



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Een uitreis naar Indië in de Eerste Wereldoorlog

Vromans, A.G.

Citation

Vromans, A. G. (1971). Een uitreis naar Indië in de Eerste Wereldoorlog. *Mededelingen Van De Nederlandse Vereniging Voor Zeegeschiedenis*, 23, 20-39. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305412>

Version: Publisher's Version

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305412>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

EEN UITREIS NAAR INDIE IN DE EERSTE WERELDOORLOG

Hr. Ms. gouvernementsstoomschip "Deneb"
van Amsterdam naar Batavia 15 maart - 14 mei 1916*

door

A.G. Vromans

Een avontuurlijke reis, waarvan valt te verhalen, met hoogtepunten van echte zeemannsdramatiek, was de uitreis van Hr. Ms. "DENEb" stellig niet en ook niet eens zo uniek. Slechts een paar maanden tevoren (okt. 1915 - jan. 1916) was Hr. Ms. pantserschip "De Ruyter", 66k midden in de Eerste Wereldoorlog, langs dezelfde route: Malaga, Port Said, Aden, Colombo, Straat Soenda, naar Indië gegaan en had evenmin ondanks de uitzonderlijke omstandigheden grote moeilijkheden ondervonden.

De gedachten staan even stil bij het feit dat heden 1968, 50 jaar later, een reis naar Indonesië door het Suez-kanaal niet mogelijk zou zijn; zulks sedert het in 1966 door president Nasser van Egypte werd gesloten en tot vandaag gehouden.

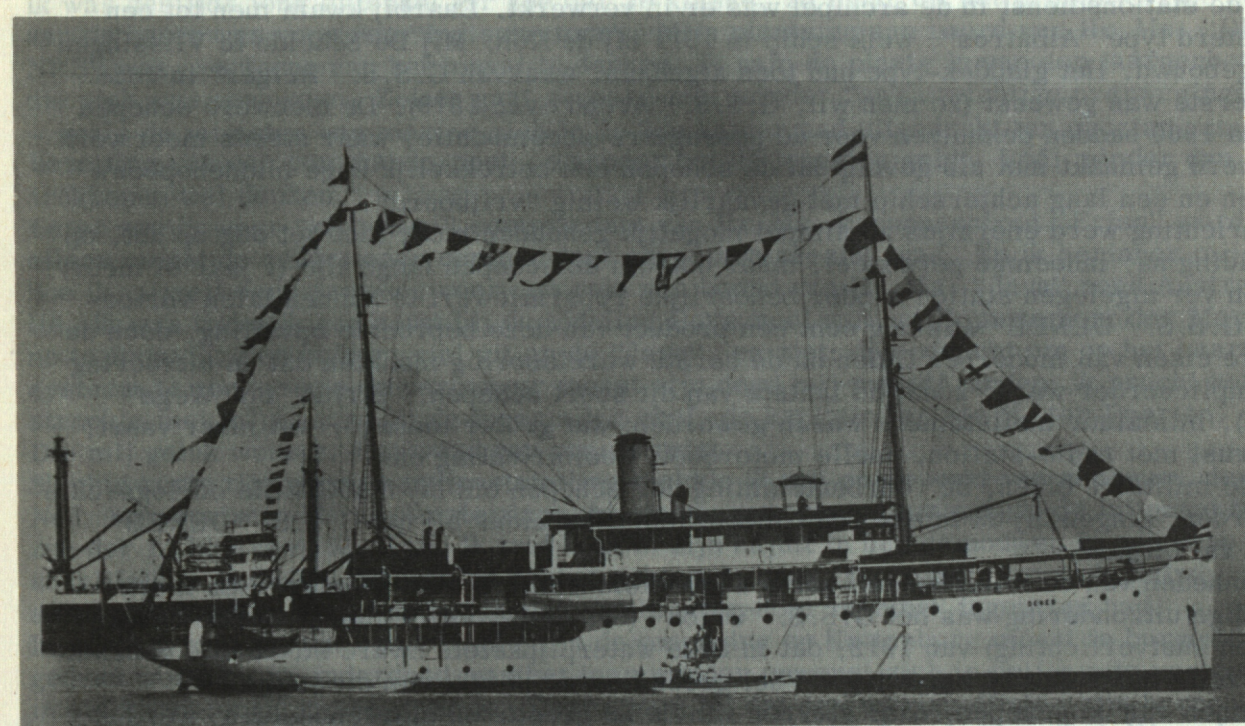
Aan boord van Hr. Ms. "DENEb" ging het praatje dat wanneer door de oorlogsomstandigheden de reis niet door de Middellandse Zee gemaakt kon worden om de Kaap gevaren zou worden. Dit zou dan bijvoorbeeld betekenen: Amsterdam, Lissabon of Madeira, Freetown, Kongo-rivier-monding, Kaapstad, Mozambique, Aden, Colombo, Batavia in trajecten van de orde van 2000 sm, waarover een maand of drie gedaan zou worden.

Werkelijk sprake is er nooit van geweest - in elk geval was er bij de enorme stapel zeekaarten, die ik onder mijn beheer kreeg niet één voor bedoelde omweg. Trouwens, de kolenvoorziening was in de kleinere havens lang niet zeker. En dan de Kaapse stormen. Hetgeen vermeld is betreffende de reis van de "DENEb" op bladzijde 59 t/m 72 in het jaarboek van de Koninklijke Marine 1915-1916 is nauwelijks voldoende om een juiste indruk te geven van hetgeen het scheepje en zijn bemanning ervoeren. Mens spreekt wel van "understatements", maar ook moet het rode potlood ten departemente in Den Haag gehanteerd zijn bij het voor de druk gereed maken van het op zichzelf sobere reisverslag van de commandant. Zo is er geen woord te vinden over de bezwaren die werden ondervonden van de minder goede afwerking van schip en werktuigen als gevolg van de oorlogsomstandigheden.

Ik stel mij dan ook voor de inhoud van dat verslag wat meer kleur te geven; ook wat meer achtergrond. Er voor wakend het oneindig aantal reisverhalen niet met nog een te vermeederen; een relaas, dat als de meeste vrij zeker slechts voor de opsteller echt interessant is. Het gaat er mij echter om weer wat vast te leggen van het leven en werken van de Koninklijke Marine in een uitzonderlijke tijd: het neutrale Nederland had de grootste moeite om de verbinding over zee met Indië in stand te houden en de vaart op zichzelf was vooral in de Noordzee en het Kanaal zorgelijk, niet het minst door de mijnenvelden en de drijvende mijnen. Maar ook de passage door de Middellandse Zee en het Suezkanaal was precair; door het verloop van de oorlog kon deze route elk ogenblik worden afgesneden. Gezien het feit dat tijdens wintercampagne de Fransen en Engelsen in februari en maart 1916 waren teruggeslagen in Campagne, zag het er inderdaad minder goed uit.

Het jaar 1916 zou de beslissing moeten brengen, meende men. De inspanning der belligerententent zee was inmiddels tussen de beide zeelagen in de Noordzee (Doggersbank 24 jan. 1915; Skagerrak 31 mei 1916) onverminderd: de Engelse blokkade van Duitsland, zowel als de Duitse acties maakten de vaart voor neutralen bezwaarlijk. De Engelsen legden onze schepen allerlei belemmeringen in de weg, o.a. door aanhouding in de

Engelse wateren, welke de schepen bevoeren om vrij te blijven van de mijnenvelden en gebruik te maken van geveegde routes. Zelfs de oorlogsschepen hadden daar rekening mee te houden, hoewel zij uiteraard vrij waren van het tijdrovende contrabande-onderzoek in de Downs. Zij moesten enerzijds conflicten met de strijdende partijen vermijden, anderzijds respect voor onze vlag en onze neutraliteit eisen. Dit kwam er praktisch op neer dat de Nederlandse commandant dociel de Britse aanwijzingen voor de vaart door het Kanaal, in het bijzonder door de Engelse kustwateren, moest volgen zoals die door Britse oorlogsschepen en het Engelse loodswezen werden gegeven in de vorm van orders. Daarvan afwijken zou het schip wellicht in niet-geveegd vaarwater brengen en misschien een conflict uitlokken dat het gevolg kon zijn van een eventuele aanhouding. Het werd wel onwaardig gevonden doch er zat niets anders op. Trouwens, de ervaring leert dat in zo'n geval van evidente overmacht het stipt volgen van wat geest wordt de beste manier is om welwillende en voortvarende behandeling te verkrijgen. Dat bleek nu ook weer.



Het gouvernementsstoomschip "DENEb" op een Koninginneverjaardag te Tj. Priok, met vlag en geus, vlaggend van top en gepavoiseerd.

Op de achtergrond ziet men een z.g. "blauwpijper" van de Maatschappij "Oceaan". (Ned. Stoomvaart Mij "Oceaan", waarvan het eerste schip van dit type in 1925 in de vaart kwam. Dit dateert enigszins de foto).

Het G.S.S. heeft nu gedeeltelijk vaste tenten en (ontsierende) stengen op de masten voor de radio-antenne, die het op de uitreis niet had.

Men ziet dat het opperdek maar een manshoogte boven water is. Het vrijboord achter de schoorsteen is bij beladen schip maar even meer dan twee meter.

Uit de gevaarlijk geachte valreepdeur ziet men schepelingen van de Gouvernements Marine, in zondagstenu (met de rode kragen en de rode gordeldoek) in de motorsloep stappen, waarmee het schip sedert was uitgerust.

* Noten achterin, blz. 67

Het gouvernementsschipschip "DENE" was het vierde van een serie van 800 tons tien-mijls passagier-vrachtscheepjes van zowat 60 meter lang voor de Gouvernements Marine in Nederlands Indië.

Het eerste daarvan, het s.s. "Aldebaran", is door het Marine Etablissement te Soerabaja gebouwd in 1913; de overige "Bellatrix", "Canopus", "Deneb" en tenslotte nog "Gemma" in 1918 (welk schip langer was en ruim 50 ton groter) bij particuliere werven in Nederland. G.S.S. Eridanus is in 1918 bij het M.E. gebouwd; het verschildte weinig van de vorige van de serie, maar was langer.

De beginletter "F" is bestemd voor G.S.S. "Fomalhaut", een wat gewijzigde "Eridanus", met meer vaart en een houten dubbeling; gebouwd op het M.E. in 1923; het mat + 1000 ton.

De producten van het M.E. waren, als helaas veel van wat daar gebouwd is tot in 1941, niet zo bijzonder geslaagd: zo was G.S.S. "Aldebaran" 75 cm. smaller en dus slanker, doch liep minder vaart bij de proeftocht (12,2 sm/h) dan de later in Nederland gebouwde schepen, die ruim 12,5 sm/h haalden met dezelfde 800 IPK.

Het grondontwerp voor deze serie-bouw was van de Dienst van Scheepvaart te Batavia. Alle ervaring die in de loop der jaren was opgedaan met gouvernementsschepen voor de stationsdienst in de archipel was er in verwerkt. Daarbij kwam men tot een verbeterd type "Albatros", welk schip in 1911 bij de Kon. Mij De Schelde te Vlissingen was gebouwd. Het gladde-type had toen afgedaan, waarvan G.S.S. "Reiger" in 1888 het eerste was geweest (zo men wil, G.S.S. "Arend" van 1879). De nieuwere schepen van na 1900 hadden dekhuzen voor de passagiers-accomodatie, waar steeds meer werk van werd gemaakt met als gevolg dat de schepen een betrekkelijk hoge middenopbouw kregen en een laag achterschip met gevaarlijk weinig "vrijboord".

