



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

“de redactie “  
A.C.Krijgsman  
Abeelstraat 96  
3319 AG Dordrecht  
06-25160899  
[www.tenanker@kpnmail.nl](mailto:www.tenanker@kpnmail.nl)



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

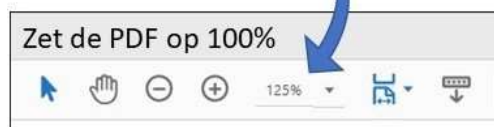
Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik sta niet toe lukraak te kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar schriftelijke toestemming voor te vragen.



## 3e jaargang – nummer 57- 12 december 2020 Weekbrief



- 2 Bootsman'sfluitjes
- 3 Hollandse vlag aan vreemde kust
- 4 Het geheim van de Porkinoloog  
Double Porc Chop
- 8 Beautiful Curaçao
- 10 Nieuw Guinea van George Visser †
- 12 Tjet Baru
- 13 De geschiedenis van Hr.Ms. Augurk
- 14 Michiel de Ruyter in strip verhaal
- 15 Slag bij vlakke hoek (Nieuw Guinea)
- 17 Nederlandse Marineraad
- 24 Nederlands meest gedecoreerde  
gezagvoerder
- 26 Britse historicus haalt geschiedenis Royal Navy onderuit





### **Verzameling bootsmanfluitjes.**

Gedurende de periode dat ik als kwartiermeester rond heb gesparteld bij de KM heb ik veel collega's ontmoet die allemaal uiteraard uitgerust waren met een bootsmanfluit.

De een was nog mooier dan de ander zoals ingegraveerde teksten, namen of buitenmodel fluitjes van eigen makelij zoals een fluitje vervaardigd van twee koperen knopen of een baard vervaardigd van het penantnummer van het schip.

Mocht je in het bezit zijn van zo'n fluitje en wil je er afstand van willen doen?....., ik wil ze graag overnemen, uiteraard tegen vergoeding van de porto....

Arie Krijgsman

### **Hollands vlag aan vreemde kust**

TEKST EN FOTO: GEKARD ACDA

***De verbinding tussen het Noordeiland en het Zuideiland van Nieuw-Zeeland wordt over zee onderhouden door schepen van de veerdiensten tussen Wellington en Picton.***

***De Interislander is de meest gebruikte veerdienst, die onder meer***

***drie grote veerboten voor zowel passagiers als auto's in dienst heeft.***

***Op de voormiddag van 13 februari 2006 staken mijn vrouw en ik aan boord van de Interislander ferry 'Kaitaki' (het Maori-woord voor 'uitdager') Straat Cook over. Een historisch vaarwater, waarvan James Cook in januari 1770 vaststelde dat het niet een baai was, maar een zeestraat die Nieuw-Zeeland in twee grote eilanden verdeelt.***

Cook verkende dit zeegebied aan boord van de bark 'Endeavour', oorspronkelijk een kolenvrachtvaarder aan de Engelse oostkust van 369 ton met een lengte van niet meer dan 106 voet. De 'Kaitaki', 22.365 ton groot en 180 meter lang, met ruimte voor 1.600 passagiers en 600 auto's, maakt de overtocht van Wellington naar Picton in drie uur. Na de

passage van Straat Cook volgt de doorvaart van Tory Channel en Queen Charlotte Sound. Aan het zuidelijk einde van deze fjord ligt Picton, een kleine stad die vooral van belang is als veerhaven.

## HAL

Wellington - Picton is een mooi traject om te varen. Vanuit zee gezien zijn de weelderige kusten van het Noord- en Zuideiland een fraai decor. De Queen Charlotte Sound is aan beide zijden ingesloten door bomen en heesters van in vele groene kleuren geschakeerd heuvelland dat deze fjord lieflijker maakt dan de meer grimmige Noorse fjorden. Toen wij met de 'Kaitaki' Picton naderden, zagen we aan één van de pieren een groot cruiseschip afgemeerd liggen. Tot onze aangename verrassing bleek dat van dichterbij het ms 'Statendam' te zijn, geregistreerd in Rotterdam en dus onder Nederlandse vlag.



Het deed me denken aan de tijd dat de Holland America Line nog de echte Holland-Amerika Lijn was van de Nederlandsch- Amerikaanse Stoomvaart Maatschappij - en niet van Carnival Corporation - en Rotterdam niet alleen registratie-, maar ook thuishaven was. Maar niettemin, een vertrouwde scheepsnaam uit een grootse havenstad. De 'Statendam' was op cruisevaart in Nieuw- Zeeland en Australië en lag korte tijd in Picton. Deze 'Statendam' (55.541 brt.) voer aanvankelijk onder de vlag van de Bahama's en is overigens niet in Nederland gebouwd, maar in Italië, bij de werf Fincantieri die het schip eind 1992 opleverde. Wel in Nederland gebouwd is onze veerboot, zo bleek ons uit het 'fabrieksmerk', een metalen plaat op het dekhuis, waarop is vermeld dat het schip werd gebouwd bij Van der Giessen - de Noord te Krimpen aan den IJssel, in 1995. Zoals de 'Statendam' doet denken aan de HAL in Rotterdam, zo is de 'Kaitaki' een herinnering aan Van der Giessen - de Noord, de werf die in 2004 werd gesloten.

Bron : de Blauwe Wimpel

## ***Het geheim van de porkinoloog***

Tekst en tekeningen

Arne Zuidhoek

*„De lijnen van een varken (en dan bedoel ik een echt vet varken) behoren tot de mooiste en lieflijkste in de natuur; het varken heeft dezelfde curven, snel en zwaar, die wij in vliedend water of in voortjagende wolken zien. ”*

G. K. Chesterton

Nou hadden we eens een keer een deklading varkens. Grote, stevige varkens, zoals Amerikanen die fokken. Meer ham en karbonaad dan vet. Nou heb ik niks tegen varkens, ik mag ze; en dan nog geeneens omdat onze Heer de Schepper zich half blind gelachen moet hebben toen-ie meneer Krulstaart als een wandelende vergissing uit zijn ontwerpstift had gemorst, ik mag ze omdat ze zo aardig met elkaar omgaan, met een gnor-gnor hier en een gnor-gnor daar, overal een gnor-gnor, nee ..., béste beesten.

Nou waren er 60 van die kolossen aan boord, goud waard! Elk exemplaar voor wel duizend dollar verzekerd, en dat is meer dan ik in 40 jaar als onder-de-gagie bij elkaar schraap.

10 Zeugen achter de bak vooruit, 50 beren - we hadden nogal een lange kampanje - achteruit, in speciaal gebouwde stallen en het was te hopen dat 't een mooie reis zou worden, anders liepen ze de kans te verzuipen waar wij bij stonden.

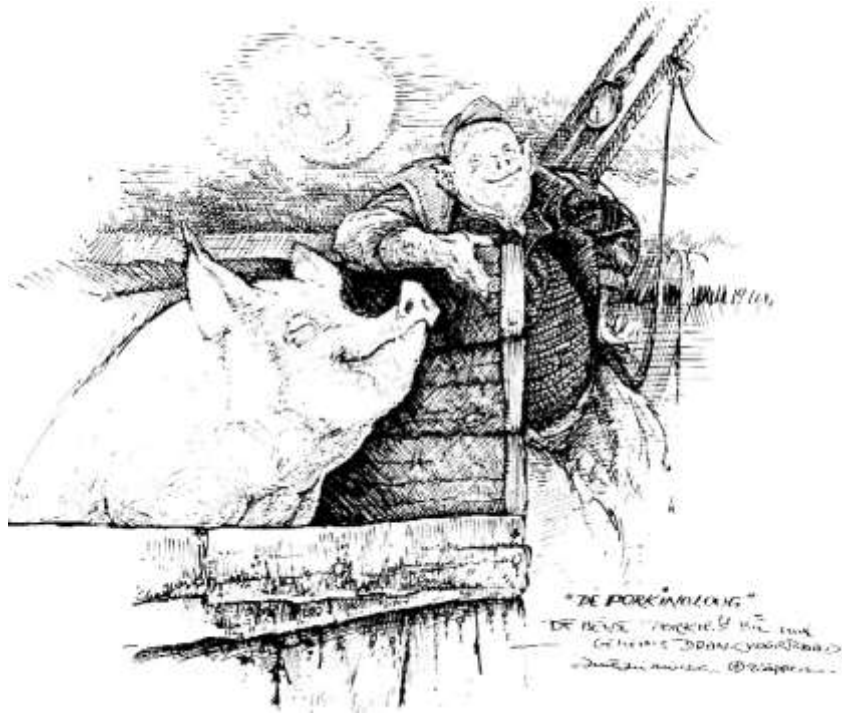
Nou hadden wij iemand aan boord die varkens niet kon luchten of zien. Dat was de eerste stuurman. Een Noor. Boom van een kerel en volgens mij had die een hekel aan ons. Die man kon je opjagen tot je totaal was vergeten dat je eens een zelfstandig denkend wezen was geweest. „Als ik iets beveel dan loopje niet, dan ren je niet, nee, dan vlieg je!”, zei hij. En een even geliefd stokpaardje was:

„Verandering van werk is net zo goed als rust.” Nou, dat kwam altijd uit, altijd was er wat en als er niks

was dan vond hij wel wat; een varken van een kerel was 't, om zo te zeggen, hoewel ik van mening ben dat een varken heel wat socialer in de omgang is.

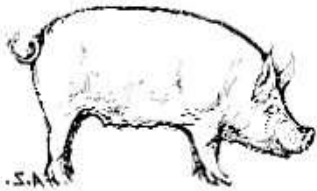
Daarom had hij zo'n hekel aan die dieren natuurlijk. Nou zat de hele crew te loeren om hem een oor aan te naaien, maar de man ging nooit de wal op, werd nooit dronken, studeerde hard voor kapitein - kortom, doffe ellende, hij schold en tierde, sloeg en trapte, maar, hij was wèl een zeeman, zo eentje met Zweedse teer in z'n aderen en aan elke vinger een korvijngel, voor de duivel nog niet bang.

