



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

“ Redactie ten Anker “

Abeelstraat 96  
3329 AG Dordrecht  
[tenanker@kpnmail.nl](mailto: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.



### 3 e jaargang 22december 2020 – Nummer 59



- blz. 2 Tropenkolder of marine geschiedenis...
- blz. 3 Surprise telegrammen in openbaar verkeer 1963
- blz. 4 Het begin van het einde...
- blz. 4 De Uvil klasse – sectie stiekum
- blz. 6 Thuisreis Snellius uit Nieuw Guinea (1962)
- blz. 10 Reisverslag Hr.Ms. Tijgerhaai (1963)
- blz. 11 Het grietje met de glazen muil (1964)
- blz. 13 IJzeren schroefstoomschip “Bonaire”
- blz. 15 Sydney Harbour Bridge

en andere....



## “ Tropen kolder of een brok MARINE Geschiedenis...

Zoals jullie nu wel langzamerhand allemaal zult weten, heeft er vroeger een schip gevaren bij de KM, genaamd Hr. Ms. “Augurk”. Dit schip is naar de sloperij gegaan, zodat jullie, of liever gezegd vele van jullie, het alleen maar kennen van mensen, die erop gediend hebben. Nu wil ik helemaal niet uit laten komen, dat de schrijver dezes ‘n “ouwe jongen” is, maar ik heb nog gevaren met de “Rolmops”.

Laats genoemde is het moederschip van de “Augurk” en Hr. Ms. “Ui”, twee zusterschepen, de “Rolmops” was dik en gezet. Vandaar de uitdrukking “dikke poot”. Zij was achttien jaar oud en nog nooit beschadigd of aangetast. Toen kreeg ze een aanvaring met Hr. Ms. “Tijgerhaai”. Uit dit intieme contact werd een tweeling geboren. Dit geboren wil natuurlijk niet zeggen, opgericht, maar te water gelaten. De Ui is kort naar haar tewaterlating de pijp uit gegaan. Het gebeurde bij een operatie in de Zuid-Limburgse wateren. Zij werd getroffen door een pijl van een geïmigreerde Leerdammer, die daar toendertijd de kusten onveilig maakte. Deze pijl trof haar precies in de Hoofd Machine Kamer. Zij is op 15.000 stokers en de commandant na, met man en muis vergaan. Daarom wordt er bijna niets meer van verteld.

“

Hr. Ms. “Rolmops” had een lengte van 200 chinese centimeters en een breedte van 1 hollandse kilometer. De maten zijn wel een beetje raar, maar de chinezen (goedkope arbeidskrachten) hebben aan de lengte gebouwd en de hollanders (meer technisch aangelegd) aan de breedte. De waterverplaatsing wordt uitgedrukt in “hele boeken”. Daar had men toen nog niets anders voor.

De bewapening was één waterkanon voor op de bak en een echt schietgeweer achter op het kontje.

Op 1 januari 1764 om 11 uur 's morgens plaatselijke tijd, maakten wij onze eerste reis met een bemanning van 32.000 koppen, waaronder ik. We oefenden bij Friese wateren, in het Gronings gebied met de Friese marine. Dit was nog in de tijd van de Fries-Hollandse-Unie, de F.H.U. dus. De oefeningen verliepen uitstekend. De constabels hadden natuurlijk weer geen moer te smilen omdat er veel te schieten viel, vooral op sleepboten, waren zij afgeoefend. Daarom werd ons schip al gauw ingedeeld bij de sleepbootbestrijdingsdienst, een leuke job.

De ouwe van ons was een heel jofele bink. Na iedere geslaagde oefening mochten we allemaal twee minuten langer aan de ijsdonky hangen. Dat hield het moreel van de bemanning hoog. Vooral in de oorlogsjaren 1774-1777 hebben we het zwaar te verduren gehad. Wij voeren toen met onze boot de Maas op, tot voor de kust van de stad Urmond. Deze stad was door de Russen bezet. Onze landingsdivisie had de opdracht om de sterkte van de verdediging te bekijken. We hadden al sluittoestand A t/m Z gehad dus het kon beginnen. Eerst beschoten we de kust en een deel van het binnenland. Door de strenge vorst bevroren die nozems allemaal gelijk, want ze werden om het zo maar eens uit te drukken, zijknat. Toen gingen onze jongens met zestig man tegelijk aan wal. Er is er maar één teruggekomen. Hier zijn verhaal:

“Toen wij met onze boomstam aan wal kwamen was het doodstil. Ineens kwam er een zuchtje wind en begonnen die bevroren Kroetsjefs te kraken als wilden. Van de schrik is de helft van onze mannen gesneuveld. Alleen de sterksten bleven over. Wij zijn toen doorgedrongen tot het centrum van de stad, waar wij het enigste café vonden wat nog open was. Omdat wij ook geen twintig meer waren en koud en dorstig zijn wij naar binnen gegaan en hebben ons te goed gedaan aan drank en vrouwen. Omdat alleen ik nog een beetje nuchter was na een uur en de rest gesneuveld of half dood, heb ik mijn knots maar gepakt en ben naar boord teruggekomen. De anderen zullen ook wel sneuvelen, dacht ik”.

Ziehier wat een keiharde bemanning wij hadden.

De oorlog werd gewonnen dankzij de moed en het doorzettingsvermogen (Hm) van onze mannen toendertijd. Er brak nu een rustige periode aan.

Toen werd het 1787 en voeren wij de 8ste januari uit het doel "ontdekkingen".

Onze eerste en tevens laatste ontdekking was het eiland Urk, in de Zuiderzee. Dit eiland was van belang door zijn wereldvermaarde veeteelt en vrouwenmarkten. Het had tevens een gunstige ligging. Naar dit eiland maakten we een term.

Toen was een term nog 6 jaar. Zoals men nu zegt: Het is best in de Oos, als je maar rijst lus, zo zeiden wij vroeger: Het is weer best in Urk, vooral (snuffelend) onder zo'n Urkse jurk". Ach ja, dat waren pas termen. Vrije jongens zes jaar en getrouwde jongens zes maanden. Dat kwam vanwege het vrouwenoverschot. 8 grietjes op 1 boer, dat is nogal wat hè?

Het was een prachttijd op de Rolmops. We hadden een bootman, bootman Roommens. Die kwam je porren met bokshandschoenen, dus niet zoals die boothanden van tegenwoordig, met een aai over je buik of een "por" in je ribben.

De stokers hadden een heel apart cafetaria. Tegenwoordig niet eens een eigen bakstafel. Ja, mensen dat waren nog een tijden.

Tegenwoordig krijg je per dag je rantsoen vlees. Wij kregen om de veertien dagen een heel varken. Je had bovendien je eigen huisbar. Je mocht wel niet meer drinken na twaalf uur, maar we deden het toch. Stiekem natuurlijk. Maar dat is nu niet meer zo.....

