

Nummer 89
Maart / april 2006

PATRIJSPOORT

Clubblad van de NVM afdeling Clubbing Krimpen / Capelle aan den IJssel

<http://www.nvmkrimpen.nl> email: info@nvmkrimpen.nl

Van de Redactie

De redactie van uw eigen Patrijspoort is weer zeer onder de indruk van de kopij die u ons heeft gezonden

Wij worden in de steek gelaten – schrijf toch eens een verhaaltje of geef een idee aan ons door.

Stuur jullie kopij naar info@nvmkrimpen.nl of aan: Herman van den Dool
Koggerwaard 2
2904 SC Capelle ad IJssel

In dit nummer

Van de Redactie	1
Van de Voorzitter	1
Modelbouwerstest	2+3
Primitieeboten	3+4
Voor uw agenda	4
Jaarverslag	4+5
Nieuwe MM boot van Graupner	5+6
Modelbouwen	6+7
Zeeoorlog in het Kanaal	7+8+9
Opknappen Sleepboten	9

Van den Voorzitter

Geachte Clubvrienden,

Leuke Jaarvergadering gehad en ik denk ook dat we blij moeten zijn met onze club. Er kunnen altijd verbeteringen worden aangebracht. Afhankelijk van de mensen die zich willen en mogen inzetten, kunnen er leuke zaken naar voren komen.

We gaan proberen de website een nieuw gezicht te geven. Als de mensen die er nu achterstaan het niet kunnen, wordt er op korte termijn gezocht naar een oplossing. Jullie worden op de hoogte gehouden.

Er hebben zich inmiddels al 8 mensen opgegeven voor Dortmund (begin april). Het ligt in de



bedoeling een bus te huren voor 9 personen of een nog grotere als er meer gegadigden zijn.

Ik hoop dat we met de wedstrijden (zeilen en motorboot) het goed kunnen vinden inzake de wedstrijdleiding. Ik denk dat het niet verkeerd is dat we allemaal ons een beetje inzetten en niet alleen komen voor het zeilen of varen. Met zijn allen de kar trekken is best leuk.

Al meer gezegd dat geen reactie toestemming is maar ik ben te bereiken per telefoon, mobiel, fax en e-mail. Waarom krijg ik zo weinig reacties. Het zijn altijd dezelfde mensen die aankloppen (5). Waar blijft nou de rest met positieve zaken?

Nogmaals een heel goed vaarseizoen gewenst en veel plezier.

Modelbouwerstest:

Henk Tolhoek

Hoe bezeten bent U ?

Het is gebleken dat aan de modelbouw een uiterst gevaarlijke kant zit. Wat is de invloed van onze hobby op het privé-leven van de beoefenaar.

Er zijn gevallen bekend van een soort paranoïde verslaving, waarbij in de ogen van betreffende personen zeillieren en kielgewichten te zien waren..

Deze verslaving, bezetenheid of obsessie zo U wilt, ontstaat het meest geleidelijk aan en kan daardoor, nagenoeg ongemerkt , ernstige vormen aannemen.

Het is daarom van het grootste belang om U zelf regelmatig te testen; misschien is dan redding nog mogelijk.

Vraag 1: Het eerste wat ik doe als ik 's zaterdagmorgen wakker wordt is:

- 1punt Mijn vrouw eens goed pakken.
- 2 punten De hond uitlaten.
- 3 punten Kijken of het waait.
- 4 punten Naar de werkkamer rennen om te kijken of de verf al droog is.

Vraag 2: Ons toilet bevat:

- 1punt Niets bezienswaardig.
- 2 punten Een paar libellen.
- 3 punten Enige modelbouwers.
- 4 punten Mijn volledige verzameling van 12.354 modelbouw bladen.

Vraag 3: Een typisch gesprek met mijn vrouw gaat over:

- 1 punt De kinderen.
- 2 punten De rekeningen.
- 3 punten Modelbouw.
- 4 punten We praten niet meer met elkaar.