Daarom was het wel zo vreemd dat hij die gezellig knorrende varkens meed als zijnde de pest, de varkenspest zogezeigd. Als hij ze verplicht controleren moest waagde hij het niet één blik in die kleine rode oogjes, die ons en onze bemoeienissen zo belangstellend



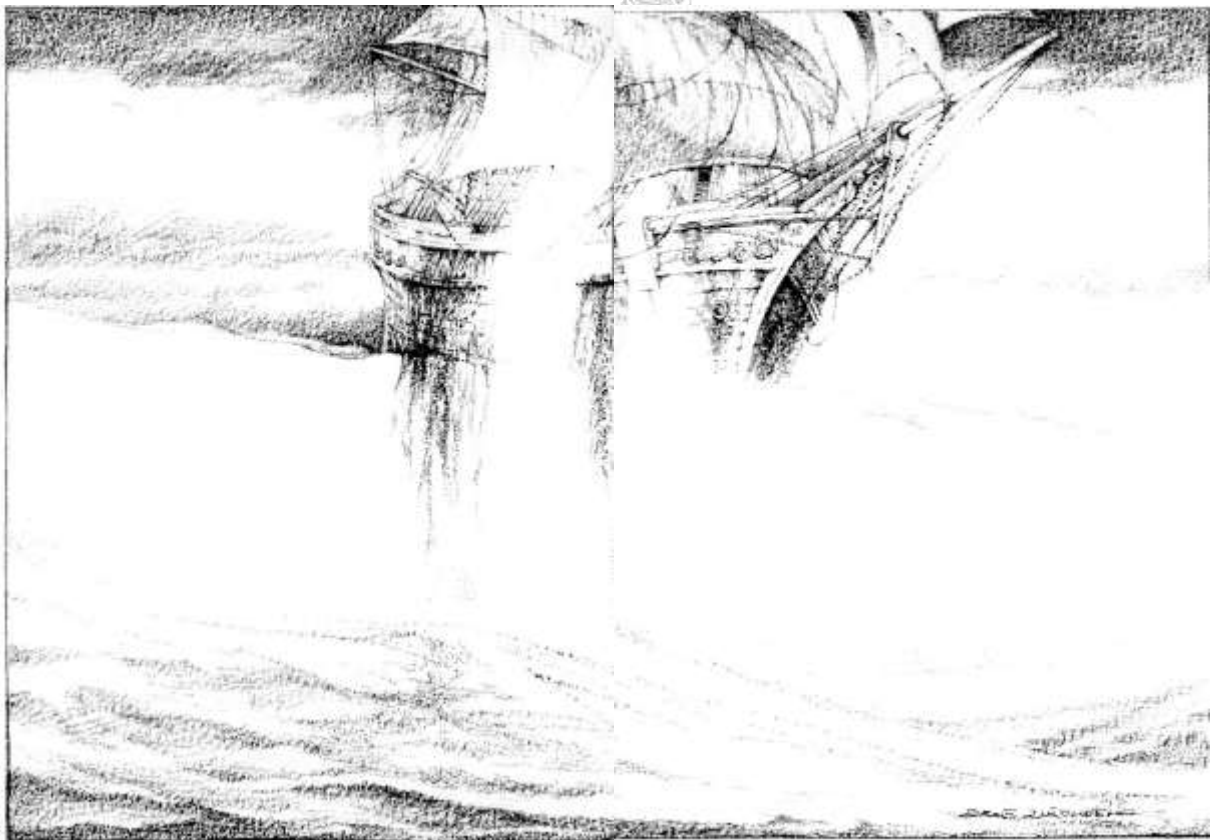
aanblikten, te werpen. Want nee, dom zijn varkens niet, lang niet zo dom als deze eerste stuurman die voor kapitein studeerde.

Nou was een deklading varkens zoveel waard, dat er in die jaren een speciale verzorger meeding, de porkinoloog, zoals wij hem spottend noemden - later heb ik gehoord dat die spotnaam van ons helemaal geen spotnaam was, maar de echte titel voor een wetenschappelijk geschoolde varkenskenner; zo zie je maar, een matroos mag dan voor een professor in de weet- niks-kunde doorgaan, toch slaat die de spijker vaker op de kop dan Bertus Burger denkt - en deze reis was die porkinoloog een man die verbazend veel op zijn beschermelingen leek, met een neus als een dubbelhoornige trompet, oren als roze latijnzeilen en twee rooiige, wenkbrauwloze oogjes waar een albino eer mee zou inleggen.



't Meeste had-ie van de grootste zeug van het gezelschap weg en evenals die kon die uren lang met een wezenloze grijns op het harige gelaat, en oogjes toe, genietend blijven staan, of zitten, of liggen. Beide creaturen noemden we daarom Porkie.

Waar Porkie-de-mens z'n genot vandaan haalde werd al heel gauw duidelijk: uit de jeneverkruik; en waar die die verborg bleef een raadsel. De man lurkte de hele dag door, en toch geen spoor van z'n drankvoorraad. Gedurig ladderzat deugde hij natuurlijk voor geen draad voor z'n werk. Nou stond-ie buiten de scheepstucht, dus had de eerste geen vat op hem en onze ouwe was een ouwe met spit; die kwam alleen aan dek als hij aan dek komen kon, als ik me zo duidelijk genoeg uitdruk.



't Fregatschip 'Zwijgenstal'; napperde de bootsman.

Nou kwam die eerste helemaal naar 't foksel en zei: „Wie van jullie is wel 'es op een boerderij geweest?” Ik, 18 jaar, een onnozele hals nog, zei „Ik, stuur”, want als je buiten de

Weteringschans kwam, lagen daar, toentertijd tenminste, een paar flinke boerderijen met mestkar, koeieplak en populier. „Dan ben jij vanaf mi zwijnenhoeder”, sprak de eerste. Die man had wat tegen varkens, en hij had iets tegen mij. „Ai, stuur”, zei ik, maar nou schrok ik pas toen ik hoorde dat elk varken per dag drie emmers water moest hebben, met koren en sojabonen vermengd, en zo pompte ik uit de speciale tanks per dag 180 emmers op en sjuowde die naar voor (15x) en naar achter (75x). En dan de schoonmaak! Elke dag de dekwastraal erop was het handigste geweest maar dat mocht niet.

Varkens moesten in stro, zo hoorde dat toen en we hadden er tonnen van aan boord. Nou, elke dag stro verversen, dat kon niet, dat was duivelswerk, dus gooide ik er elke dag vers stro op en de dieren vertraptten dat en stonden er na een week of drie op borsthoogte in en na een week of vijf stootten ze al hun kop tegen het onderdeks van de stal!

En dan die stank... Ongelooflijk, die stank zat tot in onze zeep en het gebakken eitje op de zon- en feestdagen. Waar de wind ook vandaan kwam: varkenslucht zat erin en natuurlijk was ik als loco-porkino- loog helemaal niet te harden! „t Fregatschip Zwijnenstal”, mopperde de bootsman.

Nou vonden die varkens het zelf ook niet leuk. Als de dekwasploeg langs kwam stonden ze voor een fris bad te dringen; een lerse bui zou ze goed gedaan hebben (als de dekken zo vol water staan dat het een gerieflijke zoetwater-zwempoel wordt) maar helaas, het bleef droog en wij vervloekten de stank en wij vervloekten de eerste met z'n eeuwige karweitjes en ik persoonlijk vervloekte de porkinoloog in zijn constante dronkenschap. De enige waarmee ik het vinden kon was de zeug Porkie, die stond 38 altijd op dezelfde plek van d'r stal vooruit, in een hoekje, met die stille genotsgrijns op d'r vette facie, net alsof ze net zo bezopen was als haar baas en hem in diens stupiditeit trouw bleef.

Er kwam een nacht dat de bemanning kans zag de eerste stuurman betaald te zetten. Onbekenden hokten bij de varkenshareem en na veel gezocht en gesteun wrikten ze Porkie d'r schot over en het dek op. Dezelfde krachttoer haalden de onbekenden uit met een beer van achteruit en ze joegen het paar het hoofddek op, tot voor de hut van de eerste stuurman. Nou veroorzaken een oceaanreis en de volle maan op mensen van tegengestelde seksen een ongekend romantisch effect, op varkens ook.

Nou! Ze knorden en schreeuwden van triomf en welbehagen, stonken extra van genoeg en de eerste stuurman, machteloos achter z'n staand schot, heeft er uren van kunnen genieten. Porkie-het-varken stond erbij alsof ze ladderzat was, een zielsvergenoegde grijns onder d'r trompetneus, oogjes toe, als een kindje dat door moeder wordt voorverteld - potverdrie, wat kon dat beest genieten! - en dat duurde tot in de kleine uurtjes want een béétje beer kan 25 maal in de 24 uur, heb ik me later laten vertellen. En de bemanning deed 't bijna in d'r broek van de pret. Om 04.00 moest de eerste op wacht, om 05.00 was hij, ziedend van woede buitenom door de patrijspoort gekropen, levensgevaarlijk!

Straf zou volgen, dat was helder en klaar, en toen na veel moeite de varkens weer in hun stallen waren gewrikt kreeg ik als eerste van de eerste een stoot voor de haren. Ik tolde tegen Porkies schot van daar tegen Porkie zelf en zakte versuft in de dij-hoge derrie van stro en stront excuseer. Ik hield me er een tijdje gedeisd want 't mocht er stinken, het was beter dan nóg zo'n klap. Porkie stond weer met die wezenloze grijns op d'r massale kop na te genieten: af en toe gromde ze. slikte wat weg en sloeg met d'r flappen van oren. Nee. die had niet van de excursie geleden.

Maar opeens dook ze met d'r kop in de smurrie, wroette er als een duiker in rond en kwam ten slotte boven met een . . . jeneverkruik! Niemand zou 't van me geloven, maar goudeerlijk. Porkie had een jeneverkruik: en wat nóg sterker was:

ze drukte die tegen het schot eenvoudig aan barrels, of aan borrels zeg maar, en ging zich slobberend en slobberend te buiten. Daarna richtte zij zich weer op, stevig op de poten, oogjes toe, smile om d'r kaken, trompetneus triomfantelijk snuivend geheven: een standbeeld van genot.

Nou had ik het onmiddellijk door; het was niet net alsof Porkie-het-varken net zo bezopen als haar baas léék, nee, ze was het. Ze was net zo ladderzat als Porkie-de-mens, en even constant. Porkie, de enige alcoholica onder de varkens.

Maar hoe kwam ze aan die kruik? En hoe wist ze dat er jenever in zat? Eenvoudig: de geheime

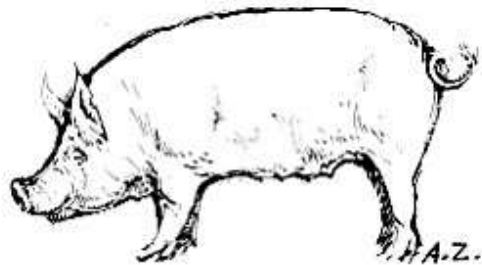
drankvoorraad van haar naamgenoot was natuurlijk om en nabij haar stek in de stal opgeslagen, onder stro en stront, excuseer, en die had natuurlijk eens zo'n kruik uit z'n handen laten vallen en Porkie-het-varken had het vocht opgelebbert en er terstond een tomeloze voorkeur voor opgevat.

En nou dook ik in de troep en bracht behalve een massa scherven de drankvoorraad van de twee Porkies boven die ik netjes en veilig opborg (en waar ik later een aardige prijs voor maakte, meer dan ik als onder- de-gagie in drie jaar bij elkaar kreeg) en na een paar dagen was Porkie-de-mens weer broodjenuchter en min of meer in staat zijn taak te hervatten.