Zoals met iedere boot, eindigde het leven van de Rolmops, ook op de schroothoop. Dat was in 1801. Op de puinhopen van de Rolmops hebben ze later Nieuwediep gebouwd. Vandaar dat het er zo'n puinhoop is. Toch zou ik er nu best willen zitten. Met m'n bips in een bak ijs! Wat is het hot hè?



RADIO-HOLLAND N.V.  
Keizersgracht 562 - Amsterdam-C.  
Telefoon 020-64242

## REGELING AANBIEDEN EN KOSTEN VAN PARTICULIERE, EN SURPRISETELEGRAMMEN IN OPENBAAR VERKEER

### 1. IN ZEE

**Tijd van aanbieding in de radiohut dagelijks tussen 1600 en 1700.**

#### A. VOLBETAALD TGMN:

Aanbieden 6 dagen voor datum van aflevering.

Kosten: Kusttaks 40 cent, plus landtaks 8 ct. Totaal 48 cent per woord.

#### B. RADIOBRIEF TGMN (SLT'S)

Aanbieden 6 dagen voor datum van aflevering.

Kosten: Tot een maximum van 22 woorden Fl. 4,40 elk woord meer 20 cent per woord.

C. GELUKSTGMN MET VASTE TEKST (GTG'S)

Aanbieden 6 dagen voor datum van aflevering.  
Kosten: Fl. 2,- (op luxe formulier 50 cent extra).

D. SURPRISETGMN (GST'S) (MET VASTE EN/OF EIGEN TEKST)

Aanbieden 6 dagen voor datum aflevering.  
Kosten: Tgm tot een maximum van 22 woorden fl. 4,40  
Elk woord meer 20 cent per woord.  
Plus de kosten van het cadeau wat men verstuurd.

E. CADEAU TGMN MET VASTE TEKST (CTV'S)

Aanbieden 6 dagen voor datum van aflevering.  
Kosten: Tgm fl 3,- plus kosten van het cadeau wat men verstuurd.

NB: ALLE BOVENSTAANDE PRIJZEN STAAN AANGEGEVEN IN NEDERLANDSCHE COURANT.

2. BINNENLIGGEND TE WILLEMSTAD:

Surprise telegrammen kunnen verzonden worden via "RADIO HOLLAND" te Willemstad.

**Aanbieden 14 dagen voor datum van aflevering.**

Kosten:

1. De prijs van het cadeau wat men verstuurd in ned. crt. Plus
2. Porto NAFL 0,50 (het tgm wordt per luchtpost verzonden). Plus
3. 5 Procent van het surprise bedrag, afgerond naar een hele cent naar boven.

Hr.Ms. Dubois 1963/64

+++++

*Het begin van het einde*

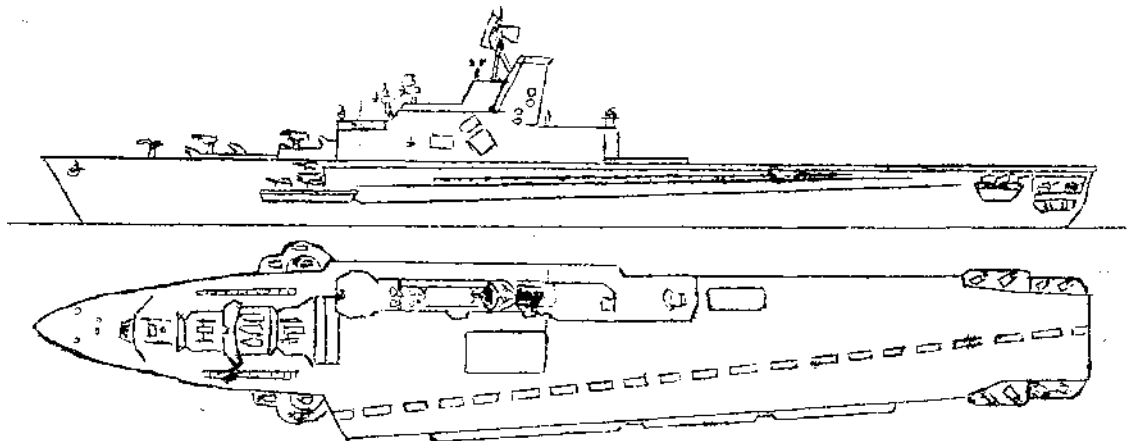
De vrouw van een kpl.mach die vaak op zee zat is al een hele tijd smoorverliefd op een jongeman, maar heeft tot dusver geen gelegenheid gehad, het hem te laten blijken. Op een dag staat de jongeman voor de deur om haar man een bezoek te brengen. Zij begroet hem met de woorden: "Mijn man is op zee, ... schip van de wacht. Hij komt morgen terug! Maar je mag hier wat mij betreft best op hem wachten hoor...."

+++++

**De Kuvil Klasse**

Toen Sectie Stiekum enkele weken geleden haar aandacht besteedde aan USS Nimitz, wist zij niet dat Hr. Ms. Utrecht haar binnenkort zou ontmoeten. Naar aanleiding van die ontmoeting heeft Sectie Stiekum besloten ons dit keer eens tegen de Kuril klasse aan te bemoeien. Maar een ontmoeting met dit type schip moet voorlopig uitgesloten worden geacht. Al in 1937 was er in de USSR een streven om vliegekampschepen te bouwen.

De bedoeling was om er dan in 1948 vier op zee te hebben. Door de Tweede wereldoorlog



werd er ook hier roet in het maritieme eten gegooid. Aan het eind van de tweede wereldoorlog zijn de romp en de plannen van het Duitse vliegveldschip Graf Zeppelin door de Russen buitgemaakt. Doordat dit schip topzwaar geladen was is het terwijl zij naar de Sovjet Unie gesleept werd omgeslagen en gezonken. Na de oorlog is er niets meer van vliegveldschepen gekomen omdat er eerst een grote onderzeeboot vloot gebouwd moest worden.

Deze periode is nu voor de Russen voorbij. Al gedurende enige tijd deden de geruchten de ronde over een vliegveldschip dat zij aan het bouwen waren. Het zou gaan over een schip van  $\pm 40.000$  ton met een lengte van iets minder dan 300 meter. Deze geruchten zijn laatstelijk bevestigd en dit jaar wordt de proefvaart verwacht van de Protivo Lodochny Kreysler (onderzee bootbestrijdings kruiser) Kiev, of te wel het eerste Russische vliegveldschip. De Russen noemen dit een kruiser omdat er volgens het verdrag van Montreux geen grotere schepen dan kruisers door de zee van Murmora mogen varen.

