"Ten Anker"

Dit webmagazine bestaat uit een combinatie van eigen speurwerk, binnen gekomen berichten en aangeleverde redactie, gein en ongein over de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij, Binnenvaart en ander maritiem nieuws uit het heden en verleden.

Redactie

Arie Krijgsman

Vijverlaan 101

3319 SN Dordrecht

e-mail:
arcon46@kpnmail.nl

telefoon

tussen 10.00 en 16.00 uur

078-7504575

b.g.g.h.

06-25160899

www.tenanker.com

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

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

Nummer 22 – 7 e jaargang

30-05-2024

Inhoud: (wijz. voorbehouden)

Mijn jaren bij de Koninklijke Marine van Wies Platje - Het begin.
Het aandeel van de KM in de droogmaking van Walcheren.
m.s. Prins der Nederlanden.
Feest en Parade in Soerabaja
Knipsel Marine nieuws
Het Koninklijk Instituut voor de Marine
Koninklijke Marine in 1971 in de Ned. Antillen
Averij Arnedijk begin februari 1953
Knipsel uit Alle Hens 1948
Broeksriem
De onder en bovenwater jaren van Piet de Jong
Vlootrevue en Nationale zeilwedstrijden te den Helder
Hr.Ms. Borculo en Alblas naar Faslane 1960
"Let her sink" zeiden de Amerikanen

Nadat ik een oproep had gedaan onder de kreet "de Uitdaging" waarbij ik de lezers gevraagd hebt ook eens op het toetsenbord los te gaan en hun belevenissen c.q. hun diensttijd te beschrijven voor publicatie in ons blad, zijn er enkele sobats los gegaan….

In de komende edities kunt u hier deelgenoot van zijn….,met dank aan deze mannen die er de tijd voor hebben genomen om dit te kunnen delen….
Top, want dit zijn inkijkjes waar een ander geen notie van hebben gehad en die juist ons blad door de persoonlijke verhalen zo boeiend maakt !

Arie Krijgsman

Zoals telefonisch beloofd hierbij mijn eerste bijdrage voor Ten Anker in het kader van
"de Uitdaging".

Het is geen standaard carrière die ik bij de KM heb gemaakt maar mogelijk toch interessant voor de lezers en **wat nog belangrijker is mogelijk spoort het meer mensen aan om hun KM ervaringen op papier te zetten.**

Hierna komt NNG aan de beurt en nog meer …..
Hartelijke groet
Wies Platje

Mijn jaren bij de Koninklijke Marine

Het begin - deel 1 van 9

Ook voor mij, als 84-jarige, geldt dat herinneringen en beelden uit het verleden een steeds groter deel gaan uitmaken van de bij mijn geboorte meegekregen opslagcapaciteit. Omdat ik graag schrijf en met heel veel plezier terugdenk aan mijn tijd bij de Koninklijke marine heb ik mijn zesendertig jaren in het blauwe pak op papier gezet. De voornaamste reden was dat ik mijn twee zoons en hun kinderen wilde laten weten waarmee ik in mijn werkzame leven bezig ben geweest. Toen Arie Krijgsman, de onvolprezen redacteur van Ten Anker, dat hoorde vroeg hij mij delen daarvan in zijn nieuwsbrieven op te nemen. Ik doe dat graag maar verwacht van mij geen verhalen over wereldreizen, oefeningen of langdurige varende plaatsingen. Mijn marineleven speelde zich voor een groot deel af bij staven en op het ministerie in Den Haag. In mijn herinneringen evenwel nemen de enkele keren dat ik met de KM een reis maakte en mijn vijf jaren bij de MLD op Valkenburg nog steeds een zeer belangrijke plaats in.

Wies Platje

Ik kwam in oktober 1958, als schrijver der 3e klasse, bij de marine in dienst met een bezoldiging van 143 gulden per maand. Tijdens de Eerste Militaire Vorming in Hilversum was kwartiermeester Van Til een inspirerende baksmeester. Daarna volgde de vakopleiding voor schrijver en werd ik vervolgens geplaatst bij de Van Braam Houckgeestkazerne in Doorn. Bossen, heidevelden, een groot exercitieterrein en heel veel mariniers in plaats van grijze schepen en blauw zeewater die mij via wervingsposters gelokt hadden. Toch, aan deze eerste marine jaren heb ik voornamelijk fijne herinneringen bewaard. De typische mariniershumor was goed aan mij besteed. Ik ontdekte daar dat onder het collectief vertoon van discipline en plichtsbetrachting ook een wereld schuilging van 'practical jokes', elkaar voor de gek houden en vooral ook van sterke verhalen die op een leugenbankje uitstekend tot hun recht zouden zijn gekomen. Bijzondere herinneringen

heb ik aan het jaar dat ik samen met de later bekend geworden zanger en entertainer, dienstplichtig marinier Frans Halsema op het bureau Commandement werkte.

Gaandeweg realiseerde ik mij dat ik niet mijn hele arbeidzame leven schrijver wilde blijven en toen ik in januari 1961 de Bekendmaking Commandant Zeemacht Nederland las waarin kandidaten werden opgeroepen zich aan te melden voor de opleiding tot Korporaal van Speciale Diensten Inlichtingendienst, diende ik daarvoor meteen een verzoek in en tot mijn grote vreugde werd mijn verzoek toegestaan. Ik las in een voorschrift over eisen van vakbekwaamheid dat bij deze opleiding een interessant lessenpakket wachtte en wat ook niet onbelangrijk was dat de bevorderingskansen bij het dienstvak SDID aanzienlijk aantrekkelijker waren dan bij het dienstvak schrijver.

Afscheid van Doorn dus en als 21 jarige op naar Den Haag. Een groter verschil tussen het leven in een strak georganiseerde marinierskazerne en de nieuwe wereld waarin ik terecht gekomen was is in mijn ogen ondenkbaar. De opleiding waaraan ik met mijn toekomstige collega en vier zeemiliciens begon vond plaats op de zolder van het pand aan de Hoge Nieuwstraat dat aan de achterkant van het gebouw van de Marinestaf aan de Lange Vijverberg 7 grenst. Omdat enkele jaren daarvoor de oude Marine kazerne Den Haag was opgeheven werden we voor logies en maaltijden ondergebracht bij het Marine Keuringcentrum te Voorschoten. Iedere dag op en neer met de Blauwe Tram die in die tijd met veel tussenstops tussen Den Haag en Leiden reed. Eén van de dienstplichtige SDID-ers die tijdens de opleiding op de Hoge Nieuwstraat werkzaam was is de later bekend geworden auteur Jeroen Brouwers (overleden in 2022). We hebben genoten van zijn vrolijkheid en aanstekelijke humor. Zijn intervieuwverslagen waren, zoals ik later hoorde, prachtige stukjes proza.

Het leslokaal op de overloop van de bovenste verdieping van het oude gebouw was weinig indrukwekkend en verdiende de naam leslokaal niet echt. Van onze instructeur herinner ik voornamelijk dat zijn educatieve activiteiten bestonden uit leiding geven aan 'zelfstudie'. Van de lessen scheepsherkenning (eindeloos kijken naar dia's van Russische oorlogsschepen) herinner ik mij vooral dat we de Skory-klasse jager konden herkennen aan de rookpluim uit de achterste schoorsteen! Een intrigerend deel van de overloop bestond uit een grote kast waarin, naast enkele racefietsen allerlei kledingstukken hingen die gebruikt werden bij volg- en infiltratieoefeningen.

Het hoofd van de dienst, commandeur Van Dulm, vond het noodzakelijk dat er iets gedaan moest worden aan onze persoonlijke weerbaarheid. Het klasje werd dan ook voor een periode van vier weken gedetacheerd bij de School voor Fysieke Training en Sport bij het marine zwembad op de Rijkswerf in Den Helder. Dat was voor mij als een zichtbaar niet-sportman een ware beproeving. Zes uur per dag werd je door de instructeurs (onderofficieren van het Korps) met gepaste minachting op de mat gekwakt en werd de zijkant van je lichaam steeds pijnlijker. Halverwege de cursus werd het hoofd van de school vanuit Den Haag meegedeeld dat het Hoofd van de Marine Inlichtingendienst zijn cursisten wilde bezoeken en toen de marine auto met het blauwe bord met één ster arriveerde en hij de gymzaal binnenkwam waren de aanwezige instructeurs getuige van een tafereel dat hun visie op dat stelletje vlootbalen definitief zou veranderen. Een commandeur die zittend op een gymzaalbank tussen ‘zijn jongens’’ een uurtje gezellig keuvelde. Ik had daarna

de stellige indruk dat wij met andere ogen werden bekeken en met iets meer respect op de mat werden neergelegd. Toch trots geweest op mijn gele band.

Het was een vreemde maar boeiende tijd waarin je een grote persoonlijke vrijheid genoot zoals het tijdens de lunchpauze op de Lange Vijverberg op een bank in de zon zitten met zicht op het torentje van de premier. De zelfstudie werd regelmatig onderbroken door werkzaamheden op het secretariaat.
De chef de bureau was een heel aardige vrouw en ze was zeer ontvankelijk voor onze marine verhalen en anekdotes. Voor een aantal van ons was zij ook een zeer gewaardeerde bank van lening. Omdat de verlokkingen van de Haagse horeca regelmatig haar tol eisten kon je altijd bij haar terecht om te voorkomen dat je het einde van de maand niet zou halen. Gaandeweg de opleiding ging je steeds meer collega's kennen en viel het op dat een belangrijk deel van de dienst redelijk afgezonderd was van de rest. Dat was sectie I die in die tijd volop betrokken was bij de oplopende spanning rond Nederlands Nieuw-Guinea. Wat wij hiervan op de overloop merkten was dat het opdoen van kennis van de Maleise taal steeds meer aandacht kreeg. Na, de "met goed gevolg" afgeronde opleiding wachtte vier maanden kaderschool bij het Marine Opleidingskamp te Hilversum.

Eind 1961 was ik klaar voor het echte werk. Weer naar Den Haag. Ik werd geplaatst bij de sectie antecedentenonderzoeken en vulde mijn dagen achter de schrijfmachine. Omdat ik de jongste op het bureau was moest ik iedere middag op een oude dienstfiets gesloten enveloppen met actecedentenformulieren tussen de Haagse politie en de BVD rondbrengen. Na acht weken kwam op een maandagochtend onverwacht een einde aan dit weinig spectaculaire bestaan. Korporaal Platje moest zich bij het Hoofd melden en kreeg te horen dat hij op 27 februari 1962 naar Nieuw-Guinea zal gaan vertrekken.