Vraag 4: Ik loop langs mijn modelbouwzaak als ik van mijn werk naar huis ga.

- 1 punt Nooit
- 2 punten Soms.
- 3 punten Altijd.

Vraag 5: In mijn werkkamer staan modellen.

- 1 punt 1-2
- 2 punten 3-5
- 3 punten 6-10
- 3 punten Ben de tel kwijt.

Vraag 6: Als aftershave gebruik ik:

- 1 punt Old Spice
- 2 punten Middernacht Romance.
- 3 punten Silicone olie.
- 4 punten Een uiterst geheim mengsel van wonderolie, vloeibarezeep en silicone olie.

Vraag 7: Als U naar de binnenkant van uw duimen kijkt wat ziet u dan:

- 1 punt Vingerafdrukken.
- 2 punten Klein afdrukken van zendersticks,
- 3 punten Grote afdrukken van zendersticks.
- 4 punten Zendersticks.

Vraag 8: Als mijn vrouw niet wil dat ik naar de vaarvijver ga dan:

- 1 punt Leg ik me daar bij neer.
- 2 punten Dreig met echtscheiding.
- 3 punten Sluit haar met de kinderen op in de kelder.
- 4 punten We praten niet meer met elkaar.

Vraag 9: Als u naar uw voetzolen kijkt, wat ziet u dan:

- 1 punt Schone voeten.
- 2 punten Vuile voeten
- 3 punten Balsa slijpsel
- 4 punten Scharnieren, sluitringen, wantspanners enz.

Vraag 10: Op de want van onze huiskamer zit:

- 1 punt Behang.
- 2 punten Vaar -en wedstrijd regelementen
- 3 punten Spinnakerdoek.
- 4 punten Tekeningen van modellen die ik nog bouwen wil.

Vraag 11: Hoeveel besteedt u per maand aan de modelbouw:

- 1 punt f: 1.= tot f 25.=.
- 2 punten f: 25.= tot f 250.=
- 3 punten De gehele huishuur cq hypotheekaflossing
- 4 punten Ik heb de levensverzekering vervroegd uit laten betalen.
- 5 punten Ik tel het niet meer.

Tel nu de behaalde punten op.

- 10_20 punten Goede man en huisvader.
- 21_30 punten Licht maniakaal.
- 31_36 punten Maak onmiddellijk een afspraak met de psychiater.
- Hoger dan 36 punten Genezing onmogelijk.

Om gewerkt naar een idee van: Hobby Bulletin 1977 en RC Modellen Magazine.

PRIMITIEVE BOTEN deel 8

Aanvankelijk lieten de Nederlandse koopvaarders, de risico volle tochten naar Indie liever over aan de Portugezen, van wie zij dan vervolgens weer de specerijen en kruiden kochten. Dit veranderde rond 1580, want toen kwam Portugal onder bewind van Philips de 2^e en daar lagen wij al een hele tijd mee overhoop (zo' n 80 jaar ongeveer) Hij pikte de Nederlandseschepen in de Portugesehavens in en dus moesten

we zelf op zoek naar een veilige Indieroute.

Er was een Geograaf die ook nog dominee van beroep was Plancius en die dacht dat de route om het noorden van Rusland heen korter was dan die om zuid Afrika en werd daarbij gestuurd door ene Jan Huygen v Linschoten (niet die van de ton? Of wel) Hij was in dienst van de Portugezen geweest in het verre oosten. In 1594 was hij met een klein flottielle gevaren tot een zeestraat Straat tussen de Karazee en Laptevzee(Achter Nova Zembla) zag dat er vrij water was en keerde weer om.

