth werden er nog enkele onderhoudsdagen gehouden waarna er op woensdag gezamenlijk koers gezet zou worden naar zuidelijker, warmere, streken.

Die maandag was het voor mij als mede verantwoordelijke de eerste maal dat ik de mogelijkheid had om de gasturbines inwendig te inspecteren. Ik wilde wel eens weten wat voor vlees ik in de kuip had. Bij SB-Tyne (5), de oudste van de twee, schrok ik me rot. Ik had al wat ervaring opgebouwd in dit wereldje de afgelopen jaren, maar zoveel scheurtjes in het inlaat gedeelte van de compressor van deze gasturbine had ik nog nooit bij elkaar gezien. Voor dat het koffie drinken die ochtend ging aanvangen, durfde ik al te beweren dat we toch nog even Den Helder aan zouden doen.

En ja hoor, nadat er in de middag de nodige berichten en telefoontjes over en weer waren geweest met Den Helder, werd er die maandag avond om 20.15 uur vanuit Rosyth vertrokken en koers gezet naar het Marsdiep.



De volgende ochtend meerden we om 12.05 uur af aan steiger 22. De Rijkswerf stond al klaar met een nieuwe machine en het benodigde wisselgereedschap om de machine in 24 uur tijd te wisselen. Voortvarend werd dit dan ook aangepakt. Het zou ook volledig geslaagd zijn ware het niet dat het voor ons niet zo snel hoefde en er toch ook de nodige discussie ontstond over deze nieuwe

machine. Deze nieuwe machine was een triller(6) wist men te vertellen.

Neen, was de officiële lezing. De machine was net terug gekomen van de overhaulline in Engeland en was volledig goed gekeurd.

Zoals al opgemerkt, voor ons hoefde het wisselen niet zo snel te gebeuren. Het eskader zou toch pas in de loop van donderdag via de Noordzee naar het zuiden koersen. Een ieder werd, zo ver als mogelijk, in de gelegenheid gesteld nog even naar huis te gaan waarna er op donderdag morgen om 11.55 uur naar zee werd gaan.

Op zee werden de nodige top power settings (7) gedaan met de nieuwe machine. De waardes van de parameters werden vast gelegd waaronder die van de trillingssensoren. De mannen van de GES(8) welke mee voeren om deze inbedrijfstelling procedure mede te doen realiseren stapten in het Engelse kanaal (m.b.v. de boord helikopter) van boord.

De volgende dag, aangekomen in de Golf van Biskaje, trilde de gewisselde machine al bijna uit zijn A-frame. (fundatie) Het eerste hoog trillingsniveau, gevolgd door meerdere alarmeringen kwam alras door in de TC.(9) Natuurlijk werden alle kunststukjes uitgehaald om het tegendeel te bewijzen. Sensoren en later ook het aangehangen instrumentarium werd vervangen dan wel uitgewisseld. Thermisch onbalans? Branders wisselen dan maar.

Tot 40 – 50% throttle (10) ging het nog wel, daarna was het weer trillen geblazen.

De 22<sup>e</sup> februari werd met het eskader Lissabon aangelopen. Het RW personeel wat gespecialiseerd was in het uitlijnen van het A-frame, vergezeld door trillings en gasturbinedeskundigen van de GES stapten (weer) aan boord. De nodige metingen werden verricht. Sensoren en parameters werden gecontroleerd maar wat we, nadat we naar zee waren gegaan ook deden, de machine kwam iedere keer weer vlot boven zijn trillingslimieten uit.

Unserviceable werd de machine verklaard. Het eskader programma werd vervolgd en de optie om in Gibraltar de machine te verwisselen werd een dag of wat later een feit.

Op de 12<sup>e</sup> maart meerden we in het al kleiner wordende deel van Royal Navy Dockyard te Gibraltar af. SBKV werd weer gewisseld. Een Belgische Hercules toestel had al het wisselgereedschap van de RW en de nieuwe Tyne naar Gibraltar overgebracht. Het RW en assisterend KM personeel kwam per lijnvlucht aan.

Het wisselen ging daar net zo vlot als even daarvoor in Den Helder. Op 14 maart, na een mooie top powersettingsrun in de Middenlandsezee, werd het RW wisselpersoneel en de overige deskundigen op de kade in Gibraltar afgezet. Het eskader werd daarna weer opgezocht. Op 16 maart sloten we ons aan bij het eskader wat juist de haven van Las Palmas uit kwam "stomen".

De koers werd verlegd naar het Westen. Gezamenlijk begonnen we al oefenend aan de oversteek van de Atlantische Oceaan. Halfweg de oceaan verlegde het eskader haar koers naar de Antillen. Wij gingen door naar Norfolk, USA.

Op 20 maart, nog op volle zee, ontstond er een nieuw probleem. BBKV (11) had een te groot smeerolieverbruik. Uiteraard werden ook nu weer de R.R. (12) handboeken geraadpleegd. De nodige checks werden gedaan en vele berichten, over en weer werden er verstuurd naar de thuis basis. Op de 22<sup>e</sup> kwam het bericht binnen, draaiverbod voor BBKV. Waar en wanneer vervangen dat hoort u nog.

De 25<sup>e</sup> maart arriveerden we in Norfolk en meerden we af naast Hr.Ms.Tromp. De Hare Majesteit Tromp gingen wij aflossen als Stanaforland schip. De komende maanden met Stanaforland waren voor ons.

Op de achtermiddag van de 30<sup>e</sup> maart arriveerde de nieuwe Tyne op de steiger. Het RW-personeel haalden we die avond op van het vliegveld. De volgende dag, de 31<sup>e</sup> maart kwam de container met het wisselgereedschap rechtstreeks vanuit Gibraltar aan. Deze container was nog niet naar de rijkswerf terug gestuurd. Het wisselen kon nu, in een wat rustiger tempo aanvangen. Immers op de 6<sup>e</sup> april zouden we pas met Stanaf. de haven verlaten.

Vrijdagmorgen de 3<sup>e</sup> april was de vervanging van de Tyne's gerealiseerd. De defecte Tyne stond op de wal, de nieuwe zat keurig gemonteerd in zijn module. De recommissioning (13) het in bedrijf stellen kon beginnen. Mooi op tijd en alles verliep voorspoedig tot.... Plof, een dof geluid vanuit het module (14) werd gehoord.

Na een uitgebreid onderzoek waarbij er o.a. getornd en een droogstart gemaakt werd kwamen we tot de conclusie dat de smeeroliepompunit van de Righthandwheelpompe het begeven had.

In onderling overleg met de CDT, de scheepsstaf, het RW-personeel en het GES in Nederland werd er besloten dat de R/H wheelcase van de gewisselde (oude) machine gedemonteerd zou worden en op de nieuwe machine in het krappe module gemonteerd zou worden. Een 2 x 2 ploegendienst, bestaande uit RW-personeel en scheepspersoneel werd samen gesteld. Aan de gewisselde/defecte machine op de wal, (die inmiddels in de hangaar geplaatst was) en die welke in het module stond, begon men ten 15.00 uur die dag driftig te sleutelen.