Over deze klasse is nog wel het een en ander te vertellen. De Kiev zal dit jaar gaan varen terwijl de Minsk in aanbouw is. Men verwacht dat er tenslotte zes schepen van dit type gebouwd zullen worden. De bewapening bestaat uit 2 dubbel opstellingen voor Goblet anti-lucht raketten, 1 dubbel lanceerinrichting voor anti-onderzeebootraketten en 3 lanceeropstellingen voor SAN 4 anti-luchtraketten.

De Kiev heeft een enorm aantal kanons nl. 14 dubbeltorens van 57 mm.

Nu nog iets over de vliegtuigen die aan boord gevoerd kunnen worden. Doordat de Kuril klasse niet beschikt over stoomkatapults, deklandingsspiegel en afremkabels zijn zij niet in staat vaste vleugel vliegtuigen af te vliegen, wel kunnen helikopters en verticaal startende vliegtuigen van deze schepen opereren.

Door deze beperking kunnen er geen moderne jachtvliegtuigen en aanvalsvliegtuigen meegevoerd worden. Vandaar ook de zware bewapening van het schip zelf. Men schat dat deze schepen uitgerust zullen worden met  $\pm 25$  helikopters en 25 vliegtuigen van het type Freehand. Als helikopter komt de KA 25 Hormone, een reeds beproefde OB helikopter het meest in aanmerking.

De Freehand is een verticaal opstijgend toestel, subsonisch en kan bewapend worden met raketpotten, torpedo's of dieptebommen. De elektronische uitrusting is nog niet bekend maar men verwacht dat deze grote overeenkomst met de Moskva zal vertonen.

Dat houdt in een zeer uitgebreide EOVR uitrusting. Voor wat betreft de sonars is ook nog

niets bekend maar een grote rompsonar is vrijwel zeker terwijl een variabele dieptesonar zeer waarschijnlijk is. Admiraal Gorshkov heeft onlangs gezegd dat politieke invloed ver overzee daar luchtsteun noodzakelijk maakt en dat daarom deze schepen nodig zijn.

Ook nu weer blijkt dat: " Het de fundamentele waarheid is dat het internationale communisme nog steeds niet naar vrede verlangt behalve onder communistische heerschappij."

Sektie Stiekum, uit de Uwtrechter 1975

## **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  
Sportredactie: F.C. Coppens  
C. van IJssel

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



Vierde aflevering

tweede week van November

Het weer in Tunis

De winter in Tunis is zacht. Ondanks het feit dat er vrij veel bewolking verwacht kan worden, is de kans op regen vrij gering. De temperatuur overdag is gemiddeld 60 graden Fahrenheit. Varend langs de kust van Noord-Afrika is er een kleine kans op de zogenaamde "SIROCCO." De Sirocco is een warme, droge en stoffige wind uit zuidelijke richting, uit de woestijn dus. In het winterseizoen echter is de Sirocco meestal een aangenaam warme wind.

Als men de Sirocco wat verder uit het land meemaakt, is het droge er al wat af en kan het zeer vochtig zijn en ook erg mistig.

P.P.

Als men bij het binnenvaren in Tunis een grote groep bomen bij elkaar ziet staan, probeer er dan eens achter te kijken, daar is namelijk het HAREMBAD!!!

#### **Interview met professor BLUBBERHOED. (Van onze medische correspondent)**

Men zal zich, naar aanleiding van artikelen in de dagbladen, op de hoogte hebben kunnen stellen van de groeiende belangstelling, die er in medische wetenschappelijke kringen is ontstaan voor de, de gemeenschap zeer ten kwade komende, nieuwe koorts, de zo beruchte FLABFEVER. Om aan de angstige spanning, die ook hier aan boord over deze

toch in wezen zo eenvoudige, maar nog onbegrepen zaak heerst, tegemoet te komen, laten wij hieronder een gesprek volgen, dat onze speciale medische verslaggever 2 dagen geleden telefonisch mocht hebben met professor Blubberhoed, docent aan de gemeentelijke hogeschool van Veur-Leidsendam.

“Professor, heeft men enigszins een idee, wat de Flabfever is?”

“Neen, de Flabfever, oftewel Flabkoorts is zeker niet, wat men denkt, dat het is.”

“Professor, men zegt wel eens, dat er hoge koortsen bij voorkomen. Kunt U ons, zonder uiteraard Uw beroepsgeheim prijs te geven, meedelen, wat hier van waar is?”

“’n Zeer domme vraag. De naam zegt het immers al. Wij meten vaak ongekend hoge temperaturen bij onze patiënten. 75 graden Celsius en hoger is geen uitzondering en het is bekend geworden door het stellen van vragen daaromtrent, aan overlevenden, dat ook de patiënten bij zichzelf wel degelijk deze temperatuursverhoging hebben waargenomen. Zonder uitzondering klagen zij er over dat ze het enorm warm hebben gehad.”

“Professor, kunt U verklaren, waar de naam “Flab” vandaan komt?”

“Neen, dat is te zeggen, sommige onderzoekers menen, dat het “Vlap” moet zijn, maar ik schaar mij aan de zijde der Flabschrijvers; mijn intuïtie zegt, dat dat de enige juiste spelling moet zijn.”

“Professor, nog één vraag: hoe denkt men de ziekte te bestrijden?”

“Wij denken daar nog niet over. Een bestrijdingsmiddel is er nog niet en zal er de eerste 7<sup>1/2</sup> jaar niet komen ook. We zullen voorlopig de ontwikkeling van deze betrekkelijk onschuldige, slechts in een klein percentage dodelijke, ziekte aanzien en mochten er te veel slachtoffers vallen, dan zullen we ongetwijfeld een diepgaand onderzoek gaan instellen.”

“Professor, mag ik U danken voor Uw bijzonder verhelderende uiteenzetting?”

We zien het, dierbare lezers, er is geen reden tot ongerustheid!

E.J.H.

## TOERISME IN TUNIS.

TUNIS, hoofdstad van de tegenwoordige republiek van Bourgiba, ligt aan het meer van Tunis ( toen ook) en het meer ligt vlak achter een smalle strook land, die de kustlijn vormt. Men zou van een binnenzee kunnen spreken. De toegang tot de stad zelf is uitgebaggerd, een vaargeul loopt van de haven buiten aan de kust (La Goulette) naar de haven binnenin de stad. Langs de vaargeul is een spoorlijn. Mochten we in La Goulette ligplaats krijgen, dan kan men zich per trein naar de stad spoeden: een kilometer of acht verder.

VOLGENS de kaart ligt de stad enigszins glooiend tegen de hellingen van het achterland gebouwd, maar de omgeving van het meer is vlak. Aan de zuidkant vol spoorlijnen en fabrieken, aan de noordzijde bij het vliegveld, vol dorpjes en autowegen. Daar zijn uitgestrekte wijngaarden. Eveneens noordelijk, maar meer bij de kust, op een afstand van een paar kilometer, heeft het oude Carthago van Hannibal, de lieveling van Jupiter, (...!) gelegen. Men zal ons hiervan zeker iets willen laten zien, er is een oud Romeins aquaduct en ook voor hen, die zich niet bijster in oudheden interesseren, is een eventuele bustocht daarheen een aardige kans om iets van het Noord-Afrikaanse platteland te bekijken.

