



Beste Marine vrienden,

1

Met plezier heb ik weer een Nieuwsbrief voor u kunnen maken (hoop ik).
Zonder wisselwerking wordt het voor mij erg moeilijk zo'n brief vol te krijgen met artikelen die voor allen interessant zijn.
Ik doe mijn best maar wat meer feed back is echt nodig om dit te kunnen voortzetten.
Ik wacht met spanning af!

We beginnen natuurlijk met het goede nieuws betreffende voortzetting van de reünies.
Alle benodigde gegevens zijn doorgegeven en doorgesproken en voor mij is nu definitief een einde gekomen aan een leuke periode in mijn (ons) leven.

In Juni heb ik in een kort berichtje al laten weten dat alles "rond" is en hier volgt de introductie van beide organisatoren; Piet en Thijs.

Piet Roofs

Bij de aankondiging dat Jan wilde stoppen met het organiseren van reünies heeft Thys Bakker daarop het initiatief genomen om iemand te zoeken die samen met hem de organisatie over wilde nemen.

Op deze manier ben ik er bij betrokken.

Ik ben in eind 1961 na de eerste opleiding op de VBS (Verbinding School) in Amsterdam geplaatst op Hr.Ms. Evertsen. Het schip lag nog in dok op de werf en ik werd op de Hertog Hendrik gelegerd.

Alles was nog nieuw voor mij en het werk op de Evertsen was koud en onbekend. Samen met mijn klasgenoot Harry Kwisthout werden we voor allerlei baantjes gebruikt behalve voor het radiowezen waar wij voor opgeleid waren.

Toen de Evertsen uiteindelijk ging varen ben ik meer zeeziek geweest dan dat ik werkelijk het vak kon gaan leren. Het inslingeren en de gemeten mijl varen in Schotland was echt geen pretje voor mij. Onder leiding van sgt. tlg. van Bennekom en de korporaals Fonke en Loozekoot ben ik stukje bij beetje omgevormd tot een volwaardige telegrafist.

Over de tijd in Nieuw Guinea is al veel geschreven. Mijn taak kwam meer en meer te liggen bij de EOV (Elektronische Oorlogs Voering) en tijdens alarm was mijn taak de noodradio achter bij de kapper en schoenmaker te bemannen. In die tijd is de grondslag gelegd voor mijn verdere loopbaan bij de KM. In augustus/september 1962 eindigde mijn tijd op de Evertsen. Samen met Harry Kwisthout ging ik naar de korporaals opleiding in Hilversum en Amsterdam. In 1963 ben ik korporaal geworden en in 1969 sergeant.

In de tijd vanaf 1963 ben ik voltijds gaan werken bij de MARID in Eemnes. Eerst als korporaal en later als sergeant. In 1972 heb ik de marine verlaten als militair en verder gegaan als burger bij de MARID. In 1973 ben ik uitgezonden naar Curaçao voor drie jaar maar uiteindelijk zijn dat er 10 geworden. In 1983 werd mij aangeraden terug te keren naar Nederland omdat ik kans liep een promotie mis te lopen. Met tegenzin van mijn gehele gezin hebben we dan gekozen weer naar Eemnes terug te keren.

Op het gebied van de EOV kwamen er steeds meer technieken en transmissie systemen die wij binnen het Wiskundig Centrum wilden blijven monitoren. Ik heb daarvoor cursussen gevolgd en uiteindelijk systeem analist geworden. Bij de ontwikkeling van een nieuw modern radiostation werd ik nauw betrokken. Ik kwam nog maar weinig aan mijn eigen werk toe omdat er door veel bedrijven werd gestreden om ons systeem te mogen bouwen.

In 1992 is ons nieuwe radiostation onder veel (buitenlandse)belangstelling in bedrijf genomen. Ik werd benoemd tot plaatsvervangend hoofd.

Ergens rond 1998 werden de inlichtingendiensten samen gesmolten tot wat nu de MIVD is. (Militaire Inlichting en Veiligheid Dienst) Ons prachtige radiostation werd in gelijfd door de landmacht en het personeel overgeplaatst naar Eibergen in de achterhoek. Ik werd overtollig verklaard en met vervroegd pensioen gestuurd. Inmiddels ben ik 76 en geniet nog steeds van mijn vrijheid. Ik heb in Curaçao examen gedaan om zendamateer te worden en beoefen deze hobby nog steeds en doe de meeste verbindingen die ik maak door middel van morse.

Ieder jaar overwinter ik in Mexico en onderneem ik reizen naar o.a. Vietnam, Cambodja, Bolivia, Peru, en Argentinië . Ik heb twee kinderen, een zoon van 52 en een dochter van 50. Ook heb ik twee kleinkinderen, 1 kleindochter in Denemarken en een kleinzoon in Nederland. Mijn zoon heeft een eigen bedrijf in technisch of industrieel isoleren in Denemarken.

Mijn vrouw heb ik ook te danken aan de Evertsen. Kpl. Fonke ging thuis varen en ik ging dus vliegen. Hij vroeg mij een cadeautje voor de verjaardag van zijn vrouw in Breukelen te brengen. Daar heb ik mijn vrouw ontmoet en in 1965 zijn wij getrouwd en was Hans Fonke mijn getuige. Helaas is mijn vrouw in 2013 overleden.