Het Zeewezen 3e jaargang no. 7 juli 1947

Het aandeel van de Kon. Marine in de *DROOGMAKING VAN WALCHEREN*

Mijnen, bommen en granaten opgeruimd

Toen de „Droogmaking Walcheren" de taak op zich nam het verdronken eiland droog te leggen, waren de moeilijkheden legio. Wij zullen hier niet stil staan bij de problemen van de aanschaffing van materialen, het werven van werkkrachten in het geteisterde land, de organisatie van dit machtige object, maar slechts wijzen op de rol, die de Marine bij het dichten der dijken heeft gespeeld.
Om de gaten in de Nolledijk, in de dijk bij Rammekens, Westkapelle en Vrouwenpolder te dichten waren tonnen aan materiaal nodig, die van elders moesten worden aangevoerd. Walcheren was omringd met obstakels, welke bovendien door de Duitsers van granaten en mijnen waren voorzien. Voordat er geschikte landingssteigers konden worden aangelegd, moesten deze versperringen worden opgeruimd.

Mijnenopruimdienst in actie

De in Vlissingen aanwezige ploegen van de Mijnenopruimdienst werden belast met het demonteren en wegvoeren van explosieven en het op blazen der versperringen. Bovendien lagen er op enige afstand uit de kust rijen zeemijnen, die een geducht gevaar vormden voor de kustvaart, terwijl deze juist ten volle moest worden uitgebuit om de nodige materialen aan te voeren. De geallieerde mijnenveegdienst had voor het normale zeeverkeer reeds kanalen geveegd, maar dicht langs de kust moest het vaarwater nog geheel worden schoongeveegd. De katymijnen, betonnen mijnen met een enkele stoot- horen, welke reeds slachtoffers onder de vissersschepen hadden gemaakt en juist in het vaarwater uitgestippeld voor het vervoer van de bakken en lichters lagen, moesten in korte tijd verdwijnen. Speciaal opgeleide ploegen van de Marine werden hiervoor aan het werk gezet. De gang van zaken was als volgt. Allereerst werd het strand gezuiverd van explosieven; daarna werden alle obstakels vernield en verwijderd, zodat er over een schoon strand werd beschikt, hetgeen noodzakelijk was om de voor de kust liggende katy-mijnen op te sporen en te vernietigen

Dit werk vorderde vrij snel, zodat de Waterstaat spoedig over landingsplaatsen er aanvoerkanalen kon beschikken. Bij fort Rammekens was de „Droogmaking Walcheren" intussen begonnen met de voorbereidende maatregelen voor het dichten van de breuk aldaar.

Riskant en modderig karweitje

Om het fort en aan de dijk hadden de Duitsers uitgebreide mijnenvelden aangelegd, welke op verschillende punten geheel moesten worden op geruimd. Hieraan werd de bommen- en mijn demontageploeg van de M.O.D. der Kon. Marine te werk gesteld. Een gedeelte van deze velden lag onder water, hetgeen een riskant en modderig karweitje voor de Marinemannen betekende

Voor het opruimen van de dieper in het land gelegen velden zorgden afdelingen van het Ned. leger in samenwerking met burgerautoriteiten Het personeel van de droogmaking was overigens geheel vertrouwd geraakt met de aanwezigheid van landmijnen op het werk. Deze mijnen waren van de palen af geslagen en lagen verraderlijk goed gecamoufleerd tussen de stenen aan de voet van de dijk. Geregeld togen ploegen van de M.O.D. er op uit om deze mijnen op te sporen en ter plaatse te vernietigen. Vaak kwam het voor, dat arbeiders de gevaarlijke apparaten op opvallende plaatsen hadden gelegd, nadat ze de kunst van de Marine hadden af gekeken; dit had uiteraard weinig waardering van de kant van de Marine.

Opblazen van bunker

De samenwerking tussen de betrokken ploegen was overigens uitstekend; dit lag niet zo zeer aan de Engelse sigaretten, waarover de Marine toen in min of meer in ruime mate beschikte, dan wel aan de bereidheid van het M.O.D.-personeel om bunkers, waarmee de dijk van Vlissingen naar Rammekens als het ware bezaaid scheel met springstoffen op te ruimen.

De Waterstaat beschikte in dat stadium nog niet over voldoende pneumatisch materiaal om daar mede de betonnen bolwerken aan te pakken en de toepassing van explosieven bleek een snel en afdoend middel om deze geheel of gedeeltelijk te doen verdwijnen. Dit bespaarde tijd en werkkrachten en was van groot belang, aangezien de droogmaking een machtige race was tegen het water, dat voortdurend aan de dijken knabbelde en de geulen in de gaten steeds maar dieper uitsleep.

Blindgangers

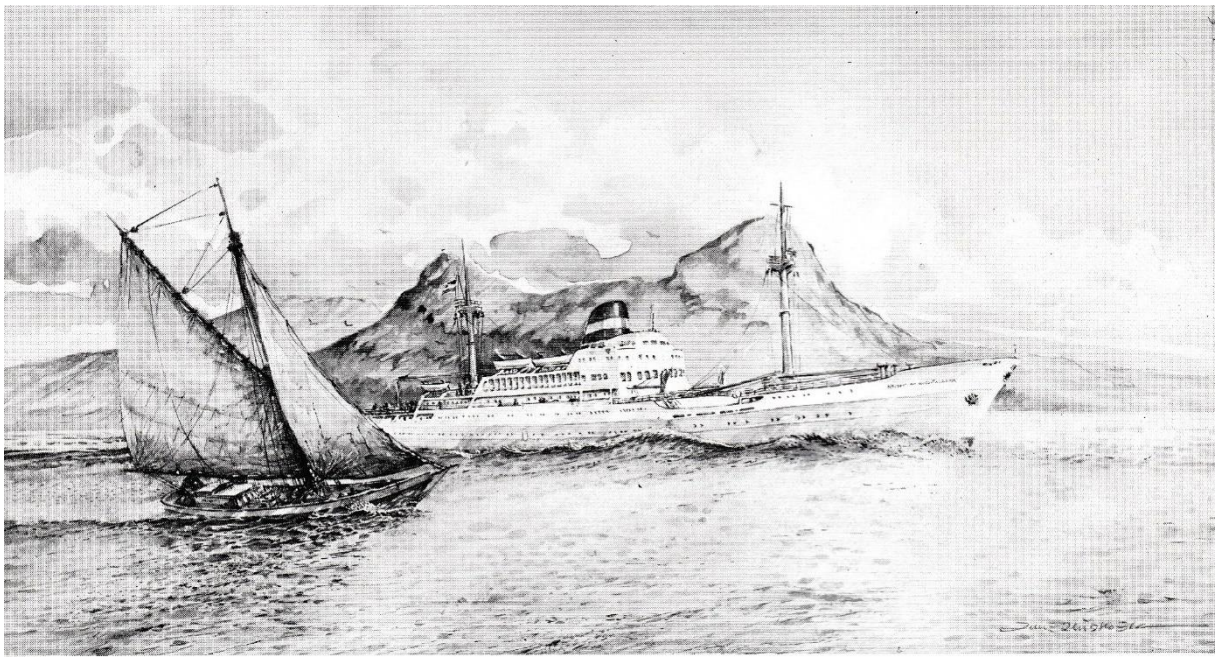
Het is te begrijpen, dat bij massale bombardementen, zoals die hebben plaats gehad bij het doorbreken van de dijken, talrijke blindgangers blijven liggen. Wanneer deze projectielen maar diep genoeg in de vette klei doordringen, zal hun aanwezigheid weinig gevaar voor de omgeving opleveren. Bij Westkapelle lagen echter
ettelijke on-ontplofte bommen op plaatsen, waar de herstelwerkzaamheden moesten gebeuren Zelden trof een ploeg demonteurs wel zulk een unieke gelegenheid om zich te ontplooien al juist daar; behalve onontplofte bommen van Geallieerd en Duits type, lagen daar granaten en landmijnen van het meest uiteenlopende soort.
Bij Westkapelle had nl. de landing de Engelsen plaats, welke hun zware verliezen berokkende en als de bloedigste campagne uit de strijd om Walcheren bekend zal blijven.
Uit het voorgaande moge blijken, dat de Kor Marine
een belangrijk aandeel heeft gehad in het grootse werk, dat Walcheren aan het water ontrukte.

Met goedvinden van de Koninklijke Nederlandse Vereniging "Onze Vloot"

DE Blauwe Wimpel
MAANDBLAD VOOR DE SCHEEPVAART EN SCHEEPSBOUW IN DE LAGE LANDEN

1986

m.s. " Prins der Nederlanden "



Tekening van Arne Zuidhoek
Tekst van Kees de Haas

In de zomer van 1972 kwam er een einde aan de passagierslijndienst tussen Nederland en Suriname en de Nederlandse Antillen, die in 1884 was begonnen door de Koninklijke West-Indische Maildienst en in 1927 was samengesmolten met de Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij. De laatste twee passagiersschepen van deze Amsterdamse rederij,

de ,,Oranje Nassau en de ,,Prins der Nederlanden", "werden, daarop uit de vaart genomen. opgelegd en vervolgens in maart 1973 verkocht aan Cuba, waar ze een taak kregen bij de opleiding van koopvaardij officieren.

De .,Prins der Nederlanden" was een produkt van de Machinefabriek en Scheepswerf P. Smit jr. te Rotterdam. waar hel schip op 14 maart 1957 was gedoopt door Koningin Juliana, in aanwezigheid van Prins Bernhard, naar wie het was genoemd Na op 3 september 1957 te zijn opgeleverd, vertrok ze op 26 september uit Amsterdam voor haar eerste reis naar de West. Het schip en haar zuster waren ontworpen door het bouwbureau van de KNSM, waarna een model was getest in de sleeptank te Wageningen. De lengte van de .,Prins der Nederlanden". bij oplevering 7220 brt groot, bedroeg 131.5 m (o.a.). de breedte kwam op 17,3 m en de holte op 9.9 m. Het schip was uitgerust met een 45O0 pk enkelwerkende tweetakt 6-cilinder B & W dieselmotor, goed voor een dienstsnelheid van 15,5 mijl per uur. Bij voltooiing was er accommodatie voor 116 passagiers in de eerste- en 68 in de toeristenklasse. De bemanning bestond uit 75 personen. Hel gedeeltelijk airconditioned vracht-passagiers- schip was smaakvol ingericht, me bijzondere aandacht voor gezinsvervoer en met ruime accommodatie voor kinderen. De toeristenklasse kon worden gebruikt voor groepen militairen of contractarbeiders.