In 1595 ging er een expeditie van 7 schepen om de Noord o.l.v. Nay, Barentsz, v Linschoten, Heemskerk en de Rijp, maar die bereikte door al het ijs de Karische Zee bij Nova Zembla niet eens. Een jaar later werd het nog eens geprobeerd

(v Linschoten bleef toen thuis) men ontdekte toen perongeluk Spitsbergen, het schip van de Rijp liep op het IJs en moet terugkeren. Barentsz zette koers naar Nova Zembla en verloor daar zijn schip en moest een lange donkere winter daar blijven in het overbekende Behouden Huis. Na dit debakel vond men het welletjes en in april 1595

vertrok een expeditie van 4 schepen rede van Texel onder leiding van Cornelis Houtman die kwamen na 15 maanden Bantam (Java) al waar het al gauw werd met boze Portugezen en onwillige vorsten tot overmaat van ramp brak er mouterij uit en het gehavende restant met 3 schepen en nauwelijks handel in augustus 1797 terug met 87 van de oorspronkelijke 240 man!



vanaf de
aan op
knokken
lokale
ook nog
keerde

Wordt vervolgd DG

VOOR UW AGENDA

CLUBAVONDEN IN 2006

Donderdag 6 april	2006
Donderdag 11 mei	2006
Donderdag 1 juni	2006
Donderdag 6 juli	2006
Donderdag 3 augustus	2006
Donderdag 7 september	2006
Donderdag 5 oktober	2006
Donderdag 2 november	2006
Donderdag 7 december	2006

VERZOEK VAN DE PENNINGMEESTER!

Gaarne *voor 1 mei 2006* de contributie voldoen op Giro 0602094 t.n.v. Penningmeester NVM



Zoals beloofd om nog eens rustig na te lezen


EVENEMENTEN.

Het afgelopen seizoen is door onze vereniging alleen medewerking verleend aan de koninginnedag activiteit, de opendag festiviteiten bij Volkstuin Vereniging de Amateur en ook is er medewerking verleend aan de organisatie van de senioren cup wedstrijd onze deelnemers hebben daar een goed visitekaartje afgegeven

Ook is dit jaar weer een bezoek aan de grote modelbouw ten toonstelling in Dortmund gebracht door een aantal leden eigenlijk zou je deze bedevaart naar het Mekka van de modelbouw niet mogen missen.

VAREN

Wederom waren er weer diverse wedstrijden voor zeilschepen in alle klassen gepland deelname hieraan was behoorlijk. In een ontspannen sfeer werden de diverse heats gezeild dit jaar wederom weer onder de bezielende leiding van Walter den Besten. De motorboten kwamen dit jaar wederom bijna niet uit de verf, je vraagt je wel eens af waar blijft die gezellige en ontspannen tijd van toen aan de waterkant. Deels ligt dit aan de motorboot vaarders zelf die het aflaten weten, maar ook de zeilers kunnen toch echt wel een keer hun motorboot mee nemen naar de waterkant want uit eindelijk staat toch varen voor de gezelligheid voorop. De belangstelling voor onze vereniging is door de diverse activiteiten aan de waterkant en elders toegenomen. Een woord van dank is hier wederom op zijn plaats aan de catering (Jaap Tekke) en de Wedstrijdcoördinator (Walter den Besten) het is voor beiden het laatste jaar van hun optreden in die functie. Ook de nimmer aflatende inspanning van onze voorzitter als spil van onze vereniging mag langs deze weg wel even in het zonnetje worden gezet.

Het halen van de boeien ed. ging dit jaar nog beter dankzij het schema  en het feit dat alles nu beter te halen en dichterbij is.

BESTUUR

Het bestuur vergaderde diverse malen in voltallige bezetting en heeft getracht waarnodig bij te sturen en oplossingen te verzinnen. Naast het feit dat een vereniging bestaat bij de activiteiten welke de leden zelf ontplooien en wensen te ontplooien

LEDEN

Het ledental bestond per 31-12-2005 uit 37 personen. Er zijn wederom mede door onze lokale activiteiten aan de waterkant, diverse nieuwe leden ingeschreven welke de vereniging met frisse nieuwe ideeën verrijkten.