Nou ben ik op hem blijven letten. Vaak betraptte ik onze porkinoloog bij Porkie-het- varken. Hij wroette dan in de kliederige brij, grommend van woede, en Porkie-het- varken, eensgezind als varkens zijn, stopte dan d'r kop naast de zijne en wroette trouwhartig grommend met hem mee. En als ze dan weer niets vonden keek het dier de ander troostend aan. Twee varkens in de blubber. Porkie-de-mens staarde van een opgedolven scherf naar de knorrende Por- kie-het-varken, ongelovig, wantrouwend; hij heeft er nooit het fijne van begrepen.

Nou heeft-ie mij er ook nooit naar gevraagd

Nu we het toch over Porki hebben, wat dacht je hiervan ?.....



## Double Porc Chop Marine stijl

### Benodigdheden: Voor twee personen

4 ribkarbonades,  
1 ui,  
1 groene paprika,  
1 blikje gezeefde tomaten,  
zout,  
peper,  
3 eetlepels olie,  
2 galapeno pepertjes.



Bereiding: Zout en peper de karbonades en verhit de olie in de pan en bak de karbonades bruin, zet even apart onder alufolie, bak in het braadvet de grof gesneden ui en paprika, voeg de tomaten toe en voeg daarna de karbonades toe en laat nog even stoven in de saus.

### Serveertip:

Serveren met gefrituurde aardappelpartjes, verse sperzieboontjes en mayonaise



<https://www.beautiful-curaçao.nl/bezienswaardigheden/forten.php>

## Fort Piscaderabaai

Door het roemruchte verleden van de Caribische archipel, waarbij de eilanden om de haverklap van eigenaar wisselden, hebben de Spanjaarden, Engelsen, Fransen en Nederlanders door de eeuwen heen talloze forten op de eilanden gebouwd om de vijand buiten de deur te houden. Er zijn echter maar weinig Caribische eilanden waar maar liefst acht fortificaties uit de grond werden gestampt, Curaçao is daar één van. Eén van die forten is Fort Piscadera.

### Betere verdediging

Fort Piscadera ligt aan de ingang van Piscadera Bay, ten westen van Willemstad. De eerste vesting op deze plaats is waarschijnlijk gebouwd tussen 1701-1704 onder het bewind van gouverneur Van Beek. Deze fortificatie werd niet goed onderhouden en kwam derhalve snel in verval. In 1714 stelde gouverneur van Gollen aan de West-Indische Compagnie (WIC) voor, om Fort Piscaderabaai te herbouwen waardoor de hoofdstad van Curaçao beter kon worden verdedigd.

Ondanks de toezeggingen duurde het toch een tijd voordat men effectief begon met de bouw van het fort. Toen Fort Piscaderabaai werd afgebouwd had het een rechthoekige stervorm en was het gewapend met acht kanonnen van een klein kaliber.



[https://nl.wikipedia.org/wiki/Fort\\_Piscadera#/media/Bestand:Piscadera\\_Fort.JPG](https://nl.wikipedia.org/wiki/Fort_Piscadera#/media/Bestand:Piscadera_Fort.JPG)



## Franse invasie

In 1800 kwamen Franse soldaten aan wal van Curaçao en namen bezit van Fort Sint-Michielsbaai, een ander Curaçaos fort. Zij hadden de ambitie om over land Willemstad te gaan benaderen. Als ze dat zouden doen, zouden ze ook langs Fort Piscadera komen. Omdat de landkant van Fort Piscadera onbeschermd was én de slagkracht op zee was gericht, gaf de Nederlandse commandant van het fort zijn manschappen de opdracht om Fort Piscadera te ontmantelen van diens kanonnen om ze vervolgens naar Willemstad over te brengen. Dit om te vóórkomen dat de Franse aanvallers het geschut in handen zouden krijgen.

De Fransen waren echter sneller bij Fort Piscadera dan dat de Nederlanders de kanonnen in veiligheid konden brengen. Het wapentuig viel dus in handen van de Fransen en zij wisten er wel raad mee. Zij gebruikten de kanonnen om Willemstad onder vuur te nemen en in as te leggen. Nadat de Fransen Curaçao én dus ook Fort Piscadera hadden verlaten, viel het fort weer in handen van de Nederlanders. Onder leiding van kapitein Gravenhorst en gouverneur Lauffer werd Fort Piscadera weer helemaal opgekappt en uitgerust met veertien kanonnen: zes acht-ponders, vier twaalf-ponders en vier achttien-ponders.

## Engelse invasie

In januari 1804 vond er weer een invasie plaats op Curaçao, ditmaal van Engelse soldaten. Onder leiding van kapitein William Bligh gingen er honderdtwintig zeelieden en zestig mariniers aan wal van het Caribische eiland. Zij namen ook het commando van Fort Piscadera over en bewapenden het met veertien kanonnen, maar door munitietekorten verlieten zij al snel weer het fort. Nadat de Engelen van Curaçao waren vertrokken, kwam Fort Piscadera weer in Nederlands bezit. De Nederlanders onderhielden het fort echter slecht, waardoor het vanaf 1819 weer in verval raakte. In de loop van de tijd raakte Fort Piscadera overwoekerd door planten, maar in 1950 werd het weer schoongemaakt en hersteld.



Is Fort  
Piscaderabaai  
opengesteld voor  
bezoekers?

Fort Piscadera bevindt zich op het terrein van het Dreams Curaçao Resort, Spa en Casino. Het fort is helaas alleen toegankelijk voor de gasten van dit hotel & resort.

[https://nl.wikipedia.org/wiki/Piscaderabaai#/media/Bestand:Piscadera\\_Fort\\_and\\_Bay.jpg](https://nl.wikipedia.org/wiki/Piscaderabaai#/media/Bestand:Piscadera_Fort_and_Bay.jpg)

## Nieuw-Guinea Deel 2

In de Troonrede van 20 september 1960 werd gesteld:

Nederlands Nieuw-Guinea zal in het komende jaar een belangrijke nieuwe fase in zijn ontwikkeling naar zelfbeschikking ingaan. Zodra immers de Nieuw-Guinea-Raad, die in grote meerderheid uit vertegenwoordigers van de inheemse bevolking zal bestaan, tot stand zal zijn gekomen, zullen bestuur en wetgeving slechts met zijn medewerking mogelijk zijn. Deze medewerking geldt eveneens voor het overleg over de wijze, waarop het zelfbeschikkingsrecht doeltreffend kan worden verwezenlijkt. In de organen van de Verenigde Naties en in de Zuid Pacific Commissie, evenals bij het samenwerken met Australië, zal de regering de verwezenlijking van haar doelstellingen met betrekking tot Nederlands Nieuw-Guinea krachtig blijven nastreven'. De verhouding met Indonesië verslechterde in deze periode in een snel tempo.

Indonesië kocht op grote schaal wapens aan. Begin 1958 kocht zij in Polen, Tsjecho-Slowakije en Joego-Slavië reeds voor 200 miljoen dollar. Hoewel de Verenigde Staten en Engeland zich tegen wapengeweld inzake Nieuw-Guinea verklaarden, leverden deze beide landen toch lichte wapens en vliegtuigen aan Indonesië.

Op 6 januari 1961 bereikte Indonesië een akkoord met Rusland over een wapenleverantie ter waarde van 400 miljoen dollar.

In Nederland was het kernpunt in de parlementaire debatten de vraag of Nederland bij een militair conflict met Indonesië op de bijstand van een ander land zou kunnen rekenen.

Intussen ging Indonesië door met het zenden van infiltranten, meestal in kleine groepen.

Op 13 november 1960 was er echter een infiltratie van vrij grote omvang nabij het Boeroe-gebergte aan de zuidwestkust van Nieuw-Guinea.

Succes hadden deze infiltraties niet, daar zij door eenheden van de Koninklijke marine, met steun van politie en bevolking, snel werden opgeruimd.

Na een aantal anti-Nederlandse campagnes en maatregelen door Indonesië maakte Hr. Ms. Karel Doorman, vergezeld van Hr. Ms. Limburg en Hr. Ms. Groningen, van 31 mei tot 20 december 1960 een vlagvertoonreis naar Nieuw-Guinea.

Op 17 augustus 1960 verklaarde president Soekarno voor de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties, dat de aanwezigheid van Nederland in Nieuw-Guinea een bedreiging van de wereldvrede was, en op 5 oktober 1960 verklaarde minister-president Soebandrio: 'I say explicitly, that Indonesia is determined to meet force with force.'

In 1961 verbeterde de situatie niet. Indonesië zette haar bewapening voort en concentreerde steeds meer onderdelen van haar krijgsmacht nabij Nieuw-Guinea. De taal van president Soekarno werd steeds dreigender en het zenden van infiltranten ging voort. Reeds in 1958 besloot de Nederlandse regering de strijdkrachten van de Koninklijke marine in Nieuw-Guinea te versterken door het zenden van eenheden van de Koninklijke landmacht en de Koninklijke luchtmacht.

In 1960 namen eenheden van de Koninklijke landmacht de posten aan de zuid- en zuidwestkust over van de mariniers. De mariniers werden geconcentreerd op de noordkust om als operationele reserve te kunnen optreden.

Het jaar 1962 bracht de slotfase voor Nederlands Nieuw-Guinea. Het was een jaar van politieke en militaire strijd, dat eindigde met de overdracht van de soevereiniteit over Nieuw-Guinea aan de Verenigde Naties op 1 oktober 1962.

Op 1 januari 1962 bevonden zich in Nieuw Guinea: Hr. Ms. Utrecht, Hr. Ms. Limburg, Hr. Ms. Groningen, Hr. Ms. Evertsen, Hr. Ms. Kortenaer, Hr. Ms. Snellius, 3 dregboten, 2 sleepboten, 7 LCPR's, 3 LT's, 6 LCA's, 36 zodiac-rubberboten en diverse motorsloepen met in totaal 1586 man vlootpersoneel. Verder 942 mariniers en 311 man van de marineluchtvaartdienst.

Op Biak was het squadron 321 gestationeerd. De totale sterkte van de Koninklijke marine bedroeg 2839 man, die van de Koninklijke landmacht 1440 man en die van de Koninklijke luchtmacht 488 man. De totale sterkte van de Nederlandse strijdkrachten was dus 4767 man.

Het agressieve optreden van Indonesië in Nieuw-Guinea in 1962 begint min of meer met de poging van drie motortorpedoboten om de zuidkust te benaderen. Deze poging werd echter bij Vlakke Hoek door het optreden van Hr. Ms. Evertsen, Hr. Ms. Kortenaer en een Neptune-vliegtuig van de marineluchtvaartdienst op 15 januari te 21.30 uur afgeslagen. Een motortorpedoboot, de Matjan Tutul, werd in brand geschoten en de beide anderen werden op de vlucht gejaagd in zuidwestelijke richting. In totaal werden 52 overlevenden van de Matjan Tutul gevangengenomen.

Het grote aantal militairen aan boord van deze motortorpedoboot wees op een infiltratiepoging. Dit bleek ook uit de verhoren van de krijgsgevangenen.