De inrichting werd enerzijds zo simpel mogelijk gehouden mede met het oog op het, op de leiding na, inheemse personeel, maar ook om de schepen lange tijd (1 jaar of meer) op een ver afgelegen station zonder behoorlijke reparatiewerk te kunnen laten vertoeven. G.S.S. "DENE" was nog echt een product van deze beproefde opvatting, doch de hogere eisen van moderner tijden na de eerste wereldoorlog maakten dat de uitvoering gecompliceerder werd, zodat de laatste van dit soort schepen, "Sirius" en "Wega" (1922), miniatuur mailstomers waren geworden: wat groter tonnage, wat meer vaart, uitgerust met radio-station, snelle motorboot, koelinrichting enz.

Ook de militaire eisen, de voorbestemming der schepen om bij mobilisatie oorlogsschip te worden, gingen bij de latere bouw meetellen. Niet aldus bij het G.S.S. "DENE" zoals zal blijken.

De eenheden van de "Aldebaran"-serie waren kolenstokers als van ouds. Een merkwaaardige uitzondering was het G.S.S. "Orion" (bestemd voor de dienst van de bebakening en kustverlichting) van 1912, dat in twee waterpijpketels zware stook-olie gebruikte en zelfs meer dan 14 sm/h liep. Veel goeds hoorde ik niet van dit schip.

De namen van de schepen, naar sterren van de 1e grootte en sterrenbeelden, werden te Batavia bij Scheepvaart bedacht. Zo was "DENE" genoemd naar de ster Alpha van het sterrebeeld Cygni (Zwanen), waarvan Deneb in de staart staat. Deze sternamen zeiden maar weinigen iets. Iemand aan boord van Hr. Ms. "DENE" dacht dat de naam aan een Indisch eiland was ontleend.

De uit Nederland gekomen schepen van de "Aldebaran"-serie zijn voor rekening van het Gouvernement van Ned. Indië gebouwd onder toezicht van het Departement van Marine in Den Haag naar wensen van de Dienst van Scheepvaart te Batavia, die hen pas in Indië overnam. Op één na zijn zij als oorlogsschip door de Koninklijke Marine uitgebracht. Een proef met een particuliere maatschappij die het schip moest bemannen met een saamgeraapte équipage van "opstappers" werd een teleurstelling.

Men vraagt zich af: waarom deed de Gouvernements Marine het zelf niet? Daar waren verschillende redenen voor. Vooral was een moeilijkheid dat die marine in de lagere rangen alleen inheems personeel had, zodat toch met een slechts voor één reis gemonsterde bemanning zou moeten worden gevaren. Ook andere bezwaren vervielen wanneer men het schip (tijdelijk) oorlogsschip maakte, iets wat nu in de oorlogstijd zelf grote voordelen had. Aanhouden en opbrengen b.v. was vrijwel uitgesloten. Bovendien was het een geschikte gelegenheid voor de aflossing en aanvulling van militair-marine personeel

in Indië en tenslotte telde mee dat zo'n reis alleen al als oefening grote waarde had. Vlagvertoon, zoals het heette, kon van zo'n quasi oorlogsschip niet veel verwacht worden - maar toch moest elke gelegenheid om de Koninklijke Marine, mits waardig, zich op buitenlandse redenen en in havens te laten zien worden aangegrepen, juist in deze jaren dat onze neutrale vlag het op zee zo moeilijk had. Wat die waardigheid betreft zullen we zien dat de brave "DENE" daar wel wat moeite mee had.

De officieren van de G.M. hebben zich wel eens verongelijkt gevoeld en ten onrechte hebben zij wel gemeend dat zij ongeschikt werden geacht voor de taak een schip naar Indië te brengen. Trouwens, waarom zijn er niet zoals vrij kort hierna bij de hydrografie in Indië, officieren van de G.M. tussen de zeeofficieren geplaatst op deze kleine schepen? Mij heeft het ook verwonderd dat bij het toezicht bij de aanbouw geen vertegenwoordigers van de Dienst van Scheepvaart waren ingedeeld, noch officieren van de G.M. die toch ook (deels) hun verlof in Nederland doorbrachten.

Ik was destijds jong luitenant ter zee der 2e klasse, zo maar uit het promotierijtje dat aan de beurt was voor een "Indische torn". Mijn plaatsing aan boord van Hr. Ms. "DENE" was overigens aan het toeval te danken. Ik nam de plaats in van een jaargenoot die ziek was geworden. Zoiets gaat gepaard met minder "zwaarwichtige overwegingen" - zoals de minister van marine zich in de 2de kamer had uitgedrukt ten aanzien van de bezetting van een commando-post - wanneer het de jongsten geldt. Vél minder dan betrokkenen wel denken.

Later zou ik weer "bij toeval" commandant van Hr. Ms. kanonneerboot "Friso" worden, alleen omdat de aangewezen commandant chronisch zeeziek was. En ik herinner mij hoe ik mijzelf eens aanwees voor een reis aan boord van Hr. Ms. "Java" rond Australië. Ik was tijdelijk geplaatst bij de afdeling Personeel van het Departement der Marine te Batavia; Een collega viel uit op de "Java", en ziet: de opdracht om op het kaartstelsel te zoeken wie de vervanger moest zijn deed mij mezelf vinden; ik bracht het strookje met mijn naam bij de toenmalige chef, de kapitein ter zee H. ter Poorten. Die mij geluk wenste. Het werd een pracht reis.

Slechts korte tijd voor de indienststelling meldde ik mij op de werf van aanbouw, de Ned. Scheepsbouw Mij te Amsterdam, bij de aangewezen commandant de luitenant ter zee der 1e klasse A. M. Kan. Ik trof hem in zijn kajuit in hemdsmouwen in een onbeschrijfelijke janboel. Dat was de dekhut achter de brug, waar men zowat de halve scheeps-inventaris volgens het bestek "te leveren door marine" ingepropt had.

In verband met onrust op de werf en in de omgeving op Kattenburg moest in burgerdienst gedaan worden. En inderdaad was het toen minder gewenst zich in uniform te vertonen in die buurt tenzij in een groepje. Daar kwam bij dat een marineofficier zijn burnous dragend op een afstand op een inspecteur van politie leek. Op wie "men" stellig gebeten was in die dagen; de zee-officieren zelf droeg het volk daar niet zo zeer een kwaad hart toe. Er waren op de werf sabotages gepleegd. Het heette dat met de kleefmagneten van de hijskranen was geknoeid en platen van grote hoogte waren neergevallen; waarof niet het tekent de allerberoerdste stemming. Kisten met inventaris-goederen voor de "DENE" werden "op zijn kant gezet", zodat we al meer scherven-commaliwant hadden bij het begin van de reis dan anders op het einde. Er werd, ook daarom, alles op gezet om spoedig naar het Marine Etablissement te verhalen voor de verdere uitrusting en het zeeklaar maken.

De technische proeftocht, vanuit IJmuiden, was reeds gemaakt met een saamgeraapte burgerbemanning en was geslaagd, behoudens een klein ongeval in de sluis waar de binenloods de schuld van kreeg en waarbij het roer was ontzet. We zouden daar later nog aan herinnerd worden.

In het "matrozenkrantje", het bondsblad, stond: "wanneer ge op zo'n wagen naar den Oost moet, let dan op je belangen". Het werd mij, ter bemoediging?, bij mijn aankomst

aan boord door een collega getoond. Een groot dagblad sprak daarentegen van "het witte jacht", dat klaar lag voor Oost-Indië. Nu, een jacht was het óók niet. Wat dan wel? Het stoomschip "DENE" mat: 53,4 m lang, 8,98 m breed en ging rond 3 meter diep; wat het scheepje op 773 of 775 ton bracht, ruwweg 800 in beladen toestand. Het machinevermogen op de enkele schroef was 800 IPK hetgeen, zoals gezegd, een vaart van 12,5 sm/h opleverde bij 156 omwentelingen, praktisch dus rond 12 en bij enige zeegang véél minder. De dienstvaart lag bij omstreeks 10 sm/h. Het schip was bestemd voor ver-voer van gouvernementspassagiers - van gouverneurs tot kettigberen (gestraften) - en voor transport van gouvernement-lading, waartoe er een voorruim was dat op de uitreis bestemd was voor een 40 ton kolen, waarbij het schip een voet of meer in de kop lag. Zeer ongunstig. In de archieven bleek het bestek (dat was een gedrukt "vertrouwelijk" boekje in pocketbook formaat, dat o.a. aan de officieren werd verstrekt die bij de aanbouw waren geplaatst) noch de tekeningen meer te vinden, waarom ik maar volsta met in de eerste plaats op te sommen wat er níet was van hetgeen men in deze toch al modernere tijd zou verwachten en hoe in het gemis daarvan werd voorzien. Er was geen electra, de plaats voor de stoomdynamo was leeg, dat zou evenals de tenten later in Indië terecht komen. Er waren dus geen andere seimiddelen dan een handsein-lamp en seinvlaggen. En niet te vergeten vuurpijlen, blauwlichten en de antieke "duvel", het stakkelicht (een terpentijnpot met een katoenbal aan een steel onder het deksel; dit werd met de aangestoken bal omhoog opgestoken en was een doelmatig loodssein). We hebben er bepaald veel aan gehad.

Bewapening was er niet - de beide kanons van 3,7 cm waren verpakt in het ruim - in Indië zou de plaats van opstelling nog vastgesteld worden. Een radiostation was er niet - er was nog gedacht aan een noodstation met een eigen motoraggregaat maar dat ging niet door. De watervoorraad was onvoldoende voor een lange reis. Er was geen koel-kamer, en ook geen kunstmatige ventilatie. De machinekamer kreeg een koelzeil (broek van Bertha noemde men zo iets) meer niet.

Wat er wél was: een stel langscheepse zeilen, die inderdaad gebruikt zijn. Er was een bakkerij i.v.m. de Europese voeding, doch óf deze enorm zware kast deugde niet of de marinier die bakken moest (waarvoor hij het brevet "bakker" had) kon het niet: het brood kwam niet verder dan oneetbare knuppeltjes. Gezegd moet worden dat hij heel goed pannekoeken kon produceren, maar die vervelen ook al spoedig.

Als bijzondere voorziening was er een groot houten bord van een paar meter in kwa-draat achter de schoorsteen geplaatst, een houten rood-wit-blauwe vlag die des nachts met automobiellampen verlicht moest worden. Wat, misschien omdat we toen nog geen automobilisten waren, vrijwel mislukte. Deze "vlag" had dezelfde bedoeling als de rood-wit-en blauwe rechthoek op de boorden van onze koopvaardij-schepen. De "DENE" was daar te klein voor. De niet-oorlogsschepen voerden dan nog heel vaak de z.g. NOT-kegel aan het middenstag b.v. achter de schoorsteen ten bewijze dat dit schip voor de Neder-landse Overzee Trust voer, wat de lading moest dekken tegen maatregelen van de Engelsen. De "DENE" kreeg geen lading (behalve dan de extra kolen) en zelfs werd aandrang uitgeoefend geen pakjes of brieven mee te nemen voor mensen in Indië waar van verschil-lende zijden om verzocht werd. Het schip mocht ook geen mail-schip worden.