De ..Prins der Nederlanden" maakte in haar KNSM-tijd 120 rondreizen. Op 31 augustus 1966 liep ze tijdens een reis van Amsterdam naar Kingston op Jamaica bij het Azoreneiland Flores op een onderwaterklip, die niet op de zeekaart was aangegeven .
Zware, bodemschade was het gevolg, met de machinekamer onder water. Een Griekse sleepboot bracht de KNSM-er naar Horta op Fayal. Vandaar ging het schip achter de ..Utrecht" van Bureau Wijsmuller naar Lissabon. waar een noodreparatie werd uitgevoerd. Ten slotte sleepte de ,,Ierse Zee" van Smit lnternationale de onfortuinlijke ..Prins" naar lJmuiden, waar het transport op 23 oktober 1966 arriveerde.

FEEST EN PARADE IN SOERABAJA

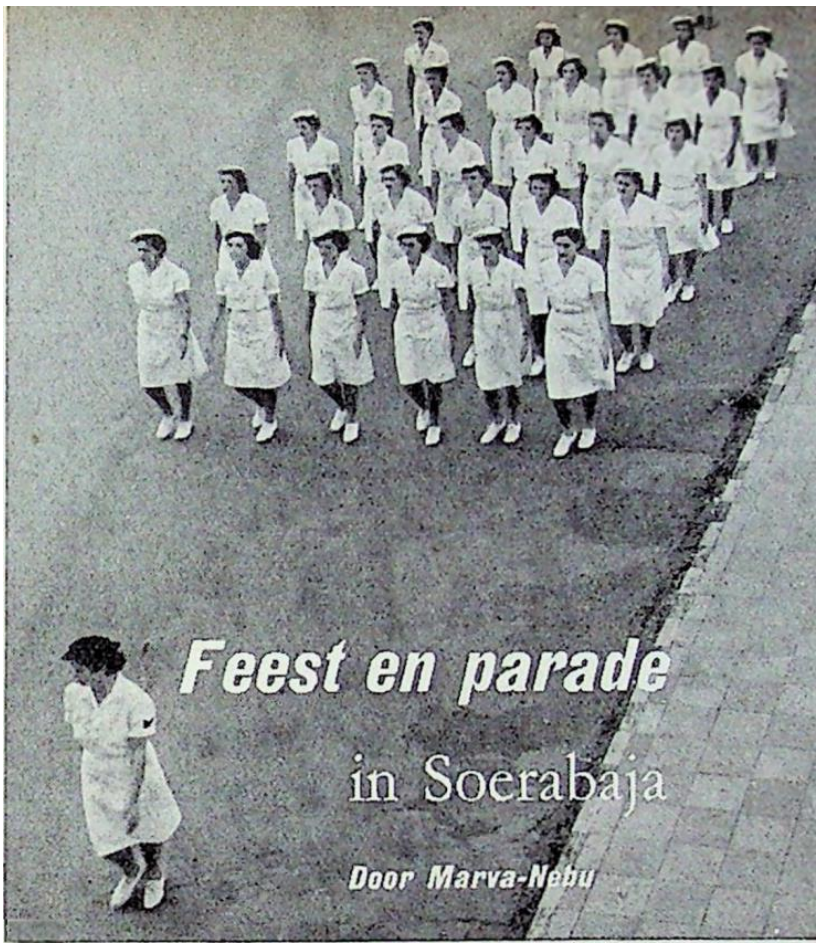
De eerste dag.

De dag begon als iedere andere dag; voor enige van ons vroeg en warm, voor de anderen iets later maar niet minder warm. Hoe het er gekomen was, weet niemand meer juist te zeggen, maar plotseling wist iedereen het grote nieuws. 51 schoten daverden over de Krokodillenstad. Vliegtuigen ronkten en de machine met de Oranjewimpel cirkelde laag boven de huizen en havencomplexen.
De straten waren vol met auto's en andere voertuigen, behangen met slingers en vlaggen, volgepropt met juichende kinderen.
In het officierenhuis stond het buffet beladen met kopjes, glazen, koude limonade en zowaar de fles.
Staande hebben we gedronken op onze grote prinses, kleinste prinses, grootmoeder en papa.
De radio was weldra overstemd door het grote volume, dat zich uit de zanglustige kelen ontwikkelde. Het hele Marva-repetolre werd afgezongen.
Om 6 uur werd bekend gemaakt, dat, ondanks de avondklok van 2 uur, dit niet voor ons gold.
De volgende dag immers was er parade, wat inhield, dat er om 4.30 uur overal was. Iedereen

dus om 11 uur binnen en Off. Beins dreigde met streng arrest als een van ons op de parade flauw zou vallen van vermoeidheid. Toen Soerabaja tot diep in de nacht feest vierde, lagen er 40 Marva's in diepe rust. Je moet er wat voor over hebben een goed figuur te slaan.

De grote dag.

Half vijf overal. Algemene run op de mandikamers, aan tafel slaperige gezichten en niemand die eigenlijk wat at. Zenuwen. Kwart voor vijf was de voor-inspectie. Iedereen werd van top tot teen bekeken. Geen vlekje mocht er zijn; alle petten spierwit en model op het hoofd.
Na aankomst voor het station Kota, zetten wij ons in beweging voor de opstelling voor het Gouvernementshuis, waar de parade afgenomen zou worden. Hoge officieren van leger en vloot stelden zich bij het platform op en na enige tijd kwam Kolonel Roelofsen, die samen met v. Waning en andere hoge autoriteiten de parade zou afnemen, aanrijden. Langs de kanten van de weg stonden rijen mensen in bonte mengeling van ras en uniformen en de M.P. had druk werk de weg vrij te houden.



Langzaam reed de auto met Kolonel Roelofsen en van Waning ter inspectie langs de troepen. Het was doodstil, allen presenteerde het geweer, wij stonden stram in de houding. Even later begonnen de trommels te roffelen, commando's werden gegeven; de parade begon. Het platform kwam dichter en dichter bij, nog enige passen daar was het commando: „Hoofden .... Rechts" en Marva Officier Beins gevolgd door een sectie Marva's, marcheerde voorbij. Een groot ogenblik, dat was het, want het was de eerste keer, dat Marva's hier in Soerabaja meeliepen in een parade en we waren ook het enige vrouwelijke element bij dit grote eerbetoon. De belangstelling en het enthousiasme van de zijde der militairen zowel van de burgers was groot.

Op de verschillende recepties had onze officier talrijke complimenten in ontvangst te nemen en ook wij Marva's werden op onze terugtocht door de stad (onder luid gezang), steeds toegejuicht en met opgestoken duimen begroet.
Het was een succes geweest en we hadden getoond onze naam van Mar(ine) V(rouwen) A(fdeeling) waard te zijn.

's Avonds was het feest in de stad en ditmaal was ook voor ons het passagieren tot 2 uur. We hadden het wel verdiend om onze zenuwtjes, die, zoals we achteraf bekenden, toch wel enigszins In het nauw waren geweest, weer op normale spanning te brengen.

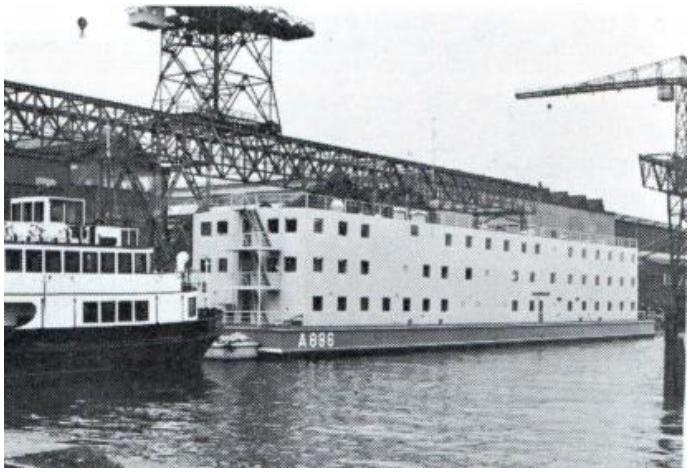
De derde dag.

Om niet achter te blijven in de algemene feestvreugde, werd op de dag na de parade een theedansant in het Marva-huis gegeven.
Van de bar werd druk gebruik gemaakt. Marva's, Officieren, Mariniers en Matrozen zaten verspreid over de talrijke zitjes, zowel buiten als binnen.

Belegde sandwiches verdwenen in de hongerige magen. De bowl slonk snel.
Om 8 uur precies werd deze, in alle opzichten geslaagde middag-avond besloten met het Wilhelmus. Onze dagen van feest waren ten einde, drie dagen van vreugde.

Bron: overal Mei 1947

December 1971



DREBBEL UITDIENSTGESTELD
Dinsdag 30 november werd Hr.Ms. Cornelis Drebbel, na ruim 55 jaar de onderzeedienst in allerlei functies te hebben gediend (laatstelijk als logementsschip), uitdienst gesteld.
Tijdens een toespraak memoreerde de commandant, luitenant ter zee der 1e klasse A. van Grondelle, de levensloop van dit in de eerste wereldoorlog gebouwde schip, dat voor het onderzeedienstpersoneel een begrip is geworden.
Het is niet verwonderlijk, dat de plaatsvervanger van dit schip óók de naam Cornelis Drebbel ontving. Eén uur na de uitdienststelling van de oude, werd de nieuwe Hr.Ms. Cornëlis Drebbel in dienst gesteld.

Vlagofficier belast met de officiersvorming: commandeur J. H. Baron Mackay
Commandant: kolonel der mariniers A. F. van Velsen MWO, sedert 31 juli kapitein ter zee A. J. de Graaff

De opleiding en de voortgezette vorming

De herziening van het onderwijs bij het instituut, welke in 1963 op zo spectaculaire wijze een nieuwe fase was ingegaan, werd in 1964 met voortvarendheid voortgezet en verder uitgewerkt. Dit had activiteiten op velerlei gebied ten gevolge.
Voor het cursusjaar 1964-1965 werden de programma's voor de driejarige opleiding gereed gemaakt, waarbij voor het jongste jaar zeedienst, technisch dienst en elektrotechnische dienst eenzelfde programma kon worden opgesteld, terwijl dat ook mogelijk bleek voor een gedeelte van het tweede jaar technische en elektrotechnische dienst. Een meer systematische indeling en verheffing van het programma voor deze korpsen is daarmede grotendeels bereikt.
De tweede jaars adelborsten voor de administratie zijn in oktober begonnen met het volgen van colleges aan de Nederlandse economische hogeschool te Rotterdam. Deze colleges zijn een onderdeel van het nieuwe programma voor de adelborsten voor de administratie en leiden naar de propaedeuse in de economie. Een opvallend nieuw facet deed hiermede zijn intrede in de geschiedenis van het Koninklijk instituut voor de marine.
De mogelijkheden voor de herziening van het programma voor de adelborsten voor het korps mariniers werden verder onderzocht, doch de definitieve vorm van dit programma kon nog niet worden gerealiseerd.