DE PATRIJSPOORT

Ons clubblad is afgelopen seizoen zij het met moeite weer regelmatig verschenen, wat voor een groot deel te danken was aan redactie en een kleiner geworden groep van vaste verslaggevers, het initiatief wat is genomen onder de noemer ik geef de pen door aan: wat zorgde voor leuke stukjes proza is inmiddels bij gebrek aan interesse en deelnemers verdwenen. Het 3^e redactielid in de persoon van Nico de Heer heeft helaas de redactie verlaten. Met zijn verfrissende ideeën is de Patrijspoort weer in een nieuw jasje gestoken. Echter zijn onregelmatige werktijden en het feit dat ondanks alle oproepen om kopij niemand wenste te reageren deed hem afhaken.

CLUBAVONDEN

Deze werden over het algemeen goed bezocht, er werden dit seizoen weer diverse modellen meegebracht waarover de eigenaren aan de stamtafel de nodige verhalen en uitleg gaven, wat de bouw betrof.

Voor het volgend jaar staan er nog wel wat op het verlanglijstje: nog iets meer kopij, meer interesse in het verenigingsgebeuren op zich (ook al gaat het de goede kant op) de vereniging is niet alleen het bestuur, maar ook de leden en meer interesse om ook eens wat te gaan doen met het onderwerp motorboten (voor een DEMO op koninginnedag bv. Dus nogmaals heeft u ideeën voor een demo of een ander programma voor de koninginnedag, kom er dan ook mee!

Container Deze zal komend voorjaar dienen te worden voorzien van een dakbescherming en een beetje bijgehouden dienen te worden dus dat wordt (met velen) lekker werken in de buiten lucht!

D.Groenendijk secretaris.

Micro Magic Nederland en de nieuwe boot van Graupner

Graupner komt medio mei met een nieuwe zeilboot op de markt. Ongelukkigerwijs wordt dit model 'racing Micro Magic' genoemd. Het gaat om een zeilboot die veel wegheeft van de oorspronkelijke Micro Magic. Omdat het voorschip, de achtersteven, de kiel, het kielgewicht en het roer zijn gewijzigd is er echter sprake van een andere boot. Door de tenaamstelling van Graupner zou er met name bij nieuwe zeilers verwarring kunnen ontstaan.

Daarom nu duidelijkheid: het nieuwe model mag niet meevaren in wedstrijden. De volgende onderdelen: vernieuwde kiel, het vernieuwde kielgewicht en het vernieuwde roer, passen op de huidige MM, maar zijn ook niet toegestaan tijdens de wedstrijden. Als je een nieuwe MM koopt of nieuwe spullen voor je boot, neem dan alleen spullen die met bestelnummer 2114 beginnen.

Tijdens de ALV van 3 februari jl. is na stemming is door de meerderheid het besloten dat we doorgaan met het oude model totdat duidelijk is dat het huidige model niet meer leverbaar is, wel met de overtuiging het nieuwe model te testen.

Er kan een tussentijdse ALV worden uitgeschreven mochten er belangrijke veranderingen zijn.

We hebben niet de illusie dat de huidige Micro de komende 100 jaar mee zal blijven gaan als de leukste, kleinste en beste op afstand bestuurbare zeilboot om mee te racen. We hebben ook niet de illusie dat een multinationalaal opererende modelbouwonderneming zal luisteren naar dit zeilclubje uit Nederland. Hun schoorsteen moet blijven roken en daar hoort productvernieuwing helaas bij. We hebben wel het idee dat de eenheid en misschien ook het wedstrijdplezier eronder zullen lijden als we het nieuwe model direct toelaten. Er is iets unieks opgebouwd rond de MM in Nederland en het is goed om daar behoedzaam mee om te springen.

Het goede nieuws van Graupner is dat de huidige MM leverbaar blijft en dat er ook een kant en klaar model komt: <http://shop.graupner.de/webuerp/servlet/AI?ARTN=2114.200> Die kan wel zo meedoen omdat hij gebaseerd is op het huidige model.

Tot aan de waterkant!

Namens Micro Magic Nederland

Steven Oosterheert

Modelbouwen



Henk Tolhoek.

In de vorige uitgave van de Patrijspoort heb ik het boek van Ir Theo van Harpen besproken.