(Noot: Het toeval wilde dat Hr.Ms de Ruyter, na het verlaten van de haven van Las Palmas ook deze klus, het wisselen van de rechter tandwielkast zou doen. In Las Palmas, de dag voor het vertrek was de nieuwe wheelcase aan boord gekomen. En nog toevalliger was het dat exact op het moment dat de nieuwe tandwielkast tegen het compressortussenhuis geplaatst zou worden, ik, midden op zee, daar getuigen van kon zijn. Even van tevoren was ik met de helikopter aan boord van de Ruyter afgezet om een spoed behandeling bij de tandarts te ondergaan. Uit de tandartsstoel komende botste ik letterlijk tegen het voorstuwingspersoneel aan wat op weg was naar de AMK.(15) Daar in het module kreeg ik nog even een praktische les met tekst en uitleg. Op het bureau technische dienst werd dit later aangevuld met de nodige documenten, (kopieën) niet wetende dat ik dit twee weken later zelf nodig zouden hebben).

Door op deze vrijdag en zaterdag bijna continue door te werken, waarbij ook een belangrijk deel van de tijd ging zitten in het vinden van voldoende nieuwe pakkingen en O-seals e.d. konden we op zondag de 5<sup>e</sup> april ten 18.00 uur beginnen met het opnieuw in bedrijfstellen van BBKV. Dit proces verliep spoedig, zo tegen de kant liggend.

Met nagenoeg de volledige Rijkswerfwisselploeg aan boord werd er die maandagmorgen, gelijk met het gehele Stanaf eskader naar zee gegaan. Wij konden aan een top power setting beginnen. Dat alles verliep zo als het hoorde. We hadden inmiddels wat ervaring opgedaan. Later die dag ging het RW / GES-personeel van boord waarna we ons echt bij de Stanaf groep konden aan sluiten. Het invullen van de nodige S2022A (16) formulieren kon weer beginnen. Maar gelukkig, tot aan de binnenkomst in juli in Den Helder hebben we verder geen problemen meer gehad.

Uit dit relaas van hierboven blijkt dat het omgaan met gasturbines zeer heftig kan zijn. In goed twee maanden tijd drie gasturbines wisselen plus een tandwielkasten overzetten en dat allemaal in den vreemde onder operationele (druk) condities. Het tegendeel komt ook voor. Er zijn bemanningen geweest die ondanks dat ze twee tot drie jaar aan boord van een fregat geplaatst zijn geweest niet een maal een turbine hebben gewisseld. Zij hadden gewoon het geluk, of pech, dat ze met redelijke jonge machines op stap gingen en dat deze machines gewoon dat deden waarvoor ze ontworpen waren namelijk draaien als een naaimachientje. Uiteindelijk liep in de loop der jaren het aantal draaiuren, voordat een Tyne gewisseld moest worden op van 2500 uren in de eindjaren "70 tot dik 6000 en meer in de jaren "90. Over wisselen gesproken,

Bart Nijeburght

- (1) TOKM/Kattenburg Technische Opleidingen Kon.Marine Kattenburg, Marine kazerne Amsterdam.
- (2) GW's Geleidewapen fregatten. Hr.Ms Tromp en De Ruyter.
- (3) HTD/OGHTD. Hoofd Technische Dienst/Onder Geschikte HTD.
- (4) Stanaforland, Standing Naval Force Atlantic. Een permanente groep NAVO schepen bijeen. (koude oorlog)
- (5) SB/Tyne, Stuurboord Tyne. Een kruisvaart gasturbine, 4.500,00 PK
- (6) Triller, een te hoog tril niveau, veroorzaakt door onbalans of lagers.
- (7) Top power setting, brandstofregelsysteem fijn afstelling.
- (8) GES, Groep Escorter Schepen, een groep wal staf specialisten welke de schepen (bij o.a. moeilijkheden) begeleiden.
- (9) TC, Technische Centrale, controle kamer werktuig techn. dienst van het schip.
- (10) Throttle, gashandel, of wel het te leveren vermogen in stellen.
- (11) BBKV, Bakboords kruisvaart machine.
- (12) R.R. Rolls Royce.
- (13) Recommisioning, in bedrijf stellen van de machine.
- (14) Module, geluidsisolerende omkasting, waarin de gasturbine geplaatst is.
- (15) AMK, achter machine kamer.
- (16) S2022A formulieren. Officiële documenten welke naar Rolls Royce en naar de GES gestuurd werden met alle in en outs betreffende de storing en oplossing.

## **De Thuisreis van Hr.Ms. Snellius ... Nieuw Guinea – Nederland 1962**

### **Met de postduif ingevlogen enkele scheepskranten ( Vervolg )**

#### **DE HYDROGRAFKRANT.**

Onafhankelijk weekblad, met vooruitziende blik, ten behoeve van Hr.Ms. Snellius.

Redactie: J.W.B. Smit  
F.J. Wijbenga

Vaste medewerkers: E.J.Rekking  
P.Plas.

### Weerkundig vooruitzicht

De reis van Bombay naar Aden voert ons door de Arabische Zee en de Golf van Aden. Gedurende deze overtocht kunnen wij in het algemeen gunstig weer verwachten, d.w. z.

Wind: Noord tot Noord-Oost, dus dwars of achterlijker dan dwars, de N.O.moesson is hier nl. al doorgezet.

Stroom: Van de stroom valt nog weinig te zeggen. Deze is nl. aan het kenteren van NO naar ZW en zal dus een rondgaande beweging maken in de Arabische Zee.

Zeegang: Uiteraard hangt deze af van de wind, maar aangezien geen sterke wind wordt verwacht, zal de zee tamelijk rustig blijven en niet veel deining te verwachten zijn.

Weer: Het weer zal rustig zijn met over het algemeen zonnige dagen. Naarmate de Rode Zee genaderd zal worden, neemt de kans op regen sterk af.

Al met al zal de reis naar Aden rustig verlopen( MK !), ook al omdat tot vlak voor Aden geen land verkend wordt. Mocht alles anders gaan dan hier beschreven staat, dan moet men zijn ogen niet geloven.

PP

---

### **Iets over Aden.**

Van horen zeggen.

De stad Aden ligt op een kurkdroog schiereiland van dezelfde naam en beheerst de zuidelijke toegang tot de Rode Zee. Het water (en het waterprobleem) wordt opgevangen in onderaardse kelders, cisternen. Uit zee gezien is de aanblik groots: een zeer steile, hoog oplopende rots van bars en kaal graniet. Het schiereiland is een vulkanische formatie.

Het is de redactie niet bekend of men de wal op kan. Wanneer wij er slechts een paar uur blijven, valt dat te betwijfelen. Aan de kade liggen, achter een zwakke poging tot een park met palmboompjes, enige karakterloze cafés. De eigenlijke stad, ter plaatse "Crater" genoemd, ligt hoger op de rotsen, een kwartiertje rijden.

Aan drie zijden, door hoge rotswanden omgeven, vindt men daar een typisch Arabisch plaatsje van witgekalkte, uit modder en leem opgetrokken huisjes met tralievensters en stoffige kamelen, veel kleiner dan in Artis.

De inwoners lijken merendeels Somali's: Afrikanen dus van de overkant, het zwartste mensenras ter wereld, die gesticulerend met u meedraven, teneinde u zegelringen en horloges te verkopen.