Op 31 juli werd het commando over het Koninklijk instituut voor de marine door kolonel der mariniers A. F. van Velsen MWO overgedragen aan kapitein ter zee A. J. de Graaff

Verdere onderzoekingen vonden plaats ter vervolmaking van de persoonsvorming, in het kader waarvan in 1964 een leergang leiderschap werd gegeven aan de jonge officieren van de technische en van de elektrotechnische dienst, die voor het 2e jaar van de voortgezette vorming bij het Koninklijk instituut voor de marine waren gedetacheerd, alvorens hun studie bij de technische hogeschool te Delft te voltooien.
Als bijdrage tot de algemene vorming van de adelborsten werden in het kader van een studium generale een drietal voordrachten door gastsprekers gehouden, te weten:
prof. mr. W. H. Nagel over: straffen en gestraft worden;
prof. dr. H. R. Rookmaker over: spirituals en oude blues en
dr. F. J. E. Hogewind over: de grondbeginselen der moderne bedrijfspsychologie.
De ontwikkelingen bij het instituut trokken de aandacht van een aantal bezoekers:
Zijne Excellentie de staatssecretaris van defensie voor marineaangelegenheden, A. van Es, liet zich op 12 maart bij zijn bezoek aan het instituut uitvoerig inlichten omtrent de nieuwe opzet van de opleiding en deszelfs consequenties.
De Finse en de Britse marine-attaché's werden ontvangen en ingelicht over de opzet en organisatie van de opleiding.
Ter voorbereiding van de behandeling in de Tweede Kamer der Staten Generaal van het wetsontwerp op het wetenschappelijk onderwijs bij de krijgsmacht, reisde op 24 april een 14-tal leden van een daartoe benoemde kamercommissie naar Den Helder, alwaar zij kennis maakten met het instituut en het onderwijs aan de adelborsten. Aan de hand van de gegeven toelichtingen en beantwoording van de gestelde vragen konden zij hun inzicht in deze materie verdiepen.
De volgende dag, op 25 april, werd op meer officiële wijze dan tot nu toe de 109e dies natalis van het instituut gevierd.

Deze datum werd gekozen, zijnde de datum, waarop in 1857 het Koninklijk besluit werd ondertekend, waarbij voor het eerst een reglement voor het in 1854 te Willemsoord gevestigde instituut werd vastgesteld. Deze gelegenheid werd door de vlagofficier aangegrepen om voor een groot gehoor van vele autoriteiten, commandanten van schepen en inrichtingen der Koninklijke marine de herzieningen van de opleiding tot marineofficier in een jaarrede nader uiteen te zetten. Een bijzonder cachet was de aanbieding van een 12-tal litho’s door de heren A. J. Guépin en thans wijlen F. A. C. Guépin.
Het ligt in de bedoeling in den vervolge jaarlijks op deze dag de viering van de dies natalis te benutten om door middel van een jaarrede de voertuig van de herziening van de opleiding te belichten.
Tenslotte zij vermeld, dat bij het begin van het verslagjaar in opleiding waren:
61 oudste jaars adelborsten
49 tweede jaars adelborsten
69 jongste jaars adelborsten.
Hiervan werden op 7 september 59 adelborsten tot officier beëdigd, terwijl op 8 september 63 nieuwe jongste jaars als adelborsten werden geïnstalleerd.
Bij deze laatste plechtigheid op het bokkeveldje waren, evenals in 1963, de reünisten aanwezig van de promotie, die 50 jaar geleden op datzelfde veldje tot adelborst waren geïnstalleerd.
Bij het einde van het verslagjaar waren 14 Belgische adspiranten-officier in opleiding bij het Koninklijk instituut voor de marine.
Gedurende het jaar volgde een variërend aantal van 21 tot 45 officieren een cursus op het

Koninklijk instituut voor de marine ter voorbereiding van hun subspecialistische opleiding of voor een voortgezette studie aan een universiteit of hogeschool.
Vijf officieren studeren bij het instituut voor de akte N XVI (zeevaartkunde).
In het verslagjaar werden 223 adspiranten-reserve-officier opgeleid tot officier voor de verschillende categorieën: zeedienst, elektrotechnische dienst, technische dienst, verbindingsdienst, vlieger, meteorologische dienst, tolk en marva.

Leiding

Het commando over het instituut werd op 31 juli door kolonel der mariniers A. F. van Velsen (ridder 4e klasse Militaire Willemsorde) overgedragen aan kapitein ter zee A. J. de Graaff, adjudant in buitengewone dienst van Hare Majesteit de Koningin. Op 30 oktober werd de eerste officier, kapitein-luitenant ter zee M. G. Zuidijk, afgelost door luitenant-kolonel der mariniers V. J. L. Blom.
Ook de secretaris onderwijs, kapitein-luitenant ter zee buiten dienst A. van Miert, verliet op 31 december het instituut wegens pensionnering. Met deze functie werd met ingang van 1 december kapitein-luitenant ter zee van de technische dienst mr. ir. P. P. van de Vijver belast.

Praktische tijd

De jongste jaars adelborsten van de cursus 1963-1964 werden in juni en juli voor de bootjesreis aan boord van Hr. Ms. De Zeeuw ingescheept; Londonderry, Lissabon, Malaga, Lorient, Falmouth en Guernsey werden bezocht.
Het oorspronkelijk in het programma opgenomen bezoek aan de Ecole Naval te Brest kon geen doorgang vinden.
In de plaats daarvan werd een aantal adelborsten in de gelegenheid gesteld kennis te maken met Parijs.
Voorts konden zij aan boord van Hr. Ms. Urania het zilte nat proeven en zich bekwamen in het zeilen op zee.
De adelborstenbemanning van dit schoolschip werd bij regelmatige ontmoetingen met Hr. Ms. De Zeeuw verwisseld, waardoor allen gelegenheid kregen wat nader met de zee en haar luimen kennis te maken. Fowey, Isle of Man, Lorient, Guernsey en Weymouth werden hierbij bezocht.
Na de bootjesreis werden alle jongste jaars adelborsten gedetacheerd bij de Van Braam Houckgeestkazerne te Doorn, waar zij gedurende enkele weken een schietbivak meemaakten en waar tevens tal van andere nuttige facetten van de militaire vorming op intensieve wijze werden beoefend.
De kruisreis voor de tweede jaars adelborsten voor de zeedienst, de technische en de elektrotechnische dienst vond plaats van half mei tot eind juli aan boord van Hr. Ms. Rotterdam. Naast de nadere kennismaking met de verschillende kanten van het varende leven van de marineofficier, brachten bezoeken aan Plymouth, Lissabon, Barcelona, Dartmouth, Kopenhagen en Stockholm hen in contakt met andere landen en volken; te Dartmouth werden de Britse adelborsten bezocht.
Een viertal van hen kreeg de unieke gelegenheid aan boord van het zeegaande zeiljacht Najade van de Koninklijke marine-jachtclub, een wedstrijd mee te zeilen van Plymouth naar Lissabon. In deze, door de Sail Training Association voor schoolschepen uitgeschreven zeilwedstrijd deden, naast andere zeegaande jachten, ook een aantal vierkant getuigde opleidingsschepen mee.
De tweede jaars adelborsten voor de administratie konden zich aan boord van Hr. Ms. De Ruyter verder verdiepen in de praktische kanten van de administratieve en huishoudelijke zaken aan boord.

De tweede jaars adelborsten voor het korps mariniers gingen van januari tot juli naar Doorn voor het praktische gedeelte van hun opleiding. Het in 1963 voor het eerst op deze wijze aangevangen programma, dat aldaar wordt afgewerkt, is gebleken zeer nuttig te zijn voor een adequate praktische vorming van toekomstige officieren voor de mariniers; wel levert een dergelijke langdurige onderbreking van de studie halverwege de opleiding echter bepaalde bezwaren en problemen op voor de wetenschappelijke vorming. Voor het cursusjaar 1964-1965 werd de bootjesreis ditmaal in het najaar gehouden. Het jongste jaar maakte gedurende de maand oktober een reis aan boord van Hr. Ms. De Ruyter in de Middellandse zee. Voor allen was dit een interessante eerste kennismaking met het leven aan boord van een oorlogsschip. Een aantal jongste jaars embarkeerde 2 weken later aan boord van Hr. Ms. Onverdroten voor hun bootjesreis, nadat zij als primo-vaccinanten waren bekomen van de vereiste prikken.
De vlieglessen bij vliegtuigsquadron 9 op het vliegkamp De Kooy leverden en niet onverdienstelijk resultaat op; 5 adelborsten behaalden het A-brevet (sportbrevet), terwijl 9 adelborsten solo werden op de Fokker S-ll. Hierdoor zijn de goede resultaten van 1963 gecontinueerd.

Sport

Op sportgebied werden door de adelborsten minder prestaties geleverd dan in voorgaande jaren; de oorzaak moet worden gezocht in de intensivering van de studie, waardoor deelname aan vele marinekampioenschappen niet mogelijk is. Toch zijn er nog wel een aantal prestaties op sportgebied te vermelden.
Bij de Koninklijke marine cross-countrykampioenschappen werd een 2e, 4e, 6e en 7e prijs behaald; adelborsten namen met succes deel aan de 4-daagse afstandsmars te Nijmegen en het gehele jongste jaar behaalde onder leiding van enkele oude jaars adelborsten bij de A.L.N.-mars een 2e prijs; bij de Koninklijke marine basketbalkampioenschappen was ook de 2e prijs voor de adelborsten; bij de Koninklijke marine hockeykampioenschappen behaalden zij de 3e prijs; een goede prestatie leverde de adelborsten- roeiploeg in het sterk bezette veld bij de Head of the River, waarin zij in de race voor de oude acht de 5e plaats bereikten.
In regionaal verband werd door de adelborsten en adspiranten-reserve-officier met gunstige resultaten deelgenomen aan verschillende veldlopen.
De jaarlijkse sportontmoetingen met de cadetten van de Koninklijke militaire academie, ditmaal in Breda, resulteerde in een eervolle nederlaag.
De adspiranten-reserve-officier behaalden bij de onderlinge sportdag voor scholen voor reserveofficieren een 3e prijs bij hockey en een 2e prijs in het totaal klassement.
Wat betreft de zeilsport kan vermeld worden dat 3 jachten, bemand met adelborsten, deelnamen aan de 100-mijls race op het IJsselmeer.