Inmiddels heb ik van de uitgever toestemming gekregen om uit dit boek tbv de Patrijspoort te mogen citeren.

Na twee jaar geen modelbouw project onderhanden te hebben gehad, heb ik gezocht naar een model om op schaal te kunnen bouwen.

Mijn oog is gevallen op de 16 m² BM er.

Dit schip is ontworpen door H Bulthuis hetgeen de B van de typenaam verklaard.

Sedert 1931 is het schip een erkende klasse en veel gevaren in diverse nationale en internationale wedstrijden.

Het is een houten schip op spanten gebouwd en dus kostbaar in onderhoud.

Dit is er de oorzaak van geweest dat er nog maar weinig schepen varen.

De tekeningen die ik heb aangeschaft hebben een spantenplan van 1:5 dit houdt in dat het schip ongeveer 1.20 M lang wordt.

Op deze schaal zeilt het prima, dat is te zien op www.eurosail.nl, voor hen die kunnen internetten.

Helaas is mijn werkruimte beperkt en kan ik een schip van die grote niet bouwen. Ik wil er dus een schaal 1:7,5 van maken dan wordt 90 cm lang.

Het casco wil ik bouwen van mahonie latten op spanten met een ingelegd dek, zoals ik de luxe speedboot heb gebouwd.

Mijn eerste werk is het verzamelen de nodige materialen en het vervaardigen van het spantenplan in schaal 1:7,5.

Ik wil er weer een plaatje van maken zodat het eigenlijk zonde is om er mee te varen, hij zal er toch aan moeten geloven, het zal alleen spannend worden hoe hij zeilt en zoniet welke aanpassingen er aan het model zullen moeten worden gedaan.

Ik ga er vanuit dat er een hulp kiel zal moeten worden gebruikt, ik ga dus het onderschip zo uitvoeren dat ik een hulpkiel kan monteren.

Het boek van Theo van Harpen beschrijft dat als men een schaalmodel wil bouwen men zich zal moeten verdiepen in de historie van het model.

Dat ben ik dus ook aan het doen. Bij de tekeningen die ik aangeschaft heb zitten de klasse voorschriften, daarin staat ook van welke materialen het schip moet zijn vervaardigt.

Zo moet de kielbalk van eiken zijn, zo ook de buitenkiel.

De steven is ook van eikenhout, de spiegel van mahonie en de spiegelknie weer van eikenhout. De huid is houtsoort vrij, zo ook het dek. Ik wil dat dus in mahonie uitvoeren met in het dek mahonie met teakhout gefineerd.

Mastkoker en mastspoor worden weer van eiken, de vloeren van watervast multiplex.

De zeilen ga ik maken van spinnakerdoek van 45 gram per m².

De zeilvoering is een gaffeltuig.

De klasse voorschriften bepalen dat het schip niet minder dan 100 Kg en niet meer dan 105 Kg mag wegen, dat betekend dat schaal 1:7,5 het schip rond de 15 Kg zou mogen wegen. Er kan dus nogal wat gewicht in een eventuele hulpkiel komen.

In de volgende Patrijspoorten zal ik de verdere bouw met zijn wel en wee proberen te beschrijven.

De kleine zeeoorlog in het Kanaal

Bron: "Wapenbroeders" 21 juli 1949 - mei 2000 George J. Visser (IMH)

Een Nederlandse marine-vlieger kreeg gedurende de oorlogsjaren een opdracht in Nederland uit te voeren. Toen hij terugkwam in Engeland en over zijn niet alledaagse tocht vertelde in gezelschap van verschillende jonge officieren van de motortorpedoboten, kreeg hij de uitnodiging om een tochtje mee te maken.

Het leek de marine-vlieger wel interessant en er werd afgesproken, dat hij een raid op de Belgische en Hollandse kust mee zou maken.

De vlieger ging varen en hieronder vertelt hij wat gebeurde. Zijn verhaal geeft een goede kijk op het moeilijke werk van de mannen op de motortorpedoboten.