Er was eens een boer in Drachten,  
die al zijn koeien wou slachten. Maar hij dorst het niet aan  
Ze de kop in te slaan,  
Nu staan ze daar nog te wachten.

---

## INTERVIEW:

### China ruïneert India

A/B van de kruiser "Mysere" hadden wij het volgende gesprek met een Indiase officier:

"Hoe denkt men over de Chinese inval? Hoe zijn de mensen? Opgewonden? Verontwaardigd?"

"Ach, dat valt mee."

"Wat bedoelt U?"

"Ziet U, wij zijn een peace-loving people. Wij maken ons niet spoedig druk..."

"Wat zou het doel van China kunnen zijn?"

"Dat lijkt me heel duidelijk. Tussen de Chinezen en ons bestaat een wedijver in het snel opbouwen van een industrie. Zoals U weet is hun vijfjarenplan mislukt, terwijl het onze er veel beter voorstaat. Maar onze economie is erg wankel. Wij hebben onze hele nationale inspanning nodig om de industrieplannen te laten lukken. De Chinezen willen ons nu dwingen de voorrang te geven aan dure buitenlandse wapens. De grenskwestie is maar een voorwendsel. Hun doel is, om ons aan de voorkant bezig te houden en tegelijk aan de achterkant onze toekomstige welvaart te ondergraven."

"Denkt U dat India een kans heeft?"

"Wij krijgen ze er wel uit! Maar het is moeilijk. Het terrein daarginds (in de NO gebieden) is zeer zwaar. Het is daar nu net zomer. De Chinezen hebben de hele winter gebruikt om hun bevoorradingslijnen te organiseren in de bergen, terwijl onze posten nogal geïsoleerd liggen.

Maar dat is het punt niet..."

"Wat dan wel?"

"Wat ik U al zei. Men wil ons dwingen tot een schijnoorlog, die voor de Chinezen heel erg goedkoop, maar voor ons heel duur zal zijn."

Red.

### **HET WERELDBEVOLKINGSPROBLEEM.**

Een terugblik op Bombay.

In de vorige scheepskrant schreven wij dat Bombay een bevolking van 1 <sup>1/2</sup> mill. inwoners heeft. Dat haalden wij uit de Winkler Prins van 1950. Maar het zijn er nu 4 <sup>1/2</sup> mill. Dat is dus het drievoudige in 12 jaar tijd. Sprekender dan deze cijfers vonden wij de stad zelf.

Overdag, met de tien duizenden in de smalle straten. Maar vooral 's nachts, met de honderden slapende daklozen, vaak zelfs zonder matje uitgestrekt op het plaveisel, op binnenplaatsen, in portieken en in de gangen en trappenhuizen van woonkazernes. Kwam men de huizen binnen, dan was het daar ook niet anders. De kamers door schotten en lappen onderverdeeld in weer kleinere kamertjes, alles vol mensen en kindergekriemel. Zo was het trouwens in Hong-Kong ook. Daar verhuurde men geen kamers, maar bed-spaces, het vloer oppervlak, precies groot genoeg om een bed op te zetten.

We "wisten het al," maar om het zelf te zien, is weer wat anders. Waar moet dat in de toekomst nog heen.

Er is natuurlijk ontzaglijk veel over te zeggen. Het probleem is ingewikkeld genoeg. Alvast één geruststellende opmerking: Wanneer men een kaart raadpleegt, die de bevolkingsdichtheid aangeeft in bv. de kleuren zwart, grijs en wit, dan valt het direct op, dat alle "probleemgebieden" (de zwarte) ten eerste heel klein zijn en ten tweede allemaal aan de kust liggen. De continenten hebben hier en daar zwarte randjes.

In Europa, bv. zijn het de Lage landen en het Rijnland. In het dunbevolkte Spanje is het de



streek rond Barcelona en in Portugal de Westkust. In Afrika eigenlijk alleen het gehele Nijldal. In Azië het vlakke kustgebied rond Calcutta, Madras en de Oostkust van India.

De hele Noord-Chinese laagvlakte en voorts Japan en Java. In Noord Amerika alleen de Oostkust (Pittsburg, Boston, enz.).

De rest, d.w.z. heel Centraal Azië, Noord- en Zuid-Amerika en geheel Australië zijn grijs en wit.

Daar liggen de berglanden, de steppen en de oerwouden. Het zal de taak van deze en de volgende generaties zijn, deze streken bewoonbaar te maken met behulp van onze nieuwste techniek en onze nieuwste energie. Voorlopig lijkt ons dat nuttiger, dan alle ruimtevaartexperimenten.

### **THUIS VAREN**

Over de mooie, zachte, bedrieglijke zee,  
varen we weg van Nieuw Guinee.

Nu de golven *zachtjes* tegen de boeg,  
waar eerst een zware storm joeg.

Want ook de zee kan erg spoken,  
de golven springen als ze koken.

Dat is Neptunus, de zeegod,  
die ons herinnert aan zijn gebod.

Op de maat van de golven en hun geruis,  
vaart de "Snellius" nu naar huis.

Waar nu nog vloeit onze drank,  
is straks de werf met zijn stank.

Onze beschermers tegen weer en ramp,  
de motoren en het schip, met hun gestamp.

En de commandant, schipper naast God,  
houd ons in toom, door zijn gebod.

Dagenlang de zee en blauwe lucht,  
de vliegende vis al in zijn vlucht.

En gedurende de nacht en de dag,  
hangt aan de mast de Driekleur,  
onze trotse vlag.

Na dagen, de ogen op kompas en roer gericht,  
is er weer eens land in zicht.

Het mooiste wat weer en water ons gaven,  
is toch het zicht van veilige haven.

Dan klinkt het door allen, een tijd van huis,  
een blijde kreet, we zijn weer thuis.

M.J.v.B.

## Voetbalwedstrijd, combined team Dutch Navy-First team, Naval Base – Lion Gate. (1-3)

Hallo sportvrienden, hier zijn we dan weer met een verslag van de in Bombay gespeelde wedstrijd.

Wij hadden deze keer een gecombineerd elftal, samengesteld uit de opvarenden van Hr.Ms.Snellius, Friesland en Kortenaar, in het veld gebracht.

Nadat de aanvoerders aan elkaar waren voorgesteld, en het Indiase team het traditionele schildje van de Snellius en een vlaggetje van de Friesland had ontvangen, werd er afgetrapt door India. De Indiase voorhoede was uitstekend, maar voor de rust bepaald wel schotloos. In de 12e minuut werd door goed opbrengen van onze halflinie de bal in het strafschopgebied gebracht. Coppens kreeg de bal over links, gaf meteen door aan middenvoor, welke een hard schot op doel loste, hetwelk de keeper met grote moeite tot een corner kon verwerken. Zo'n aanval gaf de burger moed, maar..... van Bunningen, die deze keer rechtsback speelde, had het erg druk met de snelle linksbuiten van India. Waarschijnlijk als gevolg hiervan ontstond er een misverstand tussen hem en onze spil, waar de razendsnelle Indiase linksbuiten van trachtte te profiteren, jammer voor hem, schoot hij naast. Even later werd dit door ons afgestraft, doordat Coppens uit een vrij verwarde situatie scoorde (1-0). Met deze stand brak de rust aan.