Dat Indonesië van plan was hiermee verder, te gaan, bleek overduidelijk uit de infiltraties in de nacht van 18 op 19 maart op de eilanden Waigeo en Gag. Op deze eilanden landde namelijk een volledig bewapende compagnie. Deze compagnie behoorde tot hetzelfde onderdeel als de geredden van de Matjan Tutul.

Zodra deze infiltraties bekend waren geworden, werden op 22 maart mariniers en later ook politie en een eenheid van het Papoea-vrijwilligers-korps tegen de infiltranten ingezet. Deze inzet had tot gevolg, dat op 22 april beide eilanden van infiltranten waren gezuiverd.

Tijdens deze zuiveringsactie viel op 25 maart een Indonesisch vliegtuig het bij het eiland Gag liggende landingsvaartuig nr. L 9534 aan. Door deze aanval werd het vaartuig licht beschadigd en werden drie van de bemanningsleden licht gewond.

Op 24 maart ontdekte een Neptune-vliegtuig een Indonesische schoener, die nabij Fak Fak de kust trachtte te benaderen. Daar deze schoener ondanks herhaalde waarschuwingen toch naar de kust bleef koersen, werd zij door het vliegtuig in brand geschoten.

Bij Aidoena aan de Jera-rivier gingen op 27 maart 30 infiltranten aan land. Acties van mariniers en politie leidden er toe, dat deze infiltranten op 20 april geheel onschadelijk waren gemaakt.

Wegens de duidelijk gebleken Indonesische dreiging nam de Nederlandse regering nu maatregelen om de veiligheid in Nieuw-Guinea te kunnen handhaven. Op 28 maart begon zij daarom versterkingen te zenden voor de strijdkrachten in dit gebied. Deze versterkingen werden per vliegtuig en per schip uit Nederland en de Nederlandse Antillen gezonden.

Op 18 augustus 1962 bevonden zich in Nieuw-Guinea: Hr. Ms. Friesland, Hr. Ms. Groningen, Hr. Ms. Limburg, Hr. Ms. Overijssel, Hr. Ms. Evertsen, Hr. Ms. Kortenaer, Hr. Ms. Luymes, Hr. Ms. Snellius, Hr. Ms. Pelikaan, Hr. Ms. Dolfijn, Hr. Ms. Zeeleeuw, 3

dregboten, 3 LT's, 7 LCPR's, 6 LCA's, 2 sleepboten, 84 zodiac-rubberboten, diverse motorsloepen en de hulpschepen Duivendrecht, Bussum en Alte Marum met in totaal 2956 man vlootpersoneel.

Op Biak was het squadron 321 gestationeerd met 326 man van de Marineluchtvaartdienst. Verder waren er 1425 mariniers. De totale sterkte van de Koninklijke marine bedroeg 4707 man, die van de Koninklijke landmacht 4096 man en die van de Koninklijke luchtmacht 720 man. De totale sterkte der Nederlandse strijdkrachten was 9523 man.

Ook op ander terrein viel de Indonesische agressie waar te nemen, zoals te Hollandia bleek, toen aldaar de politie op 7 april een ondergrondse organisatie oprolde, die zich voornamelijk had bezig gehouden met wapen diefstallen.

Nabij Fak Fak hield op 19 april Hr. Ms. Evertsen een prauw met 5 infiltranten aan.

Op 10 april werden wederom snelle vaartuigen noordwest van Fak Fak waargenomen. Zij werden door het optreden van Hr. Ms. Evertsen en Hr. Ms. Utrecht verdreven.

Daarna zette Indonesië een nieuw strijdmiddel in n.l. de parachutisten. Van 26 april tot 24 juli werden parachutisten afgeworpen boven de Vogelkop, het Oninschiereiland en de omgeving van Kaimana en van Merauke. Naar schatting werden 1195 parachutisten afgeworpen.

Tegen deze parachutisten werd met kracht opgetreden. Onafgebroken achtervolgde mariniers, soldaten, politie en leden van het Papoea-vrijwilligerskorps deze invallers. De parachutisten splitsten zich echter op in kleine groepen en vermeden zo veel mogelijk elke gevechtsaanraking. Dank zij de krachtdadige hulp van de bevolking, die optrad als gidsen en boodschappers, meldde waar de parachutisten en andere infiltranten zich ophielden en in sommige gevallen zelfs zelf tegen hen optrad, mocht het de troepen te land, tevens dank zij de krachtdadige steun van Br. Ms. schepen en vliegtuigen, gelukken om tot 18 augustus 1962 ruim 366 van deze parachutisten uit te schakelen.

Bovendien patrouilleerden Hr. Ms. schepen en vliegtuigen dag en nacht onverdroten langs en boven de kust van Nieuw-Guinea. Hierbij werden diverse successen geboekt zoals de aanhouding van een prauw met 20 infiltranten bewesten Fak Fak op 14 mei door Hr. Ms. Utrecht, het onder vuur nemen en daardoor verdrijven van Indonesische vliegtuigen nabij Kaimana op 15 mei door Hr. Ms. Limburg, het neerschieten van een Dakota-vliegtuig op 17 mei door een Neptune-vliegtuig, het gevecht op 17 mei van een Neptune-vliegtuig, met een Mitchell-bommenwerper, het beschieten door een Neptune-vliegtuig op 21 mei van parachutisten nabij Teminaboean, de aanval op 31 juli van een Neptune-vliegtuig op een onderzeeboot nabij het eiland Noemfoor, de steun van Hr. Ms. Evertsen aan de acties van de mariniers op het Oninschiereiland, de steun van Br. Ms. Luymes aan de acties van de mariniers op 10 augustus op het eiland Misool en het afslaan van een landingspoging op het eiland Misool op 11 augustus door Hr. Ms. Friesland en een Neptune-vliegtuig.

Na het voorlopige akkoord tussen Nederland en Indonesië werden op 18 augustus 1962 alle gevechtshandelingen gestaakt. Op 1 oktober 1962 volgde de soevereiniteitsoverdracht aan de Verenigde Naties.

Met ingang van 1 oktober vertrokken de vlooteenheden en vliegtuigen naar Nederland.

Personeel en bruikbaar materieel van de Koninklijke marine, de Koninklijke landmacht en de Koninklijke luchtmacht werden met schepen en vliegtuigen naar Nederland teruggebracht. De verliezen aan personeel, die de Koninklijke marine in het jaar 1962 leed,

waren, gezien de gevechtshandelingen en de omstandigheden, gelukkig gering. Doch elk verlies is smartelijk, moge deze smart iets worden verzacht door de wetenschap, dat zij vielen in de uitoefening van hun plicht voor Koningin en Vaderland. Einde

Uit het Jaarboek voor de Koninklijke Marine, Jaargang 1962.

Bron: uit de nalatenschap van George J. Visser †

### TJET BAROE

In de laatst verschenen uitgave van de scheepskrant, vroeg men om copy over school herinneringen en nu wilde ik eens op de proppen komen met een Navy herinnering, wat ik wellicht niet gauw zal vergeten. Aan boord van Hr. Ms. Schepen in dienst van een der smaldelen heerste een tjet ziekte. Men was dag in dag uit aan het schilderen en daarbij werd soms het halve schip met touwen afgesloten.

Aan boord van één der jagers was dit het geval, degenen die op een jager gevaren hebben zullen mij wellicht beter begrijpen dan opvarenden die nog nooit een jager hebben gezien. Er was weer eens z'n dag dat er getjet was over stuurboord en het dek werd afgezet vanaf de valreep tot aan stuurboord walegang, en aangezien er s 'avonds een oefening was waarbij men verduisterd moest varen overkwam mij het volgende.

Het was ongeveer acht uur toen ik mij genoodzaakt voelde om vanuit het achterverblijf even naar de toko te huppelen. Daarbij moet je over dek, en als goed a.b.c.d. militair wist ik dat de regel stuurboord naar voren en bakboord naar achteren geldt. Vooral met verduisterd varen is dit belangrijk.

Ik liep dus in het donker naar voren over S.B. tot dat ik mijn nek bijna brak over de touwen die er s 'middags waren gespannen, om te voorkomen dat janmaat met z'n fikken in de tjet zou grijpen.

Er bleef dus niets anders over voor me dan over B.B. naar voren te gaan en daar kwamen die moeilijkheden me al tegemoet lopen.

Ik liep recht in de armen van de eerste officier die ik aan z'n stem herkende. "Stuurboord naar voren m'n jongen en over bakboord naar achteren", schreeuwde hij. "Ja maar ..... "Niks te jamaren, jullie hebben altijd je smoesje klaar liggen. "Maar meneer ..... "Mondje dicht en terug"!

En wat doe je dan? Je denkt: "Laat maar, hij weet niet beter, je loopt een eindje terug en gaat, wanneer hij is verdwenen weer over bakboord naar de toko ..... Op de terugweg kwam ik bij de kombuis iemand tegen die ook verkeerd naar voren liep, net als ik tien minuten geleden. Ik wilde ook wel even flink doen en schreeuwde van verre al: "Stuurboord naar voren en bakboord naar achteren, lumme!"! Dichterbij gekomen ontdekte ik onze eerder genoemde EO en besloot te doen alsof ik hem in het duister niet herkende. "Nooit ABCD gehad"? vroeg ik hatelijk. "Och, ben jij het"! antwoorde hij in het donker. "Sorry van daarnet, maar over stuurboord is afgezet vanwege de tjet, zodoende ....."

Ik zei maar niets en ging met een glimlach verder van BB naar achteren.

---

### **De geschiedenis van Hr.Ms. Augurk.**

De marine heeft vele schepen in dienst, maar ook in dienst gehad en om deze laatste categorie gaat het nu. Als er één beroemd schip heeft gevaren dan is het de oude Augurk wel. Er zijn heel wat mensen die daar op gediend hebben maar helaas heeft niemand er

een foto van. Het schip had nogal enorme afmetingen, die werden uitgedrukt in Chinese meters. Waar het schip werd gebouwd is ook niet bekend. Nadat het was afgebouwd kreeg het als thuishaven Den helder waar zij alleen maar de voorsteven hebben gezien, want het achterschip lag dan ergens bij Schotland afgemeerd. Na verschillende proefvaarten op de Atlantische oceaan werd het schip ingedeeld bij het befaamde sleepbotenbestrijdings eskader samen met het zusterschip "Zure Bok". Er zijn op deze schepen heel wat aardige voorvallen gebeurd.