“Om ongeveer 11 uur 's avonds vertrokken wij uit de haven van Felixstowe met 3 boten; ik zat aan boord bij de leider van het flottielje. Het was een prachtige nacht voor ons doel, met een lichte nevel op het water, halve maan en heldere lucht. Buiten de havenversperring gekomen werd in het begin volle kracht gedraaid vanwege de accoustische mijnen, die door de Duitsers in de vaargeul onder de kust waren gelegd. De topsnelheid van de boten was ongeveer 33 mijl en wanneer men bij deze vaart over een accoustische mijn voer, was men bij de ontploffing meestal ver genoeg verwijderd om het er levend van af te brengen.

Eenmaal buiten, op zee, werd geminderd tot ongeveer 20 mijl en werd koers gezet op de Franse kust, bij Nieuwpoort. De overtocht verliep zonder enige bijzondere belevenissen. Even bezuiden Nieuwpoort liepen wij de kust aan en met langzaam draaiende motoren, z.g. op sluipvaart, werd onder de kust koers gezet om de Noord. Bij het aanlopen van de kust werden wij blijkbaar gehoord door de Duitsers, die ons met zoeklichten probeerden te vinden en daarbij eerst het luchtruim afzochten, waarschijnlijk denkende, dat het geluid van vliegtuigen afkomstig was.

Langzaam draaiden de stralen van het zoeklicht echt omlaag en gezien mijn ervaring als vlieger met dit soort apparaten, leek het mij toe, dat wij spoedig opgemerkt zouden worden. De nevel boven het water bleek echter dicht genoeg om ons vanaf de wal volkomen onzichtbaar te doen zijn. Bovendien maakten onze motoren bij geringe snelheid slechts weinig lawaai, zodat de zoeklichten al spoedig gedoofd werden.

Wij voeren in kiellinie. De boot, waarop ik mij bevond, ging voorop. Na een half uurtje varen doemde plotseling het silhouet van een schip op in het maanlicht.

Met nog minder vaart slopen de 3 torpedobotjes naderbij en voeren in een grote boog om het verkende schip heen. Het geheel deed mij denken aan een troep honden, die snuffelend om een eventuele prooi heen sluipen.

Aan boord stond iedereen gespannen op post en het gaf mij een, enigszins hulpeloos gevoel om er zo als passagier voor spek en bonen bij te staan. Het bleek echter, dat het bewuste vaartuig het wrak was van een Engelse torpedobotjager, die enige maanden tevoren bij de evacuatie uit Duinkerken tot zinken was gebracht door Duitse vliegtuigen en thans hoog en droog op het zand zat. Een tegenvaller, maar wij hadden nog een hele trip voor de boeg. In dezelfde formatie werd de tocht voortgezet.

Ter hoogte van Ostende gekomen, besloot de flottielje-commandant het binnenvaarwater te nemen, waarbij wij zo dicht onder de wal kwamen, dat ik ondanks de betrekkelijke duisternis en heiligheid, de haven van Ostende duidelijk kon zien.

Ik kreeg indruk, dat men mij echt “iets wou laten zien” en dat dit bravourstukje nu niet bepaald nodig was. Erg leuk vond ik het niet, want zonder dit geloofde ik ook wel in de flinkheid van deze jongens van de vloot.

De Duitse zoeklichten begonnen weer rond te spoedig waren er 2 of 3 rechtstreeks op ons dacht, nu gaat het lieve leventje wel beginnen, dat de betrekkelijk kleine en lage scheepjes voldoende beschutting vonden in de lichte het water dreef.

thans zo dicht onder de kust, dat men aan onbewust ging fluisteren uit angst, dat men ons horen.