Na de rust werd het spel een stuk beter, tenminste van onze tegenstanders. Hun linksbuiten stond op zeker moment vrij, kreeg de bal en bracht deze onmiddellijk hoog voor ons doel, waarna de Indiase middenvoor de bal maar voor het inkoppen had, nadat onze keeper een vergeefse poging had gedaan, de bal te pakken te krijgen. ( 1-1).

Enige minuten later kwam de bal door verkeerd uittrappen van onze doelverdediger in het bezit van de Indiase middenvoor, die de bal direct doorgaf aan zijn linksbinnen, welke met een feilloos schot de bal via de linkerhoek in de touwen joeg. (1-2). Ongeveer op dezelfde manier werd ook het derde Indiase doelpunt gescoord, waarna de stand 1-3 was en ook bleef. Alles bij elkaar genomen was het een vrij aardige wedstrijd, maar het was voor ons wel jammer, dat we geen team hadden, dat op elkaar was ingespeeld, zoals in Singapore, maar in Tunis zullen we op meer succes hopen, als ons eigen elftal weer in het veld zal komen.

H.v.IJ

WOORD  
VERVOERD



**Onze Vloot**

MAANDBLAD GEWIJD AAN DE NEDERLANDSCHE ZEESTRIJKRACHTEN  
OFFICIEEL ORGAAN VAN DE KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE VEREENIGING „ONZE VLOOT”  
Surinamestraat 15. 's-Gravenhage - Telefoon 116594 - Postrekening 37486

3DE JAARGANG - No. 3 - MAART 1947 - UITGEVERS WYT - ROTTERDAM  
Postrekening 58458 - Pieter de Hoochweg 111 - Telefoon 35250 (4 lijnen)

Voor den inhoud van dit blad is de redactie-raad aansprakelijk. Overnemen van artikelen enz. is zonder toestemming van de uitgevers verboden

## MARINE-BUDGET 1947

Zuinigheid of bezuiniging?  
Derde smaldeel dubieus

IN DE EERSTE KAMER

***De behandeling van de Marine-begroting 1947 in de Eerste Kamer, het daaraan voorafgaande Voorloopig Verslag en de Memorie van Antwoord zijn voor de toekomst van onze Zeemacht van zoodanig belang geweest, dat wij er in ons orgaan een beknopte béschouwing aan willen wijden.***

***De verschillende opmerkingen van Kamer en Minister zullen niet op den voet worden gevolgd, maar wel dienen de meeningen en mededeelingen over essentiële punten nader te worden belicht.***

## **Verdiende hulde**

Allereerst trof ons uit het Voorloopig Verslag van de Commissie van Rapporteurs de hulde, die vele Kamerleden de Kon. Marine hebben gebracht en ook het feit, dat de mannen van de koopvaardij, alsmede de nabestaanden der gevallen in deze erkentelijkheid werden betrokken.

Een Zeemacht, die zich gedragen weet door de hoogste vertegenwoordigers der Natie, zal stellig het in haar gestelde vertrouwen niet beschamen.

Van belang is daarbij ook, dat verschillende leden verklaarden, overtuigd te zijn van de noodzakelijkheid van den opbouw van een vloot voor het Koninkrijk der Nederlanden en zijn toekomst. Deze ophouw moet gericht zijn op de algemeene doelstelling van onze krijgsmacht, die eenerzijds wordt bepaald door onze internationale verplichtingen, anderzijds door den plicht, de onaantastbaarheid van ons grondgebied in den uitgebreidsten zin des woords te waarborgen.

## **Internationale verplichtingen**

Ten aanzien van de internationale verhoudingen dient er, zooals er bij de behandeling van de Oorlogsbegroting in de Eerste Kamer is opgemerkt, rekening te worden gehouden met de mogelijkheid, dat de twee machts-groeperingen, welke zich binnen de UNO vormen, gewapend tegenover elkaar zullen komen te staan. Indien wij dan partij zullen moeten kiezen, behooren wij aan operaties met een zoo sterk mogelijke krijgsmacht te kunnen deelnemen. In den oorlog is het openhouden der zeeverbindingen de allesoverheersende factor voor de eindoverwinning, constateerde een der Kamerleden bij de behandeling der Marinebegroting. Deze uitspraak heeft zeker de algemeene instemming.

## **Een Rijksstaf**

De samenwerking met de Kon. Landmacht wordt verkregen door een te vormen Rijksstaf, welke den Raad voor Militaire aangelegenheden van het Koninkrijk in de naaste toekomst zal voorlichten en bijstaan.

De coördinatie op administratief, technisch en organisatorisch gebied zal gewaarborgd zijn door het onderhouden van een regelmatig contact tusschen de Ministeries van Marine en Oorlog. Met bijzondere voldoening stellen wij vast, dat noch Regeering, noch Eerste Kamer blijken aan te sturen op samenvoeging van beide Ministeries. Het gevaar, dat de belangen der Zeemacht opnieuw zouden worden achtergesteld bij die van het Leger, is hierdoor geëlimineerd.

## **Een koopvaardijdeskundige**

Verheugend is \*ook het feit, dat de Marinestaf, blijkens de Memorie van Antwoord, is uitgebreid met een koopvaardijdeskundige. Onze maritieme visie moet er namelijk op gericht zijn, de noodige maatregelen t. a. v. de koopvaardij te treffen, ter verkrijging van het grootst mogelijke rendement' in oorlogstijd van het totaal beschikbare nationale maritieme potentieel. De Memorie van Antwoord zegt daaromtrent: ervaring heeft geleerd, dat de koopvaardij in oorlogstijd in. nauw strategisch verband met de vloot moet opereeren. Daarom is het noodzakelijk, reeds thans in overleg met de reeders de noodige voorzieningen te treffen.

Dat wij deze uitspraak volkomen onderschrijven, blijkt wel uit het feit, dat wij in ons artikel Maritieme Macht II (Februari-nummer), als één der middelen voor herstel van onze Maritieme Macht noemden het onderbrengen van de Kon. Marine en de Handelsvloot in een gemeenschappelijk Ministerie van Marine en Scheepvaart, elk onder een afzonderlijken directeur-generaal.

### **Een schaduw**

Ofschoon er bij de behandeling der Marinebegroting vrijwel geen critiek, doch veeleer lof werd geuit en van begrip voor de landsbelangen getuigende vragen werden gesteld, hangt er over dit budget toch een schaduw, die ons met eenige zorg vervult.

Hiermede bedoelen wij de mededeeling van den Minister, dat de bekostiging van een derde smaldeel — de eerste twee smaldeelen zijn resp. voor 1951 en 1954 geprojecteerd — zal afhangen van de ontwikkeling onzer financiële draagkracht. Hierdoor immers wordt de volledige uitvoering van het Vlootplan, dat nog maar een omlijsting van een eigenlijke slagvloot zou vormen, dubieus.

Niet genoeg kan worden onderstreept, dat pas na de verwezenlijking van het Vlootplan — drie operationeele smaldeelen en één reserve-smaldeel — aan de meest bescheiden eischen voor het optreden in bondgenootschappelijk verband en voor de maritieme bescherming van het Rijk kan worden voldaan.