Belangrijker was de beruchte zijbeplanking. Op de foto is duidelijk te zien, dat het vrij-boord achter de schoorsteen maar gering is, waarin voorzien was door hier zware hou-ten borden aan te brengen - die echter bij slagzee toch ingedrukt werden en in het Suez-kanal moeten worden weggenomen om een gunstiger "bemeting" te verkrijgen voor de kanaalrechten - zuinig waren we toen ook al. Weder aanbrengen was door verschransen van het te nieuwe grenen hout echter nauwelijks mogelijk. De beplanking veroorzaakte een slechte ventilatie en later enorm hoge temperaturen in kombuis en machinekamer. De zeewaardigheid werd ook nog bedreigd door een poort in de brede zijde, waar een valreep opgetuigd kon worden. Deze poort zou door de scheepvaart-inspectie niet ge-duld zijn bij een koopvaardij-schip en zou tot weigeren van de "uitklaring" geleid heb-ben zo deelde men ons in IJmuiden mee. Maar een oorlogsschip viel buiten de voor-schriften. De poort is buitengaats met barkoenen gesteund geworden maar bij flinke zee was het uitkijken bij het voorbij gaan - er spotten krachtige stralen water door. Het vrijboord van het achterschip was zó gering dat "oplopende" zware zee bepaald gevaar-

lijk was en meermalen was het daar achter een natte boel en eenmaal is zelfs een zee tot in het achterverblijf doorgedrongen dat door een klein gaatje op de machinekamer loosde en dat natuurlijk (!) door een of ander verstopt raakte, zodat er naar "gedoken" moest worden. Met als gevolg dat heel wat was bedorven voor het water verwerkt was. Afgezien nog van het gevaar van vrij water in het schip.

De tijd van het jaar, we vertrokken met sneeuw op dek van Amsterdam, maakte ver-warming nodig. Dit was gevonden door kolenkachels en petroleumkacheltjes te plaatsen. De laatste moesten weg zodra we buiten waren omdat ze teveel gevaar opleverden. De kolenkachels hebben, voor zover dat ging omdat zij vaak meer rook dan warmte gaven en gedooft moesten worden, tot in de golf van Biskaje dienst gedaan. Daarbij is de gro-te kachel in de "kerk" tussen de officiershutten, die met ijzerdraadjes vastgezet was, al brandend losgeraakt. Braakte de inhoud uit in de hut van de officier van administra-tie, zwierf heen en weer tussen "salon" en achterdeur en was slechts in bedwang te krijgen door met een staaldraad het gloeiend hete gevaarte te vangen; waarna het begin van brand kon worden geblust met schoppen zand dat, gelukkig, aanwezig bleek. De dekhutten, die bestemd waren voor de klasse-passagiers en nu door officieren be-woond werden, waren door het ontbreken van de tenten tochtig en warm om het even. Zij hadden neerlaatbare jalousietjes: bij zeegang slingerden de contragewichten in hun houten kasten heen en weer met "rattattat-ratat-rat" dat ieder uit de slaap hield en soms zelfs op de brug te horen was. De bedden in deze hutten waren zó groot dat het wel eens nodig was zwemvesten te gebruiken om niet voortdurend heen en weer te rol-len.

Er was een handstuurinrichting die zwaar te bewegen was, hetgeen snel manoevreren belemmerde. De overbrenging naar achter was gevaarlijk onbeschermd. Op het achter-dek liepen de "wagens" van de stuurrepen gewoon door de goot, dus liep het roer op zeker moment vast op een verkeerd geplaatste bezem.

Een belangrijk euvel was dat de wit-metalen voeringen van de hoofdmachine van inferi-eure kwaliteit waren. Dat kwam door de oorlogsomstandigheden. Op de narigheden hiermede kom ik nog terug.

De navigatiemiddelen waren vrij normaal - de beide kompassen voldeden goed, wat van belang was omdat zoveel op gegist bestek gevaren zou moeten worden. Er waren twee tijdmeten en een observatiehorloge. Mij viel de opdracht ten deel de tijdmeten bij de Verificatie van Zee-instrumenten in Leiden af te halen en ze uit handen van de adviseur-verificateur van de Rijkszeinstrumenten (wat een titel) M.C.F.J. Cosijn persoonlijk in ontvangst te nemen.

De geleerde was dermate verheugd dat hij zijn enorme kennis weer eens kon overdragen dat ik bijna de trein miste: gereserveerde 1e klasse (een apart kaartje voor elk klokje), waarbij ik moest opletten dat de voor de medepassagiers verontrustend tikkende pakket-ten van ongeveer 30 bij 40 cm niet van de kussens gleden. Als een hoogwaardigheid te Amsterdam afgehaald, had ik veel bekijks.

Omdat we geen radio hadden moest trouw het optisch tijdsein van de Filiaal Inrichting van het K.M.I. (de "tijdklep" op de kop van de Oostelijke Handelskade) worden waar-genomen om de tijdmeten-formule gereed te hebben voor de reis. Beide uurwerken zijn "ziek" geworden door de nogal wilde bewegingen van het schip bij zeegang en hebben zeer afwijkende "gangen" gekregen. Het "klokje", het waarnemingshorloge, bleef het best.

Te Amsterdam werd ons ook een zo geheten "zeebakbarometer" verstrekt, een lange kwikbarometer, waar moeilijk een geschikte plaats voor was te vinden en door het "pompen" van het kwik, als te verwachten op een klein schip, is het instrument juist als we het nodig hadden bij slechter weer onbruikbaar geweest. Een zelf-registrerend instrument was er niet, een gewone aneroid barometer was onze toeverlaat.

Zeekaarten voor de hele reis vormden een hele stapel (zoals ik al noteerde hadden we echter geen kaarten voor "om de Kaap"). Zij bleken niet geheel "bij" en enige avonden werden besteed aan het bijwerken bij het zwakke licht van de aardige koperen olielamp-jes in hun cardanusringen. Eenmaal in zee werd dit eenvoudiger. Na vertrek werd geen enkel Bericht aan Zeevarenden meer ontvangen tot Batavia bereikt was.

Overigens waren de kaarten voor de Noord-Zee en het Kanaal niet geheel betrouwbaar

omdat de belligerenten, uiteraard, slechts weinig meedeelden over de situatie in het door hen beheerste zeegebied. In het bijzonder niet omtrent de mijnenvelden en de geveegde geulen; waarvan de stand natuurlijk dagelijks veranderde. Voor de Engelse kust en het Kanaal kwam het daar op neer dat de lokale aanwijzingen die de Admiralty gaf met hulp van een loods gevolgd moesten worden. Dat gaf dan ook de Engelsen de gelegenheid de neutralen door de geveegde geulen naar verzamelpunten te leiden waar de "examination" plaats had. Weliswaar was een oorlogsschip daarvan uitgesloten doch, zoals gezegd, niettemin was de reis door het Kanaal niet mogelijk zonder Engelse hulp - in feite niet zonder Engelse toestemming.

Het mijnengevaar maakte nachtvaart onmogelijk en het onderzeeboorgevaar dwong zoveel mogelijk op ondiep water te blijven. Voor de route van de "DENEBO" had de Marine Staf naar beste weten aanbevelingen gegeven. Zij was zeer afwijkend van wat in vredestijd gevaren werd.

Op vrijdag 24 februari 1916 kwam Hr. Ms. "DENEBO", inmiddels verhaald naar het Marine Etablissement, in dienst. De commandant, reeds genoemd, was de luitenant ter zee der 1e klasse A.M. Kan; oudste officier was de luitenant ter zee der 2e klasse J.G. Veenenbos. De beide andere wachtofficiëren waren de luitenant ter zee der 2e klasse J.Ch.H.H. Mackay en A.G. Vromans. De chef van de machinekamer was de officier van de marinestoomvaartdienst der 2e klasse W.G. Jansen, die twee machinisten onder zich had.

De officier van administratie der 2e klasse was M.J. Kruijs. De reis werd ook meege maakt door een officier van gezondheid wiens naam niet uit mijn aantekeningen blijkt - ik moet destijds wel zeer gezond geweest zijn en ook overigens heeft hij gelukkig weinig te doen gehad. De chef van de equipage was bootsman Andeweg.

Het totaal der opvarenden was bij vertrek 51 militairen zo zegt het reisrapport. Het vermeldt niet de éne burger, een jongeman die naar zijn familie ging, welke werkzaam was bij een Nederlands baggerbedrijf in het Suez-Kanaal.

Gezien het feit dat dit allen Europeanen waren, was vijftig koppen betrekkelijk veel, daar de bemanning in Indië zou bestaan uit 6 Europeanen en 38 inheemsen. Zodat, ondanks het gebruik van de passagiersaccommodatie voor officieren en machinisten, de overigen het nogal benauwd hadden; weshalve ook in het voorruim kooien werden opgehangen.

De bemanning was een allegaartje, op het laatste moment bijeen gebracht en er waren enkele minder prettige elementen onder; zelfs een man met gevaarlijke afwijkingen die men niet met een mes kon vertrouwen, zo bleek onderweg.

Adriaan Maria Kan, voor zijn vrienden "Kannetje Kan", nu juist 42 jaar was een kleine, weinig seamanlike, figuur die torpedospecialist van reputatie was en laatstelijk hoofdinschieter, als hoedanig ik hem reeds had leren kennen toen hij aan boord van Hr. Ms. "Heemskerck" ter rede van Vlissingen de tot dusver onbruikbare torpedo's in orde bracht. Men kan zeggen dat hij zich uit de talloze kleinere moeilijkheden die de uitzonderlijke reis meebracht goed heeft weten te redden en zonder incidenten het schip te Tj. Priok bracht. Waarmee heel wat gezegd is, vooral omdat op zo'n klein scheepje persoonlijke factoren zozeer meetellen.

De oudste officier "Moos" Veenenbos (ik weet niet hoe hij aan de bijnaam "mozes" of "moos" kwam) bracht de vrolijke noot; hij was een troubleshooter, een goed tweede man aan boord. Klein van stuk ook en wat krom. Hij heeft de marine spoedig verlaten (in 1919 al) en is tot zijn dood in 1939 dé man geweest van het bekende Semarangs Stoomboot en Prauwen Veer.

Hij was maar een promotie ouder dan Mackay, wat weleens wat wrijving gaf met de veel stuggere jongere.

De omsd Jansen, een zware figuur, hield zich wat apart. Hij had heel wat te stellen met zijn hoofdmachine en heeft zich bij de roeraverij, waar ik nog op terug kom, leren kennen als iemand die van persoonlijk aanpakken wist.

De vriendelijke "taris" Kruijs had weinig te doen, evenals de dokter.

De bootsman was een kleurloos iemand. Veel van zijn werk werd eigenlijk door Veenenbos gedaan. (Andeweg heb ik later teruggezien als douane-ambtenaar aan de Hoek van

Holland en hij heeft ons, die van een aanschafmissie uit Engeland terugkeerden met een vrij groot monster buskruit voor mitrailleurpatronen, veel onaangenaamheden gespaard door het belang van de dienst vóór de formaliteiten te laten gaan). Een merkwaardig man uit de bemanning was een matroos der 1e klasse die, als deser-teur, gevaren had in de Stille Oceaan onder Jack London, een eens zeer vermaard zee-zwerver (stierf in 1916) en hij kon met zijn verhalen de wacht op stille trekken heel wat verkorten. Na zijn terugkeer had hij weer als matroos der 3e klasse moeten beginnen; zijn bevaarheid kwam ons goed van pas.