THIJS BAKKER

Waarom ik al vóór de lagere school naar de Marine wilde, is mij niet bekend, maar zo was het wel. Mijn moeder had een oom die marineofficier was; misschien heb ik daar ooit verhalen over gehoord. Mijn vader bracht drie jaren door in Indië tijdens de politionele acties als reserve officier bij de Landmacht en zijn verhalen daarover hebben mij zeker aangezet in de richting van een avontuurlijke loopbaan als militair.

Van klein jochie af heb ik met mijn handen in het water gezeten. Wij woonden van 1940 tot 1954 op een woonark van Rijkswaterstaat en hebben daarmee op 5 verschillende plaatsen in het land gelegen. Altijd heb ik met een bootje, vlot of kano gerommeld. Op de HBS was ik één van een groepje lieden dat wilde gaan varen en zo bleef de KM mijn keuze.

In september 1961 kwam ik met Rolf Perié en Rob Harms aan boord van Hr.Ms. Evertsen. Een pittig schip dat onder wezenlijk operationele omstandigheden patrouilleerde in het zeegebied tussen Nieuw Guinea en Indonesië. Onze activiteiten brachten ons in contact met kampongs en Papoea's. De verhalen van mijn vader over Indië kwamen hier voor mij tot leven. Navigatorisch was het interessant en ik was tweede man in de artillerie. Wij oefenden flink om onze inzetbaarheid op peil te houden en patrouilleerden over een groot gebied. Een bezoek aan Australië met passages door Straat Torres en de ontvangst in Townsville in Australië, zijn het vermelden waard.

Na een onderhoudsperiode in Hongkong (vertellingen op aanvraag) werd ik in juni 1962 geplaatst aan boord van een klein landingsbootje, de "L 9537". (Schip) met 25 meter lengte en gering comfort.

Maximum snelheid 10 knopen, een magnetisch kompas en pylorus, verder geen instrumenten. Bemanning 1 officier, 2 korporaals, 3 manschappen en de Papoea kok. Sleeplijnen voor het vangen van barracuda's en tengiri's (tonijnen) hingen veelal buitenboord. Die vissen gingen meteen de pan in.

Wij zwierven over grote afstanden om mariniers (max. 50 man) te verplaatsen of te bevoorraden. Ik herinner mij te zijn ingezet om 's nachts te patrouilleren tegen motortorpedoboten, ook een landing tegen Indonesische infiltranten werd uitgevoerd. Wij vulden soms zelf onze spullen aan. Zo verwisselden wij onze eigen mitrailleurmunitie (uit 1942) voor buitgemaakte munitie van de Indonesiërs (uit 1956). Voorts hingen wij buitgemaakte Mercury buitenboordmotoren achter onze Zodiak rubberboten (50 pk ipv. 25 pk) en gebruikten buitgemaakte benzine.

Laat ik volstaan met te zeggen dat de ervaringen in Nieuw Guinea mij altijd zijn bijgebleven en voor mij de basis hebben gelegd voor een gezonde operationele attitude in de trant van: gereedheid en geroutineerd raak schieten als eerste vereiste. Frustraties door frequente personeelwisselingen, gebrek aan spare parts en krapte van munitie werden dus later mijn deel.

In mijn verdere carrière heb ik gevaren op vrijwel alle scheepstypen die de marine bezat. Ik volgde na de Wolf, mijnendienst en een half jaar uitwisseling bij de Amerikaanse marine, de opleiding voor navigatie officier, ging via de Zeven Provinciën naar de Karel Doorman. Zij kreeg die grote brand bij het opstoken toen ik net aan boord was geplaatst. Ik heb er dus geen meter mee gevaren. Rap weg naar de andere kruiser en vervolgens enkele maanden later op mijn verzoek een jaar bij de onderzeedienst. Een patrouilleboot, fregatten, beide bevoorraders, en Tromp klasse (eskaderstaf), completeren het geheel.

Mijn vrouw Rita en ik hebben jarenlang in Alkmaar gewoond. Onze beide dochters gingen daar naar het gymnasium. Uitkijkend naar een meer comfortabel huis, werden wij gevraagd om wat meer bij hen in de buurt te komen wonen; dat was veel handiger als wij oud waren, want zij konden ons dan gemakkelijker helpen. Het resultaat is dat wij sinds 2003 wonen in Berkel & Rodenrijs, met vier kleinkinderen in de buurt en wij genieten van de momenten dat wij ze krijgen toegeworpen. Wie weet raken die ooit nog geïnteresseerd in verhalen in de trant van: “Toen Opa voer met een “

Personalia:

Begin dit jaar is mijn vriend, bakmaat en vaste wachtmaat op de commandocentrale overleden.



De meesten zullen Ben beter kennen als onze tamboer.