Beloningen

Voor goede eigenschappen en prestaties werden aan een 3-tal adelborsten op 7 september na hun benoeming tot officier de traditionele beloningen uitgereikt.
De belangrijkste hiervan - het gouden horloge, ter beschikking gesteld door de minister van defensie - werd toegekend aan luitenant ter zee van administratie der 3e klasse A. I. Vaandrager.
De John A. Gadesabel ging naar luitenant ter zee van administratie der 3e klasse H. C. J. L. Borghouts, en het 3 jaar durende associate membership van het United States Naval Institute, uitgereikt door de Amerikaanse marine-attaché, Captain R. M. Wright USN, kwam in handen van luitenant ter zee der 3e klasse W. F. L. van Leeuwen.

Helaas gaven de activiteiten op watersportgebied geen aanleiding om de Snethlagebeker toe te kennen.
Voorts werd gedurende de opleiding wederom een aantal adelborsten beloond met de kroontjes voor loffelijke studieprestaties en behaalden velen een brevet ten bewijze van bekwaamheid op de verschillende daarvoor in aanmerking komende gebieden.

Activiteiten van het korps adelborsten

Behalve de hierboven vermelde sportieve prestaties werden ook op ander gebied door de adelborsten de nodige activiteiten ontplooid.
Vele schone feeën leefden drie dagen in de droomwereld, waarin het instituut half december ter gelegenheid van het Assaut was herschapen.
Dankzij de spontane inspanning van het gehele korps werd dit festijn wederom een groot succes.
Op 17 juni bezochten 27 Belgische adspiranten-officier het instituut en op 27 juni ontving het korps 60 United States naval cadets, die aan boord van de USS Little Rock in Amsterdam waren binnengelopen; een aantal adelborsten bracht de volgende dag een tegenbezoek aan boord van deze bodem. De leerlingen van het rijksinstituut voor opleiding van hogere politieambtenaren waren weer te gast op het Koninklijk instituut voor de marine, waaraan onder andere sportwedstrijden waren verbonden.
Een tweetal oorlogsschepen, welke voor lange reizen uit Den Helder vertrokken, werd traditiegetrouw mede door het korps adelborsten uitgeleide gedaan.
Dit gebeurde bij het vertrek van Hr. Ms. Snellius voor de lange reis op de Atlantische oceaan ten behoeve van het Navado-project en bij het vertrek van Hr. Ms. Van Amstel naar de West.
Een bijzonder evenement voor het korps was dit jaar wel de aanbieding van het draakjacht Jan de Wal aan de president van de senaat op 15 mei door de ouders van de in 1963 overleden adelborst Jan de Wal. In een stijlvolle ceremonie op de steiger voor het instituut werd het fraaie wedstrijdjacht door de zuster van wijlen Jan de Wal, mejuffrouw C. M. de Wal, overgedragen en toegevoegd aan de daar voor die gelegenheid gemeerde jachten van het instituut.
Hierna zeilden alle jachten in admiraalschap door de nieuwe haven.
Voor alle aanwezigen, waaronder de officieren van het instituut en de schenkers, ouders en familie van wijlen Jan de Wal, was het een gedenkwaardige dag, maar vooral voor de adelborsten roei- en zeilvereniging, die niet deze prachtige aanwinst een geduchte tegenstander kan worden in wedstrijden voor de drakenklasse.

Accommodatie

In het hoofdgebouw kwamen diverse voorzieningen gereed voor de werken ontvangstruimten van de vlagofficier, de commandant en het hoofd van de wetenschappelijke vorming en de daarbij behorende directe staf.
De senaat verhuisde naar de ruime slaapzaal Noord nummer IV, welke voor hen in een fraaie senaatskamer werd getransformeerd.
Het dak van het bijna 100 jaar oude hoofdgebouw moest herhaaldelijk worden hersteld wegens lekkages.
De uitgang naar het bokkeveldje werd verbeterd door het gereedkomen van een deur met vestibule en garderobe in de kleine eetzaal.
De, in de villa E.O. ondergebrachte, nieuwe ziekenboeg werd in gebruik genomen. Dit medisch verzorgingscomplex blijkt goed te voldoen.
Een 13-tal leslokalen alsmede het natuurkundelokaal werden gerestaureerd, zodat deze nu aan de eisen des tijds voldoen.

De materiële aanpassing van het instituut aan de nieuwe officiersopleiding is hiermede echter nog lang niet voltooid.
Teneinde een overzicht te krijgen van de in de komende jaren benodigde voorzieningen ten behoeve van het onderwijs en de accommodatie op het Koninklijk instituut voor de marine, werd door een commissie onder leiding van de commandant een infrastructuurplan Koninklijk instituut voor de marine opgesteld, dat echter in het nieuwe jaar herzien zal moeten worden, nu meer definitieve uitgangspunten bekend zijn geworden.
In memoriam
Op 19 juni werd met militaire eer door adelborsten en officieren van het Koninklijk instituut voor de marine ten grave gedragen luitenant ter zee van vakdiensten der 2e klasse oudste categorie A. Franke, die na een langdurige ziekte was overleden. Het instituut verloor in hem een toegewijde en waardevolle docent in de elektronica.

Bron: Jaarboek van de Koninklijke Marine.

AVERIJ ARNEDYK BEGIN FEBRUARI 1953

In februari 1953, vlak na de watersnoodramp van 31 januari 1953 vond er een incident plaats op de Victory ss Arnedyk van de Holland Amerika Lijn.

Het verhaal over het incident begon precies 60 jaar na het incident. Een collega zag op de screensaver van mijn computer een aantal foto's van schepen van de Holland Amerika Lijn. Het bleek dat hij nog spullen van zijn moeder had waaronder een aantal dingen over en van de Holland Amerika Lijn. Kort daarna bracht de collega leuke dingen met o.a. een rapport van de Raad van de Scheepvaart uit 1954. In dit rapport stond een incident met de Arnedyk. Dat trok mijn aandacht omdat mijn vader Anton Lohmann aan boord zou hebben moeten zitten als leerling Werktuigkundige.

Het volledige rapport is hier weergegeven en is alsvolgt:

RAAD VOOR DE SCHEEPVAART

Wegens gebrek aan ruimte in "De Zee", is het de Redactie niet mogelijk alle uitspraken van de R.v.d.S. op te nemen. Alleen de Uitspraken die naar het oordeel van de Redactie belangrijk en leerzaam zijn, vooral voor de varende lezers, zullen worden geplaatst, waarbij ze zo nodig, op oordeelkundige wijze kunnen worden beknot.

No. 25. St.-Crt. No. 59 van 25 Maart 1954.

Uitspraak van de Raad voor de Scheepvaart in zake het stoten van het stoomschip "Arnedijk" op een wrak in de Wielingen. Eerst 9 dagen later, na 2 havens te hebben aangedaan, werd ernstige schade geconstateerd.

Betrokkenen: de kapitein en de hoofdmachinist. Op 8 Februari 1953 heeft het stoomschip "Arnedijk", dat op de reis van Norfolk naar Antwerpen onder loodsaanwijzing bij slecht zicht de

Wielingen opvoer, gestoten op het wrak van de "Francis Ashbury". Nadat de havens Antwerpen en Rotterdam waren aangedaan, werd eerst op 17 Februari 1953 te Hamburg ernstige schade vastgesteld.

Het onderzoek heeft plaats gevonden ter zitting van 22 October 1953 en 19 Februari 1954, in tegenwoordigheid van de inspecteur-generaal voor de scheepvaart.

Uit de verklaringen en bescheiden is de Raad het volgende gebleken:

Het stoomschip "Arnedijk" meet 7638 bruto-registerton en wordt voortbewogen door één schroef. Aangedreven door twee stoomturbines van samen 8500 pk.

De "Arnedijk" vertrok op 30 Januari 1953, te 20.52 uur, beladen met stukgoed en graan, van Norfolk naar Antwerpen. De diepgang was vóór 23', achter 23'10". Op 8 Februari 1953, te 20.32 uur, werd nabij boei NF 9 een Belgische loods aan boord genomen om het schip naar Vlissingen te beloodsen. Te 20.40 uur werd boei NF 9 op ongeveer 250 m afstand aan bakboord gepasseerd. Het was buiig weer met af en toe sneeuw; het zicht was 1/2 à 2 mijl, in de buien 1/2 mijl. De wind was Z.W. 4; er liep vloed.

De koers op het gyrokompas was na 20.40 uur 105°. De radar stond bij op 6 mijl-bereik; men had last van zeereflex. De vaart was volle kracht, 13 1/2 mijl door het water. Men rekende er op ten gevolge van stroom en wind 96° r.w. op te gaan. Het was bekend, dat de wrakboei "Zephyr" op 1 Februari 1953 van haar plaats verdwenen was. Toen te 20.53 uur werd aangenomen, dat de "Arnedijk" ten zuiden van dit wrak was gekomen, werd koers veranderd tot 85° gyrokompas. Men had, door geregeld boei NF 9 achteruit te peilen, vastgesteld, dat het schip de as van de vaargeul volgde. Te 20.55 uur minderde het zicht tot 1/2 à 3/7mijl.

De vaart werd geminderd tot halve kracht. Te 20.59 werd het zicht weer beter. Men zag toen boei NF 11 op 1 1/2 streek aan bakboord en nam op het radarscherm ook de echo daarvan waar; de afstand was 3 1/2 mijl.

Terstond werd begrepen, dat het schip te veel om de zuid stond. Er werd hard b.b.-roer gegeven. Op 40° r.w. werd gestut. De loods wist, dat de boei van het wrak van de "Francis Ashbury" was verdreven tot west van dit wrak. Volgens ontvangen gegevens zou de boei nog branden. De loods had erop gerekend deze wrakboei op koers 85° recht vooruit in zicht te krijgen. Deze boei is niet gezien en bleek later niet meer te branden.

Te 21.02 zag men vanaf de brug in het schijnsel van het s.b.-zijdelicht de masten van het wrak "Francis Ashbury" en schuurde de "Arnedijk" daarlangs; dit schuren werd duidelijk waargenomen. De kapitein is overtuigd dat één van de masten van het wrak omver werd gevaren. Blijkbaar door de sterke zeereflex werden noch deze masten, noch de wrakboei op het radarscherm waargenomen. Na het stoten werd de machine gestopt en werden vullings en tanks gepeild. De reddingboten werden gereedgemaakt en de kapitein overlegde met de loods om het schip zo nodig aan de grond te zetten. Het bleek evenwel dat nergens lekkage werd gevonden. Toen na herhaalde peilingen bleek dat het schip geen water maakte en het roer en de schroef normaal functioneerden, werd te 21.14 uur de reis voortgezet. Te 22.51 uur werd op de rede van Vlissingen van loods verwisseld en nadat vóór aankomst te Antwerpen de vullings

nog eens waren gepeild, meerde de "Arnedijk" op 9 Februari 1953 te 11 uur aan de Scheldekade. Hier werd een surveyor van het American Bureau of Shipping met het gebeurde in kennis gesteld. Deze achtte een duikeronderzoek niet nodig en gaf toestemming de reis te vervolgen; hij gaf hiervoor een voorlopig certificaat van zeewaardigheid af. Op 10 Februari 1953 arriveerde de "Arnedijk" te Rotterdam. De kapitein rapporteerde het gebeurde op 11 Februari 1953 aan zijn rederij en aan de Scheepvaartinspectie en werd op dezelfde dag overgeplaatst naar een ander schip.