Plotseling paaide een van de uitkijken “schip aan bakboord” en direct werd hierop koers gezet. Dichtbij gekomen bleek het een voor anker liggend schip te zijn van ongeveer 3 à 400 ton, waarschijnlijk een Duits oorlogsschip, belast met de bewaking van de mijnevelden voor Ostende. Blijkbaar had men aan boord onze tegenwoordigheid opgemerkt, want plotseling werd vuur geopend met een zware mitrailleur, dat echter direct werd beantwoord met het vuur van alle 8 lichte mitrailleurs, die in 2 torens van 4 aan boord van onze motortorpedobot stonden opgesteld. Tegelijkertijd werd besloten een torpedo te lanceren. De afstand tot het doel werd vergroot, teneinde een behoorlijke aanvalsrun te maken.



spelen en al gericht. Ik doch het bleek, toch nog nevel, die op Wij voeren boord van de wal zou

Deze motortorpedoboten behoorden nl. tot een vrij ouderwets type, waarbij 2 torpedo's aan boord werden meegevoerd, die bevestigd waren op rails aan stuur- en bakboord van het schip.

Een torpedo-lancering bij dit type boot vond als volgt plaats: met sluipvaart werd in de richting van het doel gestoomd, terwijl van tevoren de torpedo-bevestiging op de rails werd los gemaakt

Op bepaalde afstand gekomen werden de motoren op volle kracht gezet en door de plotselinge snelheidsvermeerdering gleeed de torpedo achterwaarts van de rails te water, waarbij tegelijkertijd roer aan boord werd

gegeven om met de boot uit de baan van de torpedo te komen.

Op deze wijze werd een aanval tegen het vaartuig ingezet. De eerste torpedo miste haar doel echter. Ondertussen waren de Duitsers vanaf de wal gaan schieten met 40 mm mitrailleurs en zwaardere anti-luchtkanons. Het was niet de eerste keer, dat er op mij geschoten werd en dat ik de veelkleurige kogelbanen van de 40 millimeters langs mij heen zag trekken. Ik had toen echter steeds achter het stuur van mijn vliegtuig gezeten, wat je toch min of meer het gevoel geeft je lot in eigen handen te hebben. Thans, als passagier en werkeloos toeschouwer, miste ik deze zekerheid en vond al dat geschiet bepaald onaangenaam. Gelukkig ging echter alles ver over en naast.

Een tweede aanval werd ingezet en op de goede koers en afstand werd volle kracht gegeven, waarbij de torpedo achterwaarts te water gleed. Met roer aan bakboord draaide de boot tegelijkertijd af, maar nog voor 90° van koers veranderd was, in mijn herinnering slechts enkele ogenblikken na het lanceren van de torpedo, vond een zware ontploffing plaats, vlak achter ons, waarbij practisch ons gehele achterschip uit elkaar geslagen werd.

Ik stond op dat ogenblik in de afgang naar de kajuit en sloeg met mijn hoofd tegen het dek. Enigszins versuft begreep ik niet precies wat er gebeurde, maar ik kreeg de indruk dat het achterschip was geraakt door een Duitse granaat en wij tegelijkertijd tegen een muur waren gevaren. De boot lag ogenblikkelijk gestopt met het achterschip onder water, de neus omhoog. In enigszins versufte toestand, waarschijnlijk als reactie vanwege de helling die de boot had aangenomen, klom ik tegen het schuin liggende dek omhoog en op de neus gekomen, klaarde mijn hoofd weer wat op.

Om mij heen kijkend, zag ik een van de andere boten langs zij komen. Men wierp een trosje over, dat ik opving en om een van de bolders legde. De commandant van onze boot kwam wat nerveus op mij af en drong er op aan, dat ik het eerst van boord zou gaan. Van zijn standpunt bekeken volkomen juist, aangezien hij in grote moeilijkheden zou geraken, wanneer hij zonder mij naar zijn basis zou terugkeren. Officieel was ik niet aan boord en dus moeilijk als vermist of gedood af te schrijven.

Mijn brein was echter nog steeds niet volkomen helder en het enige, wat bij mij opkwam, was dat bij een schipbreuk vrouwen en kinderen het eerst van boord gingen. Ik verzette mij dus tegen de wens van de commandant en ging terug naar het achterschip, waar een matroos knijp zat tussen het restant van de sloep en het dek.