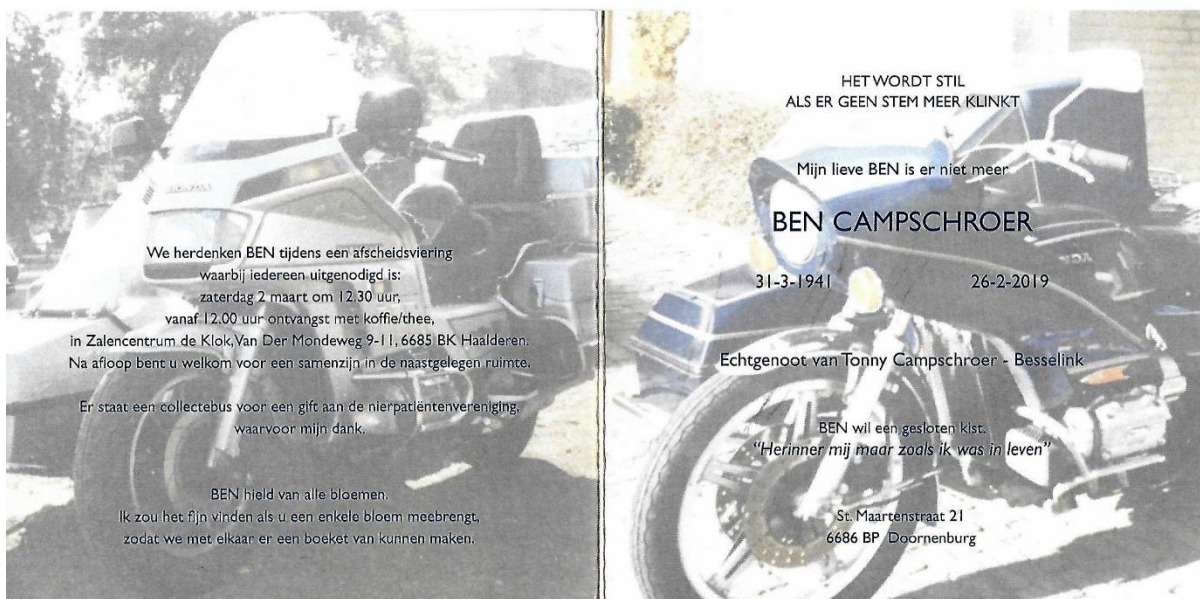
Ben Campschroer was al een hele tijd ziek, hij had leukemie maar wist dat verdomd goed te verbloemen. Toch ging het langzamerhand steeds slechter en net voor die dag in November dat hij op bezoek zou komen, belde hij af omdat hij weer opgenomen moest worden.

Nadat Noortje haar slechte nieuws net had gehoord besloten we een maand (Februari) naar Tenerife te gaan dus belde ik enkele dagen van te voren om hem eerst nog op te zoeken.

Heel opgewekt zei hij dat ik gewoon op vakantie moest gaan want dat ie daarna zelf naar ons zou komen, want zo goed ging het weer.

Helaas, twee dagen voor onze terugreis naar Nederland belde Tonny dat 't al afgelopen was. Hij kon de pijn niet meer aan.

Ben was altijd opgewekt en maakte op zijn sterfbed nog grapjes. Gelukkig waren we net op tijd terug voor zijn afscheidsdienst.



Ben, bedankt voor de mooie tijd die we samen hadden, ginds en ook hier!

Via Dhr. Van der Feltz bereikte mij het bericht dat Sgt. Cdr-Tlx. Ronnie Oosterbaan is overleden op 31 mei 2019.

Ik herinner me Sgt. Oosterbaan als een heel rustige, beminnelijke man die zijn domein had bij de kajoe om de hoek.

HMS. Scourge / Hr.Ms. Evertsen

Enige jaren geleden kregen we een mail uit Engeland van de zoon van een oud bemanningslid van "HMS Scourge", onze oude Evertsen voordat ze aan Nederland verkocht werd.

Hij stuurde een foto van de stuks bemanning waar zijn vader deel van was en schreef dat hij altijd met konvoien naar Moermansk had gevaren.



De middelste is de vader van onze schrijver.

Dit was wel iets anders als Nieuw Guinea natuurlijk en toen ik deze zomer las dat de Scourge ook had deelgenomen aan de landing in Normandië was mijn interesse wel gewekt en ben ik het "DNA" van deze boot eens gaan onderzoeken.

Om te beginnen was dit niet het eerste Britse schip met die naam die overigens betekent:

something or someone that causes great suffering or a lot of trouble:

Ned.: iemand of iets die je verschrikkelijk doet lijden of het je zeer moeilijk maakt!

Er waren al eerder Britse oorlogsschepen met deze naam die o.a. deelnam aan de slag bij de Dardanellen in 1914 – 1915.

Onze "Evertsen/Scourge" werd na haar inwerkperiode op Scapa Flow ingezet voor patrouilles en al in okt. Ingezet bij het begeleiden van koopvaarders bij de Koala Inlet.

23 November escorte voor Russisch konvooi JW54B

20 Dec. Deel van bescherming voor het Battleship Duke of York en de kruiser Jamaica

22 Dec. Toegevoegd aan het terugkerend konvooi van Rusland RA55B om meteen daarna aan het volgende vertrekkende konvooi JW55B te worden toegevoegd. Tijdens dit konvooi was de

Scharnhorst in de buurt. Een van de hierbij betrokken destroyers was de “Onslow”, vermoedelijk niet genoemd naar het personage uit de serie “Misses Bouquet”.