De hoofdmachinist heeft verklaard dat hij ongeveer 5 weken op de "Arnedijk" voer, toen het schip op 8 Februari 1953 stootte. Het was gewoonte de brandstoftanks elke dag omstreeks 12 uur te peilen en eveneens bij het begin en einde van elke reis. Op 8 Februari 1953 waren de tanks te 12 uur gepeild en wederom te 19.19 uur omdat toen de zeereis als beëindigd werd beschouwd. De hoofdmachinist was, na bij het manoeuvreren voor het overnemen van de loods aanwezig te zijn geweest nog maar korte tijd in zijn hut, toen hij een schurend geluid hoorde en het schip voelde trillen. Hij begaf zich terstond naar de machinekamer en liet een assistent-machinist, onder toezicht van de 2de-machinist, de tanks in de machinekamer peilen. De 4de-machinist ging tanks III en V en dieptank V peilen; de hoofdmachinist ging zelf met de 3de-machinist naar het vóórschip en peilde tanks I en II. De dubbele tank I stond reeds vele maanden vol met brandstofolie. Het olieniveau stond in de peilpijp 46'9" onder het bovendek. Men was gewoon deze tank te peilen door een meetlint met lood over deze afstand te laten zakken; het lood raakte dan juist de olie. Ook nu werd op deze wijze gepeild; de peilingen in tanks I bakboord en stuurboord bleken normaal. Tank II was leeg. Ook de peilingen van de andere machinisten waren normaal. De hoofdmachinist heeft 20 minuten later nog eens tank I en II gepeild en weer bleken tank I vol en tank II leeg. Hij rapporteerde zijn bevindingen aan de kapitein.

Te Antwerpen zijn de tanks niet meer gepeild en hierna, tot 17 Februari 1953, werden alleen die tanks gepeild, waaruit brandstof werd verbruikt, dus niet tank I. Nadat de "Arnedijk" te Hamburg was aangekomen, kreeg de hoofdmachinist op 15 Februari 1953 opdracht het schip achterover te pompen, daar wegens ijsgang gevaar bestond, dat de schroef zou worden beschadigd. Eerst werd het restant olie uit tank III naar tank V gepompt.

Daar uit deze tank werd verbruikt, was deze olie verwarmd. De olie in tank I moest worden verwarmd voordat deze kon worden overgepompt.

Het ballastwater in de vóórpiek werd overboord gepompt. In de nacht van 16 op 17 Februari 1953 begon men te pompen op tank b.b.-I, maar de pomp haalde niet, omdat de olie nog te koud was. Hierna werd de pomp op tank s.b.-I gezet. Nadat de pomp even zeer langzaam had gelopen, begon ze plotseling veel sneller te werken. De hoofdmachinist begreep, dat er iets niet in orde was, en opende het proefkraantje. Dit gaf vrijwel alleen water. Hij stopte de pomp en rapporteerde 17 Februari 1953, te 7 uur, zijn bevindingen aan de kapitein. Verondersteld werd, dat tank s.b.-I lekte.

De kapitein besloot, daar het schip op 18 Februari 1953 van Hamburg zou vertrekken, te Bremen een nader onderzoek te doen instellen. Toen de "Arnedijk" op 19 Februari 1953 te Bremen lag, werd een duikeronderzoek ingesteld. De duiker vond zware schade aan tank s.b.-I.

Op advies van de surveyor van het American Bureau of Shipping werd besloten het schip in het dok te doen droogzetten. Hier werd vastgesteld, dat tank s.b.-I twee gaten had en een scheur en dat ook enkele platen van de vóórpiek en van tank II waren beschadigd. Men heeft nog 20 ton olie uit tank I kunnen pompen; ongeveer 110 ton is verloren gegaan.

Te Rotterdam was door de surveyor van het American Bureau of Shipping eveneens zonder onderzoek te doen instellen een certificaat van zeewaardigheid afgegeven met aanbeveling het schip bij de eerste passende gelegenheid te doen dokken.

De inspecteur van de scheepvaart te Rotterdam heeft meegedeeld, dat de kapitein van de "Arnedijk" na aankomst te Rotterdam het voorgevallene heeft gerapporteerd. Hij meldde, dat het klassebureau te Antwerpen een onderzoek had ingesteld en dat het bureau te Rotterdam dit ook nog zou doen. Eerst later vernam de inspecteur, dat in geen dezer plaatsen een duikeronderzoek heeft plaats gevonden. Later verzuimde de rederij de Scheepvaartinspectie in te lichten over de schade en het droogzetten te Bremen.

Ter zitting van 22 October 1953 verklaarde de kapitein, wat het stoten van zijn schip betreft, geheel overeenkomstig het hiervóór vermelde. Hij voegde hieraan toe, dat hij tijdens het opvaren van de Wielingen geen lichten van de Belgische kust heeft gezien. De 2de-stuurman observeerde geregeld de radar; hij heeft verzuimd te melden, dat het schip om de zuid wegzette. Getuige heeft te Rotterdam het voorgevallene gemeld aan de nautisch inspecteur en voorgesteld een duikeronderzoek te houden. Getuige was overtuigd, door de ontvangen rapporten over de pomp- en tankpeilingen, dat het schip dicht was. Later vernam hij, dat in Bremen zware bodemschade was gevonden. Getuige acht het mogelijk, dat de brandstofolie in de peilpijp van tank I een harde prop heeft gevormd, die niet naar boven is gegaan door de druk van het buitenboordwater op de beschadigde tank s.b.-I. Daardoor zou de 1ste-machinist bij het peilen daarvan de indruk hebben verkregen, dat tank s.b.-I normaal vol was en niet lekte.

De nautisch inspecteur van de rederij verklaarde ter zitting, dat de kapitein hem bij binnenkomst te Rotterdam het stoten van de "Arnedijk" heeft gerapporteerd en eveneens de pomp- en tankpeilingen heeft overgelegd en gemeld, dat te Antwerpen een certificaat van zeewaardigheid was ontvangen. Getuige deelt mee, dat op elk schip van de rederij, dat te Rotterdam binnenkomt, een routine-onderzoek door een duiker van roer, achtersteven en schroef plaats vindt. Dit is ook gedaan bij de "Arnedijk".

Indien een onderzoek zou moeten worden ingesteld, omdat beschadiging van de bodem werd vermoed, zou dit niet door een duiker zijn gedaan, maar zou het schip zijn drooggezet, daarvoor had men de Hamburg-lading moeten lossen. Gezien de ontvangen inlichtingen, was voor

dokken geen reden. De pomp- en tankpeilingen bleven gelijk. Getuige had vanuit Antwerpen bericht van de kapitein gehad, luidende, dat het schip had gestoten, dat het vermoedelijk niet was beschadigd en de reis zou voortzetten. Getuige acht het mogelijk, dat een olieprop de peilpijp van tank s.b-I heeft afgesloten. Getuige heeft nooit eerder gehoord, dat een olietank werd gepeild door de afstand van het dek tot het olie-oppervlak te meten. Het is getuige niet bekend of de technische dienst te Rotterdam nog pomp- en tankpeilingen heeft verricht.

Omtrent het doorgaan van Hamburg naar Bremen deelt getuige de Raad mee, dat er destijds voorlopig geen gelegenheid was om het schip te Hamburg droog te zetten en dat toen tot doorvaren werd besloten, nu niet bekend was hoe ernstig de schade was. Door onbekendheid met de regeling, dat de Scheepvaartinspectie ook in kennis moet worden gesteld van averijen en reparaties in het buitenland, is verzuimd de Scheepvaartinspectie van het voorgevallene te Hamburg en Bremen op de hoogte te brengen.

De surveyor van het American Bureau of Shipping te Rotterdam verklaarde ter zitting, dat hij aan boord van de "Arnedijk" te Rotterdam de 2de-machinist had gesproken. Deze deelde hem mee, dat er sinds het stoten geregeld was gepeild en dat een duikeronderzoek had plaats gevonden. De chef van de technische dienst bevestigde dit laatste. Getuige wist niet, dat hiermee was bedoeld het routine-onderzoek bij het achterschip, zoals de heer Bos heeft meegedeeld. Getuige heeft zelf niet gepeild, maar hoorde, dat de peilingen in orde waren. Hij heeft het rapport van zijn collega te Antwerpen gezien. Getuige is van mening, dat het later in tank I gevonden gat zo groot was, dat de daarin zijnde olie spoedig moet zijn weggelopen. Getuige is van mening, dat niet goed is gepeild. De "Arnedijk" had eind 1952 voor het laatst gedokt.

De inspecteur-generaal voor de scheepvaart stelde hierna de Raad voor, alvorens zijn conclusie uit te spreken, eerst nog de hoofdmachinist te horen. De voorzitter schorste hierop de zitting.

In raadkamer besliste de Raad de hoofdmachinist voor een volgende zitting als betrokkene te doen horen en eveneens de kapitein als betrokkene.

Ter zitting van 19 Februari 1954 deelde de voorzitter de betrokkenen mee, dat zij gelegenheid hadden alles tot hun verdediging aan te voeren hetgeen zij daartoe dienstig achtten, terwijl hun het laatste woord zou worden gelaten.

De hoofdmachinist verklaarde ter zitting, dat, toen hij vóór ongeveer 5 weken aan boord kwam, hij van zijn voorganger vernam, dat tanks I vol waren met stookolie. Deze tanks hebben elk een peilpijp en 2 ontluchtingspijpen; de diameter van de peilpijp is slechts 1 ½"; deze pijp loopt in de tank door tot even vrij van de bodem. Volle tanks worden niet dagelijks gepeild; de tanks waren echter bij het einde der reis gepeild, korte tijd vóór het ongeval. Betrokkene wist, dat het oliepeil in de pijp zich 46'9" onder dek bevond. Bij peilen wordt een lood aan een meetlint juist over deze afstand in de peilpijp neergelaten. Zowel bij het einde der reis als direct na het ongeval en nog eens 20 minuten later was het ondereind van het loodje met olie bedekt.