Ondertussen zwommen en dreven enige leden van onze bemanning, in het water rond, die door de derde motortorpedoboot werden opgepikt. Het bleek, dat niemand vermist werd en slechts enkelen licht gewond waren. Met de commandant stapte ik tenslotte aan boord van het andere vaartuig in de veronderstelling, dat wij er nu zo spoedig mogelijk van door zouden gaan. Het bleek echter, dat in de kajuit van het wrak verschillende geheime papieren waren opgeborgen en dat de houten boot, ondanks de beschadigingen, niet zonk. Het was echter niet mogelijk naar binnen te gaan, omdat de toegang tot de kajuit ander water stond. Met handgranaten en mitrailleurs werd getracht het wrak tot zinken te brengen, dat echter weinig neiging vertoonde om op de bodem te gaan liggen.

Door al dat vuurwerk kregen de Duitsers aan de wal ons hoe langer hoe beter op de korrel en ik begon de toestand vrij onaangenaam te vinden. Bovendien merkten we een vaartuig op, waarschijnlijk een Duitse torpedobootjager, die uit de haven van Ostende naar buiten kwam. De tijd was gekomen om dit brandpunt van belangstelling vaarwel te zeggen en met volle kracht werd dan ook koers op Engeland gezet, waarbij al spoedig het Duitse schip uit het gezicht verdween.

Om van de schrik te bekomen, kregen wij in de kajuit een glaasje rum. Zonder verdere moeilijkheden bereikten wij de overkant, helaas echter met 2 i.p.v. 3 schepen. Gedurende de terugtocht waren al enige veronderstellingen opgeworpen, wat ons nu eigenlijk getroffen had. Enkelen dachten, zoals ik, direct aan een ontploffing van onze eigen torpedo achter het schip. Anderen spraken over een mijn, of een ontplofte granaat vlak achter ons in het water. Wat het nu precies geweest was, konden wij echter niet vaststellen.

Enige maanden later sprak ik mijn gastheer nog eens, die mij vertelde dat de gehele zaak door de Admiraliteit was onderzocht. De experts waren inderdaad tot de conclusie gekomen, dat wij door onze eigen torpedo tot zinken waren gebracht.

Een torpedo wordt n.l. afgesteld op een bepaalde diepte doch maakt in het begin van zijn baan wel eens een gier naar beneden. Zeer waarschijnlijk was nu de torpedo, kort na het lanceren, in haar duik tegen de steile wand van het vaartuig gekomen en ontploft. Zoals gebruikelijk bij de Britse marine, kreeg de bemanning van het verloren gegane schip 14 dagen verlof. Daar ik als passagier natuurlijk geen aanspraak op verlof kon maken, bleek het glaasje rum het enige extraatje voor mij.

In het algemeen zij nog vermeld, dat de Engelsen dit onderdeel van hun vloot, de motortorpedo- boten, de laatste jaren voor de oorlog zeer hadden verwaarloosd en slechts enkele ouderwetse scheepjes tot hun

beschikking hadden. De Duitsers daarentegen hadden in deze periode reeds de beschikking over een groot aantal zeer moderne en snelle motortorpedoboten, in Engeland bekend als E-boten, waarmee zij de geallieerde convoyen onder de Engelse kust belangrijke schade toebrachten.

Van onze kant kon toen nog weinig gedaan worden om de Duitse scheepvaart langs het vasteland van Europa te belemmeren, hetgeen voor de Duitse oorlogvoering een groot voordeel was. Er werd dan ook met volle kracht begonnen met een aanbouw-programma van moderne motortorpedoboten, waarmee echter pas in de tweede helft van de oorlog successen werden behaald en waarbij ook Nederlandse bemanningen van zich deden spreken”.

Opknappen van oude sleepers

Van de Familie Rekkers hebben we een drietal sleepboten gekregen. Helaas was er een niet te redden. Twee van onze leden hebben zich ontfermd over de overige.

Zodra we meer weten zullen we het jullie laten weten. Wij hopen dat ze dit jaar nog te water gelaten kunnen worden.