Ook in Jan. en Febr. waren er weer konvooi begeleidingen naar Moermansk en allerlei andere opdrachten maar in mei werd het schip ingedeeld in Force S voor vuursteun bij de landing in Normandië. Daarna werd het schip voornamelijk ingezet voor begeleiding van grotere schepen als de kruiser Berwick of het ss Australia en nogmaals naar Moermansk met konvooi JW61A. Ook bij de aanval op Narvik (Noorwegen) werd de Scourge ingezet tijdens operatie “Judgement” waarbij het depotschip Blackwatch en de U711 tot zinken werden gebracht.

In Juni 1945 werd het schip bij de HomeFleet ondergebracht om uiteindelijk in 1946 aan Nederland verkocht te worden en omgedoopt tot Hr. Ms. Evertsen.

De HMs. Scourge heeft nog even met een Nederlandse commandant gevaren in deze tijd.



The Royal Navy destroyer HMS *Scourge* (G01) underway in coastal waters, circa in 1943. Note: The file is named "HMS Evertsen", but *Scourge* became the Dutch *Evertsen* only in 1946.



Evertsen (D802) at Yokosuka 1951.

She was sold to the [Royal Netherlands Navy](#) on 1 February 1946 and was renamed HNLMS *Evertsen* (D802). During the [Korean War](#) she was part of the diverse Task Force 96 in the [US Seventh Fleet](#), and saw service during the [Battle of Pusan Perimeter](#). She was converted to a fast [frigate](#) in 1957.

She was deployed during the period of tension between the Netherlands and [Indonesia](#) over the fate of [New Guinea](#), and saw action during the [Battle of Arafura Sea](#), sinking the [Indonesian torpedo boat *Matjan Tutul*](#).

She was scrapped at [Hendrik-Ido-Ambacht](#) from July 1963.

V · T · E		S- and T-class destroyers	[hide]
 Royal Navy	S class	<i>Saumarez</i> (leader) · <i>Savage</i> · <i>Sentinel / Scorpion</i> · Scourge · <i>Serapis</i> · <i>Shark</i> · <i>Success</i> · <i>Swift</i>	
	T class	<i>Teazer</i> · <i>Tenacious</i> · <i>Termagant</i> · <i>Terpsichore</i> · <i>Troubridge</i> · <i>Tumult</i> · <i>Tuscan</i> · <i>Tyrian</i>	
 Royal Netherlands Navy	S class	Evertsen (ex-Scourge) · <i>Kortenaer</i> (ex-Scorpion) · <i>Piet Hein</i> (ex-Serapis)	
 Royal Norwegian Navy	S class	<i>Stord</i> (ex-Success) · <i>Svenner</i> (ex-Shark)	



Wapenschild HMs. Scourge

Nieuw Guinea.

Hoeveel van ons wisten voor vertrek, waar precies Nieuw Guinea lag of wat wij daar uitspookten?

Inmiddels weten we allemaal hoe we er vanaf geraakt zijn maar wie weet hoe we ooit aan Nieuw Guinea gekomen zijn?

Ik ga proberen die vraag te beantwoorden met hulp van de Linschoten vereniging.

De Linschotenvereniging is genoemd naar de ontdekkingsreiziger Jan Huygen van Linschoten (1562-1611). De vereniging bevordert de belangstelling voor het historisch reisverhaal en geeft sinds 1908 jaarlijks een uniek scheepsjournaal of reisverslag uit.

Uiteraard is dit een verkort verslag en geen wetenschappelijke verhandeling.

Op 24 aug. 1828 werd een deel van westelijk Nieuw Guinea namens koning Willem 1 bij proclamatie voor Nederland in bezit genomen; later is dat gebied uitgebreid en het bleef tot 18 augustus 1962 een Nederlandse kolonie.

Voor de inbezitneming en de daarbij behorende vestiging van een nederzetting behoorde het eiland niet toe aan een koloniale mogendheid, de westelijke kustgebieden lagen echter binnen de invloedssfeer van de sultan van Tidore in de Molukken.

We weten allemaal dat destijds de VOC het handelsmonopolie had op Indië. Tot haar faillissement (1799) waren leger en vloot in dienst van de V.O.C. en werd er bestuurd door sultans en dorpshoofden om te kopen of onder druk het werk uit te laten voeren en werkvolk te leveren.

Indië was een winstgevend gewest en dus liet men Nieuw Guinea (voorlopig) links liggen. In 1512 was Nieuw Guinea al ontdekt door Portugese zeevaarders en van 1526 tot 1527 verbleef de Portugees **Jorge de Meneses** op Biak.

Hier werd de naam Ilhos dos Papuas al genoemd naar het Sup i papwa (land onder de zonsondergang) naar de taal die op Biak werd gesproken.

De Spaanse zeevaarder **Iñigo Ortiz de Retes** noemde het in 1545 " Nueva Guinea".

De Retes ging in Sarmi gebied aan wal en claimde het voor Spanje

Spanje toonde echter geen interesse maar later werd N. Guinea nogmaals door een Spanjaard bezocht; **Miguel Roxo de Brito** van 1581 – 1582., komende vanaf de Molukken schreef hij een rapport over zijn bevindingen.

Sinds het begin van de 17^e eeuw is Nieuw Guinea meermalen bezocht door westerse schepen.