Betrokkene concludeerde hieruit, dat het oliepeil in de tank dus niet was veranderd en dat de tank vol was. Bij het afnemen van de dop van de peilpijp na het stoten heeft betrokkene noch horen blazen, noch olie geroken. Hierna is de tank niet meer gepeild. Betrokkene ziet in, dat hij zeker in Antwerpen had moeten peilen door het lood tot op de bodem van de tank te laten zakken. Hij achtte zijn systeem van peilen vlug en zuiver, maar ziet thans in, dat het niet juist is. Betrokkene heeft in Rotterdam met de chef van de technische dienst over het stoten gesproken. Hij weet, dat elke reis aldaar een routine-duikeronderzoek naar schroef en roer plaats vindt.

Toen het schip in dok stond te Bremen, bleek tank s.b.-l enige gaten te hebben circa 6' boven de kielplaat; verder vertoonde het vlak enige krassen.

Er is ongeveer 110 ton olie weggelopen; betrokkene weet niet wanneer dit is gebeurd. Tank I is 10' hoog. Betrokkene is zeker, dat hij het lood met meetlint niet 10' te weinig heeft laten zakken.

De inspecteur-generaal voor de scheepvaart voerde aan, dat deze ramp moet worden gesplitst in tweeën, het navigatorische deel, het stoten op het wrak, en verder het doorvaren in zwaar beschadigde toestand. De "Arnedijk" liep de Wielingen binnen onder loodsaanwijzing; het was afwisselend helder en buiig. De loods wist, dat de wrakboei verdreven was, maar niet dat deze niet meer brandde. Het schip is te veel om de zuid geraakt. Het is niet duidelijk waarom de stuurman, die aan de radar stond, niet aan de echo van de Belgische kust heeft opgemerkt, dat het schip werd verzet om de zuid; blijkbaar heeft hij alleen naar de boeien uitgekeken. Het schip stootte tegen het wrak van de "Francis Ashbury". De stoot was zo hard, dat de kapitein terstond maatregelen nam. Toen hij rapporten kreeg over de tank- en ruimpeilingen en deze aangaven, dat het schip geen water maakte, liet hij nog eens peilen; deze peilingen gaven hetzelfde resultaat. Hij wist dus niet, dat tank I lekte, en meldde de hem gerapporteerde peilingen te Antwerpen aan de surveyor. Deze bleef een halfuur aan boord en keek eens buitenboord en gaf vervolgens een certificaat van zeewaardigheid af. Hier zijn vele slordigheden begaan. De kapitein liet zich door de peilingsrapporten afbrengen van de gedachte, dat iets ernstigs was gebeurd, zoals hij aanvankelijk had aangenomen. Er is na het stoten niet geregeld gepeild. Tank I is niet goed gepeild, niet met de bedoeling te onderzoeken of deze tank misschien lekte. De hoofdmachinist heeft niet goed ingezien waarom hij moest peilen. De kapitein had ondanks de peilingsrapporten te Antwerpen moeten aandringen een duikeronderzoek in te stellen of het schip in het dok te doen opnemen.

Dit was een verzuim van de kapitein. Toen het schip in Rotterdam kwam gaf de surveyor van het American Bureau of Shipping, afgaande op het rapport van zijn collega te Antwerpen, een certificaat af en adviseerde daarbij het schip bij de eerste passende gelegenheid droog te zetten in plaats van dit reeds nu te eisen. De kapitein sprak met de inspecteur voor de scheepvaart en deze ging af op het certificaat van de surveyor en op hetgeen de kapitein hem meldde en gaf toestemming de reis voort te zetten. Hij wist toen nog niet, dat het stoten ernstig was geweest. In Hamburg werd een lek in tank s.b.-l geconstateerd, maar doordat daar geen gelegenheid was om te dokken, is het schip eerst te Bremen in het droogdok opgenomen. De kapitein heeft te Rotterdam een duikeronderzoek aangevraagd; hij bedoelde daarmee niet het routine-onderzoek naar schroef en roer. Indien een duikeronderzoek bij het vóórschip niet doenlijk was.

Had de rederij toch moeten beslissen het schip droog te zetten. Hier is een serie van kleine onachtzaamheden begaan, welke ernstige gevolgen had. De kapitein is verantwoordelijk voor hetgeen aan boord gebeurt. Hij werd beïnvloed door de ontvangen rapporten. De kapitein had aanvankelijk zelf de opvatting dat het stoten ernstig was geweest, maar liet deze opvatting vallen door de ontvangen geruststellende rapporten. Hij had zichzelf moeten overtuigen, dat het schip niet beschadigd was.

Wat de hoofdmachinist betreft, merkt de inspecteur-generaal op dat deze tank I niet geregeld en goed heeft gepeild en toch heeft gerapporteerd, dat de tanks herhaaldelijk werden gepeild. De inspecteur-generaal beschouwt dit als een ernstige fout. Hij stelt de Raad voor tegen de kapitein geen maatregelen te nemen, maar de hoofdmachinist te straffen door het uitspreken van een berisping.

Het oordeel van de Raad luidt als volgt: Het stoten van de "Arnedijk" op het wrak van de "Francis Ashbury", toen zij op 8 Februari 1953 onder loodsaanwijzing de Wielingen opvoer, moet allereerst worden geweten aan de ongunstige omstandigheden. Door de storm van 1 Februari 1953 was de wrakboei weggeslagen; dit was de loods bekend. Maar hij wist niet, dat het licht ervan was gedoofd. Het zicht was niet gunstig zodat vaak op radaraanwijzingen moest worden vertrouwd. De Raad is van mening, dat niet onvoorzichtig is gevaren.

Wel meent de Raad, dat de stuurman, die de radar bediende, dit niet met het juiste inzicht heeft gedaan. Hij heeft blijkbaar alleen op de boeien gelet, welke moesten worden aangelopen. In de Wielingen is het van veel belang er op te letten of een schip om de noord of om de zuid wordt gezet; dit had door een afstandmeting op de Belgische kust zeer eenvoudig kunnen worden vastgesteld.

De kapitein was aanvankelijk van mening dat het stoten ernstig was geweest, en hij nam de nodig geachte maatregelen. Hij besprak met de loods de mogelijkheid het schip aan de grond te zetten, hij liet de boten klaar maken en gaf opdracht tanks en vullings te peilen. Deze peilingen gaven de kapitein, volgens het door de hoofdmachinist aan hem uitgebrachte rapport, een geruststellend beeld van de toestand; het schip leek nergens water te maken. Hierna is door een serie personen, die met de veiligheid van het schip waren belast, zowel aan boord als aan de wal een aantal slordigheden begaan, waardoor zich het ontstellende feit heeft kunnen voordoen, dat een schip, dat door een ongeval was getroffen en daarna de havens Antwerpen en Rotterdam aandeed en door surveyors van het onderzoekingsbureau, de rederij en de scheepvaartinspectie was behandeld, enige tijd geheel onzeewaardig, met toestemming van deze personen, de zee heeft bevaren.

De hoofdmachinist heeft niet goed gepeild. Een tank moet dagelijks worden gepeild door een peilstok of loodje tot op de bodem neer te laten.

De hoofdmachinist had de gewoonte volle tanks niet elke dag te peilen. Na het stoten heeft de hoofdmachinist twee keer de afstand tot het oliepeil in de peilpijp opgenomen en toen deze dezelfde bleek te zijn als andere keren, aangenomen, dat de tank niet lek was, en heeft dit aan de kapitein gemeld. Zelfs later in Antwerpen heeft hij deze tank niet meer gepeild. De kapitein was gerustgesteld door de gemelde pomp- en tankpeilingen en vervolgde de reis naar

Antwerpen. Hier rapporteerde hij, het voorgevallene aan de surveyor van het American Bureau of Shipping.

Deze was door de overgelegde peilingen terstond overtuigd, dat het schip onbeschadigd was, en gaf een halfuur later, na eens buitenboord te hebben gekeken, een certificaat van zeewaardigheid af en stond toe, dat het schip de reis naar Rotterdam voortzette. De kapitein, die wist, dat het schip zwaar had gestoten, had daarmee niet tevreden mogen zijn en had erop moeten staan, dat althans een duikeronderzoek zou worden ingesteld. In Rotterdam aangekomen, hebben de nautische en de technische dienst der rederij zich met het voorgevallene bemoeid. Beide diensten hebben zich zeer lichtvaardig laten beïnvloeden door het te Antwerpen afgegeven certificaat, zonder zich ervan op de hoogte te stellen waarop het oordeel van de surveyor aldaar was gegrond. De kapitein heeft nog voorgesteld een duikeronderzoek te doen houden. Daaraan is zo weinig aandacht besteed, dat dit is verward met het routine-onderzoek naar schroef en roer. Indien een duikeronderzoek, door de toestand van het water, niet mogelijk was, had toen moeten zijn beslist het schip droog te zetten. De Raad betwijfelt echter of een duiker, die onder het schip altijd grotendeels op voelen afgaat, de gaten in tank I niet zou hebben gevonden.

De inspecteur voor de scheepvaart, aan wie het gebeurde eveneens was gemeld, is weer afgegaan op de rapporten van de surveyors te Antwerpen en te Rotterdam en gaf toestemming de reis voort te zetten. Door een toeval, nl. doordat de nieuwe kapitein te Hamburg order gaf het schip achterover te werken in verband met ijsgang op de rivier, werd ontdekt, dat tank s.b.-I zwaar beschadigd was. Doordat toen in Hamburg geen gelegenheid was om te dokken, is de "Arnedijk" nog weer doorgevaren naar Bremen en is daar in een droogdok opgenomen. Toen werd vastgesteld hoe zwaar de bodem was beschadigd.

De Raad is van mening, dat een peilpijp van 1 1/2" diameter op een olietank te nauw is; ook acht de Raad het minder juist, dat deze peilpijp, na nog door de tanktop te zijn gegaan, tot dicht boven de bodem doorliep. Hierdoor blijft in deze pijp steeds 10' olie staan, die gelegenheid krijgt daar vast te koeken; zelfs het verwarmen der olie, voordat deze wordt uitgepompt, zal waarschijnlijk niet verhinderen, dat deze stilstaande olie vast blijft. Het is zelfs mogelijk, dat bij de survey in December 1952, toen tank I is leeggepompt, de olie in de peilpijp als een vaste prop is achtergebleven. Zo kan ook worden verklaard, dat, hoewel na de beschadiging van de tank een halve atmosfeer overdruk in de tank heeft geheerst, de olieprop in de peilpijp niet omhoog is gegaan en de hoofdmachinist nog dezelfde afstand tot het dek mat. Zeker had deze peilpijp onder de tanktop ontluchtingsgaatjes moeten hebben. Bij survey moeten ook de peilpijpen worden nagezien. De Raad gaf reeds zijn afkeuring te kennen over de wijze, waarop de hoofdmachinist gewoon was te peilen.