INKOPEN zal men genoeg kunnen doen in Tunis. Er zijn producten van het land, die men bij ons niet elke dag te zien krijgt: wol van kameelhaar, hand gedreven koperwerk, ongeveer zo als in Bombay, maar dan met het eigen Noordafrikaanse karakter; lederwerk, waarbij natuurlijk ook de poefs en tassen, die ons al elders onder de neus geduwd werden, en tapijten. Ook zijn er meer vergankelijke koopwaren: wie zou niet zwichten voor een klomp sappige dadels, een liter Afrikaanse wijn, of een matje vijgen?



## MEDISCH PRAATJE.

### PENICILLINE.

Een van de vele antibiotica. Antibioticum betekend: tegen het leven. Bedoeld wordt: tegen het leven van bacteriën, die ons ziek maken. Van de antibiotica is penicilline het eerst ontdekt. Al in 1929 zag de Engelse arts, Dr. Fleming, dat in een kweek van bacteriën bepaalde groepen gewoon maar dood gingen en hij ontdekte, dat een bepaalde schimmelsoort, het zg. *Senicillium Notatum*, daarvoor verantwoordelijk

was. Hij isoleerde de stof, door dit schimmel geproduceerd, en die bleek dodelijk voor sommige bacteriën. Maar de stof was ook voor de mens giftig, dus zo, ongezuiverd, niet te gebruiken voor medische doeleinden.

In de loop der jaren is ijverig gewerkt aan het zuiver krijgen van de penicilline en vlak voor de tweede wereldoorlog was het ons bekende penicilline voor genezend gebruik gereed, maar nog verschrikkelijk duur. Zo duur, dat men het alleen in ziekenhuizen gebruikte, waar het overigens als een tovermiddel insloeg en waar men de stof terug won uit de urine van patiënten, die er mee behandeld werden, om het opnieuw te kunnen gebruiken.

Langzamerhand is het zuiveringsproces vereenvoudigd en het product goedkoper geworden. Thans wordt penicilline synthetisch gemaakt. We hebben de schimmel dus niet meer nodig en het is zeer goedkoop, veel goedkoper, dan de andere antibiotica, die in en na de laatste wereldoorlog zijn gevonden, zoals chlooramfenicol, aureomxysine, terramysine, bacitracine, neomycine en tetracycline.

Deze laatste groep dure antibiotica werkt ook daar, waar penicilline niets doet, omdat er bacteriën zijn, die van nature ongevoelig zijn voor penicilline. Maar niettemin blijft penicilline een zeer goed middel tegen vele infecties. Met de antibiotica werd voor de medici een nieuw tijdperk van ongekende mogelijkheden ingeluid. De naam Fleming zal dan ook voor een ieder, die met ons vak te maken heeft, groot blijven.

E.J.H.

## **NACHTPASSAGIEREN IN TUNIS!**

Onder deze veel belovende titel een vermanend stukje!

“Waarom ben ik tegen het opstap gaan naar “bepaalde huizen” en “bepaalde juffrouwen?” Omdat iemand die thuis in Holland prijs stelt op een eerlijke verhouding met zijn vrouw of zijn meidje, ook in het buitenland geen uitzondering voor zich zelf moet maken.”

“Dus de”vrije jongens” gaan vrij uit?”

“Ik denk dat het voor iedereen altijd verkeerd is, om sex op een liefdeloze manier te beleven, maar helemaal verkeerd, als het zo’n beetje de eerste ondervinding voor iemand is.”



”Ja, maar het gebeurt toch overal? Je moet het feit toch aanvaarden?”

“Dat bepaalde dingen bestaan, wil niet zeggen dat ze moeten bestaan! En het gaat er niet om, wat iedereen doet, maar wat jij doet!”

“Maar je moet toch in de wereld rondgekeken hebben? Ervaring? Levenswijsheid?” “Er zijn bepaalde ervaringen, die je maar beter helemaal niet kunt hebben!”

De vlootpredikant.

---

## Iets over CARTHAGO

De landstreek die we straks gaan bezoeken, is altijd op de een of andere manier een kolonie geweest in de oude zin van het woord, d.w.z. een gebied, waar zich vreemde kolonisten hebben gevestigd. Het is nooit meer na te gaan, wie de oorspronkelijke inwoners waren: het zullen wel "Moren" zijn geweest, maar het eerste volk dat ten tonele verscheen, was een Semitisch zeevaardersvolk, de Foeniciërs, uit de bijbel bekend als Tyrus en Sidon. Ze vestigden zich in Carthago in de 9e eeuw v.Chr., dat is ongeveer de tijd van koning Salomo, met wie ze (tussen haakjes) ook al betrekkingen hadden. Ze vereerden Ba-al, een berg- en regengod, die om vruchtbaarheid voor vrouwen, vee en akkers werd aangeropen. Onder koning Achab van Israël, die zelf met een Foenicische prinses getrouwd was, kwam bv. de profeet Elia in verzet tegen de Baäl priesters op de berg Karmel. (de koningin heette Isébel: vgl. Ise-baäl).

Onder Foenicische invloed, ontwikkelde zich Carthago tot een der eerste handelssteden van de oudheid en tot een zeemogendheid met een grote vloot en het kwam in botsing met het opkomende Rome in de derde eeuw voor Christus. De eerste oorlog met Rome leidt tot het verlies van Sicilië. De tweede oorlog is beroemd door de tocht van Hannibal (Hanni-baäl) die door Spanje en over de Alpen trekt met zijn zware olifanten-cavalerie en Rome bedreigt. In de derde oorlog (140 v. Chr.) wordt Carthago nu zelf door Rome aangevallen. In die tijd leefde het senaatslid Marcus Cato. Elke rede, onverschillig over welk onderwerp, eindigde hij met de woorden: "En verder ben ik van oordeel, dat Carthago verwoest moet worden." Hij kreeg tenslotte zijn zin.

Vanaf die tijd was Tunesië een Romeinse kolonie. Emigranten uit Rome gaan er wonen en worden rijk op de grote plantages (koren, olijven, wijn en dadels). Carthago wordt herbouwd tot een Romeinse stad. In de keizertijd wordt ergens op zo'n Romeinse onderneming Augustinus geboren, de grote kerkvader; zijn vader is een Romeinse grondbezitter en zijn moeder, Monica, een Afrikaanse. Het Christendom is er in opkomst; naar het concilie van Nicea worden uit deze streek al 400 bisschoppen afgevaardigd. Het leven van Augustinus, zijn losse of nozemachtige jeugd, zijn studententijd in Carthago, zijn krachtdadige bekering, zijn werk als bisschop van Hippo in Tunesië en zijn grote invloed zowel op de Katholieke kerk (kerkelijk gezag) als op de hervorming (genade en uitverkiezing), kunnen in dit verband slechts aangeduid worden.