De eerste schepen die de noordkust bezochten waren **Willem Cornelisz Schouten** en **Isaac le Maire**. Zij zeilden om Zuid Amerika heen op zoek naar een nieuwe route naar Oost Indië en staken de stille oceaan over. In 1616 bereikten zij N.G. en voeren langs de noordkust waar zij verschillende eilanden benoemden.

(*De Schouten eilanden*)

Abel Jansz Tasman maakte van 1642- 1644 een ontdekkingsreis naar Zuidland in opdracht van de VOC. Hij voer in oostelijke richting langs de zuidkust van Australië en passeerde, zonder dat te beseffen, de westelijke ingang van Torresstraat min of meer gelijk aan de route van Jansz en Carstensz.



Kaart van Jacob Weyland

In 1705 zeilde **Jacob Weyland** met de Geelvink en 2 andere schepen in opdracht van de V.O.C. naar de noordkust van Nieuw Guinea om te zien of de Engelsman **William Dampier**, die het eiland in 1699 aan deed, er een nederzetting had gesticht.

Dat deed Dampier niet maar hij ontdekte de Groote Inbocht en noemde die naar zijn schip; De Geelvinkbaai, nu Teluk Cenderawasih of Teluk Sarera en bracht die in kaart.

John Hayes, een Engelsman arriveerde in 1793 de Teluk Doreh, Doreh baai waar nu Manokwari ligt. Hayes ontdekte handelsmogelijkheden voor de East India Company en omdat Doreh binnen de invloedssfeer van de sultan van Tidore viel werd het aan de Engelsen geschonken in ruil voor steun aan zijn verzet tegen de V.O.C.

Hayes bouwde hier een nederzetting met palissaden en bewapend met kanonnen. Uiteindelijk verloor ook de East India Company haar interesse en kort daarop overvielen papoea's de nederzetting en verkochten de gevangen genomen vrouwen en kinderen op Ceram als slaven.

In 1794 ontmoette Hayes in Macao kapitein **John McCluer** die net van de Guinese kust was teruggekeerd en vertelde hem over zijn kolonie aan de Restoration bay en haalde McCluer over om die te bevoorraden. Toen McCluer er in 1795 arriveerde trof hij er treurige

toestanden aan; van de overgebleven bewoners waren er inmiddels 12 overleden, de overige 14 waren ernstig ziek en de honger dood nabij. McCluer nam ze mee op zijn privé-bark en zo kwam er een eind aan de Engelse nederzetting op Nieuw Guinea.

De laatste reizen naar de noordkust van Nieuw Guinea waren van de Franse marine officier **Jules Sébastien César Dumont d'Urville** die het eiland in 1824 bezocht. In 1827 ontdekte hij een baai die hij naar de Duitse natuurvorser en ontdekkingsreiziger **Alexander von Humboldt** noemde. (nu *Teluk Yos Sudarso*) verder westwaarts noemde hij de kaap bij de monding van de Matabori-rivier zijn eigen naam, cap d'Urville.

Degenen die de oude zeekaarten van Nieuw Guinea kennen zullen vele namen herkennen als baaien, zeestraten of kapen. Tot zover de Noordkust.

De Zuid-Westkust van Nieuw Guinea.

De eerste Nederlander die de ZW kust bezocht was **Willem Jansz** met de Duyfken in 1606. Hij zocht in opdracht van de V.O.C. naar nieuwe handelsgebieden ten zo van de Molukken, van Ceram tot de Aru eilanden in de Arafurazee en voer vervolgens langs de zuidkust waar Jansz de monding van de Sungai Digul in kaart bracht. Voorbij Tanjung Vals voer Jansz zonder dat te beseffen langs de met riffen bezaaide westelijke toegang van wat we nu als Torresstraat kennen en bereikte de westkust van het Noord Australische schiereiland Cape York, waarvan hij dacht dat het bij Nieuw Guinea behoorde.

Hij ontdekte de Aru eilanden en voer vervolgens langs de zuidkust waar hij de monding van de Sungai Digul in kaart bracht.