De kanonnen waren zo groot dat de kanonnières als ze geen zin hadden om te werken gingen kaarten in de loop van een kanon. Op een dag gingen de Eerste officier en de Schipper een rondje over het schip maken, maar verdwaalden en kwamen pas na jaren terug. De Eerste officier was inmiddels Vice-admiraal en de schipper gepasseerd Officier van vakdiensten met direct ingaand pensioen. De koks hadden een eigen onderzeeboot om daarmee te kijken of de aardappelen al gaar waren. Ordonnansen reden op bromfietsen door de gangen, beter gezegd, autowegen. Hr.Ms.Karel Doorman was de commandantssloep en enkele fregatten dienden als passagierssloepen als ze in het weekend voor anker lagen op de Atlantische oceaan. Helaas is er een ongeluk op de Augurk gebeurd met dodelijke afloop, en dat kwam zo: op de Stille oceaan maakte het schip een slagzij van 5 graden want het was toen windkracht 12. Toen is er iemand van de brug afgevallen en doordat het schip zo hoog was is die jongen tijdens de val verhongerd. Het schip heeft eenmaal een echte actie meegemaakt. Het heeft toen met de voorsteven het Nauw van Calais afgesloten, want er waren in de buurt van Portugal vijandelijke kano's gemeld. Het schip heeft dit met succes gedaan, op één punt na; de vijand is over land verder gegaan.

De Augurk is kort daarna uit dienst gesteld en gesloopt. Tot besluit wil ik nog vermelden dat het schip een snelheid had van 3.36 mijl per uur en met de hulpvoortstuwing bestaande uit 8 roomkloppers en 6 scheerapparaten heeft het eens 4,87 mijl per uur gehaald. Het is jammer dat het schip niet meer bestaat, want u zult dit alles wel niet geloven, maar u had het dan met eigen ogen kunnen zien.

**Met de Kerstdagen in aantocht wil ik uw aandacht vragen voor een mooi cadeau voor onder de kerstboom van uw kleinkinderen....**

**“ de tocht naar Chatham “ als stripboek waarmee opa of oma mooie verhalen kan vertellen over onze zeeheld waarmee u ook uw eigen draai aan kan geven om uw belevenissen van de KM**



**uitten kan zetten....**

Deze twee foto's van het stripboek, dat is uitgebracht in 2017 ter viering (de Engelsen zeggen liever herdenking) van de Tocht naar Chatham 1667 geven een mooi beeld van het stripboek.

Het leek wel aardig dat ook in hun taal te doen en er 5000 exemplaren van achter te laten. Ze namen dit uitermate goed op en noemden het “their most glorious defeat”. Geweldig toch?

Dit stripboek is te bestellen door een overboeking van €10 per exemplaar te doen naar:  
Stichting M de Ruyter  
NL30ABNA0642367582  
ovv stripboek NL Tocht naar Chatham  
OF stripboek UK Battle of Medway (voor de Engelse versie uiteraard)

Na overboeking even afzonderlijk in een email aan [stichting@deruyter.org](mailto:stichting@deruyter.org) uw gegevens sturen met uw personalia alsmede de adres gegevens zodat men weet waar het heen moet worden gestuurd. Bij ontvangst van de donatie bevestig ik verzending door uw mail te beantwoorden.



## **SLAG BIJ VLAKKE HOEK**

### **Nieuw-Guinea 1962**

- Een Nederlands verkenningsvliegtuig doet melding van snel varende oorlogsschepen. Het is half tien 's avonds en de commandant van het Nederlandse schip Hollandia geeft direct het bevel om de naderende boten aan te vallen. Op 15 januari 1962 brengt de Nederlandse Marine voor het laatst een Indonesisch schip tot zinken. Het blijkt dat de naderende boten geen torpedo's bij zich dragen, maar beladen zijn met infiltranten.

In 1949 accepteerde Nederland de onafhankelijk van Indonesië. De Nederlandse overheid had er alles aan gedaan om de kolonie te behouden. De beruchte politionele acties om de onafhankelijkheid militair te bestrijden zorgden voor veel ophef. Internationaal kwam er veel druk te staan op Nederland om de onafhankelijkheid te erkennen. Alleen de westelijke helft van Nieuw-Guinea bleef nog tot 1962 onderdeel van Nederland.

### Wachten op een definitieve regeling

Sinds 1949 wachtte men nog op een definitieve regeling voor Nederlands Nieuw-Guinea en dat stuitte op veel weerstand onder de Indonesiërs. Deze kwestie was de oorzaak van het militaire conflict tussen de Indonesische en Nederlandse marine in 1962. De Indonesische regering was van mening dat het Nederlandse deel van Nieuw-Guinea aan Indonesië toe behoorde.

### Opstand onder inlanders

In de maand januari van 1962 besloot de Indonesische president Soekarno om een militaire missie uit te voeren in Nieuw-Guinea om het land te destabiliseren en een opstand te ontketenen onder de inlanders. Een Nederlands verkenningsvliegtuig spotte drie naderende boten die op weg waren met een lading infiltranten. De Nederlanders gingen gelijk in de aanval en brachten voor de laatste keer een Indonesisch schip tot zinken. Het gevecht staat bekend als de Slag bij Vlakke Hoek, omdat de slag plaatsvond ter hoogte van Kaap Vlakke Hoek.

### Irian Barat

Militair gezien was de Indonesische actie een fiasco. De Nederlandse regering beseftte daardoor wel dat westelijk Nieuw-Guinea alleen behouden kon worden met behulp van militaire steun. Om deze reden werd het bestuur van het gebied tijdelijk overgedragen aan de Verenigde Naties. Een jaar later kreeg Indonesië zeggenschap over westelijk Nieuw-Guinea, en sindsdien heet het westelijk deel Irian Barat. Hiermee ging de laatste Nederlandse kolonie in het oosten verloren.

Bron: IsGeschiedenis



HOTEL RESTAURANT BOWLING

# DE ORINGER MARKE

## Veteranen Kalender 2020

### Kerst & oud-nieuw special:

6 daags € 425,- p.p. aankomst 23<sup>e</sup>  
7 daags € 465,- p.p. aankomst 22<sup>e</sup>  
8 daags € 515,- p.p. aankomst 21<sup>e</sup>

### Oud en nieuw special:

5 daags € 325,- p.p. aank. 28<sup>e</sup> of 29<sup>e</sup>  
6 daags € 375,- p.p. aank. 27<sup>e</sup> of 28<sup>e</sup>

De Kerst & Oud-Nieuw arrangementen zijn inclusief:

3 boeiende excursies (*incl. excursies per touringcar*)

Kerstavonddienst in naastgelegen kerkje met extra avondbuffet

Op 26 december een feestelijk 4 gangen diner/buffet.

Op 25 en 31 december een 4 gangen kerst,(silvester) feestelijk diner met live muziek



## **Al onze special arrangements zijn inclusief:**

- Logies met uitgebreid ontbijt
- Lunch
- 3-gangen keuze diner (m.u.v. de feestdagen)
- Consumpties inclusief van 18:00 tot 23:00 uur
- Excursies (entrees zijn exclusief)
- Volledig avondprogramma

## **Nederlandse marineraad**

### **Uitspraak van de Nederlandse marineraad inzake de aandrijving van Hr. Ms. De Zeeuw in de baai van Gibraltar op 7 februari 1963**

Op 7 februari 1963, ten anker liggende in de baai van Gibraltar, verdreef Hr. Ms. De Zeeuw als gevolg van plotseling opkomend stormweer met anker en ketting en raakte daarbij te 02.32 uur scheepstijd (Greenwich- tijd -f- 1 uur) de Detached Mole — een strekdam — van de haven van Gibraltar, waardoor het schip schade beliep en enige opstellingen op genoemde strekdam werden beschadigd.

Naar aanleiding van de uitkomsten van het voorlopige onderzoek betreffende die aandrijving, vanwege de commandant der zeemacht in Nederland toegezonden aan de voorzitter van de Nederlandse marineraad, besliste de raad, dat in verband met de aard van dat ongeval een onderzoek door de raad zal worden ingesteld.

Dat onderzoek werd ingesteld tijdens de openbare zitting van de raad van 12 september 1963 te 's-Gravenhage.

De raad nam kennis van de stukken van het voorlopige onderzoek.

Ter zitting werden als getuigen gehoord:

1. luitenant ter zee der 1e klasse A. J. van Velthoven, ten tijde van het ongeval commandant van Hr. Ms. De Zeeuw;
2. luitenant ter zee der 1e klasse F. J. P. Kiesel, ten tijde van het ongeval eerste officier aan boord van Hr. Ms. De Zeeuw;
3. luitenant ter zee der 2e klasse oudste categorie P. C. Binnendijk, ten tijde van het ongeval navigatieofficier;
4. luitenant ter zee der 2e klasse oudste categorie J. Holtrop, ten tijde van het ongeval officier van de wacht gedurende de hondewacht;
5. luitenant ter zee der 2e klasse G. C. F. Beerse, ten tijde van het ongeval officier van de wacht gedurende de eerste wacht;
6. luitenant ter zee der 3e klasse K. J. van Meel, ten tijde van het ongeval ondergeschikt officier van de wacht gedurende de hondewacht.

Uit de vorengenoemde bescheiden en de verklaringen der getuigen is het volgende gebleken:

Hr. Ms. De Zeeuw is een vaartuig van het type fregat, van oorsprong van de Amerikaanse DE-klasse, behorende tot de Koninklijke marine, groot 1.300 ton standaardwaterverplaatsing, lang 93.27 meter over alles, grootste breedte 11.23 meter,

maximumdiepgang 4,27 meter, voortgestuwd door twee schroeven met een dieselektrische aandrijving van totaal 6.000 apk; maximumsnelheid 19 zeemijlen per uur. Het schip heeft twee boegankers van 3.000 lbs met 225 meter ketting op BB-anker en 175 meter ketting op SB-anker. De schalmdiameter bedroeg 1<sup>1</sup>/<sub>8</sub>. De bemanning van Hr. Ms. De Zeeuw bestond uit 160 koppen.

Hr. Ms. De Zeeuw, ingedeeld bij smaldeel 1, was op 6 februari 1963 gedurende de eerste wacht te 21.10 uur scheepstijd ten anker gekomen op ongeveer 100 yards zuid van ankerplaats D 4 in de baai van Gibraltar voor S.B.-anker met 125 meter ketting in 42 meter water; ankergrond rotsachtig met zand en schelpen, aan de commandant bekend als slechte ankergrond. Bestek ankerplaats 36° 08'. 2 noord en 05° 22'. 1 west. Het weer was buiig, wind omstreeks 22.00 uur scheepstijd noordoostelijk, kracht 2—3. Een anemometer was niet aan boord. De barometerstand op de aneroïde barometer was te 20.00 uur scheepstijd 1001 mb., dalende tot 998 mb. te 00.00 uur van 7 februari.

De commandant, die sinds 5 oktober 1962 het bevel op Hr. Ms. De Zeeuw voerde, was gedurende die tijd ongeveer vijf maal op dezelfde plaats ten anker gekomen. De hougrond had hij bij die gelegenheid slecht bevonden, omdat het anker niet altijd dadelijk wilde tornen. Voorts was hij uit eigen ervaring — bij een voorgaande plaatsing aan boord van een ander schip van dit type — bekend met de aan boord van die schepen voorgekomen moeilijkheden met het ankertuig.