Wij betreuren de mentaliteit van enkele leden, die in het Voorloopig Verslag uitdrukking hebben gegeven aan „hun diep leedwezen over de tegenstelling tusschen de begroting' van het Departement van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen en die van de Departementen van Oorlog en Marine”. Er zullen altijd wel personen zijn, die de noodzakelijkheid van het herstel van onze maritieme macht voor ons nationaal bestaan niet kunnen of niet willen begrijpen eh de uitgaven voor defensie-doeleinden onnoodig achten. Gelukkig vormt deze categorie, die nog steeds niet geleerd heeft, dat de overweldiging van een weerloos land de grootste bedreiging, ja het einde van zijn cultuur be-teekent, slechts een geringe minderheid.

### **Vermindering der uitgaven**

Geruststellend klonk uit 's Ministers mond de mededeeling, dat er bij de Marine weliswaar zuinigheid wordt betracht, doch dat men niet kan spreken van bezuiniging. De bewindsman omschreef het budgetaire beleid als nationaliseering en efficiency.

Bij de vermindering der uitgaven zullen, aldus luidt de aan deze uitspraken voorafgaande Memorie van Antwoord, de primaire belangen der Kon. Marine niet worden geschaad.

In de toewijding en bekwaamheid van onzen tegenwoordigen Minister van Marine hebben wij het volste vertrouwen. Maar diens uitspraak omtrent de afhankelijkheid van den bouw van een derde (en dus ook van een vierde of reserve-) smaldeel van 's lands financiële

draagkracht doet ons de vraag stellen, of de Regeering wel voldoende doordrongen zal blijven van de noodzakelijkheid, het Vlootplan 1946 ten volle te doen uitvoeren. Financiële draagkracht immers is 'een betrekkelijk begrip, dat ook bij de vóóroorlogsche vlootafbraak als argument in het geding werd gebracht. De Minister heeft o. i. terecht in zijn Memorie van Antwoord geconstateerd, dat het verzet tegen militaire uitgaven vóór 1940 in den afgelopen oorlog rampzalige gevolgen heeft gehad en oorzaak is geweest, dat het personeel der Kon. Marine onnoodig zware offers moest brengen.

### **Vlootuitbreiding**

Uit hetzelfde staatsstuk vernemen wij, dat de kruisers Eendracht en Zeven Provinciën volgens de nieuwste inzichten worden afgebouwd en dat er projecten voor nieuwe kruisers worden uitgewerkt.

Begin volgend jaar zal Hr. Ms. Karel Doorman worden vervangen door een aan te koop lichtvlootcarrier (licht vlootvliegkampschip). De Regeering tracht uit den Italiaanschen oorlogsbuit enkele technisch minder ingewikkelde hulpschepen te krijgen (gecompliceerde schepen uit voormalig vijandelijk bezit zouden in feite ondoelmatig zijn — Red.).

De toekomst van het onderzeebootwapen maakt thans een onderwerp van studie bij den Marinestaf uit. Voor het bouwen van andere scheepstypen worden eveneens alle inlichtingen uit het buitenland zorgvuldig bestudeerd.

In voor de bescherming van de koopvaardij bestemde eenheden kan, de oorlogservaring reeds volledig worden verwerkt. Daar het zeker is, dat deze eenheden bij ieder conflict noodig zijn, kunnen zij zonder risico worden gebouwd.

### **Marine-Luchtvaartdienst**

Aan de onontbeerlijkheid van den Marine-Luchtvaartdienst is in de behandeling der begroting zeer terecht de noodige aandacht besteed. Er bestaat. nl. een strooming in den lande, die de luchtwapens aan Marine en Leger zou willen onttrekken om ze in een afzonderlijke luchtmacht (een soort Nederlandsche R. A. F.) te vereenigen. Tegen dit streven kunnen wij niet genoeg waarschuwen. Men moet zich niet laten verblinden door de strategische successen van de R. A. F., maar in oogenschouw nemen, dat een Nederlandsche luchtmacht in omvang en vermogen slechts tactisch zou kunnen opereeren. Nog belangrijker dan dit bezwaar is het gevaar, .dat onze Marine zonder eigen luchtvaartdienst opnieuw over te weinig verkenningorganen en luchtbescherming zou beschikken. Vliegtuigen vormen een even noodzakelijk onderdeel van de vloot als oppervlakeschepen en onderzee-booten. Het vliegkampschip met zijn snelle toe

stellen moet zelfs als de eenig juiste kern van een modern vlootverband worden beschouwd. De Minister heeft hierover in de Memorie van Antwoord zeer positief zijn standpunt uiteengezet.

Om financiële redenen achtte de bewindsman in zijn beantwoording van de sprekers de vorming van een afzonderlijke luchtmacht ondoenlijk. Het komt ons evenwel voor, dat Nederland ook in een verre toekomst beter over twee onder Marine en Landmacht ressorteerende luchtvaartdiensten kan beschikken dan over een geforceerd-zelfstandige luchtmacht. Niet Engeland, maar Amerika strekke ons hierbij tot voorbeeld. Nergens is het luchtwapen beter en effectiever ontwikkeld dan bij de Amerikaansche Marine.

### **Geen nieuwe vlootbasis**

Voor verschillende havensteden zal de Ministeriële mededeeling, dat er wegens te hoge kosten aan de stichting van een nieuwe vlootbasis niet kan worden gedacht, een eind aan gekoesterde illusies hebben betekend. De Rijkswerf in Den Helder wordt voorlopig aangehouden. Volgens de Memorie van Antwoord bedroeg de personeelssterkte der Kon. Marine op 1 Januari j.l. 28.833 man, waarvan 2225 officieren en 26.608 schepelingen. Hiervan behooren 313 officieren en 8798 onderofficieren en manschappen tot het Korps Mariniers. Deze sterkte zal door gedeeltelijke demobilisatie reeds in 1947 aanzienlijk terugloopen.

Ten slotte memoreeren wij, dat de Marinebegroting voor het dienstjaar 1947 in de Eerste Kamer zonder hoofdelijke stemming is aangenomen. Alleen de fractie van de C.P.N. kreeg de traditioneele aanteekening, dat zij geacht wilde worden te hebben tegengestemd.

Met goedvinden van de Koninklijke Nederlandse  
Vereniging "Onze Vloot"

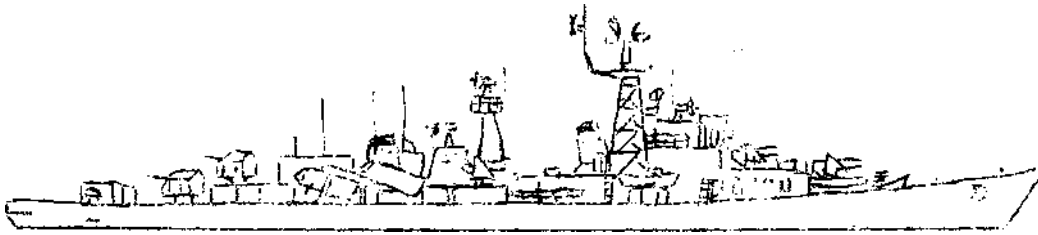


### De Rode Marines.

De naam van dit artikel wijzigt nog wel eens maar de bedoeling en de schrijvers blijven het zelfde. Vorige week hebben we een aantal Amerikaanse schepen bekeken. Dit keer is het oog van de Sectie gevallen op de Kildin klasse. Gedurende de 2e Wereld Oorlog zijn er al raketten van schepen afgevuurd; te denken valt hier aan de landingsvaartuigen met raketten die bij de landing afgevuurd werden als grondsteun. Deze raketten konden echter niet geleid worden. De eerste marine die beschikte over schip-schip raketten die wel gericht konden worden was de Russische en wel met de Kildin klasse. In de jaren 1957 - 1958 werd de Kotlin "Bedovyj" verbouwd op de werf Nikolaev. De achtertoren van 13 cm verdween en het hele achterschip werd verbouwd. Hiervoor in de plaats een groot geleide wapen magazijn en een kolossale lanceerinrichting voor raketten. De afmetingen van die lanceerinstallatie waren vijf en een halve meter hoog; acht meter breed en zeventien meter lang. Het geheel had vanuit de verte iets weg van een steelpan.