Woensdag 15 maart begon de reis. Dat was niet eenvoudig! De spoorbrug aan de Oost-zijde van het Centraal Station over de doorvaart van het Oosterdok naar het IJ ging slechts open na zeer tijdige aanvraag en dat was dan nog relatief aan het eventueel te laat komen van een belangrijke trein. We kregen maar een paar minuten en zouden het zonder sleepboothulp niet geklaard hebben het IJ te bereiken op de dag van vertrek. Aan de Hembrug werd kolen geladen uit het toenmalige marine-kolendepot in het voor-ruim, waar we nog heel wat verdriet van zouden hebben. Het schip werd bepaald kop-lastig (n.l. bijna 1 voet) wat het doorslaan van de schroef bevorderde. Zeer verstandig, nam de commandant vijf ton kolen, die een deklust zouden gevormd hebben, niet mee. Er werd in de Noord-Zee niet desnachts gevaren zodat pas des anderdaags werd doorgeschut naar buiten. Daarbij had daar voor de tweede maal een aandrijving plaats. Ditmaal raakte de schroef; schijnbaar was er geen schade wat aanstonds aan het rammelen van de schroefas zou zijn gebleken - de schade die ik reeds noemde bij de technische proeftocht die het roer betrof was, zo nam men aan, hersteld. We zouden bemerken dat dit niet zo was.

Buiten viel het mee, weinig zee, zowel schip als bemanning was nog "ongangbaar" en er zijn heel wat zeemansverhalen - en zelfs spotprenten (zoals de, destijds zeer bekende van E.G.O. Buttler die op ettelijke schepen als wandversiering diende en getiteld was "up Whaler!") - die een beeld gaven van hetgeen op zo'n pas in dienst zijnd schip verkeerd pleegt te gaan.

De nachtvaart over de Noord-Zee was ons dus verboden en desavonds werd binnen het lichtschip Maas geankerd. Het eerste lichtschip dat we aandeden op onze "lichtsche-pentocht".



WHALE! (IN A NEWLY COMMISSIONED SHIP): A FACETIOUS DRAWING BY A BRITISH NAVAL OFFICER

Het "new commissioned ship" deed zich hier kennen: het anker "bleef drijven", d.w.z. wilde niet vallen. Blijkbaar was na de voorgeschreven ankerproef op de technische proeftocht de ketting niet goed gestuwd door het werfpersonnel: een ware knoop zat voor de binnenkluis. En daar lagen we op de deining te rijden tot het ankertuig geklaard was. Een niet ongevaarlijk karwei: misverstand tussen de mensen die dat doen, kan eenodelijk ongeluk veroorzaken.

Desanderdaags mistte het zó, dat na wat wachten bij nog heel slecht zicht via de lichtschepen Maas en Schouwenbank naar lichtschip Noord Hinder werd gestoomd. Daar in de buurt moest geankerd worden wegens al te dikke mist en tenslotte werd de nacht bij dit laatste vuur doorgebracht, want vóór donker kon het Engelse kustwater niet meer gehaald worden. Aan het lichtschip werd, nadat vlakbij geankerd was, tijdens een opklaring, gevraagd het schip te melden in Den Haag, wat we immers zelf omdat er geen radio was niet konden doen. Nooit is vernomen of dit inderdaad terecht is gekomen. Ik heb later in 1936 als commandant van Hr. Ms. "Friso" tijdens zeer slecht weer eens verzocht aan het lichtschip Maas, omdat door een stortzee het radiostation was uitgevallen, mij "te melden", waar een sein van enkele hijsvlaggen voldoende voor moet zijn. Bij navraag bleek het bericht zes weken later per "lijst van oefeningseinen" bij het Departement te zijn gekomen. Het was wel duidelijk: de lichtschipmensen hadden het weer hélemaal nog niet zo slecht gevonden en het sein gerubriceerd onder de voorgeschreven geregelde seinoefeningen. Voor een lichtschip het weer "slecht" vindt, moet er meer dan storm staan.

Op de eerste wacht deed zich een incidentje voor met een melodramatisch tintje: vier Britse torpedojagers voeren om de "DENE" heen en moeten niet geweten hebben wat ze zagen! Een heel wit schip, hoog op het water, en bovenop een enorme niet zo bar best verlichte Nederlandse vlag en op een ankerlicht na verder geheel donker. De Engelsen zijn toen naderbij gekomen: en wat als het een Duits "Q-ship" was geweest? Er werd gepraaid nadat seinen volkomen faalde. "What ship?" Het voor zulke gelegenheden voorbereide antwoord moest zijn: "dutch governmentsteamship "DENE" Amsterdam - Batavia". Tot "DENE" ging het goed en toen vroeg de Engelsman het woord te spellen: "die-ie-en-ie-bee" - Die "en" wilde men maar niet begrijpen en de officier die de scheepsroeper hanteerde vroeg in consensatie over zijn schouder "hoe spel je "n" in het Engels?" Ik geloof dat de jagers het maar hebben opgegeven omdat in de officiële lijsten een Nederlands oorlogsschip "DENE" niet voorkwam - zodat we "verdacht schip" werden. Wat het voordeel had, dat naar ons uitgekeken werd!

Omtrent het al dan niet branden van de kustverlichting en het al dan niet aanwezig zijn van de betonning die de kaart aangaf, wist de commandant niets en zo kon het gebeuren dat we het eerste Engelse lichtschip Calloper, niet aantreffen. Op zicht van tonnen en geluid van het mistsein van lichtschip Kentish Knock werd verder gevaren naar lichtschip Sunk waar zo tegen de middag een loods aan boord kwam; onmisbaar voor de vaart door de geveegde geulen in de Engelse kustwateren en wegens de abnormale verlichting en betonning. De loods lichte een beetje om onze kaart en bracht ons tot Gulllichtschip waar geankerd werd op een "examination anchorage" waar een groot aantal koopvaardij schepen tot in de heilige verte lag. Englands macht ter zee werd hier getoond: elke neutrale werd hier onderzocht, heel vaak opvallend lang opgehouden (wat ook een der methodes was om eventueel voor de Duitsers geschikte lading, voorlopig althans, waardeloos te maken). Zonder enige consideratie voor de status van oorlogsschip kreeg de "DENE" hier op grove toon gegeven orders voor de verdere reis, wederom voor een klein stukje n.l. van Deal tot Royal Sovereign lichtschip - orders die na een kwartiertje onder stoom gecancelld werden met de aanwijzing om terug te gaan. Dat bracht ons bij lichtschip South Goodwin. Het was de tweede maal dat ik zoiets meemaakte: Hr. Ms. "Heemskerck", terugkerende uit West-Indië in het begin van het jaar, was ook op zo'n peritoire wijze gestopt en gelast "go back to the east of the South Goodwin" - we hoorden toen dat een te vegen route nog niet schoon verklaard was. Het klopte blijkbaar ook nu niet, want te zelfder tijd begonnen een groot aantal schepen toch weer de tocht zuidwaarts. Het Nederlandse s.s. "Danae" met de NOT-kegel (NOT - Ned. Overzee Trust) boven het schip gaf door praaieren inlichtingen: er mocht weer ge-

varen worden. We hebben ons afgevraagd hoe dit alles had moeten gaan bij stormweer. Nu was het zicht wel slecht tot zeer slecht maar overigens was het prachtig weer en er kon zo nodig flinke vaart gelopen worden. Zo nu en dan was zelfs wel de proeftocht-snelheid geëvenaard (12,5 sm/h), en dat zonder dat de hoofdmachine moeilijkheden veroorzaakte - wat later heel anders werd. Er kon nu ook desnachts gevaren worden: in het zuidelijke gedeelte van het Kanaal brandden de Engelse kustlichten bijna alle, zodat tenslotte nog een goed behoud gemaakt werd en 19 maart op de middag, ongeveer drie dagen na vertrek, het schip bij het eiland Whight was en desavonds de koers langs Heizand (Ouessant) op Kaap Finsterre kon gezet worden.



Op de oversteek door de Golf van Biskaje werd nogal moeite ondervonden met het astronomisch bestek. Gebrek aan routine en de hinder van het slingerend schip, dat veel meer "werkte" dan eigenlijk verwacht was bij dit op het oog wel geschikt zeescheepje. De oorzaak lag bij de hoge opbouw die de stabiliteit benadeelde: thans nog wat gecompenseerd door de grotere diepgang door de kolenvoorraad. Het astronomisch bestek was zó slecht dat we feitelijk op "de gis" de Spaanse kust aanliepen. Op de Portugese kust begon het na slecht zicht hard te waaien, zee op de kop zowat. De schroef begon nu door te slaan - op het achterdek staande keek men tegen de voorbijlopende golftop op en het in de zijde overkomende water maakte het scheepje half onbewoonbaar. Op een morgen is toen het "gort-met-stroop-drama" opgevoerd, dat Veenbos tot een banjo-ballade inspireerde: om half negen werd ontbeten aan de grote tafel in de "salon" (het bordje boven de deur zei dat). Die tafel was een onzeewaardig onding met slechts één grote gietijzeren poot in het midden en een opschuifbare rand er omheen die bij slingeren de borden tegenhouden moest. Wegens het ontbreken van brood (de bakkerij kreeg geen resultaat en was maar buiten dienst gesteld) was het menu gort-met-stroop. De commandant was zeer op decorum gesteld en er werd toen allen gezeten waren met gebed begonnen, waarna de grote terrien met gort rond ging en toen was juist het laatste duimpje, dat de tafeland omhoog hield losgetrild. Daarmee was, doordat de rand

omlaag zakte, alle houvast verdwenen. Bij de volgende kaaier: de commandant met stoel en al onder, de zware chef MK er bovenop, de terrien volgde, de strooppotten met een flinke boog ook en, op één na, de rest van de tafelgenoten, alles naar een hoek van de salon. De massa schoof bij het overgaan van het schip op het door de zich verspreiden-de gort gladde linoleum naar het andere boord. Het duurde even voor de kluwen ontward was en er is heel wat te doen geweest om de lakense uniformen te reinigen. Dat komt er van als men een tropen-scheepje een oceaanreis laat maken. Het "ergste" was dat we zo'n figuur geslagen hadden voor de bemanning waarvan enkelen door de koekoek het drama hadden kunnen volgen en (wie zal het hen kwalijk nemen) er de nodige pret om gehad hadden.

Het binnengaan van Straat Gibraltar was een opluchting. Hier natuurlijk weer een soort "aanhouden" door een Engels oorlogsscheepje wat bij collega Mackay, die het hoog had zitten met de waardigheid van de Nederlandse vlag (waarin hij, althans theoretisch, groot gelijk had), wederom grote verontwaardiging opwekte. Hij had bepaald moeite, toen ons schip zo brutaal met zoeklicht beschenen werd en als het ware gelast werd naam en bestemming op te geven, op correcte wijze te antwoorden.