Augustinus beleeft zelf de tweede verwoesting van Carthago niet meer. In de jaren 400 na Chr. dringen de Vandalen helemaal uit Oost-Europa op naar Noord-Afrika en stichten onder Geiserik een groot, barbaars rijk, waarin de Romeinse cultuur voor altijd onder gaat. Augustinus sterft tijdens het beleg.

De Vandalen genieten maar kort van hun heerschappij. Omtrent het jaar 500 moeten ze Carthago weer afstaan aan een Byzantijns veroveraar, die het in 700 weer verliest aan de Khalief, de opvolger van Mohammed. Nu blijft het Mohammedaans gebied, al wisselen de

regeerders. Wanneer het Turkse rijk uit elkaar valt, in de vorige eeuw, wordt Tunesië een Frans protectoraat, met opnieuw een golf van kolonisten en daarmee is dan voorlopig de bevolkingshuishouding klaar: Moren en Semieten, Romeinen en Vandaalse Germanen, Arabieren en Turken, Italianen en Fransen hebben in bijna 3000 jaar voor een onontwarbaar rassenconglomeraat gezorgd.

S.

In 1660 kruiste een Hollandse vloot, onder de Ruyter, voor Tunis en Algiers om de Noordafrikaanse zeerovers af te straffen. Talrijke Hollandse gevangenen, als slaven verkocht, werden op deze tocht bevrijd en vele kaperschepen veroverd. Eindeloze patrouilles, speuren naar zeilen aan de kim.

De vlootpredikant, Ds. Flockenius, klaagt dat het volk onder zijn gehoor wegloupt, zodra er een zeil is te zien. Maar om naar zeilen te speuren is men uitgevaren, denken de matrozen.



Thuiskomst te Den Helder

\*\*\*\*\*

## Reisverslag van Hr. Ms. Tijgerhaai

13 JUNI—5 JULI EN 12 AUGUSTUS—12 SEPTEMBER

Den Helder — Haakonsvern — Bergen — Den Helder

**Commandant: luitenant ter zee der 2e klasse oudste categorie J. H. J. M. Lohmeyer**

Dinsdag 11 juni vertrok Hr. Ms. Tijgerhaai op de hondewacht uit Den Helder met bestemming Noorwegen. Na een voorspoedige opmars, welke nog werd benut voor een oefening met een Neptune van de marine-luchtvaartdienst, meerde het schip op 13 juni te Haakonsvern. Haakonsvern is een moderne Noorse oorlogshaven, welke ongeveer 17 kilometer bezuiden Bergen ligt.

Officiële bezoeken werden afgelegd bij de Noorse commandant der zeemacht, bij diens chef-staf en bij de Nederlandse consul te Bergen. Er werden geen tegenbezoeken ontvangen.

Op vrijdag 14 juni werd een aanvang gemaakt met de proefnemingen, welke het doel waren van de reis. Des nachts lag het schip meestal gemeerd te Haakonsvern. Het weekeinde van 21 tot 24 juni werd doorgebracht in Bergen. Het schip lag gemeerd aan de kade Bontelaboe, welke ligplaats voor onderzeeboten echter sterk moet worden afgeraden. Zelfs bij het mooiste weer staat de deining door, waardoor het schip tegen de kant slaat. In verband met de speciale vorm van het schip hebben de ter plaatse aangebrachte stootwillen in het geheel geen nut. Bij volgende bezoeken werd, na enig aandringen, een andere ligplaats verkregen.

Van 3 juli tot 12 augustus werden de proefnemingen onderbroken en keerde Hr. Ms. Tijgerhaai terug naar Nederland om de bemanning in de gelegenheid te stellen het zomerverlof op te nemen.

Op 12 augustus was het schip weer in Haakonsvern en werd een officieel bezoek afgelegd bij de plaatsvervanger van de Noorse commandant der zeemacht. Daarna werden de proeven voortgezet. Op 16 augustus bracht de bevelhebber der zeestrijdkrachten, vice-admiraal A. H. J. van der Schatte Olivier, een bezoek aan Hr. Ms. Tijgerhaai. Hij heeft een gehele dag de proefnemingen gadegeslagen.

Het weekeinde van 23 tot 26 augustus werd in Bergen doorgebracht. Van 30 augustus tot 3 september werd de eentonigheid van de proeven onderbroken door de gehele bemanning ontsnappingsoefeningen te laten uitvoeren in een, door de NAVO ingerichte, tank te Haakonsvern.

Ook het laatste weekeinde, van 6 tot 9 september, werd in Bergen doorgebracht. Nadat op 12 september wederom een officieel bezoek was gebracht aan de Noorse commandant der zeemacht, vertrok het schip naar Nederland en meerde het op 14 september bij de onderzeedienst te Den Helder.

### **HET GRIETJE MET DE GLAZEN MUIL.**

Er leefde eens, zoals gewoonlijk heel lang geleden, een weduwnaar.

Deze weduwnaar had een dochter, die de welluidende naam "Mastenpoetsertje" op haar passagierskaartje had staan.

Maar ja, je weet het: een ouwe bok lust ook wel eens een groen blaadje, en zo kwam het dan te gebeuren, dat de ouwe heer verliefd werd op een ouwe taart van een weduwe, die twee volwassen dochters in 't wild rond had lopen.

Zo was het dus mogelijk, dat Mastenpoetsertje er in de kortst mogelijke tijd een stiefmoeder en twee stiefzusters bij kreeg.

Voortaan leefde zij met drie andere vrouwen onder één dak, want haar vader zag ze zo eens in de 2 jaar maar een half jaartje, tussen twee termen in.

Hij was namelijk bootsman bij de marine.

Het leven veranderde toen wel erg voor Mastenpoetsertje, want de drie andere vrouwen lieten haar het werk opknappen, zoals zeuntje spelen, schoonschip maken en voor de warme hap zorgen. 's Morgens om 5 uur was het al overal voor haar en dan werkte ze studee door tot 's Avonds na de rond.

Nou, dat was geen makkie meer en als ze dan om 10 uur 's Avonds plat ging, lag ze gewoon voor kassie zes op haar tampat.

Op zekere dag hing er op het publicatie-bord een bekendmaking, dat de koning van het land een onmogelijke mooie fuif zou geven ter ere van zijn zoon, die meerderjarig werd.

Iedereen was welkom. De 2 zaten er meteen bovenop natuurlijk, en ze zetten Mastenpoetsertje meteen aan 't lappen en naaien om 2 avondkloffies te maken.