De commandant achtte de ankerketting, waarmede het schip was uitgerust, te licht. Een aanwijzing in het devies (hier het General Information Book DE-class), hoe dat lichte grondtakel behoort te worden gebruikt, ontbrak. Een Amerikaans zeemanschapboek had hij er nooit op nageslagen. Pas na het ongeval werd hem het Britse Manual of Seamanship (deel III) getoond, waarin een grafiek voorkomt voor de hoeveelheid te steken lengtes van een drietal soorten ketting. Hij heeft steeds in de mening verkeerd, dat de algemeen bij de Koninklijke marine gebruikte regel voor de hoeveelheid te steken ketting, van 3 tot 5 maal de diepte, ook voor zijn schip gold, zonder zich te verdiepen in de theoretische achtergrond van de voorwaarden, waarvan bij het opstellen van zulke regels wordt uitgegaan.

De ankerplaats was ongeveer 500 yards verwijderd van de Detached Mole.

Met het oog op de korte afstand meende de commandant niet meer ketting te kunnen steken, daar het schip bij eventueel zwaaien zijns inziens te dicht bij de strekdam zou komen. Bovendien achtte hij het steken van meer ketting niet van nut in verband met de lichte constructie van de ketting.

Zelfs met 5 x de diepte aan ketting uit, krabde in 1955 Hr. Ms. Van Ewijck — een schip van dezelfde klasse — toen de wind tot kracht 6 a 7 aanwakkerde. Door een grotere afstand tot de strekdam te bewaren, hoopte hij bij het constateren van krabben van het anker tijd te hebben het in te draaien en daarna met de machines het schip vrij te kunnen manoeuvreren.

De navigatieofficier heeft met de commandant het steken van meer ketting besproken, doch zich bij diens argument ten aanzien van de afstand tot de strekdam neergelegd. Ook die officier was gewend de regel '3 tot 5 maal' te gebruiken en bleek zich evenmin in de theoretische achtergrond te hebben verdiept.

De commandant was bekend met het gedeelte in de West Coasts of Spain and Portugal Pilot ten aanzien van de situatie in de baai van Gibraltar met uitzondering van de passage op bladzijde 267, waarin wordt geadviseerd gedurende de winterperiode bij naderend stormweer met wind uit het zuidwesten de ankerplaats te verlaten of een tweede anker te presenteren en stoomklaar te zijn.

Op 6 februari werden achtereenvolgens te 09.30 uur en 10.30 uur scheepstijd twee weersverwachtingen ontvangen, waarvan de eerste melding maakte van een snel naderende depressie van Madeira in de richting van Portugal.

Te 19.21 uur scheepstijd werd van Gibraltar radio een (TTT) storm waarschuwingsbericht (datum-tijdgroep 061700Z) ontvangen voor het gebied oost van de Straat van Gibraltar met 'easterly winds, force 7' en 'occasionally gale force eight' voor de Straat van Gibraltar.

Dat telegram werd niet door de commandant van smaldeel 1 ontvangen.

Te 19.53 uur scheepstijd werd van de vlagofficier Gibraltar een weersverwachting ontvangen voor de komende wacht, luidende onder meer: 'winds 130, 15 to 20 gusts 30 veering 220, 20 to 25 gusts 35 later' hetgeen betekent: wind zuidoost kracht 5 met uitschieters tot 7, later ruimend naar zuidwest kracht 5 a 6 met uitschieters tot 8.

Van de commandant van het smaldeel 1 werd te 20.49 uur scheepstijd een weersverwachting (datum-tijdgroep 061905Z) voor de ankerplaats in de baai van Gibraltar ontvangen, geldig tot 09.00 uur scheepstijd van 7 februari, welke onder andere inhield, dat de oostelijke winden spoedig zouden ruimen tot zuidwest, kracht 3—4 met af en toe regen. Beide laatste weerberichten verschilden enigszins in de verwachting. De commandant, aan wiens beleid de keuze was overgelaten, heeft aangenomen, dat het bericht van de commandant van het smaldeel het juiste was, aangezien hij er van overtuigd was, dat de meteo-officier aan boord van het vlaggeschip (Hr. Ms. De Ruyter) door zijn beschikking over meer gegevens een beter beeld zou hebben van de meteorologische situatie in het lokale gebied.

Gezien de ontvangen weerberichten en het gestelde in de West Coasts of Spain and Portugal Pilot verwachtte de commandant gedurende de nacht van 6 op 7 februari weersomstandigheden, welke van ongunstige invloed konden zijn op de veiligheid van het schip op de hem toegewezen ankerplaats.

Na het ten anker komen werd verlichte zeewacht bepaald, hetwelk inhoudt, dat op de brug één officier van de wacht en één seiner aanwezig zijn en dat van de wachtdivisie de helft aan dek behoort te zijn. De eerste wacht en de hondewacht werden daarbij, wat de dienst der wachtofficiëren betreft, in tweeën gesplitst.

In verband met de weersverwachtingen van 6 februari en zijn gevoel van onbehagen ten aanzien van de ankerplaats, werd door de commandant voor de gereedheid van twee hoofddiesels 15 minuten notice bepaald in plaats van, zoals normaal bij verlichte zeewacht, 30 minuten. De gereedheid van de andere twee hoofddiesels werd op één uur notice bepaald.

Voor de dekwacht achtte de commandant de vaste orders en de daarin aangegeven maatregelen van controle van de ankerpeilingen en het grondtakel voldoende.

De commandant zag geen aanleiding om, aan de hand van de ontvangen weerberichten en de hem bekende gegevens, een speciale waarschuwing in de nachtoorders te plaatsen, daar hij van mening was, dat de richtlijnen betreffende het waarschuwen van de commandant, vervat in de vaste instructies voor de officier van de wacht, duidelijk genoeg waren.

De oudste officieren van de wacht werd door de commandant als onder alle omstandigheden betrouwbaar als officier van de wacht op de brug bij zeewacht beschouwd. De ondergeschikte officieren hadden echter te weinig ervaring om zelfstandig de zeewacht te kunnen doen; zij liepen de wacht ondergeschikt. Bij verlichte zeewacht echter deelden zij de wacht met de oudste wachtofficiëren, aan wie zij als ondergeschikten waren toegevoegd, waarbij het de bedoeling van de commandant was, dat eerstgenoemden nochtans de verantwoordelijkheid voor de gehele wacht bleven dragen.

De ondergeschikte officier van de hondewacht, die de eerste helft van die wacht waarnam, was het bekend, dat de hougrond niet betrouwbaar moest worden gekwalificeerd en dat de

wind uit richtingen van zuid tot west met kracht 6 of hoger ongunstig was voor deze ankerplaats.

Bij het overgeven van de wacht heeft de officier van de eerste wacht volgens zijn verklaringen hem gewezen op de mogelijkheid, dat volgens het weerbericht de wind naar het westen zou kunnen draaien, maar niet zou aanwakkeren, zodat hij zich daaromtrent niet ongerust behoefde te maken.

Volgens het anemogram van het vliegveld te Gibraltar draaide de wind te ongeveer 01.00 uur scheepstijd van oost door zuid tot westelijk; de wind nam daarbij geleidelijk in kracht toe tot 5. Ook nam de buiigheid toe.

De ondergeschikte officier van de wacht achtte het niet nodig de commandant of zijn officier van de wacht te waarschuwen, omdat hij de omstandigheden niet verontrustend vond.

Ankerpeilingen en grond- takel werden volgens orders gecontroleerd.

Te 01.45 uur scheepstijd werd de wacht overgenomen door de (oudste) officier van de hondewacht.

Hij constateerde een flinke wind uit het westen, naar schatting kracht 5. Hij droeg de onderofficier van de wacht op extra aandacht te besteden aan de rondes op de bak (grond-takel) en controleerde zelf vrijwel continu de ankerpeilingen.

Volgens voormeld anemogram nam te 02.00 uur scheepstijd de wind enkele minuten af tot minder dan 15 zeemijlen per uur (kracht 4). De barometer viel echter snel en te 02.10 uur nam de wind sprongsgewijze toe tot ongeveer 40 zeemijlen per uur (kracht 8) met uitschieters van 50—60 zeemijlen per uur (kracht 10/11).

Te ongeveer 02.10 uur scheepstijd vervoegde zich de onderofficier van de wacht uit eigen beweging op de brug om eventueel order tot ketting bijsteken te ontvangen. De officier van de wacht achtte dat niet raadzaam in verband met de door hem op de kaart afgepaste — zijns inziens korte afstand tot de strekdam van 450 yards. Enkele minuten later werd hem gerapporteerd dat de ketting recht vooruit wees en stijf stond, doch dat het anker niet krabde, hetgeen werd bevestigd door de ankerpeilingen. De voorliggende koers was toen 200° rw. Te 02.23 uur scheepstijd bepaalde de officier van de wacht in verband met de harder opstekende wind voor twee hoofddiesels 5 minuten notice.

Aangezien de wacht in de commandocentrale tijdelijk de taak van roerganger en telegraafbediende kan waarnemen en in een oogwenk op zijn post kan zijn, gaf hij geen opdracht het stuurhuis te bezetten. Hoewel de officier van de wacht verandering in het weer opmerkte en de eerst nodige voorzorg ten aanzien van de machinekamer reeds nam, waarschuwde hij de commandant nog niet, omdat hij eerst een betere indruk van de situatie wilde krijgen.

Te 02.25 uur scheepstijd werd hem een stormwaarschuwingsbericht met voorrang dringend van het vlaggeschip gebracht, datum-tijdgroep 070010Z (dat wil zeggen 07.10 scheepstijd), welk bericht pas te 02.15 uur scheepstijd door de telegrafist van Hr. Ms. De Zeeuw was ontvangen. De inhoud van dat bericht waarschuwde voor sterke westelijke winden 20/25 zeemijlen per uur (kracht 5/6) met vlagen van 30/40 zeemijlen per uur (kracht 7/8), te verwachten gedurende de eerstvolgende 12 uur.

Te 02.28 uur constateerde de officier van de wacht, dat de ankerpeiling verliep en op vrijwel hetzelfde moment rapporteerde de wacht hem, dat het anker krabde.

De officier van de wacht liet toen onmiddellijk de hoofddiesels starten en waarschuwde de commandant en de eerste officier, liet rood en blauw sluiten, gaf alarm voor het ABCD-personeel en bepaalde sluittoestand Z.

Het schip viel dwars op de wind en te 02.32 uur scheepstijd stootte het met BB-zijde tegen de westzijde van de strekdam.

Op vrijwel hetzelfde moment kwam de commandant op de brug, die de leiding direct overnam.

Twee hoofddiesels waren toen gereed om te manoeuvreren; de andere twee stonden ongeveer 20 minuten later bij.

De commandant liet het anker indraaien en, terwijl het voorschip langs en tegen de strekdam schuurde en stootte, manoeuvreerde hij zodanig met de machines, dat het achterschip vrij bleef zowel van de strekdam als van de noordelijke ingang van de haven van Gibraltar.

De onderofficier van de wacht trachtte inmiddels door middel van willen de schade zoveel mogelijk te beperken.