De Engelsman scheen het te begrijpen en verontschuldigde zich, maar wie zal het een patrouilleboot-commandant euvel duiden wanneer hij een zo zonderling oorlogsschip als de "DENE" niet als zodanig herkent. Dit was de laatste maal dat de houten vlag verlicht kon worden - aan een zijde nog maar en met één der vier lampen. In Malaga is de vlag maar afgetuigd; tot ons aller grote genoegen.

Zaterdag 25 maart werd gemeerd in de binnenhaven van Malaga - mooie ligplaats. De eerste van ons die de wal op ging keek zijn ogen uit: het schip was niet meer wit maar blauw. Vóór helemaal zakjesblauw, achter gevlekt. De witte verf, blijkbaar oorlogskwaliteit, was er in zee afgespoeld en de blauwe grondverf was boven gekomen, geen vertoning!

"Mata el rey y vete a Malaga", vermoordt de koning en ga naar Malaga. En inderdaad, er is een on-spaanse sfeer daar wat telkens weer opviel aan de marinemensen die er kwamen. De stad was in 1916, nog niet té groot, en ook de bemanning was er gaarne. Excessen, bijvoorbeeld door het gebruik van te veel "plakken rum" (dat was zware zwarte wijn die tegen een Spaanse plak, een tien centimos geldstuk werd verkocht in vrij grote glazen), bleven gelukkig uit. De politie, met de merkwaardige steekhoed, een zwarte lak-hoed, was zeer gevoelig voor een Hollandse sigaar, maar overigens niet om mee te spotten; hij trad echter vaderlijk op wanneer de passagierenden wat luidruchtig werden in de fraaie calle Carlos Haes, die hen zeer aantrok.

Niet vergeten moet worden de uitstekende vertegenwoordiging door onze consul G. van Dulken en zijn familie, waarover in de Jaarboeken zo vaak veel goeds is gezegd en die ook nu weer zeer te loven was. De officiële bezoeken liepen overigens wat stroef - men kon zich de combinatie van gouvernementsschip, welk begrip bij de Spanjaarden zeer wel bekend was én oorlogsschip, dat er bovendien niet als zodanig uitzag, niet begrijpen. Mij viel, bij afwezigheid van de overige officieren, als officier van de wacht de eer ten deel een Spaans generaal te mogen ontvangen; een zeer twijfelachtig genoegen omdat zijne excellentie alleen Spaans en héél weinig Frans sprak. Zijn buitengewone hoffelijkheid en mijn in de West opgedane kennis van wat Spaans redden de situatie echter.

Er werd kolen geladen: een poging tot knoeien met het gewicht der gevulde manden werd onmaskerd doordat een officier, die precies het vereiste gewicht had, kwansuis even op de schaal ging staan! Het schip was nu volstrekt toonbaar en er is dan ook geen ontvangst gehouden tot op de laatste van de zes dagen die het schip te Malaga lag, toen met man en macht schoonschip was gemaakt en geschilderd buiten boord. Daar kon overigens pas mee worden begonnen toen de kille bergwind die het stof van het grote haven-emplacement in dikke wolken opjoeg, was gaan liggen en het onafgebroken heldere gefluit van de bedrijvige stoomlocomotiefjes niet meer zo tot de waterkant doordrong. Volgens het officiële reisverhaal is er nog gezeild voor oefening met de sloepen maar dat betekende niet veel in de haven-kom.

De tocht naar Malta, dat niet zou worden aangedaan, kenmerkte zich door een paar dagen slecht weer van het bekende Middellandse-Zee-type met korte hoge zee en zeer

nat schip. De commandant meldde ervan, dat vrijwel ieder zeeziek was waar hij zichzelf als Noordzee-torpedist nogal voor scheen te schamen.

Maar de bewegingen van het scheepje waren soms heel vervelend en we dachten aan de latere passagiers op kwade dagen in de Banda Zee waar het ongeveer net zulk een gelegenheid kan zijn.

Op dit traject tot Port Said begon de hoofdmachine moeilijkheden te geven. Meermalen kwam een begin van warmlopen voor en eenmaal zelfs in gevaarlijke mate. Het werd zo erg, dat bruine dampen uit de koekoek opstegen en een verbogen drijfstaag werd gevreesd. Wat het schip tot dagen lang drijven zou hebben veroordeeld. Het officiële verslag maakt hiervan geen gewag (zoals ik al zeide: daar werd wel in geschapt). De machine vereiste zeer grote zorg door o.a. de slechte kwaliteit van de wit-metaalvoeringen van lagers enz.

Bij Kaap Bon werden we van alle kanten bekeken door een Frans patrouillevaartuig (het reisverslag zegt "Normandië") dat er ook al niet veel van begreep en maar "goede reis" wenste.

Bij Malta ging dat niet zo vlot, de Franse torpedobootjager "Hallebarde" veroorzaakte daar een echt oponthoud. De jager stoomde zo langzaam dat we wel stil moesten gaan liggen om de per sein gevraagde inlichtingen te geven. De commandant vond het, zeer terecht, maar beter alles rustig te laten verlopen en wachtte de Fransman daarom op die maar niet zo dadelijk wilde aannemen dat we "oorlogsschip" waren: Engels verstonde men niet goed en per megafon werd de zaak in het Frans uitgelegd waarna men uitbundig werd met goede wensen.

Na acht dagen Middellandse Zee werd Port Said bereikt waar de ongelofelijke hitte het enige was dat ons, die deze plaats meest wel kenden, opviel. Nu wreekte zich dat het schip geen tenten, geen koelinrichting noch waaiers had. De gehate zijbeplanking, reeds voor Port Said verwijderd, bleef zo ver weggenomen dat de ruimten er achter niet als afgesloten dekruimte mee zouden tellen voor de kanaalgelden. We kregen de bekende zoeklichten van de kanaalmaatschappij met de Arabische bemanning aan boord, waar men zich verder niets van aan behoefte te trekken.

Een snelle reis door het niet drukke kanaal werd het niet wegens een zware zandstorm die tot vastmaken op ongewone plaatsen dwong. Daarvan maakten Zuid-Afrikaners, behorende tot een Engels regiment dat langs het Kanaal was gelegerd, gebruik om het schip te enteren. De ongevraagde gasten, waarvan een deel Afrikaans sprak, wat als altijd bij eerste ontmoeting merkwaardig aandoenlijk is, konden we niet veel bieden: ze waren al blij met wat schaduw en een mok lauw zoet water! Onze tabaksvoorraad raakte uitgeput. Enkelen voeren zelfs na ontmeren nog een stuk mee en moesten met enige aandrang bewogen worden nu maar overboord te gaan omdat de kanaalloods moeilijkheden vreesde wanneer we ze nog langer aan boord lieten.

De zandstorm - ik heb later nog tweemaal zo'n storm meegemaakt - was buitengewoon krachtig omdat de wind uit het Zuid-Oosten bijna dwars over het Kanaal kwam, uitermate beladen met zand. Hoe penetrerend dat is blijkt wel uit het feit dat ik later, het moet 31 augustus 1917 geweest zijn, op Koningingsverjaardag de blikken trommel met de groot tenuejas openen moest en het zand daarin aantrof. Het is niet overdreven te schrijven dat we het zand in Suez "met bakken vol" over de verschansing moesten werpen. De sterke wind maakte het vastmaken moeilijk en door onervarenheid van de nog nauwelijks ingevaren bemanning en de onhandige inrichting van het achterschip is het bijna tot een stranding aan lagerwal gekomen. Gedurende de nacht met wind van stormkracht is ieder in touw gebleven om aan de loefwal te blijven en vrijwel niemand kon naar kooi wegens het werken met trossen, dat hoofdzakelijk met handkracht moest geschieden zonder hulp van de wal. Toen des morgens verder gestoomd werd naar Suez ging de wind hard uit het Zuid-Westen waaien en inderdaad, zoals het verslag van de commandant zegt "buien brachten dichte zandwolken mede die men enige tijd tevoren kon zien aankomen en zo dicht waren dat het uitzicht totaal werd benomen". Hij spreekt ook van "stuifzeetjes van zand" wat een tekenende expressie is.

De reis door het Kanaal duurde aldus bijna 30 uur - uitzonderlijk lang. Schip was "verzand" en de opvarenden zagen er uit "als morianen". Pas na een nacht ter rede Suez kon de projecteur met bediening afgegeven worden en daar ging ook onze enige passa-

gier van boord, die zich bemind gemaakt had en als bakszeuntje al aardig zijn werk had gedaan.

We kregen hier een andere passagier, Abdul Rahman Osman, die als student aan de Islam-universiteit te Cairo een moord op een landgenoot Sumatraan gepleegd zou hebben en ingevolge de internationale overeenkomsten in Indië terecht moest worden.

De consul te Port Said had voor dit "present kaasje" gezorgd en het was uit de papieren die meekwamen niet geheel duidelijk wat er te Cairo met de man geschied was en of hij werkelijk recht had op extraterritoriale rechten of dat hij domweg door Egypte was uitgewezen. Vrij ernstige mishandelingen na zijn arrestatie bleken duidelijk aantoonbaar en de arts is er nog aan te pas gekomen. Het was niet zo'n heel jonge, forse man die eerst erg schichtig deed doch omdat hij niet opgesloten of geboeid werd, spoedig zijn blijdschap toonde; ook al omdat de velen aan boord Maleis spraken. Desnachts apart gezet evenals in de havens, was de man ter beschikking van de schipper; hij was de grote koperpoetser. Zijn ochtend- en avondgebed verrichtte hij op het bordes van het standaardkompas - geen twijfel dus voor hem of hij wel in de goede richting boog, omdat hem op de zeekaart getoond werd waar Mekka lag.

Ook zonder de zijbeplanking werd de tocht door de Rode Zee voor het zo onbeschermd schip een beproeving. Op de stookplaats en in de kombuis liep de temperatuur op tot boven zestig graden celsius, zoals ook het officiële reisrapport vermeldt. Bijna niet te geloven en er werd gewerkt met ploegjes die elkaar na korte tijd aflosten. Het eten mislukte een dag totaal, maar niemand had er behoefte aan en men kloof liever op een stuk hardbrood, waarbij het onvolprezen limoensap van Spoor uit Kuilenburg voor wat smaak zorgde. Daarbij was er nogal zee: het scheepje bewoog met de hoge opbouw en kleine diepgang zelf bij een frisse bries al zeer onaangenaam.

We kwamen te Aden aan op de dag dat het schip daar volgens het reisplan, zoals het door de toen nog aangewezen commandant was voorgesteld en door het Departement "geamendeerd", had moeten vertrekken.