Zeer kort hierop is echter de voortoren ook verdwenen. Dit schip is nooit meer met een voortoren gezien. De oude mitrailleurs van 45 mm die al aan boord stonden zijn uitgebreid met nog 3 opstellingen van 4 x 45 mm. In de jaren 1958 - 1960 zijn nog 3 schepen gebouwd. Hiervoor zijn de rompen en voortstuwings-installaties van Kotlin's gebruikt. Al deze schepen weken iets van elkaar af. Hier in het westen hield men er (eind 1973) rekening mee dat dit type schip verouderd was en uitgefaseerd. Echter op 19 oktober 1973 passeerde een geleidewapenjager de Bosporus op weg naar de Middellandse Zee. Men dacht hier eerst met een nieuw schip te doen te hebben maar bij nadere beschouwing bleek het een verbouwde Kildin te zijn. De grote "steelpan" was verdwenen. Hiervoor in de plaats zijn langs de achteropbouw 4 "buizen" gemonteerd zoals ze o.a. ook op de OSA patrouille vaartuigen voorkomen.

In plaats van de SSN1 raket is de SSN 11 raket aan boord geplaatst.



De gegevens van de SBN 11 zijn: lengte 6,50 meter, voortstuwing: vaste brandstofraket, snelheid 0,9 mach, bereik: 29 zeemijlen en de besturing bestaat uit een radargestuurde; voorgeprogrammeerde doelzoekkop. De voordelen van deze verbouwing zijn gelijktijdig tot vuren in staat. Het vuurbereik is twee keer zo groot geworden.

Andere opmerkelijke wijzigingen zijn op het achterschip: 2 dubbeltorens van 76 mm, zodoende zijn er aan boord nu 20 vuurmonden. Deze klasse heeft nu qua grootte de meeste vuurmonden ter wereld. Tenslotte is de radaruitrusting ook nog drastisch vernieuwd. Hier volgt nog een opsomming van de radars. Op de brug en achter de achterste mast een Hawk Screech, op de voorste mast een Headnet C en op de achterste

mast een Owl Screech radar.

Bewapening en radars van de Kildin klasse

	BEDOVYJ	NEULOVIMY
Geleide wapens systeem	SSN1	SSN11
Bewapening	16 – 45 mm (4 x 4)	4 - 76 mm (2 x 2) 16 - 57 mm (4 x 4)
Torpedobuizen	4 (2 x 2)	4 (2 x 2)
Dieptebommen	2 MBU 2500	2 MBU 2500
Zee- en luchtwaarschuwings- radar	FLAT SPIN SLIM NET	HEAD NET C
Vuurleidingsradar	TOP BOW	?
Wapengeleidingsradar	WASP HEAD HAWK SKREECH	OWL SKREECH HAWK SKREECH

Sectie Stiekum.

\*\*\*\*\*

### UIT DE OUDE SCHOENENDOOS (Bernie)

4 Maanden was ik op de Noorse m/t Viva. Het was een fijn schip en ik had het daar goed naar mijn zin.

Het schip was 12 jaar oud en voor de rederij niet langer rendabel. Daarom werd ze te koop gezet en een Franse koper was geïnteresseerd gevonden.

Wij waren op weg naar Rotterdam en bij aankomst ging het schip meteen in dok om wat opgeknapt te worden. De bemanning werd afgemonsterd en er kwam een Franse bezetting aan boord.

Op 19 juni '64 vond de overdracht plaats en ging het schip voortaan als het Franse m/t Noema II door het leven.

De rederij vroeg of ik stand-by wilde blijven voor een ander schip waarvan de vrouwelijke telegrafist binnenkort met zwangerschapsverlof zou gaan.

Dat zou ongeveer over twee maanden zijn.

Ik had het op de Viva goed naar mijn zin gehad, een fijn schip, fijne bemanning en een kapitein waar ik goed mee overweg kon en bovendien twee maanden heerlijk betaald verlof! Zeg je geen nee tegen, toch?

En in die twee maanden heb ik Bernie bij mijn broer thuis ontmoet en het klikte meteen.

17 Augustus vertrok ik naar Vancouver in Canada om aan te monsteren op het m/s Ancora en hebben wij per brief contact gehouden.



**m/s ANCORA**

Brieven naar een schip sturen duurde in die tijd vaak heel lang, vooral als het schip in de wilde vaart zat en ook nog lange reizen maakte.

Je wist vaak niet waar je precies heen moest. Je kreeg een "for order" bestemming en voer in die richting.

Pas op het laatste moment wist je waar je werkelijk heen ging.

Bijvoorbeeld: Je vertrok vanuit Japan naar Callao, de hoofdstad van Peru, "for order".

Het schip voer in die richting, was een maand onderweg en twee dagen voor aankomst kreeg je een telegram dat je echte bestemming Talara, een kleine havenstad ook in Peru, werd. De post was intussen wel naar Callao gezonden en moest dus worden doorgestuurd naar Talara.

In die tijd ging de post in Peru, zoals wij dat zeiden, niet net als in de Perzische Golf per kameel maar per lama en die lopen niet zo snel waardoor de post pas in Talara aankwam nadat wij daar net weer vertrokken waren.

De oversteek terug naar Japan duurde ook weer een maand en daar kreeg je dan eindelijk je post. Dat was twee maanden nadat thuis de brieven in de brievenbus waren gedaan. De post naar huis had dat probleem niet en was meestal wel met een week of zo op de bestemming.

Voor Bernie was dat in het begin heel moeilijk te bevatten. Zij had mij immers trouw meerdere brieven geschreven en van mij had zij ook al meerdere brieven ontvangen vanuit Japan en vanuit Talara, maar in geen van die brieven had ik gereageerd op de vragen die zij gesteld had.

Uiteraard gold dat niet alleen voor Bernie maar voor allen die in die tijd een geliefde op zee hadden. Het kwam regelmatig voor dat een zeemanpapa de kerstpakketjes die liefdevol door de kinderen al in augustus verzonden waren (dan zijn die toch zeker op tijd!) pas in maart van het volgende jaar kreeg toen hij voor vakantie thuis weer thuis kwam.