Stiefmama zou ook mee gaan en daarom had ze haar trouwjapon alvast onder uit haar plunjezak gescheurd. Mastenpoetsertje zelf mocht natuurlijk niet mee, want zei stiefmama: "Jij kan dan mooi de kombuis een goede beurt geven". Dus dat was afgesproken. Op de avond van het feest trokken de drie dames om een uur of half acht aan hun welbespekte knieën en Mastenpoetsertje bleef alleen achter.

Toen ze zo aan het zwabberen was, hoorde ze opeens het afremmen van een motor achter haar. Ze draaide zich om, en zag daar hoe een fee met een buitenboordmotor en trommelremmen, door het raam naar binnen kwam zeilen.

Met een admiraalszwaai koerste de fee op de enige stoel af, die het huis rijk was, gooide een sleepanker uit en zei: "Dag lekkere meid" en ze vervolgde "Moet jij niet naar de fuif in 't paleis?"

"Ik zou wel willen", zei mastenpoetsertje, "maar ik mag niet van me Moe".

Nou de fee had so teroes door, dat er iets aan de knikker was, dus zei ze: "Toch maar wel gaan dan". Ze slingerde een paar keer met haar toverknuppel, mompelde een paar spreuken en gelijk lag er een pakkiaan op tafel, zoals je van je leven nog nooit gezien hebt. "Nou moet effe goed uitluisteren" zei de fee. "Jij trekt dat pakkie an en dan ga je naar 't paleis. Voor de deur staat een jeep, die kun je wel nemen, maar om 12 uur precies zorg je weer hier te zijn, want dan sta je meteen weer in je daagse kloffie". Meteen haalde ze haar anker binnen, gooide de trossen en de remmen los, gaf gas en koerste weer op het open raam aan, waardoor ze even later met 3 stoten op de misthoorn verdween.

Tien minuten later kwam Mastenpoetsertje in groot tenue het paleis binnen en allen maakte meteen halt en front voor haar, want zo'n mooi grietje hadden ze nog nooit gezien. Zelfs haar stiefzusters herkenden haar niet meer. Ook de prins had haar al gauw in de gaten gekregen en danste verder de hele avond met haar. En, zoals dat vaker gaat met vrouwen vergat Mastenpoetsertje de tijd. Op een geven ogenblik vroeg ze aan de prins: "Hoe laat is het lieverd?" "Vijf minuten voor twaalf", antwoorde hij.

Nou Mastenpoetsertje had het niet meer, dat snap je en ze trok er meteen tussenuit. De prins probeerde haar nog tegen te houden, maar lauw kans, ze was hem net even te vlug af en roetste de paleistrappen af, dus had de prins het nakijken en daar maakte hij dan ook dankbaar gebruik van.

Plotsklaps verloor Mastenpoetsertje een van haar glazen muilen, die bij haar kostuum behoorden, maar ze had geen tijd om hem op te rapen, want de klok was al aan het voorspel van de 12 slagen begonnen.

Ze zat dan ook nog maar koud in de jeep, of het was al 12 uur.

Om 5 minuten over 12 kwam ze thuis aan en daar zat de fee al te wachten. "Geef je naam en stamboeknummer", bromde de fee, "je bent 5 minuten te laat en dat neem ik niet".

Meteen begon ze weer met de toverknuppel te zwaaien en even later zat Mastenpoetsertje weer in haar versleten schortje.

Ondertussen had de prins in het paleis het verloren muiltje opgeraapt en daar leurde hij nu mee langs de gasten, met de vraag of ze soms wisten aan wie deze muil behoorde.

Natuurlijk wist niemand het en toen de stiefzusters om een uur of 4 thuiskwamen, porden ze Mastenpoetsertje, om haar het hele verhaal in geuren en kleuren te vertellen. Mastenpoetsertje deed natuurlijk net of ze nergens van wist.

De prins zat ook niet stil, want hij was smoorverliefd op haar geworden.

Hij ging zelfs zo ver, dat hij met een paar hoflakeien het hele land doortrok en iedere vrouw beneden de 30 jaar het schoentje liet passen, maar er was niemand die het aan kon hebben, omdat het zo klein was.

Zo kwam de prins ook bij het huis van Mastenpoetsertje terecht en je voelt wel dat de 2 lieve zusters ook een kansje wilden wagen, maar natuurlijk konden ze er onmogelijk in komen.

Op een gegeven moment vroeg de prins: "Zijn er hier nog meer grietjes in huis?"

Noodgedwongen vertelden ze toen, dat ze nog een stiefzuster hadden rondlopen, maar dat die het vast niet geweest was.

'Toch maar even halen', zei de prins en dus werd Mastenpoetsertje op gehaald door de leerling.

Affijn om kort te gaan: Mastenpoetsertje paste de muil en hij zat haar als gegoten, en meteen dat ze het muiltje aantrok, had ze ook het mooie jurkje weer aan. "Ai" schreeuwde de prins en omhelsde haar. 'k hoef zeker niet te vertellen, dat de zusters het niet meer hadden.

De prins nam Mastenpoetsertje so terees mee naar het paleis en de volgende dag trouwden ze al.

Natuurlijk leefden ze nog lang en gelukkig en toen ze hun 50-jarige echtvereniging vierden, hadden ze 3 dochtertjes, die alle 3 ook Mastenpoetsertje heetten. Terwijl ze hun 7 zoontjes voor de afwisseling de naam Glazenwassertje hadden gegeven.

Op het ogenblik, na zoveel jaren, regeren in dat goede land Koning

Glazenwassertje de achtste en koningin Mastenpoetsertje de twaalfde.

Uit de scheepskrant Hr.Ms. Dubois 1964



### **Ijzeren schroefstoomschip 4<sup>e</sup> klasse Zr. Ms. Bonaire monument van de moderne scheepsbouw in Nederland**

Gedurende de negentiende eeuw onderging de scheeps- en machinebouw een ingrijpende transitie die de basis legde voor de moderne scheepsbouw. Aan dit proces lagen twee onlosmakelijk met elkaar verbonden kenmerken van de vroeg negentiende-eeuwse industriële revolutie ten grondslag: de toepassing van de stoommachine en de opkomst van de ijzer- en staalindustrie. In de scheepsbouw werden aloude ambachtelijke werkwijzen verdrongen door een wetenschappelijke en industriële aanpak. Met name in de eerste helft van de eeuw speelde de Nederlandse marine een pioniersrol bij de innovatie van de scheeps- en machinebouw.

De marine experimenteerde onder meer met de bouw van ijzeren schepen en zelfs met de toepassing van vroege compound stoommachines voor de zeevaart, maar de pioniersrol betrof vooral de verbetering van de stoomwerktuigen en de toepassing van de schroefvoortstuwning. Een aantal Nederlandse particuliere scheepswerven kreeg daardoor de gelegenheid in te spelen op de snelle technische ontwikkelingen.