Weer een echte "DENEb"-stunt, zoals de oudste officier zich uitdrukte, werd hier vertoond. Ter rede van Aden lag een groot Engels schip, de hulpkruiser "Northbrook", waar de officier van piket heen moest. De "DENEb" had geen motorsloep dus werd het de jol, met statiekleed en wimpel, klaar gemaakt langszij. Toen de luitenant ter zee, die als officier van het piket daarvoor aangewezen was, door de commandant geïnstrueerd was, ziet! de sloep was eigener beweging, ledig nog, onderweg gegaan en kon gelukkig nog net gevangen worden doordat iemand zo handig was er van het achterschip in te springen. Het water was nogal bewogen en de vier roeiers volkomen ongeïfend waardoor het maar weinig gescheeld heeft of we hadden de Engelsman gemist. De officier van de wacht van het Britse oorlogsschip snapte er (alweer!) niets van; was schijnbaar niet zomaar geneigd de Nederlandse officier die daar keurig met sabel en witte handschoenen aan de valreep stond naar zijn commandant te brengen. Het aloude middel werd toen toegepast, de Nederlandse officier van piket schakelde over op Frans - de taal der diplomatie, die altijd en overal geaccepteerd moet worden. Dit hielp, want de Engelse jonge man verstond er geen woord van en de captain, een commander voluier navy reserve bleek bijzonder gastvrij, nadat met wat moeite was uitgelegd wat die rare Nederlandse witte schuit nu wel was. Hij bood zelfs aan de jol door zijn steam-launch, die zo op het oog zowat zo groot was als de "DENEb" zelf, terug te laten slepen. Wat uiteraard niet aanvaard kon worden. Wel een kleine lading, nu nog koele dranken en een welgemeend aanbod voor alle mogelijke hulp dat herhaald werd bij het bezoek dat de commander aan de "DENEb" bracht zonder dat van de in rang lagere Nederlandse commandant af te wachten. Door het zeer korte verblijf is deze relatie, die veelbelovend was, niet ontwikkeld.

De volgende stunt was: zonder loods vertrokken we zaterdag 22 april van de rede van Aden. Nauwelijks in de betonde vaargeul begon het roer "raar te doen". Het schip luissterde niet meer naar het roer, draaide de bank op; "roer aan boord" betekende blijkbaar alleen iets voor de roerganger. Het schip moest door ingrijpen met de machine in het vaarwater gehouden worden, waar geankerd werd. Het bleek bij onderzoek dat het kwadrant boven op de roerkoning los was geraakt - erger, dat we gevaren hadden vanuit Nederland met een roer waarvan laat ik maar zeggen, de helmstok slechts door

wrijving, roest en verf aan de koning "verbonden" was geweest. Het kon niet anders dan dat de na de proeftocht in de sluis te IJmuiden opgelopen schade niet goed hersteld was bij de werf. De chef van de machinekamer, een zwaar gebouwd man is in de zeer nauwe ruimte boven de kop van het roer gegaan en heeft met veel moeite de zaak in orde gebracht; bepaald een prestatie. De vraag bleef waarom het aanbouw-toezicht de onvolledige reparatie niet had ontdekt vóór vertrek. Maar men kan veilig zeggen dat op elk nieuw schip vreemde ontdekkingen worden gedaan in de eerste weken - vandaar dat men later sprak van "opwerk periode", een invaartijd, die echter voor Hr. Ms. "DENEb" niet uitgetrokken was geweest. We waren "zomaar", zonder meer naar zee gegaan.

De reis over de Indische Oceaan was begonnen. Het eerste gedeelte tot Colombo verliep vrij rustig en de zeegang liet toe de helft van de kolen, die in het ruim in het voorschip waren geladen aan de Hemburg, over te brengen naar de kolenruimen. Kolenladen in volle zee - een zeldzame gebeurtenis, die zich op het tweede traject zou herhalen. In het reisrapport klaagt de commandant over de bezwaren die dit meebracht - er moest zeer hard gewerkt worden door een betrekkelijk kleine ploeg. De koers moest er tijdelijk voor gewijzigd worden omdat anders de laadboom niet in bedwang kon worden gehouden. En die 20 ton kolen vergden een hele dag werk.

Een betrekkelijk klein, doch wel hinderlijk euvel trad nu op. Omdat er geen tent boven het dekhuis was, werd door de droogte en de hitte het dunne dekje lek; zo zelfs dat men de zon er doorheen kon zien en bij regen werden de hutten onbewoonbaar. Ik herinner mij nog hoe ik een bestek zat uit te cijferen onder een paraplu. Later hebben we er presennings overgespannen die alleronaangenaamst klapperden bij wat wind.

Over bestek gesproken: Minikoi kwam ongeveer op tijd in zicht maar de berekende lengte was toch ettelijke mijlen fout door de "ziekte" van de tijdmeters, waarvan de "stand", zo bleek te Colombo bij tijdsein-waarneming, gemiddeld 15 seconden verkeerd was. Zo ging dat nog toen er geen radio-tijdseinen konden worden waargenomen. Maar omdat de breedte sowieso goed was, was iedereen tevreden. Het was gebruikelijk geworden aan boord "DENEb" de zonsmiddaghoogte die, als vanouds, door alle zeeofficiëren werd geobserveerd, te meten zittend op dek met de benen door het hekwerk, gekke vertoning, maar de soms wonderlijke slingeren konden ons zo niet deren.

Het is wellicht hier de geschikteste plaats iets te vermelden over de toenmalige navigatie in volle zee buiten zicht van land door een schip zonder radiografische inrichting hoegenaamd (dus ook geen ontvangsttoestel).

Het gegist-bestek werd bijgehouden met behulp van het kompas, waarvan de fouten op elke nieuwe koers zeer zorgvuldig werden geverifieerd (wat op een nieuw schip zeker nodig is) en de aanwijzingen van Walkers patentlog (6f, zoals nadat het schip de schroef met lijn daarvan had verspeeld, met de oude handlog en zandloper) en deels met behulp van een tabel die het verband tussen de omwentelingen van de schroef en de vaart aangaf. Deze was op een scheepje als de "DENEb" niet bijzonder betrouwbaar; vooral niet wanneer bij slechter weer de schroef vaak doorsloeg. Er werd getracht rekening te houden met stroom volgens de stromenkaart van "de Bildt", maar dat was zelfbedrog. Toch is het een feit dat een werkelijk zorgvuldig bijgehouden gegist-bestek, al zou men dan de bestemming niet "op de kop lopen", heel wel voldoende zou kunnen zijn.

Het astronomische bestek begon dadelijk buiten het Kanaal en ik beschreef al, dat dit in den beginne niet zo bar lukte wat de sarcastische opmerking uitlokte dat een zekere Amerikaanse "vetleren kapitein" Sumner zo'n tachtig jaar terug, zowat omstreeks aan de ingang van het Kanaal zijn Sumner-lijn ontdekte; misschien konden we dat nu eens herhalen! Inderdaad: mijn oude zeevaartkunde boek van Herman Deel I (1902) bladzijde 380 vermeldt hoe op 17 december 1837 deze captain, na lange tijd zonder enig bestek te hebben gevaren, bij slecht weer de wal aanliep en in hoge nood bedacht dat hij uit één zonshoogte een lijn kon berekenen en in de kaart zetten waarop hij moest staan. En dat bleek juist binnen een uur! Dé verdienste was m.i. dat deze "uitvinding" die van de hoogtelijn, tot ieders eigendom werd gemaakt.

Het geregeld bestek maken was in de Middellandse Zee nauwelijks nodig. Geregelde breedtebepaling was wel gewenst. In hoofdzaak ter oefening werd tweemaal daags een

stersbestek en overdag uit zonshoogten een middagbestek berekend. De oudere officieren, die het KIM verlieten vóór de invoering van de nieuwere cijfermethoden, werkten met die van Villarceau, die vereiste dat een zesdecimaaltafel werd gebruikt en waarbij in de tamelijk lange becijfering de bekende tot wanhoop brengende cijferfouten plachten te worden gemaakt.

Onder invloed vooral van de luitenant ter zee Piet Haverkamp (de later zo bekend geworden directeur van de zeevaartschool aan de Foeliestraat te Amsterdam, die vlak voor de wereldoorlog leraar aan het Instituut werd) werden practischer methoden ingevoerd en kwamen de Haverkamptafels in gebruik.

Aan boord "DENE" was de jongste officier, schrijver dezes, de enige die moderner werkwijzen toepaste, b.v. die naar "Bossen en Mars", waar de koopvaardij goede resultaten mee had. Haverkamp had ook geleerd dat sterobservaties in de schemering de beste resultaten leverden. Nachtopservaties kon men als een spelletje bedrijven voor breedte-verificaties door het waarnemen van de Poolster of door voorberekende stersdoorgangen waar te nemen. Veenenbos, die de hondenwacht deed, was hier een ware liefhebber van - het kort de wacht bepaald!

Op de trek door de Indische Oceaan kwam het er door ziekte op neer, dat eigenlijk door slechts één bestekofficier werd gewerkt. Dit geschiedde aldus. Behalve de bedoelde breedte bepalingen werden, als de gelegenheid dit toeliet in de schemering een tweetal sterhoogten geobserveerd die haakssnijdende hoogtelijnen opleverden, liefst één N-Z en één O-W; daarna, zodra de zon hoog genoeg was werd een zonslengte bepaald, waarvan in uit jaargetijde de hoogtelijn aardig N-Z liep. Dan de middaghoogte door "buitende-middag" waarneming met voorberekende hoogten, hetgeen met de morgéobservatie een goed middagbestek gaf. Vóór zonsondergang weer een zonshoogtelijn en als het mooi was ook nog een avondschemeringbestek van een paar sterren. De bedoeling was - omdat de gemiddelde stand van de tijdmeters berekend met behulp van de tijdmetereformule, aanzienlijk fout kon zijn (en was!) - zoveel mogelijk N-Z en O-W lopende hoogtelijnen in de kaart te krijgen. Met de vrij zeker bijna absoluut juiste breedte was het dan mogelijk, door een geschatte fout in de gem. stand der tijdmeters aan te nemen, boven en beneden de berekende waarde, bijvoorbeeld op de Z-O koers naar Straat Soenda, een strook op de kaart aan te geven waarin zich het schip bijna zeker moest bevinden en waarbij de breedte dus in elk geval goed was. Deze werkwijze voldeed zeer goed en stond ook koersverbetering voor stroomverzetting toe (en de verlijering voor het gebruik van de zeilen, die meen ik, maar gering was).

Op maandag 1 mei werd Colombo bereikt waar we een vijftal dagen verbleven, en op zaterdag d.a.v. werd koers gezet op Straat Soenda. Die vijf dagen waren wel nodig om wat op verhaal te komen. De stemming aan boord was nooit bijzonder fleurig geweest en sedert bepaald verslechterd.

Te Colombo troffen we de stationsschepen, de kruisers H.M.S. "Venus" en "Minerva". De Engelse officieren hadden vrijwel allen, de onderofficieren deels, hun gezin op het station en woonden in een soort kampement in de typische bungalows met verhoogde vloer (huis op palen dus). Voor ons die toen in het algemeen de echtgenote niet mee naar Indië namen, was dit wat nieuws. Wat we er van hoorden viel niet mee. De kleine compacte samenleving, die zich nogal apart hield van "de stad", ook al omdat de betaling niet veel luxe toeliet, had last van alle mogelijke strubbelingen die men in Nederland wel "garnizoensziekten" noemde: ruzietjes, verhoudingen, schulden maken enz. We moesten toegeven dat het meenemen van het gezin naar Indië, waar zeer naar verlangd werd in de Koninklijke Marine, zonder flinke verbetering van de financiële positie nog maar beter nagelaten kon worden. Voor ons, die natuurlijk overal buiten stonden, was het ontmoeten van de officiers-families bijzonder prettig. Dat was nu eens iets anders dan officiële lunches en dienst-diners in avondbaadjes met stijve boord, waar we op deze uitreis (ook al door het klein aantal officieren) bepaald niet voor gespaard werden. Er werd, zeer uitzonderlijk, ook contact verkregen met echte dutchburghers, waarvan verschillende nog Hollandse namen hadden; maar niemand verstond meer een woord Nederlands. Het werd een beetje moeilijk voor de beide officieren die een uitnodiging ten huize van een dier afstammelingen van Hollanders hadden aanvaard

aan één tafel te moeten zitten met de ook uitgenodigde eigen onderofficieren. Iets zeer genants voor beide partijen in die dagen - tact en de grote hartelijkheid van de gastheer en vooral de dames, die vóór alles ladylike wilden zijn, overkwamen de bezwaren.