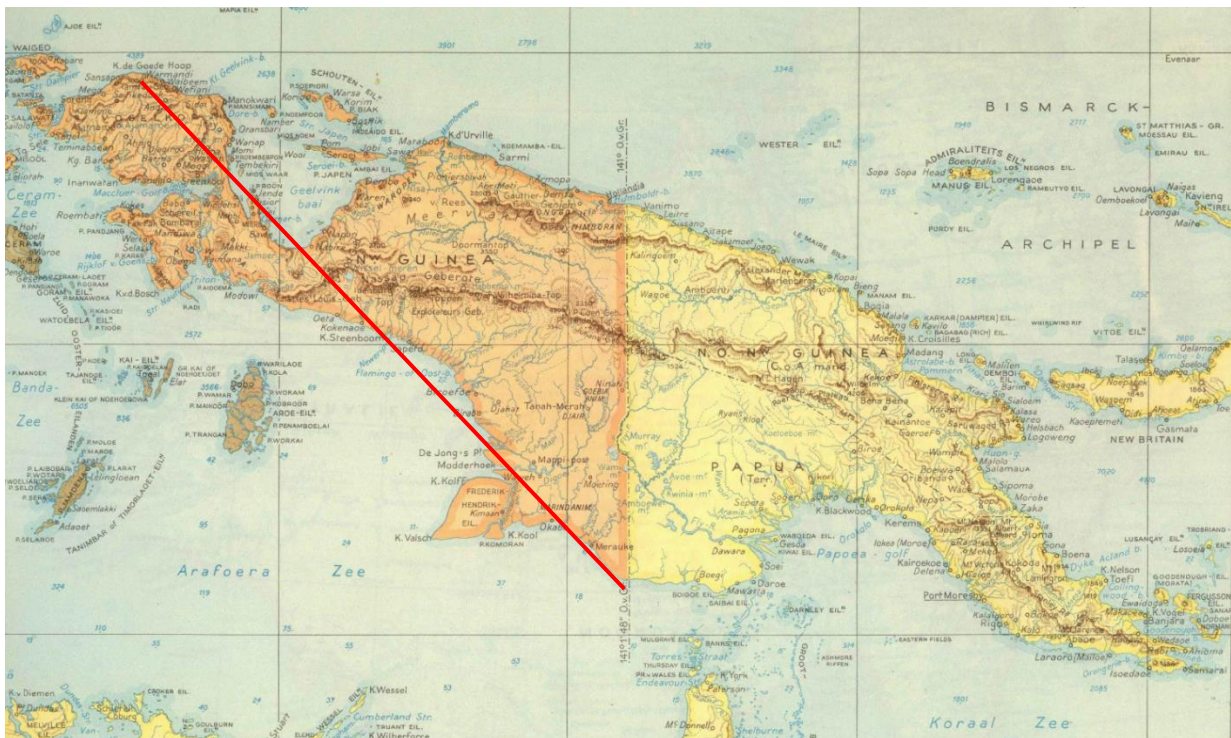
Op zoek naar een doorvaart van de Arafurazee naar de stille Oceaan voer **Jan Carstensz** in 1623 ongeveer dezelfde route. Later ontdekte hij in het binnenland de met sneeuw bedekte toppen die zijn naam kregen. Voorbij Tanjung Vals kwam hij bij de riffen van Torresstraat en concludeerde ook dat daar geen doorvaart mogelijk was.

Gerrit Thomasz Pool en **Pieter Pietersz** zeilden in 1636 met de jachten Wezel en Klein Amsterdam naar de zuidkust en ankerden bij de Umar rivier waar Pool en 2 opvarenden door de inwoners werden vermoord. De Umar is later op kaarten lange tijd Moordenaar-srivier of Doodslagersrivier genoemd.

In 1644 probeerde **Abel Tasman** het ook nog een keer maar ook zonder resultaat.

Johan Keyts, opperkoopman bij de VOC. Vertrok in 1678 met 2 jachten en een sloep noordwaarts vanaf Arafura op zoek naar een doorvaart naar de Groote Inbocht

(Geelvinkbaai) waarvan men toen niet wist dat het een baai was. Keys ontdekte de doorvaart niet maar ontdekte de Teluk Sebakor (Goensbaai) , de Teluk Bitsyari(Speelmansbaai) en de Teluk Arguni (Argoenibaai). Zijn ervaringen met de inwoners leidden bij de VOC tot de overtuiging dat verdere contacten met die gebieden alleen maar tot problemen zouden leiden.



Het Z.W. deel van Nieuw Guinea (van Kaap de Goede Hoop tot het snijpunt van de meridiaan van 141 gr. O.L. ; rode lijn,) behoorde oorspronkelijk toe aan Nederland via de sultan van Tidore maar werd door eigen grenscorrectie in 1828 gewijzigd in de Noord/Zuidlijn zoals op de kaart aangegeven.

Ook James Cook voer in 1770 met de Endeavour vanuit Australië via het Groot Barrièrerif en de Koraalzee naar de zuidkust en herontdekte daarmee de vaarweg tussen de beide zeeën. De Spanjaard Luis Vaez de Torres had de later naar hem genoemde straat al in 1606 ontdekt maar zijn reisverslag raakte in de vergetelheid.

Tot zover de voorgeschiedenis waarbij ,voor de topografen onder ons, de meest bekende benamingen van baaien en zeestraten wel duidelijk zijn geworden hoewel deze vaak inmiddels gewijzigd zijn of vertaald naar het Indonesisch



Omdat er geen kaart met de oude benamingen te vinden was heb ik deze kaart van Ben Campschroer, in delen gekopieerd en weer samen ge "plakt".

Helaas ontbreekt het deel waarop Torresstraat staat afgebeeld.

Sommigen van ons kunnen zich misschien nog iets herinneren van die doorvaart op weg naar Townsville, grote droge vaalgele rotspartijen met ergens een grote Triangel als baken.



Dampier en Maccluer waren zeevaarders, Kaap de Goede Hoop het snijpunt van de lijn die in eerste instantie de scheiding van westelijk Nieuw Guinea bepaalde

In 1795 werd het octrooi van de VOC met de Staten generaal voor handel op- en in Oost Indië door de Bataafse Republiek belangrijk veranderd. Het octrooi werd wel verlengd maar de bewindhebbers werden ontslagen en vervangen door een comité, waarmee de VOC in feite was genationaliseerd. De VOC ging in 1799 failliet maar het octrooi bleef tot 1804 van kracht voor de verschillende comités die de organisatie van de vaart op Indië voortzetten.