Toen ik twee jaar later weer thuis kwam van de m/s Ancora hadden Bernie en ik best zin in een vakantie samen. Een tent aangeschaft en andere kampeerspullen en op de brommer zijn wij richting Duitsland/Denemarken vertrokken. Op een camping in Groningen besloten wij dat het best wel leuk was ons te verloven en hebben dat met een Fries jong stel dat wij op die camping ontmoet hadden in een café gevierd. Mijn broer hebben wij een ansichtkaart gestuurd en van onze verloving in kennis gesteld. Hij moest de overige families maar verder inlichten.



Onze verloving

Bernie had helaas, net zoals alle landrotten maar een paar weken per jaar vakantie zodat wij al gauw weer huiswaarts moesten keren waar wij de familie in uiterste staat van opwindning terug zagen. Hoe kunnen jullie het in je hoofd halen je te verloven tijdens een vakantie en ons niet van te voren in te lichten. En konden jullie niet ons allemaal persoonlijk een kaart te sturen?

Ach ja, zo zat Ferry nu eenmaal in elkaar!

Afijn, ik had Bernie netjes thuis gebracht en ben weer op de brommer gestapt om nog wat langer vakantie in Noorwegen te hebben en daar vrienden te bezoeken.

Een paar maanden later was ik uitgekampeerd en reed weer naar huis.

Koud een weekje thuis en nauwelijks van de tocht bijgekomen kwam er een telefoontje van de rederij.

Blij dat ze mij thuis aantreffen want de telegrafist die mij op de Ancora had afgelost had er een zootje van gemaakt en tot overmaat van ramp was hij bij aankomst in New Castle (gelukkig in de haven) overboord gesprongen. Men had hem op het eerste het beste vliegtuig naar huis gezet en of ik dus per zo snel mogelijk weer wilde aanmonsteren.

Wat doe je dan als plichtsgetrouwe zeeman?

Je vliegt onmiddellijk naar Australië waar ik inderdaad een aardig zootje in het radiostation aantrof. Maar met dat al hadden Bernie en ik eigenlijk maar weinig aan elkaar gehad gedurende dat halve jaar vakantie.

Een paar maanden later gaf een van onze stewardessen te kennen dat ze zwanger was en graag wilde afmonsteren. De sparks, ik dus, moest de rederij maar even een telegrammetje sturen dat wij een nieuwe stewardess moesten hebben.

Ik stelde de kapitein voor Bernie te vragen en hij vond het een prima idee. In een telegram kan je zo weinig zeggen dus mocht ik - op kosten van de rederij - een peperduur telefoontje naar Nederland voeren om Bernie over te halen.

In die tijd bestonden er nog geen mobieltjes waarmee je gauw even van overal ter wereld via Whatsapp gratis urenlang kon babbelen. Telefoneren vanaf een schip op de Stille Ocean kostte een vermogen áls je al verbinding kon krijgen. Telegrammen waren overigens ook heel duur.

Bernie was natuurlijk compleet verrast en moest er wel even over nadenken. Een heel grote stap en hele verandering voor een meisje dat nog nooit op een schip was geweest. Enfin, een weekje later stuurde zij een telegram dat ze het wel wilde en haar werkgever ging er ook mee akkoord dat zij ontslag nam.

Een paar dagen voor onze aankomst in Japan werd door de rederij haar vlucht geregeld. Haar ticket zou bij de Air France balie gereed liggen.



Foto: Ferry Zeeman ©

Dus stapte Bernie, die ook nog nooit gevlogen had, hypernervus op de trein richting Schiphol.

Bij de Air France balie lag alles klaar en werd zij ingecheckt en haar bagage ingenomen, zij zou met Air France vliegen. Al nagelbijtend ging ze op een stoel in de hal zitten wachten tot ze geroepen zou worden.

En dat gebeurde maar niet. Toen zij dacht dat het toch wel tijd was stapte ze toch maar naar de balie en vroeg wanneer zij moest instappen. Mevrouw, uw vlucht is zojuist al vertrokken, mét uw bagage.

Oeioeioei, Bernie helemaal in paniek. Hoe nu? Gelukkig hadden de baliemedewerkers ervaring met zulke situaties. Gelijk gebeld met de rederij in Noorwegen en alles werd geregeld, zij kon met het eerstvolgende vliegtuig van de JAL mee.

Een van de grondstewardessen begeleidde dat nerveuze vrouwtje tot bij het vliegtuig zodat alles toch goed zou komen.

Helemaal op van de zenuwen kon Bernie in het vliegtuig zelf geen hap van de lekkere Japanse hapjes door de keel krijgen.

Eindelijk, na een heel lange vlucht over de Noordpool kwam zij dan op Haneda Airport in Tokyo aan om daar te horen te krijgen dat zij moest overstappen op een ander lokaal vliegtuig want zij moest volgens de ticket naar Kobe toe.

Het huilen stond haar nader dan het lachen. Met de toewijding van heel vriendelijke Japanse medewerkers werd zij ook daar naar het vliegtuig begeleid, richting Kobe waar zij 's avonds laat aan kwam.

En daar stond ik dan in Kobe tussen al die andere Japanners ik. Zodra ze mij zag kwam ze huilend van geluk naar me toe hollen. Haar bagage stond ook al netjes klaar.

Maar voor Bernie was de lange reis nog niet ten einde want de taxi bracht ons dan wel naar de haven maar niet naar het schip want dat lag buitengaats voor anker op ons te wachten zodat Bernie nog een vaartochtje met de taxiboot te wachten stond. Rond middernacht kwamen wij bij de Ancora aan.

En aan boord van een schip op de ree stap je niet zomaar even aan boord, nee, je moet vanaf het taxibootje met een loodsladder tegen dat hoge schip op klimmen.

Zodra zij aan boord was ging het anker op en vertrok het schip. Al met al was Bernie's reis geen goedkope vlucht voor de rederij geweest.

Nu zul je wel denken: een schip wacht toch niet zomaar even op een stewardess? Neen, een schip mag, om veiligheidsredenen wettelijk niet zonder telegrafist uitvaren. Dus het schip wachtte op mij.



Foto: Ferry Zeeman ©

Overigens was het niet lang wachten, het was slechts de vertraging die Bernie's vlucht opgelopen had. Had de rederij haar maar een dagje eerder moeten laten reizen. En aan boord begin je natuurlijk met een kennismakingsritueel, in haar geval kennis maken met haar chef steward en met de kapitein en eerste stuurman en dan nog even een borreltje drinken om bij te komen van alle emoties. Doodmoe gauw naar bed waar je op een slingerend schip ook niet lekker slaapt. En om zes uur werd zij er alweer uitgepord want haar werkdag moest beginnen.

Bernie's begin was zeker niet makkelijk. Zij was zeeziek, de steward was liever lui dan moe en de kapitein een hork en dan ook lange werkdagen van zes uur 's ochtends tot een uur of zeven 's avonds. Uiteraard had zij tussendoor wel een paar uurtjes vrij in de ochtend en de middag, maar toch. Ga daar maar even tegenaan staan! Gelukkig had ik veel tijd om haar te helpen en uit te leggen en in te wijden in de Noorse gewoontes.

Bernie was salongpikete, dat wil zeggen stewardess in de kapiteinssalon voor de kapitein, 1e stuurman en de hoofdwerktuigkundige.

De salon is midscheeps maar het eten moest zij halen in het kombuis op het achterschip. Dat betekende dat zij 3 maal daags met een etensdrager dat stuk over een slingerend dek moest lopen.