Toen het anker was ingedraaid, manoeuvreerde de commandant Hr. Ms. De Zeeuw achteruit, vrijblijvende van de op D 2 ten anker liggende Hr. Ms. Amsterdam, naar open water.

De schade, aan Hr. Ms. De Zeeuw toegebracht, bestond uit het volgende:

7. BB-anker schacht verbogen, een schouderblad afgebroken. Enkele schalmen van de ankerketting over 2 meter lengte verbogen.
8. Scheur van 5 centimeter in de BB-scheepshuid boven de waterlijn, ter hoogte van spant 80.
9. Gat van ongeveer 2 centimeter in de BB-scheepshuid, 50 centimeter boven de waterlijn, ter hoogte van spant 91.

Daar dat gat zich in de smeerolievoorraadtank bevond, vloeide enige olie buitenboord weg. BB-scheepshuid, ongeveer 80 centimeter boven de waterlijn over de gehele lengte van het voorschip tussen de spanten 2 en 96 ingedrukt tot maximaal 10 centimeter. Daardoor werden hoofddwars- spanten in waterdichte schotten ter plaatse geplooid. Enkele lasnaden losgescheurd.

De schade aan de Detached Mole en de daarop aanwezige opstellingen bestond volgens een rapport van de Lloyds surveyor uit het volgende:

10. Oude, niet meer in gebruik zijnde, ketel van stenen fundatie getrokken.
11. Ketel en fundatie beschadigd.
12. Betonnen daken van 2 kanonfundaties verschoven en de muur van een daarvan gekraakt.
13. Zes granieten dekstenen op de hoek van de pier afgebrokkeld. Gelet op al het vorenstaande komt de raad tot het volgende oordeel. Ofschoon de commandant zich op de hem toebedeelde ankerplaats niet erg behaaglijk gevoelde en hij deswege de gereedheid van de voort- stuwingsinstallatie verhoogde, oordeelde hij het niet noodzakelijk de wachtofficiëren met die ongerustheid in kennis te stellen en ze extra waakzaamheid op het hart te binden. Dat de vaste wachtorders ook de onderhavige situatie dekten, moge in algemene zin waar zijn, juist nu nog onervaren officieren de wacht waarnamen was een aanvullende richtlijn gewenst geweest, die aangaf welke veranderingen in het weerbeeld gevaar voor het schip inhielden en mitsdien dadelijk aan de commandant moesten worden medegedeeld. De enigszins optimistische weersverwachting, die door de smaldeelcommandant per telegram datum-tijdgroep 061905Z werd uitgegeven en die een gunstiger verwachting voor de windkracht inhield dan de twee uur tevoren door de vlagofficier Gibraltar uitgegeven verwachting, heeft er bij commandant en wachtofficiëren toe bijgedragen, dat zij minder op hun hoede waren dan onder de gegeven omstandigheden geboden was.

In de periode na 01.00 uur scheepstijd werden de weersomstandigheden zodanig, dat er naar 's raads oordeel voldoende reden was om de commandant daarvan op de hoogte te stellen.

De stormwaarschuwing, die eerst kort voor het krabben van het anker werd ontvangen, zou de betrokken wachtofficier en de commandant vermoedelijk nog tijdig hebben gealarmeerd en het ongeval waarschijnlijk hebben voorkomen, indien het overeenkomstig de

voorrangsaanwijzing (dringend) met meer spoed was overgebracht. Thans deed het bericht er meer dan een uur over vóór het op de brug van Hr. Ms. De Zeeuw werd ontvangen, hetgeen ten zeerste moet worden betreurd. Het argument, dat de commandant ertoe bracht het minimum aan ketting te steken, dat volgens de door hem aangehouden regel geboden was, te weten, dat bij de korte afstand tot de strekdam er in geval van krabben meer tijd beschikbaar zou zijn het anker te lichten en onder stoom te gaan, heeft de raad niet kunnen overtuigen. Bij een korte kettinglengte is de hoop, dat het krabben van het anker bij toenemende erop uitgeoefende kracht geleidelijk in zijn werk zou gaan, niet gewettigd. Het is immers zaak bij dit lichte kettingtype meer te steken dan bij zwaarder grondtakel gebruikelijk is, ten einde zoveel gewicht aan ketting te water te hebben, dat de krachten in de ketting verend worden overgebracht en tevens zoveel bocht, dat die krachten horizontaal op de roering van het anker blijven aangrijpen. Dat geldt te meer, nu uit ervaring bekend was, dat de hougrond ter plaatse slecht was. Indien onvoldoende ketting voor dat doel voorhanden was of de afstand tot de strekdam bij de gewenste lengte niet kon worden aanvaard, zou naar 's raads oordeel slechts één gedragslijn de juiste zijn geweest: de smaldeelcommandant voor te stellen niet van deze ankerplaats gebruik te maken. Dat in het devies geen waarschuwing of regel wordt gegeven voor dit lichtere type ketting, verschoont de commandant niet geheel. De raad meent, dat de eigenaardigheden van het grondtakel van dit type schepen genoegzaam bekend zijn, zodat de commandant moet worden geacht een gewaarschuwd man te zijn geweest. Het wordt dan ook betreurd, dat het nooit in hem is opgekomen een Amerikaans zeemanschapboek op het punt van het gebruik van ankers na te slaan. Zo wordt in *Knights Modern Seamanship* (12th edition), dat bij de Amerikaanse marine in gebruik is, voor dit type ketting op 42 meter waterdiepte als optimum lengte aanbevolen te steken tot 280 meter. De regel volgens het Britse *Manual of Seamanship* beveelt aan in kalm weer 250 meter en meer bij sterke wind.

Deze getallen geven naar 's raads oordeel duidelijk aan, dat de oorzaak van het krabben, zowel als van het slecht tornen bij vorige gelegenheden, moet worden gezocht in het gebruik van veel te weinig ketting, welke sterker doch lichter is dan de ouderwetse welijzeren kettingen, waarvoor de vuistregel 3 tot 5 maal de diepte gold.

Het is de raad opgevallen, dat de wijze, waarop de verlichte zeewacht behoort te worden gelopen, onvoldoende was geregeld. Zo was het niet aan alle betrokkenen bekend, welke officier de verantwoording over de wacht droeg en hoe het overgeven van de wacht moest geschieden. Ook liet de commandant het aan de officieren van de wacht over bij verlichte zeewacht uit te maken, welk deel van hun wacht door de ondergeschikte officier van de wacht zou worden gedaan. Een en ander komt de raad ongewenst voor.

Uit het optreden van de officier van de wacht gedurende de hondewacht krijgt de raad de indruk, dat hij zich vooraf geen duidelijke voorstelling heeft gemaakt van de snelheid, waarmee de gevaren, die het schip op de ankerplaats bedreigden, zouden kunnen optreden. Hij had daardoor meer tijd nodig dan beschikbaar was om de veranderingen in de weerssituatie op hun juiste waarde te schatten en werd door de gebeurtenissen, die het ongeval tengevolge hadden, min of meer overvallen. Ook voor hem geldt, dat een beter inzicht in de mogelijkheden en beperkingen van het ankertuig, waarmede het schip was uitgerust, hem vermoedelijk het precaire van het op lager wal met te korte ketting ten anker liggen duidelijker voor ogen zou hebben gesteld en hem sneller de noodzakelijke maatregelen zou hebben doen nemen. Ook had hij dan waarschijnlijk de commandant tijdig gewaarschuwd.

De maatregelen, genomen nadat het krabben van het anker was geconstateerd, geven de raad geen aanleiding tot opmerkingen.

Aldus gedaan door de heren mr. C. A. de Meijere, voorzitter, A. E. J. Modderman, lid, en G. Koudijs, J. A. Bientjes en P. W. C. de Vos, plaatsvervangend leden, en door de voorzitter in het openbaar uitgesproken op 7 november 1963, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris D. J. Kommer.

Bron: Jaarboek Koninklijke Marine 1963

\*\*\*\*\*



Hoi Arie een mooi stuk over Curacao de kranen op de foto op pag 7, heb ik daar in de jaren 1974 t/m 1978 gebouwd en wel met mensen van het Dock, een van mijn mooiste klussen.

Martin Anker

Betreft de kadegelden heb ik al in 1980 meegemaakt in Marokko, daar heb ik 41 kranen geplaatst à 225 ton x 25 US dollar (230.625,00 USD) s' middags om 15.00 nog even gauw naar de bank om het geld op te halen, mijn directie moest mijn verhaal maar vertrouwen en maakte het geld via de AMRO bank over naar de bank in Casablanca, toen ik en ontvangst bon aan de haven directie vroeg kreeg ik die niet en mijn tolk werd de deur uitgegooid 😞 😊), en dit waren eigen kranen voor de haven van o.a. Casablanca en

Safi en of ik dit bedrag maar even direkt wilde betalen en zo uitgerekend op het moment de Smit sleper Rotterdam de ponton kwam halen waar haast bij was, men had deze nodig voor het bergen van de ontplofte Battell Geus in Ierland in 1980, maar dat dit soort praktijken anno 2020 in NL ook nog plaatsvindt blijkt dat we afgezonken zij ongeveer het stenen tijdperk, maar het gaat goed we gaan vanzelf naar de filistijnen.

Martin Anker



**Voor een nieuwe niet commerciële liefhebber.**

Union vlag USA NR 7 1944 48 White stars op blauwe ondergrond. Gevoerd op US-schepen met Nederlandse bemanning in 1945 in Indië. Dit is een erfstuk van mijn vader oud sgt korps mariniers ovw. 1945-1948.

Interesse [mazwets@ziggo.nl](mailto:mazwets@ziggo.nl).



Ik heb nog enkele speldjes van de Mijndienst in zwartmetaal uitgevoerd en emaille ingelegd.

Ze kosten slaechts € 2,50 per stuk ( op is op ) verz. kosten € 1,00

Arie Krijgsman [tenanker@kpnmail.nl](mailto:tenanker@kpnmail.nl)



Ook nog enkele exemplaren van het mooie stokers steekspeldje  
a.d. € 6,50 verzendkosten € 1,00

op = op  
[arcon46@kpnmail.nl](mailto:arcon46@kpnmail.nl)

Blauwe Wimpel jaargang 1966



Kapitein A. J. KONINGS:



**Nederland's meest gedecoreerde  
gezagvoerder 80 jaar geworden (17  
oktober 1966)**

**1923 Kapitein Konings, op 37-jarige leeftijd,  
zittend in zijn hut op het s.s. Iris .**

Redder van de „Empress of Australia”  
tijdens de aardbeving in Yokohama  
(1923) In september 1923 werd  
Yokohama, gelegen aan de baai van  
dezelfde naam, door een aardbeving  
vrijwel geheel verwoest. Wat de  
aardbeving spaarde, werd vervolgens

door brand vernietigd. Tot overmaat van ramp bevonden zich aan de overzijde van de baai, tegenover de haven, enorme bovengrondse en onderaardse tanks van de Japanse marine, geheel gevuld met benzine en stookolie. Door de zware aardschokken werden ook deze tanks ernstig beschadigd. De olie stroomde naar buiten en verspreidde zich op het water van de baai. De olie vatte al spoedig vlam, met het gevolg dat een brandende watermassa zich in de richting van de stad verplaatste. De schepen die zich op dat fatale moment in de haven van Yokohama bevonden, poogden zo snel mogelijk deze te verlaten, en buitengaats, op veilige afstand te ankeren.