De keuzes van de Nederlandse marine voor scheepstypen en bewapening waren gedurende de gehele negentiende eeuw onderhevig aan ingewikkelde afwegingen. Met bescheiden budgetten moest niet alleen rekening worden gehouden met aanhoudende technische ontwikkelingen, maar ook met verschuivende internationale krachtsverhoudingen en met de Nederlandse overzeese (lees: koloniale) belangen. Voor de overzeese belangen lag de nadruk bij een grote actieradius waarin nog de gehele tweede helft van de negentiende eeuw werd voorzien door schepen die de eigenschappen van het stoomschip en het zeilschip in zich verenigden. Bij de marine werden deze achtereenvolgens van hout, composiet, ijzer en uiteindelijk staal gebouwde schepen geklasseerd als schroefstoomschepen. Omstreeks 1900 maakten de steeds efficiëntere stoomwerktuigen de zeiluitgaves overbodig en verdwenen de schroefschepen uit de vloot.

Van de tientallen op Nederlandse werven gebouwde schroefstoomschepen met stoom- én zeilvermogen resteert alleen het uit 1877 daterende voormalige ijzeren schroefstoomschip 4<sup>e</sup> klasse Zr. Ms. *Bonaire*. Dit door de werf van de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij te Rotterdam gebouwde schip ligt in een negentiende-eeuws gegraven dok op de voormalige Rijkswerf Willemsoord in Den Helder waar het oorspronkelijke aanzien geleidelijk gereconstrueerd wordt. Nederland is daarmee een uniek maritiem-technisch monument rijker geworden.



Het boek van Foeke Roukema over Zr.Ms. Bonaire is aangemeld voor een actieprijs.

Voor de periode 11 december – 30 januari geldt dan de speciale prijs

**€ 20,00 (in plaats van € 25.95)**

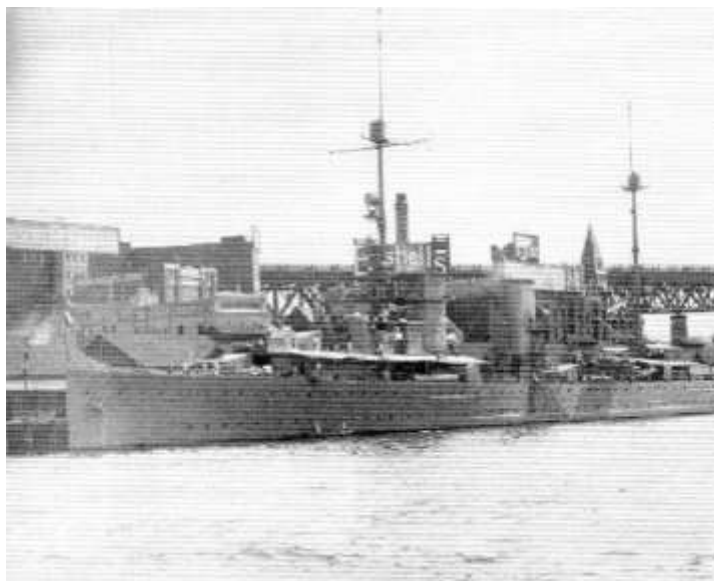
Bestellen door € 20,00 +(€ 1.50 verzendkosten binnen NL) over te maken op

IBAN: NL68 INGB 0009519055 onder vermelding van 'aanbieding Ten Anker' + email met adresgegevens naar [info@lanasta.eu](mailto:info@lanasta.eu)

Verzendkosten buiten Nederland zijn € 6,00

Met vriendelijke groet / Kind regards,  
Jantinus Mulder, uitgever Lanasta

## SYDNEY HARBOUR BRIDGE, TRIOMF VAN INGENIEURS



DOOR WIM GRUND

*Van bekende objecten, die door de jaren heen als achtergrond dienden voor indrukwekkende scheepsfoto's, is Sydney Harbour Bridge héél bekend.\* Sinds 1970 heeft de brug echter een geduchte concurrent gekregen in het fraaie Sydney Opera House (Jørn Utzon, gereed in 1973), in dezelfde plaats. Wie ooit per schip de prachtige haven van Sydney binnenliep, weet dat men nog diezelfde dag van dat moment foto's kon bestellen. Van die talloze opnames zal ongetwijfeld een interessant archief bestaan!*

Stuwende kracht achter de totstandkoming van de brug was Bradfield; een Australisch civiel-ingenieur. Bij zijn ontwerp van nieuwe treinbanen in de snel groeiende metropool had hij zich een brug als integraal deel van het stad-spoorwegverkeer gedacht. Opmerkelijk is dat de brug tot in het kleinste detail op tekening is gezet in Engeland. door ontwerper Ralph Freeman.

Al het gietijzer en staal-werk is - kant en klaar voorbereid en op maat - uit de staalfabrieken van Middlesborough en Darlington gekomen en het werd in vele scheepsladingen naar de andere zijde van de aardbol verscheept. In de boogconstructie is niet minder dan 38.000 ton staal verwerkt, in de opritten nog eens 20.000 ton gietijzer! Nahet toekennen van de contracten in 1924, begonnen nog dat zelfde jaar de eerste voorbereidingen en op 19 maart 1932 werd de brug voor het verkeer geopend.

De rivieroverspanning bedraagt 500 meter, de grootste hoogte is 135 meter; de brug met opritten is 4000 meter lang en het brugdek met trein en trambanen 50 meter breed. Doorvaarhoogte is ruim 50 meter. In WO II zijn zelfs de Britse „Queens” eronderdoor gevaren! Vrijwel tezelfdertijd werd in Engeland - weliswaar van iets bescheidener afmetingen - over de Tyne te Newcastle een identieke brug gebouwd. Hetturbineschip „Roepat" van de SMN loopt op haar eerste rondreis op 15 januari 1947 de haven van Sydney binnen.







(a) Approach spans and pylon bases completed, hinge bearings in place and creeper cranes erected



(b) First panels of arch erected; anchor ropes secured; creeper cranes advance on to top chord



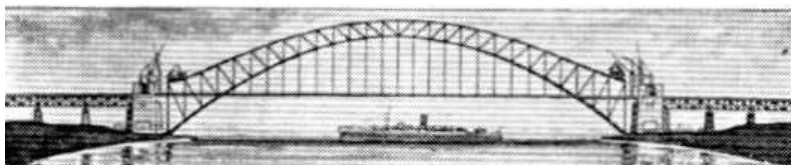
(c) Six panels on each side erected; creeper cranes continue to advance as work progresses



(d) Arch almost completed; gap being closed by easing out ropes one by one on both sides



(e) Gap closed; arch finished; deck hangers and deck erected as cranes retreat along top chord



Deze C3-er was in augustus 1946 te Chester aan de Amerikaanse Oostkust als „Drenthe" opgeleverd aan de Nederlandse regering. In december 1946 werd het schip te Calcutta officieel aan de Mij „Nederland" toegewezen en kreeg ze haar nieuwe naam. Te Sydney werd bijna 14 dagen vertraging ondervonden door een boycot jegens Nederland. De Aussies veroordeelden Nederlands pogingen om in de voormalige koloniën in Oost-Indië weer orde op zaken te stellen. Foto J.C. Musch.