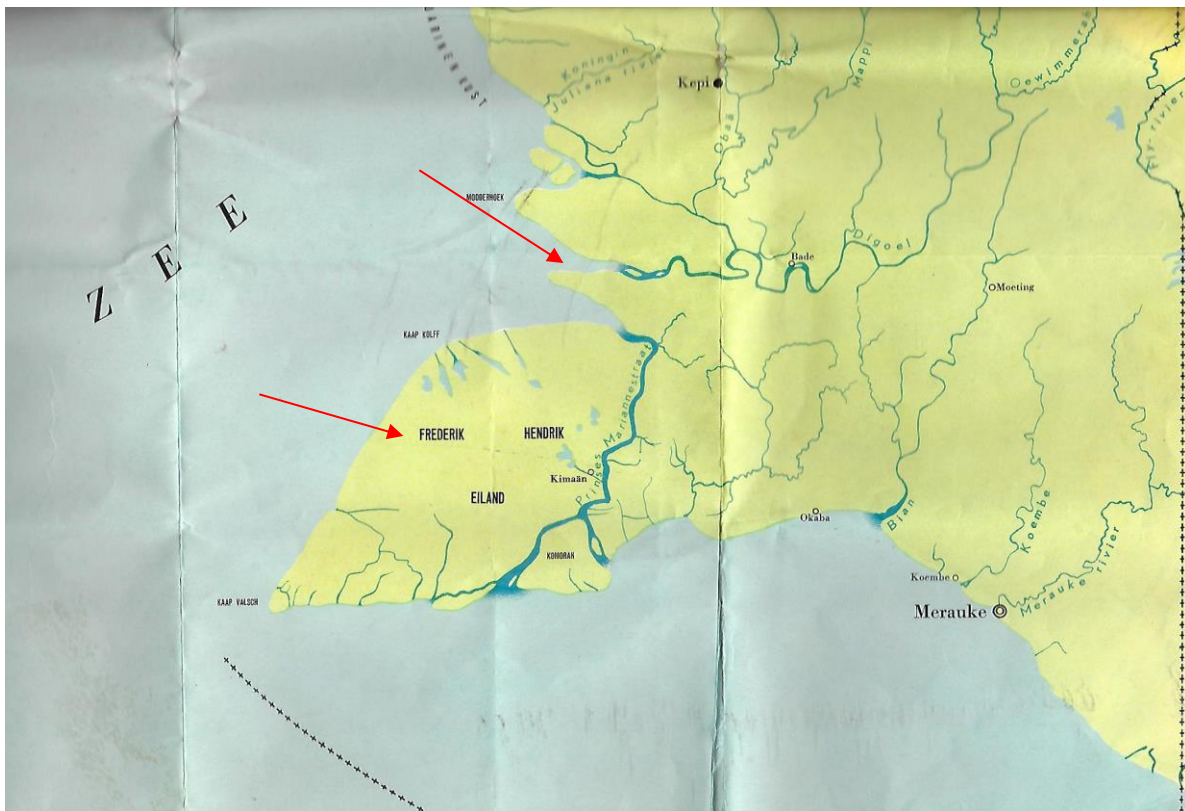
Door de politieke situatie in Nederland, in 1806 het Continentaal stelsel en inlijving bij Frankrijk in 1810 kwam de handel stil te liggen. Zonder steun uit eigen land konden de Nederlanders in oost Indië geen weerstand bieden en door de expansiedrift van Groot Brittannië in Z.O. Azië, dat gold speciaal voor de Molukken waar een Brits eskader in 1801 Ternate aanviel en het Nederlands gezag uiteindelijk in 1811 moest capituleren en de archipel in Britse handen viel.

In augustus 1814 werd het Traktaat van Londen gesloten waarin het recht van Nederland op Oost Indië werd erkend en de teruggave ervan was geregeld.

In 1824 volgde het tweede Traktaat van Londen tussen Nederland en Groot Brittannië waarin werd geregeld dat de Torresstraat als grens tussen de Nederlandse en Britse invloedssfeer werd aangehouden. Het verdrag behelsde onder meer dat alleen Nederland vrije handel mocht drijven in de Molukken. Nederland behield daarmee het oude monopolie op kruidnagel, nootmuskaat en kaneel. Door deze reeks traktaten waren de sultans vazallen geworden van het Nederlands gezag en kon Nederland via hen aanspraak maken op Nieuw Guinea.



De Geelvinkbaai werd naar een schip genoemd maar Schouten en D'Urville waren zeevaarders en de Humboldtbaai bij Hollandia werd genoemd naar een Duitse wetenschapper.