Dat gebeurde onder meer door de „Empress of Australia”, een groot Brits passagiersschip, dat aan de kade lag gemeerd.

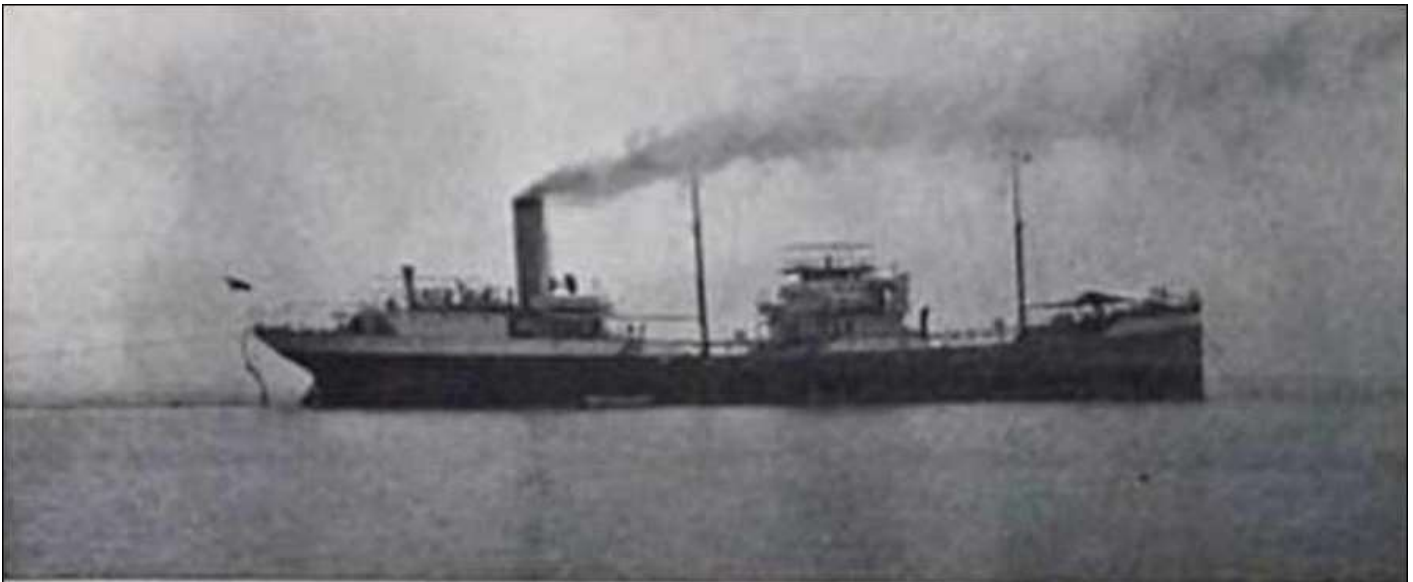
Bij het ontmeren raakte echter een der schroeven onklaar door de ankerketting van een zich achter haar bevindend vaartuig. Hoe er ook werd gemanoeuvreed, het schip zag geen kans vrij te komen. Het werd dusdanig in haar bewegingen belemmerd, dat het op korte afstand van de kade ten anker moest gaan. Inmiddels naderde als een afschuwelijke natuurramp de fel brandende en zwaar rokende oliemassa.

Het betekende dat de „Empress of Australië”, met duizenden Japanse vluchtelingen aan boord, zo goed als zeker tot ondergang gedoemd was.



Ter verklaring diende, dat de inwoners der stad, die de ramp op dat ogenblik hadden overleefd, slechts de keuze hadden ingesloten als zij waren aan de landzijde door de brandende huizen, tussen levend te worden geroosterd of hun heil in het water te zoeken. Maar ook daar waren de rampzalige mensen niet in veiligheid, want door de zware druk van de achterste groepen werden de voorsten bij duizenden in het water geperst. Om ook daar de dood te vinden, tenzij ze zo fortuinlijk waren aan boord van een schip te kunnen klimmen. De "Empress of Australia" was een van de schepen die boordevol met in paniek aan boord geklommen Japanners waren. Teneinde raad besloot de gezagvoerder nog een allerlaatste, wanhopige poging te doen zijn schip te redden. De eerste stuurman werd met een barkas naar de buiten geankerde schepen gezonden, met het dringende verzoek hem te willen bijstaan. Dat bleek niet mogelijk. Geen der gezagvoerders toonde zich bereid zich aan een zekere ondergang bloot te stellen.

Op één na. Het was de kapitein van het enige schip, die niet gevraagd was te assisteren, omdat het schip zelf de op dat ogenblik meest riskante lading aan boord had: petroleum en benzine.



Hel was de kleine Nederlandse tanker „Iris”, toebehorende aan de Nederlandsch Indische Tankstoomboot Maatschappij. Na overleg met zijn bemanning ging kapitein A. J. Konings anker op. maakte spoedig daarna vast op de „Empress of Australia”. en sleepte, zoveel mogelijk geassisteerd door de machines van dat schip, dit naar een veilige plaats buiten de pieren. Voor dit heldenfeit ontving deze gezagvoerder zoveel onderscheidingen, dat hij ook nu nog tot meest gedecoreerde kapitein van de gehele Nederlandse koopvaardijvloot is. Terecht. Hij bracht grote eer toe aan de Nederlandse koopvaardij in het algemeen, en aan zijn maatschappij in het bijzonder. Kapitein Konings is wars van iedere vorm van verering en zo mogelijk nog meer van publiciteit. Van dit bericht is hij volledig onkundig. Dat moest hij ook wel blijven, omdat hij anders zeker verboden had het te plaatsen. Het feit dat hij op 17 oktober 80 jaar werd, leek ons echter een in ieder opzicht verantwoorde aanleiding, om de herinnering aan de catastrofe uit het stof der vergetelheid te voorschijn te halen! Met of zonder toestemming van de man, die in het uur van nood niet alleen bewees een zeeman

van formaat te zijn, doch ook een mens met een groot karakter *Zijn foto en een beschrijving van zijn daden verschenen In de wereldpers. Hij ontving tientallen brieven en telegrammen. Maar de dierbaarste van drie brieven Is hem nog altijd die brief, ontvangen van een moeder, wier enig kind hij had gered.*

Bron: de Blauwe Wimpel 1966

## BRITSE HISTORICUS HAALT GESCHIEDENIS ROYAL NAVY ONDERUIT



### Door Rein Brobbel

Alfred de Grote, eerste koning der Angelsaksen (871-899) was de grondlegger van de Engelse marine. In zijn strijd tegen de Vikingen was hij de eerste die een georganiseerde oorlogsvloot op zette. Zo gaat in ieder geval het narratief. Historicus Matt Firth heeft door middel van historische bronnen en archeologische aanwijzingen aangetoond dat Alfred de Grote zeker niet de eerste was met een oorlogsvloot. Hoe zat het dan wel?

### Alfred de Grote

Alfred de Grote was koning van Wessex, een voorloper van het koninkrijk Engeland. Hij was de eerste koning die zich koning van de Angelsaksen noemde en kreeg zijn bijnaam 'de Grote' vanwege zijn bekwaamheid als veldheer en politicus. Hij wist na een langdurige strijd met de Denen, deze terug te dringen tot East Anglia en kuststreken rond York. Hiermee stelde hij zijn koninkrijk veilig. Vandaag de dag wordt hij nog door de Anglicaanse Kerk vereerd als christelijke held.

### Verkeerde geschiedschrijving

"Het idee dat Alfred de marine heeft gesticht is wijdverspreid. Deze bewering is klakkeloos gereproduceerd door gerenommeerde instanties als de National Museum of the Royal

Navy, Encyclopædia Britannica en de BBC.” claimt Firth. Volgens zijn onderzoek klopt dit verhaal dus niet. De bewering ondersteunt hij met de een oude Engelse bron genaamd Adventus Saxonum. De Adventus Saxonum is een kroniek die beknopt de geschiedenis van de Angelsaksen beschrijft. De kroniek begint al in 60 v.Chr. en eindigt in de 12de eeuw n.Chr. Volgens de Adventus Saxonum vindt er in 851 al een zeeslag plaats onder leiding van koning Æthelstan van Kent. Zijn vloot zou bij het plaatsje Sandwich een Vikingvloot verslagen hebben. Volgens Firth impliceert deze vermelding dat er al een traditie bestond van maritieme oorlogsvoering, die teruggaat tot ten minste de tijd van Æthelstans vader, koning Æthelwulf van Wessex (839-858). De eerste vermelding van Alfred de Grote's zeeslag komt uit 875.

### **Alfreds rol overdreven**

Het is volgens Firth ook aannemelijk dat Alfreds verdiensten voor de maritieme geschiedenis van Engeland, sterk zijn overdreven. “Het ontwerp van Alfreds schepen, zoals beschreven in de bronnen, was niet praktisch en faalde als zeestrijdkracht tijdens het eerste gevecht tegen de Vikingen, die veel meer ervaring hadden.” aldus Firth. Ook bestaan er weinig aanwijzingen dat er enige continuïteit bestaat tussen oorlogsvloten van de 9de eeuw en de uiteindelijke Royal Navy. Het idee dat Alfreds opvolgers een patrouillerende oorlogsvloot op de been kon houden, is volgens Firth zowel technologisch als logistiek gezien onmogelijk.

### **De Royal Navy**

De Royal Navy zou pas in 1546 gesticht worden door de beroemde koning Hendrik VIII (eveneens stichter van de Anglicaanse Kerk). Voor die tijd werden Engelse oorlogsvloten meestal alleen gemaakt of gekocht voor specifieke campagnes. Als de campagne voorbij was, dan werd de vloot meestal weer ontbonden. Vaak werden koopvaardij schepen hiervoor opgekocht en uitgerust met wapens. Sinds 1546 zou er een permanente koninklijke marine bestaan met zijn eigen havens, boten en bestuur.



Bronnen: [Eureka!ert](#) , [Foundation for Medieval Genealogy](#), [The Encyclopedia of Medieval Literature in Britain](#) , [Tudor Sea Power: The Foundation of Greatness](#) .



**Oranjestad**  
**Nostalgie**  
**Vreemde gast aan boord Hr.ms. Utrecht**  
**De Jamaica defence forces**  
**De Hydrografkrant**  
**Tijd**  
**Bemanning smaldeel 1 in Vaticaanstad**  
**Oproep Hr.Ms. Ameland**

**En nog veel meer.....**