De tweede helft van de trek over de Indische Oceaan, Colombo-Straat Soenda, 1800 sm ongeveer, is zelfs iets korter dan de afstand Aden-Colombo die 2100 mijl is. Het tweede stuk lijkt echter langer. Wellicht door de eenzaamheid, de lege zee op dat stuk, vooral nu in oorlogstijd, terwijl de grote stroom van de scheepvaart via Straat Malakka zijn weg vond. Inderdaad hebben we géén schip gezien gedurende de zevendaagse oversteek. Onmiddellijk na het passeren van de zuidpunt van Ceylon begon het vrij hard te waaien uit het Zuid-Westen en de zware deining deed het scheepje zeer zwaar slingeren. Het reisrapport zegt 12 graden over en weer - het is misschien wel een der vele "understatements" in dat rapport. Maar het lijkt altijd meer dan het is, vooral omdat nu het schip tegelijk stampte door wat achterinkomende zee en wind. Lopen zonder handgreep was vaak onmogelijk.

De hoofdmachine, die al vaker zorgen had gegeven moest midden in de Indische Oceaan gestopt worden - alweer een warmloper. Dat was het moment waarop Hr. Ms. "DENE" waarschijnlijk het laatste Nederlandse oorlogsschip werd dat "op kracht van zeil" over de oceaan ging. Reeds eerder was aan de beide grote stagzeilen gedacht, maar de gelegenheid was er niet naar geweest om ze bij te zetten. Juist op die morgen dat aan de machine gewerkt moest worden was de gelegenheid gunstig. Het doel was eigenlijk het zware slingeren te verminderen; wat inderdaad enigszins slaagde.

De oudste officier had allang met de schipper beraad over meer zeilvermogen, ook al i.v.m. de precaire toestand van de hoofdmachine. Een briefok zou er komen en die is op die dag gemaakt uit wat er te vinden was. Het leek heel wat nu, vooral toen er nog een sloepzeil als vlieger werd gehesen. Maar als men bedenkt wat een schip van 800 ton aan vierkante meters zeiloppervlak nodig zou hebben om wérkelijk te zeilen, dan is het wel duidelijk dat we heel blij waren het schip op de koers te kunnen houden; vrijwel "ruimschoots". Onder de leiding van Veenenbos, die de "Urania", het schoolschip van het Koninklijk Instituut voor de Marine nog had meegemaakt, werd, met overdreven zorg, getracht de zeilen zo te stellen dat er-alles-uitgehaald werd. Pover resultaat en we berekenden dat we, mocht de machine falen, dan nog wel een maandje van Sumatra af waren op deze wijze. Des nachts kon wegens de geringe sterkte van de equipage maar één stagzeil gevoerd worden.

Op een dier dagen is de laatste 20 ton kolen verstuwd: een enorme morspartij met kolen. Zo vuil was het schip nog niet geweest. Ieder deed nu mee, zelfs Abdul de arrestant, die veel sterker bleek dan we dachten. Commandant aan het roer en de dokter, die "schoon" moest blijven, op de uitkijk en verder ieder in "kolenpakje"; een broekje en bloot bovenlijf.

Er begonnen nu lichte ziekten te komen. Vrijwel allen leden aan de gevolgen van zwaar transpireren en het baden met zout water: de Indische rodehond. De commandant en de 2de officier deden halve dienst en vooral onder het machinekamer-personeel ging het niet goed. Het stoken en stoomhouden leed hier niet veel onder omdat de ketels zeer ruim bemeten waren i.v.m. de inheemse stokers en de kwaliteit der Indische kolen, terwijl we nu zeer goede hadden.

Er was al heel wat verf versmeerd maar er was nog genoeg over om "het geel", de masten en de schoorsteen een beurtje te geven. Met pot en kwast in een bootsmanstoeltje omhoog gehesen was een van de meest zeevasten tewerk gesteld in de voortop; vele meters heen en weer zwaaiend bij elke slinging. Zoals dat pleegt te gaan werd er bij gezongen, ditmaal was het een omwerking voor scheepsgebruik van het toen alom gezongen lied van Louis Davids: "We gaan naar Zandvoort - aan de zee", dat werd: "We gaan n'd'n Oost toe, ga je mee". En "als je van de duinen glijdt, och wat een zaligheid", klonk nu "als er een hoge (deining of golf, bedoelde hij) komt, oh! wat een benauwdigheid". Toen hij, zulke artsen hebben ook een auditorium nodig, bemerkte dat "de brug" meeluisterde, werd het een aan de lokale omstandigheden aangepaste variant van Koos Speenhoffs "Maandag bonen, dinsdag bonen, bonen, bonen wat men ziet". Een ietwat gerechtvaardigd gemopper op rijm, want de voeding had inderdaad soms nogal simpel

moeten zijn omdat de kok het zo moeilijk had en verse waar op deze reis maar weinig verstrekt had kunnen worden. Applaus heeft de zanger niet geoogst en zijn klagen is "gone with the wind".

Zondag 14 mei werd Tandjong Priok bereikt. De loods wees ons een ligplaats van de Gouvernementsmarine op de boeien aan. Geen belangstelling hoegenaamd, van wie ook. Het schip had zich wel gemeld bij Java's 4de punt maar dat bericht is nooit te Batavia aangekomen. Met dat al mocht vooralsnog niemand van boord.

Des maandags ging de commandant "naar boven", waar men nu al van ons wist, laat ik maar zeggen door de "kabar angin", die vlugger gaat dan de telegraaf en beter werkt dan de toen zo afschuwelijk slechte telefoon van de havenmeester te Tandjong Priok. Die reis naar het Departement op Goenoeng Sari was een heel ding. Zó onaangenaam dat het wel geschiedde dat men des avonds te voren in betrekkelijke koelte naar Batavia ging en overnachtte in Des Indes of De Nederlanden om niet trempé en met een vuil pak "voor de heren" te staan. Immers moest men eerst een tocht per sloep of prauw maken door de soms woelige haven en een hete wandeling naar het station Priok, tenzij er een karretje te krijgen was. De trein met kolenlocomotief was door een paar uur morgenzon goed verhit en de rook en de sintels zorgden er voor dat het tenue flink werd bedorven. Dat bestond, volgens voorschrift, uit witte pet van het "conducteurs model" (vandaag ziet men het nog bij de Ned. Spoorwegen), de witte jas met zeven knopen en hoge staande kraag met twee kraagknoopjes (géén haken!), witte broek, witte schoenen (liefst hoge; bij heel slecht weer zwarte), sabel met koppel onder de jas, witte handschoenen en, wanneer men ze had, "grote kruizen" (eretekens) van model formaat. Eenvoudig genoeg eigenlijk, maar op het einde van een reis was men wel aan de laatste schone witte jas toe; want laten wassen op een havenplaats werd meestal nagelaten wegens de zeer grote kans dat de was totaal bedorven, kletsnat of helemaal niet terug kwam. Aan boord wassen was zelfs voor ondergoed uitgesloten en werkelijk het hele schip vervuilde een beetje.

A propos van die zeven knopen: Toen eenmaal de overtuiging gegroeid was bij de Koninklijke Marine dat een echte tropen-uniform noodzakelijk was, waarbij men ook afging op wat men bij andere zeemachten zag, kwam de witte "toetoeptjas" van zwaar wit drill. Het zou dan niet meer nodig zijn de blauw-laken jas, z.g. Atjeh-jas, die de lange jas in de dagelijkse dienst al had vervangen, in warm klimaat te dragen. Omstreeks het begin van de eerste wereldoorlog werd de Atjeh-jas (blauw laken of serge, wat koeler was), zo genoemd omdat hij het eerst gedragen werd op de kust van Atjeh, met een witte broek (soms flanel) nog wel gedragen als het z.g. (onofficiële) Middellandse Zee-tenu. De bedoelde geheel witte uniform werd niet zó maar ingevoerd. O.a. werd een "model"-jas gezonden naar verschillende commandanten en zo ook naar de Commandant van de Stelling van de Monden van de Maas en van het Haringvliet te Hellevoetsluis. Het geval was dat de schout-bij-nacht, gewoon gezegd, een flinke buik had. De jas, uiteraard, uitgevoerd net als bij de burgerjas met 6 knopen was hem véél te klein. Bij een groter exemplaar dat in der haast gemaakt werd, stonden de knopen veel te ver uiteen en men kon bij elke beweging 's mans onderkleding zien. Er moeten meer corpulente figuren het zeggen gehad hebben: er kwam een knoop bij; de zeven knopen bleken genoeg om de wijdeste boog te omspannen zonder inkijk.

De witte jas met de gesloten, zwaar doorgestikte kraag was helemaal niet zo koel. De in de tweede wereldoorlog in gebruik genomen shirts met korte mouwen waren heel wat prettiger. De daarbij gedragen shorts en witte lange kousen voldeden echter velen niet. Wanneer een officier in de dagen van dit verhaal des avonds op bezoek ging, vooral bij een "eerste bezoek" (waarbij dan een eventuele introductie-brief werd meegenomen) werd een ietwat zonderling pakje gedragen: lange blauw-laken uniform jas, witte stijve staande boord, wit overhemd met lange mouwen, wit vest, witte lange broek, witte pet, zwarte schoenen. Wanneer het een deftig bezoek was werd ook de sabel gedragen en wel onder de jas. En altijd witte handschoenen. Na nadere kennismaking werd dit de alom gedragen toetoept-jas of het shantungpak, luchtig, maar spoedig onooglijk door vieze natte kreukels. Daarbij werd dan de strooien matelothoed gedragen. Zónder hoed was onbehoorlijk.

De commandant van Hr. Ms. "DENEb" vinden we dan na deze uitwijding terug antichamberend bij de adjudant van de Commandant der Zeemacht. Dat kon lang duren in die dagen. De admiraal was er niet, de chef personeel, de kapitein ter zee L. H. G. Krol, nam waar in de kamer van de vlootvoogd. De reis was volbracht zonder schandalendus was er niet veel te zeggen: een kop koffie of een koele drank zou men verwachten - niets daarvan. Zelfs 25 jaar later moest zoiets nog van buiten gehaald worden. Een cantine of iets dergelijks heeft het departement te Batavia nooit gekend. Des middags was de commandant aan boord terug, vies en moe en wat ziek. Met spanning afgewacht, bracht hij op een kladje onze aanstaande plaatsingen mee bij de "echte" marine. Alle officieren moesten zich in de komende dagen ten departement melden en dat was mijn eerste kennismaking met deze instelling waar ik later nog afdelingshoofd werd. Het geheel maakte zo, in de volle morgenzon, een eerste indruk, die Veenbos kenmerkte met "het-bos-van-Doornroosje".