Sydney, 3 oktober 1930. Een Nederlands smaldeel bracht van 2 september tot 2 december 1930 vanuit Soerabaja een bezoek aan diverse Australische en Nieuw Zeelandse havens. Op de voorgrond aan Circular

Quay zien wij Hare Majesteits kruiser "Java", hier nog in originele staat met grote voor en achtermast en daarachter de jagers „Evertsen" en „De Ruyter" (latere „Van Ghent"). Het nostalgische fotolijstje, dat de foto in het dagelijks leven siert, vermeldt: NOTOSARI lijstenmakerij, Tembokdoekoeh G.1 Roemah no 22, Soerabaia. Foto J.C.T. Ludeker.

De Sydneybrug verbindt het oude centrum van de stad met de grote, nieuwe stadswijken in Noord-Sydney. Op de zuidwestelijke toren, waar de vlag altijd wappert, bevindt zich op bijna 100 meter hoogte een uitkijk-platform, dat een prachtig uitzicht biedt over de stad en de brug.

Na het tekenen van een gastenboek krijgt de bezoeker een certificaat!

### Nauwkeurig en spectaculair

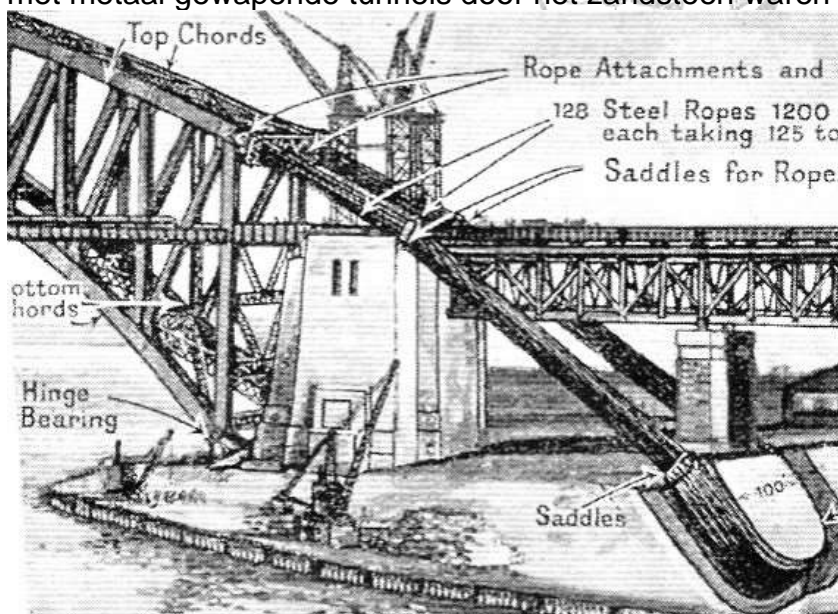
Toen men aan weerszijden van de (nog in aanbouw zijnde) torens (pylonen) de enorme boogconstructies begon op te bouwen, werden deze, hangend aan dikke en zwaar verankerde kabelstrengen, horizontaal in evenwicht gehouden. Zij scharnierden als het ware op hun - op rollen staande - rustpunten aan de fundatie van de pylonen. Deze staan volkomen vrij van de boog-constructie, ze dienen alleen om het wegdek te ondersteunen. De kabels, het waren er aan elke zijde 128, konden per stuk maximaal 360 ton trekkracht weerstaan. Toen na enkele jaren de booghelften zover waren uitgebouwd dat zij elkaar



naderden, was de totale trekkracht aan elke zijde tot 14.000 ton opgelopen. Per kabel 108 ton, ze waren dus lang niet overbelast! Het was natuurlijk nog een hele kunst om de kabels zodanig te rangschikken en te leiden dat de trekkracht ook gelijkmatig was verdeeld. Beangstigend hoog boven het wateroppervlak naderden de bouwers elkaar tot de boogconstructies nog maar een meter uit elkaar stonden. Door nu kabel voor kabel in de reusachtige strengen aan weerszijden te „slacken” (in kracht te laten afnemen) liet men, gebruik makende van de toenemende rek in de resterende kabels, de reusachtige constructies centimeter voor centimeter naar elkaar toe komen. De laatste kabels hadden uiteindelijk ruim 15 cm rek toen de beide helften, die als hefbomen zijn te beschouwen, op zo'n 135 meter hoogte uiterst nauwkeurig, via een konische pen en vanggat, in elkaar sloten en hun evenwicht vonden. De afwijking in de uitlijning mocht maximaal iets meer dan 10 cm zijn. Men bleef ruimschoots binnen deze tolerantie ! Het laat zich raden wat voor invloed de weersgesteldheid in de loop van jaren kan hebben op de nauwkeurigheid van de bouw én op een operatie waarin zulke immense staalconstructies elkaar op grote hoogte zacht wiegend en verend naderen! De kabels zijn later weer keurig naar Engeland verscheept voor hergebruik!

Hoofdaannemer van het werk was het Britse constructiebedrijf Dor-man Long, dat op grote schaal gebruik maakte van Australische werkkrachten. De gigantische pylonen werden uit graniet opgetrokken. Hiervoor werd een kleine kolonie van uit Aberdeen afkomstige steenhouwers en hun familie, naar Australië geëmigreerd, met de garantie dat ze jaren werk zouden hebben!

Aan de voet van de torens bevinden zich de rollende rustpunten van de immens grote boogconstructie. Tijdens de bouw werden aan weerszijden de steeds zwaarder wordende booghelften in evenwicht gehouden door kabelstrengen die zorgvuldig door U-vormige en met metaal gewapende tunnels door het zandsteen waren geleid.



Eén van de 70.000 tons D-klasse tankers van Shell, het motorschip „Diloma”, loopt 25 juni 1970 Sydney binnen met een volle lading ruwe olie uit Mena al Ahmadi in de Perzische Golf. Na een oponthoud van vijf dagen en diverse uitstapjes en feestjes voor de bemanning gaat de reis verder naar Geelong, waar het restant van de lading wordt gelost. Van de 15

D-klasse tankers werden er drie in Nederland gebouwd. De in 1966 bij de NDSM gebouwde „Diloma" werd in 1980 al weer van de Shell-vloot afgevoerd. Foto W.B. Grund



**de blauwe wimpel**



**24 december 2020**  
de kersteditie bomvol met verhalen uit diverse  
tijdlijnen in kerstsfeer....

**29 december 2020 de laatste “ten Anker” uit dit  
roerende jaar...**