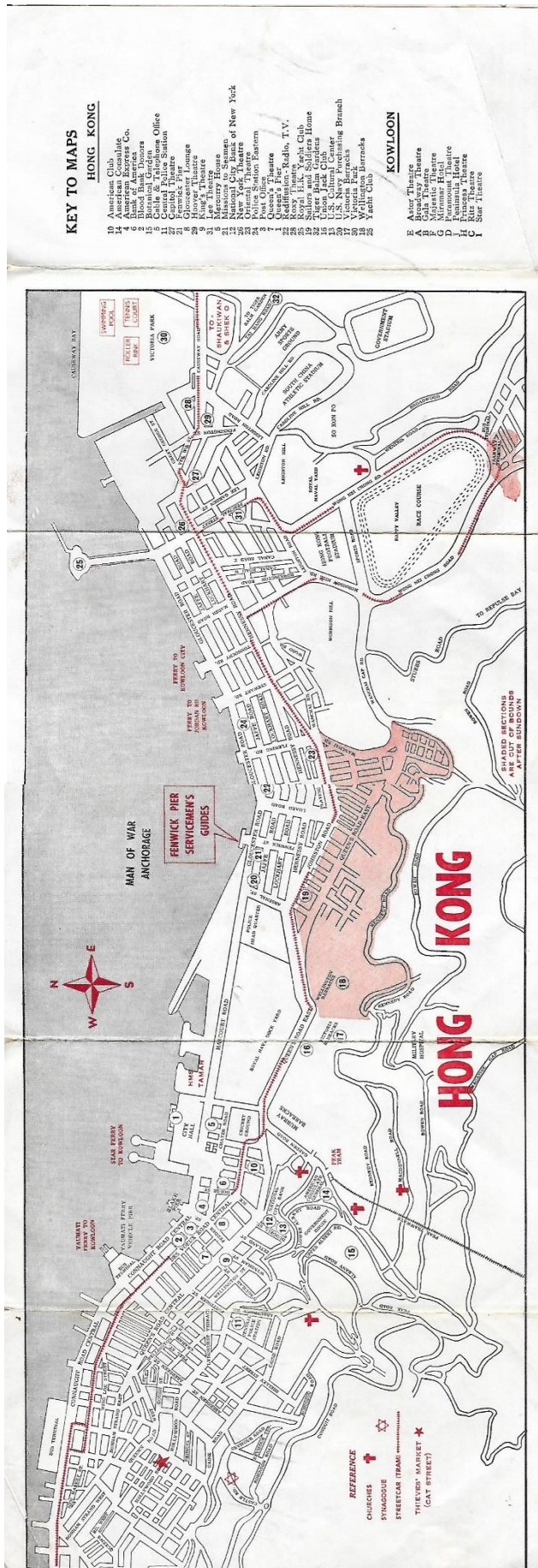


De naam Frederik Hendrik eiland is wel duidelijk maar de bovenste pijl bij de Digoel rivier was voor veel zeevaarders een probleem omdat men hier een doorvaart verwachtte, nauwelijks te begrijpen in deze tijd van radar en digitale zeekaarten maar destijds volgde men de kust of, zoals bij de Groote Inbocht (Geelvinkbaai) dacht men niet aan een baai maar aan het einde van het eiland.

En zo kwamen wij aan Nieuw Guinea om het vervolgens bijna 140 jaar te verwaarlozen en er dan nog een prestigieuze oorlogje om te willen voeren.

Uiteraard is dit een zeer beknopte weergave van de ontdekkingen van zeevaarders maar probeer je voor te stellen met welke primitieve navigatiemiddelen deze reizen werden gemaakt en onder welke omstandigheden, dan is bewondering en respect hier zeker op zijn plaats.

Ik hoop enige belangstelling gewekt te hebben voor ons koloniale verleden maar meer nog voor de oude zeevaarders en de manier waarop zij de wereld in kaart brachten.

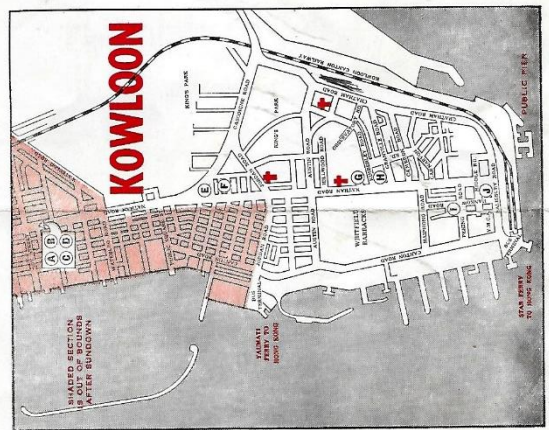


Kosimoto Drydock Zoy

In Kowloon

Dat was de naam die ik me herinner van het dok waarin we lagen.

Dit kaartje komt ook uit de nalatenschap Van Ben Campschoer en moet wel veel herinneringen boven brengen.



De China Fleetclub, Wanchai, de Starferry zijn zomaar wat namen die me te binnen schieten

Het zou mooi zijn als dit het onderwerp kon zijn voor de volgende Nieuwsbrief.

**Ik wacht in spanning op jullie verhalen en ik weet zeker dat die er zijn.
Graaf eens in jullie geheugen en zorg dat er wel een volgende
Nieuwsbrief komt.**

Tenslotte:

Ik had graag wat meer willen vertellen over de plannen van onze nieuwe reünie organisatie
Maar begrijp dat Piet en Thijs, nu alles in hun handen ligt, dit graag zelf op hun eigen manier
willen doen.

Piet en Thijs: Veel succes

en voor iedereen: Een goede gezondheid.