Alles scheen in diepe slaap. Niemand te zien en slechts het ruisen van de palmen op het voorerf van tot het kantoorgebouw geadapteerde voormalige Indische landhuis was het enige geluid. Typisch voor de marine, voor de zeevarenden in het algemeen; deden degenen waar men zich moest melden of men ze juist gisteren nog had gesproken. In elk geval was de nieuwkomer, dat moest hij goed voelen, blijkbaar hoogst onbelangrijk; zijn wedervaren interesseerde niemand en de enige vragen waren "over Holland" waar we, na twee maanden reis, minder van wisten dan de vragers.

Van de Dienst van Scheepvaart merkten we vrijwel niets, hoewel de commandant zich bij de hoofd-inspecteur had vervoegd. Dat zou te Soerabaja wel komen. Na een paar dagen werd de kustreis gemaakt naar het Marine Etablissement te Soerabaja.

We maakten dit reisje met een minimum bemanning: een paar mensen waren in het hospitaal opgenomen en enkele andere bleven achter wegens hun plaatsing op "het eskader", dat te Priok verwacht werd. De commandant, die de tijd had maakte er een aardige tocht van. Altijd weer is de morgen en de avond op de Javase kust aantrekkelijk voor een toeristenreis.

Op het M. E. was de ontvangst, zo mogelijk, nog koeler; maar wel was de temperatuur nog hoger dan te Batavia. Het schip heeft daar, nog in dienst als oorlogsschip, enige dagen in het basin liggen wachten op de nieuwe gezaghebber en zijn gouvernementsmarine-mensen; die tenslotte niet kwamen. Het schip ging uit dienst, mede met het oog op de verdere afwerking voor de stationsdienst. Overgave aan de G. M. had dus praktisch niet plaats. We konden niet aan boord blijven leven - er was geen bescherming tegen de muskieten e.d. - zodat gedebarkoord was in de debarkementsgebouwen op de werf. Een onaangename ervaring op zichzelf.

De een na de ander vertrok naar een nieuwe plaatsing en tenslotte ging Hr. Ms. "DENEb" uit dienst; "geruisloos", zoals dat in de marine heet.

Eenmaal overgedragen aan de gouvernementsmarine is de "DENEb" naar het station Manado gezonden, waar ik het schip weer zag. Nu volledig uitgerust met tenten en inwendig voor passagiersvervoer gereed gemaakt. Het lag er keurig geschilderd bij. Een knap scheepje. Het had nu een motorsloep en een motorvlet, maar nog geen radio-station. Ook nog geen geschut (behalve de beide kns. van 3,7 cm). Toen er in de twintiger jaren meer gedacht werd aan de oorlogsbestemming van de schepen van de Gouvernements Marine is ook aan verbetering van de bewapening gedacht. Voor de "DENEb" en haar zusterschepen had de uitbreiding uit een kanon van 7,5 cm, lang 40, uit de geschut-reserve bestaan, op te stellen op het M. E. vervaardigd geschutbordes (een pyramide-achtig onderstuk met een omloop) boven het luik van het voorruim. Het bleef bij aanwijzen op papier.

Later bleek dat praktische beproeving toch wel nodig was. Daarbij bleek dat de uiteen genomen geschut-opstellingen eenvoudig verdwenen waren en deels als vloer dienst deden in goedangs. Omdat ik destijds officier der artillerie van het M. E. te Soerabaja was, was mij de taak opgedragen die beproevingen te houden en zo heb ik nog eens, in 1933, een kleine vaartocht in het Wester-vaarwater aan boord "DENEb" meegemaakt, om het afgeven van de proefschoten bij te wonen. Bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog werden de schepen van de G. M. oorlogsschip en Hr. Ms. "DENEb" kreeg haar kanon en een betere radio, maar geen mitrailleurs, die, omdat het kanon daarvoor

onbruikbaar was, de zeer nodige luchtverdediging zouden hebben moeten verschaffen. De oorlogsvoorbereiding heeft hier ernstig gefaald - toen dat werd ingezien was het niet meer mogelijk mitrailleurs van 12,7 mm of 20 mm, die men gewenst achtte, te verkrijgen.

Het schip is op 4 februari 1942 des morgens onder bevel van de wnd. gezaghebber G. P. Berlijn, dienstdoende bij het Commando Maritieme Middelen in de Riouw-archipel, door de Japanners, ten anker liggend, uit de lucht aangevallen met zeven bommenwerpers bij Zuid-Broeder in Straat Doerian. Twee mannen werden gedood en een twintigtal gewond. Men redde zich op het gewestelijk vaartuig "Martha". Het schip brandde uit en zonk ter plaatse en is nooit gelicht. Het is een 25 jaar meegegaan en het heette dat het nogal gebreken ging vertonen. Merkwaardig is dat volgens sommige bronnen behalve de kns van 3,7 cm toen geen verdere bewapening aan boord was.

Wat er al zo aan GSS "DENE" te kort kwam op de uitreis heb ik pas goed begrepen toen ik, ditmaal als oudste officier na met het aanbouw toezicht belast te zijn geweest, de uitreis als oorlogsschip van GSS "Wega" meemaakte. "Wega" en het ook te Gorkum gebouwde zusterschip "Sirius" waren wat groter dan "DENE" c.s., te weten 936 ton; met ongeveer dezelfde vaart. Zij waren veel meer zeeschip dan "DENE" en waarlijk uitmuntend ingericht en uitgerust. Krachtig radio-station, uitstekende motorsloepen; goede koelinstallatie.

Hoe mooi ook en hoe doelmatig voor de vredesdienst bij de Gouvernements Marine, waarbij men gereed moest zijn voor vervoer van zeer hoogeplaatsten als de Gouverneur van een gewest en voor een transport "kettingberen" (met dwangarbeid gestraften) of van militaire goederen van alle mogelijke aard, rijst toch de vraag of bij het ontwerpen en uitrusten niet méér had gedacht moeten worden aan de uiteindelijke dienst als oorlogsschip. Immers, vroeg of laat, (en het is vroeg geworden) zou er een Japanse invasie komen. Met opoffering van zekere vredesgebruiksmogelijkheden was voor weinig meer kosten bereikt kunnen worden dat een ondergang als die van de "DENE", vrijwel volkomen passief, niet nodig was geweest. De bouw van de "Arend" en de "Valk", dubbelschroef stoomschepen met een vaart van 18 sm/h, bewees wat kón, al was van deze zelfs voor escorte geschikte schepjes van 1000 ton de bewapening volstrekt onvoldoende; inzonderheid wat de luchtverdediging betreft. Daarin was tenslotte nog noodruftig voorzien met enkele half-inch mitrailleurs, terwijl het zeer wel kns van 7,5 cm met hoge elevatie hadden kunnen zijn wat de sterkte van het schip betrof.

Er is gemis aan samenwerking en vooruitzien geweest, er is te weinig begrepen dat voor wat meer geld onevenredig veel meer bereikt had kunnen worden. En het is zelfs voor mij de vraag of niet reeds in 1862 bij het instellen van de Gouvernements Marine de verkeerde weg is ingeslagen. Immers is tenslotte de Gouvernements Marine reeds in vreedetijd deels het werk gaan doen van de oorlogsmarine: bewakingsdienst (in 1936 werd reeds GSS "Valk" daarvoor in de Grote Oost ingezet), hydrografie, mijnenleggen, mijnenvegen dat voor een zeer groot deel geheel aan de gewestelijke vaartuigen onder bevel van officieren van de Gouvernements Marine toeviel, voorraadschipsdienst voor de vloot, en niet te vergeten het werk als vliegtuigmoederschepen, zonder welke die Marine Luchtvaartdienst in Indië niet bestaanbaar was geweest; terwijl de snellere schepen, zoals "Arend" en "Valk" konden voorzien in de immer onvoldoende bevredigde behoefte aan doelschepen voor onderzeeboten. Zij werden in latere tijd ook weleens als admiraalsschip gebruikt bij grote manoeuvres.

Er moet hier dan gewezen worden op het streven bij Scheepvaart naar zelfstandigheid. Dit was reeds het geval sedert 1868, toen uit een afdeling van het departement van marine de Dienst van Scheepvaart ontstond, waarvan straks het hoofd dat deel van de marine-begrotingsvoorstellen in de Volksraad verdedigde dat betrekking had op zijndienst. Een landsbedrijf, zoals het M.E. met een eigen begroting, werd het niet. Tenslotte is het er na de oorlog toch van gekomen. Het Departement van Scheepvaart kwam per 1 maart 1947 tot stand.

Die zelfstandigheidsdrang, "los van de Koninklijke Marine", heeft van bepaald gezichtspunt veel kwaad gedaan o.a. heeft het de geschiktheid voor oorlogsdiensten der schepen

ongunstig beïnvloed. De samenwerking tijdens de tweede wereldoorlog was te roemen; maar het was te laat.

Een ander punt zij hierneven vermeld: het m.i. betreurenswaardig uiterst beperkt contact, vooral sociaal van de Koninklijke Marine met de Gouvernements Marine, de Setengah Kompenie. Misschien dat de houding van bovenaf daartoe bijdroeg. Zelfs op kleinere plaatsen was er bepaald opvallend weinig omgang van zeeofficieren met hun collega's van de G.M., die dezelfde sabel droegen en zoals ik al opmerkte, zo vaak identieke diensten deden.1)

SUMMARIES OF THE ARTICLES

The quarantine at Westerland on Wieringen in the nineteenth century by J. Belonje.

The author describes the coming into existence and history of the quarantine at Westerland on the island of Wieringen (North Holland). Under the 1805 Quarantine Act a committee prepared a plan for the internal organization of this novelty. In 1809 final regulations were promulgated. The quarantine was situated in a separate section of the island. It consisted of three rows of small buildings: hospitals, workshop and living quarters for management and staff. The author gives a survey of those who have been managers until 1878: J.F. Eilbracht (1809-1844), P.A. Rivery (1844-1853), N.W. Jager (1853-1860), P. van Wijhe (1860-1878). The author has compiled a great many genealogical data about these and some other staff members.

After 1878 the Quarantine - of which in the course of the century but little use had been made - was turned into a powder-magazine.

A hypothesis about the origin of the Hohenzollern model in Heinrich Winter's "Der Höländische Zweidecker von 1660-1670" by J.C.P. baron Speyart van Woerden.

Postulating that Winter is wrong in stating that the now lost "Hohenzollern model" would have been built on a scale of 1 to 21 - this scale being not in accordance with the seventeenth century folding-rule - the author looks for another scale. Led by Zevenboom's study on ancient metrics he gives a survey of local differences in measures. At the same time he includes in his investigation the treatise on Cornelis van Yk's shipbuilding. The author arrives at the conclusion that the foot measure as used in the port Hoorn, with a scale of 1 to 20, is probably best applicable to the model. In reliance upon heraldic and other data the author suggests identification of the model with the ship "De Jonge Prins", built in 1666. He advances the possibility of the model having been ordered in Hoorn by Prince William III, the later king-stadtholder, or by his uncle Fredric William of Brandenburg - the Brandenburg arms appearing on the guns of the model.

A Voyage to the East Indies during the First World War by A.G. Vromans.

The author gives an autobiographical account of his voyage on board H.M. Governmental steamer "Deneb" from Amsterdam to Batavia (Djakarta) between 15 March and 14 May 1916. He also describes the building of the ship, its crew and the events taking place during the voyage.