**Bernie met het eten**

Arme Bernie die toch al zeeziek was.

Normaal was dat eten halen nog wel te doen maar bij storm was het een toer om tussen de hoge golven die over dek sloegen het juiste moment af te wachten om hard lopend zonder vallen dat stuk droog te volbrengen.

En als wij hout vervoerden dat ook hoog op dek opgestapeld lag dan was het vaak ook nog een pittige klimpartij.

Het is haar ook overkomen dat ze het eten net in haar pantry (bijkeukentje) had klaargelegd en ze op een holletje naar het toilet moest om "de vissen te voeren". Bij terugkomst was al het eten door het schommelen van het schip vanaf het aanrecht op de grond was gevallen.

Huilend riep zij mij. Gauw alles opruimen, opnieuw eten uit het kombuis halen en klaar leggen en een boze kapitein dat het allemaal zo lang duurde.

Een keer dat zij bij de kapitein net de, gelukkig koude, fruktsuppe, een koude fruitsoep, zou opscheppen dat het schip een onverwachte slinger maakte, zij haar evenwicht verloor en de soepkom op de schoot van de kapitein deponeerde, hetgeen resulteerde in een heel boze kapitein

maar een niet van de lach bijkomende 1e stuurman en hoofdwerktuigkundige en een huilende Bernie.

Ja, zeeziek zijn in een heel vreemde omgeving, een vreemde taal en andere gewoonten, een horkerige kapitein die vertikte om Engels te spreken, een chef die haar maar liet aanmodderen. Bernie heeft geen makkelijk begin gehad.

Gelukkig kreeg zij gauw zeebenen. Ook leerde zij al snel de taal te spreken. De overige bemanning was heel prettig en bij alles behulpzaam en al gauw had zij veel vrienden aan boord en plezier in haar werk. Vooral de fijne sfeer aan boord, het stappen in allerlei buitenlandse havens en overal avonturen beleven. Na enige tijd beviel haar het leven aan boord van een schip heel goed.



Onze trouwfoto

Wij wilden trouwen en het leek ons leuk dat dat in Japan gebeurde. Veel spannender dan een huwelijk in Nederland, toch? Helaas ging dat niet want wij wisten nooit waar wij heen gingen en dus was het onmogelijk zo iets tijdig met de autoriteiten te regelen. Dus moest het toch maar in Nederland gebeuren. In oktober 1967 kwam het schip in Antwerpen aan en dat vonden wij een mooie gelegenheid af te monstern en thuis te trouwen. En dat gebeurde dan een maandje later in Den Haag op 17 november.

Was getekend, Ferry Zeeman



De Stickers op Rood-Wit-Blauw zijn te leveren met alle emblemen van de KM, Landmacht en Luchtmacht.... Heeft u een speciale wens voor een afwijkend embleem – zoals bijv. de Witte Olifant – kunnen die ook worden geleverd.

Neem daarvoor even contact op met de redactie. Misschien een leuk idee voor een reünie of ander gelegenheid.

De stickers kunnen per stuk op afroep besteld worden....

Klik eens op de link en neem een kijkje

<https://www.debakstafel.nl/marine-stickers.html>

---

---

## Ook landrotten spreken zeemanstaal

*Dat er zo op het oog iets mis was met één van de springpaarden van de bovenkruisra aan stuurboord, was voor de matroos op een razeilschip voldoende om op aandringen van de bootsman in het want op te enteren en ter plaatse poolhoogte te nemen. Zo ook stond hij niet met de mond vol tanden als hij, alvorens acht glazen te slaan, de 2de stuur voor de platvoet moest porren, waarna hij op z'n gemak het resterende kommaliewant van de pikheet kon spoelen.*

Zoals ieder ambacht en iedere vakgroep hun specifieke vaktaal kennen, zo ook is dat het geval met de scheepvaart. En zoals dat zo vaak gebeurt als men onderling over het eigen



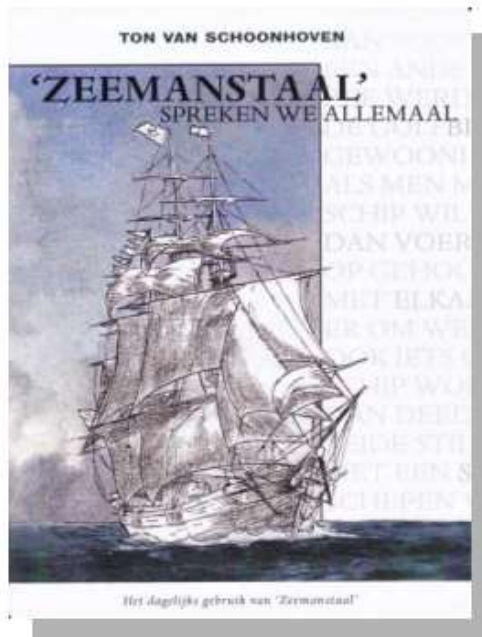
vakgebied praat, is daar voor een niet ingewijde *geen touw aan vast te knopen*. Toch heeft geen enkele vakgroep zó sterk zijn stempel gedrukt op het algemene spraakgebruik als met name de zeilvaart van weleer.

De zeeman uit de zeiltijd was een andere dan de zeeman van nu. De zeeman op een zeilschip was redelijk lang (vaak vol kommer en kwel) onder zeil. Zijn schip was zijn werk en tevens zijn thuis.

<http://www.zeemanstaal.nl>

# Zeemanstaal

Uitdrukkingen, gezegden en woorden die hun oorsprong hebben in het zeemansleven van vroeger



'Zeemanstaal' is een cultuurhistorisch erfgoed. Zeemanstaal is in het dagelijks woordgebruik ingeburgerd en verankerd. Normaal gesproken hebben we daar geen erg in. Als we er even over nadenken kunnen we wel enkele woorden, uitdrukkingen en gezegden bedenken waarvan duidelijk is dat ze van oorsprong uit de (zeil)scheepvaart afkomstig zijn. Overstag gaan, bakzeil halen, iemand de loef afsteken en er is geen land met hem te bezeilen zijn dan al gauw gevonden. We gebruiken echter méér woorden en uitdrukkingen die met de scheepvaart in verband kunnen worden gebracht, waaronder een aantal waarvan dat niet meteen duidelijk is. De Nederlandse taal staat er bol van. In ieder gesprek komt zeemanstaal voor. Let u maar eens op!

De zeemanstaal die wij spreken vindt u in het boek:

## 'Zeemanstaal' spreken we allemaal

Het boek is bovendien doorspekt met wetenswaardigheden die een beeld geven van het zeemansleven van vroeger, de omstandigheden waaronder de zeeman leefde en werkte en met welke gevaren hij te maken kreeg, zowel aan boord van zijn schip als aan de wal.

Voor iedereen die is geïnteresseerd in taal, zeemanstaal, zeemansleven en alles wat met water en schepen te maken heeft, is dit boekwerkje een echte aanrader.

Formaat: 14.8 x 21, 103 pagina's met 145 illustraties

Prijs: € 14.95

Auteur: Ton van Schoonhoven

Bijzonderheden op: **023-5277838** en [www.zeemanstaal.nl](http://www.zeemanstaal.nl)