De Raad acht het ook beter, dat in het pomppeilboekje nooit het woord "vol" wordt ingeschreven, maar altijd het bedrag in centimeters, dat wordt gepeild.

De Raad is van oordeel, dat alle hiervóór genoemde personen fouten of slordigheden hebben gemaakt, maar dat de kapitein en de hoofdmachinist hun lering uit dit ongeval hebben getrokken.

De Raad beslist mitsdien, dat de kapitein en de hoofdmachinist niet worden gestraft.

Tot zover het rapport van de Raad van de Scheepvaart.

We vonden nog wel een krantenknipsel. In de Volkskrant van 20 februari 1954 stond het volgende artikel:

BEMANNING BEMERKTE NIETS

Schip voer op zeewater in de olietank...

„Arnedijk" stootte lek maar bleef varen

(Van onze verslaggever)

AMSTERDAM, 19 Febr. — Hoe is het mogelijk, dat een kapitein met een lek schip van Vlissingen, via Rotterdam en Antwerpen naar Hamburg vaart en er 120 ton olie uit de tanks loopt, zonder dat iemand aan boord het bemerkt? In de voortgezette zitting van het geval s.s. „Arnedijk" behandelde de Raad voor de Scheepvaart vanmorgen wederom de raadselachtig goed afgelopen gevarentocht van de „Arnedijk", die op 8 Februari 1953 bij Vlissingen over het wrak van de „Francis R. Ashbury" voer, waarbij onder de waterlijn de scheepshuid werd opengescheurd. De stoot was zó hard, dat de kapitein alles in gereedheid liet brengen om de sloepen te strijken. Onmiddellijk werden peilingen genomen: „Geen water in de ruimen en de olie is op normaal peil", werd hem even later bericht. In Rotterdam werd toestemming gegeven weer uit te varen, in Antwerpen kwamen experts na een vluchtig onderzoek tot dezelfde conclusie en ondertussen spoelde op het badstrand van Vlissingen de vuile stookolie aan, de ellende van de badgasten...

„Uw schip heeft wel ontzettend veel hindernissen genomen", zei president Dirkzwager tot de kapitein en de hoofdmachinist, die als betrokkenen opgeroepen waren, officieren van de Holland Amerika Lijn. „Het is een opeenhoping van kleine slordigheden geweest, die tesamen tot een ramp hadden kunnen leiden", zei de inspecteur-generaal, die geen aanleiding zag verder tegen de kapitein op te treden, maar wel een berisping vroeg voor de hoofdmachinist.

De behandeling der zaak, die was aangehouden, omdat de vorige maal de hoofdmachinist niet aanwezig was, leidde tot een spoedige ontraadseling van het mysterie. Misleid door het niet branden van een boei, voer op 8 Februari 1953 de „Arnedijk", met loods aan boord, over het wrak. Opvarenden zagen de mast van het gezonken schip langs de scheepshuid gaan, het schip schuurde over het wrak en kreeg een stoot, die aan de voorzijde scheen aangekomen te zijn.

Gerustgesteld door de peilmeldingen, liet de kapitein zijn aanvankelijke mening varen, dat het schip ernstig beschadigd zou zijn. De resultaten van die peilmeldingen waren ook oorzaak van de toestemming in Rotterdam, om het schip weer uit te laten varen. Het zwaar lekke vaartuig ging naar Hamburg, waar bij een oliepeiling bleek, dat er klinkklaar zeewater in de tank zat. Slechts een laag van 20 ton olie was overgebleven...

De peilingen moesten dus foutief gedaan zijn. Normaal gebeurt dat door het laten zakken van een puntig stuk lood door een pijp, tot op de bodem van de tank. Op een aan het lood vastzittende band met peilschaal kan dan de stand worden afgelezen. De hoofdmachinist had echter, „zoals wel vaker voorkomt", zei de president, het lood laten zakken tot het de olie aan de oppervlakte raakte. Dan wordt de band niet besmeurd en kan men toch uitrekenen hoe hoog de olie staat. Olie blijft echter op water drijven en terwijl in de tank de olie langzaam week voor het zeewater, bleef boven in de tank een prop olie drijven, die deed veronderstellen, dat de tank nog vol was. In een dok te Bremen bleek, dat het schip ernstig beschadigd was.

„Het is een ernstig verzuim van de machinist, die getoond heeft niet te begrijpen, hoe belangrijk een goede peiling in dit geval was", zei de inspecteur-generaal. „Bovendien is er te weinig gepeild: slechts driemaal na de aanvaring".

„En u", zei hij tot de kapitein, „hebt de leiding niet voldoende in handen gehouden. U hebt uw aanvankelijke en zeer goede mening, dat het schip ernstig beschadigd was, laten varen op grond van peil-resultaten, die u zelf had moeten controleren". De inspecteur-generaal zag hierin echter geen aanleiding een correctie te eisen.

Vrijspraak van opruiing

ARNHEM, 19 Febr. — De Krijgsraad te Velde Oost heeft de soldaat A. V. vrijgesproken van de hem ten laste gelegde ondermijning van de krijgstucht. Hij zou op 9 October van het vorig jaar in de cantine van de legerplaats 't Harde op de Veluwe opruiende woorden hebben gebruikt, toen op die dag duizend soldaten morrend bijeen waren over een slechte verlofregeling en verlaging van de soldij. Verdachte had echter helemaal geen opstand willen ontketenen, doch had alleen tegen een paar huzaren gezegd: beginnen jullie maar eerst. De auditeur-militair had een maand voorwaardelijk geëist, doch de raadsman zei, dat er geen grote raddraaiers waren geweest en dat verdachte in zijn zenuwachtigheid een opgewonden uitlating had gedaan zonder daarmede een ernstige bedoeling te hebben gehad.

HALLO

Bij het lezen van een oude HALLO, het blad van Vereniging de Lijn uit 2003 kwam het volgende ingezonden stuk van P.G. Kuppers boven water. De heer Kuppers was destijds werktuigkundige aan boord van de Arnedyk tijdens het incident in 1953. Hij schrijft het volgende

Wij kwamen met de ARNEDYK een paar dagen na de watersnoodramp de Schelde opvaren richting Antwerpen. Het was 5 of 6 februari 1953. Ik was toen leerling machinist en maakte mijn tweede reis. Al bijna in het begin, even na Vlissingen, stootte de ARNEDYK ergens op. Het was een schurend geluid en daarna een paar fikse bonken richting het voorschip. Er werd gelijk alarm gegeven en iedereen die geen dienst had, moest naar het sloependek. Intussen was de timmerman erop uitgestuurd om te peilen of het schip water maakte. De dekdienst was bezig in de ijskoude regen en hagel om de sloepen strijkklaar te maken wat niet al te best lukte omdat alles bevroren was en niemand een mes had om de boel los te snijden.

Uiteindelijk was een brandbijl de oplossing. Nadat de timmerman gepeild had, bleek het schip geen water te maken en werd de reis voortgezet. Zonder verdere problemen onderweg zijn we in Antwerpen aangekomen. Terwijl de lading gelost werd, was men in de machinekamer begonnen om stookolie te pompen uit één van de voorste olietanks. Normaal was dat met de lage buitentemperatuur een urenlang pompen om een Settlingtank vol te krijgen. Nu echter kwam al vrij snel het signaal "hoogpeil" en werd de pomp gestopt en van het dek was al de kreet "olie aan dek" te horen (uit de zwanenhalsontluchting van de Settlingtank).

Het vermoeden dat er wat fout zat, werd bewaarheid toen men de Settlingtank ging aftappen en er puur BB-water uitkwam.

Er werd een duiker besteld en die constateerde beschadigingen aan de bodem van het voorschip. Op hoog niveau besloot men het zo te laten en geen olie meer te pompen vanuit de tanks voor, waarna de reis werd beëindigd op 10 februari 1953 in Rotterdam.

Op 13 februari 1953 vertrokken we uit Rotterdam voor de kustreis naar Hamburg. Daar werd in het dok geconstateerd dat er een paar gaten in de bodem zaten die gerepareerd moesten worden. Achteraf bleek dat er op de Schelde boeien waren weggeslagen en dat de ARNEDYK op een wrak was gestoten en dat de mast van het wrak de gaten had veroorzaakt.

Getekend: P.G. Kuppers - Oud-WTK NASM (Holland Amerika Lijn)

Tot zover de heer Kuppers, die in 2003 nog wel vroeg of iemand nog wist welk reisnummer het was en of er opvarenden waren die zich het bovengeschetste voorval ook nog herinneren. Het stukje van heer Kuppers is in 2003 volledig aan onze aandacht ontsnapt. Mijn vader, Anton Lohmann leefde nog in 2003. Hij was de andere leerling machinist aan boord. Het was bijzonder vreemd dat hij nooit over dit incident heeft gesproken. Hij moet het in 2003 ook gelezen hebben. Hij vertelde altijd smakelijk over zijn vaarperiode. Maar ook in 2003 heeft hij er totaal niets over verteld.

Een recente speurtocht naar de heer Kuppers leverde helaas niets meer op. We nemen aan dat die ondertussen is overleden. Dankzij en met dank aan de collega die het leuk vond dat er foto’s van de Holland Amerika Lijn als screensaver op de computer stonden is een en ander toch boven water gekomen.

Schrijver: Ernst Lohmann - Vlaardingen, 3 mei 2024

---

alle hens

Ie Jaargang Nr. 9-1 April 1948

Gratis reizen in Nederland voor oorlogsvrijwilligers, dienst en reserveplichtigen der Koninklijke Marine, die na hun dienst in Nederlandsch-lndië repatriëren

Aan oorlogsvrijwilligers, dienst- en reserveplichtigen der Koninklijke Marine, die na hun dienst in Ned.-Indië repatriëren, wordt een abonnementskaart uitgereikt, waarop zij gedurende een maand na aankomst in Nederland gebruik kunnen maken van de openbare vervoermiddelen ressorterende onder de Nederlandse Spoorwegen en de Nederlandse Vereniging van Transportondernemers. De reden, dat dit abonnement wordt uitgereikt is dat de Directie der Nederlandse Spoorwegen en de Nederlandse Vereniging van Transportondernemers in samenwerking met de overheid bedoelde militairen na lange afwezigheid behulpzaam willen zijn bij hun heroriëntering in de Nederlandse samenleving.

Gedurende een maand worden zij in de gelegenheid gesteld oude relaties, familieleden en vrienden op te zoeken en daarbij onder meer de mogelijkheid te bespreken om weer als burger aan de slag te komen.
De mogelijkheid bestaat dat enkele militairen aan wie een abonnement is uitgereikt niet direct na beëindiging van hun tropenverlof voor demobilisatie in aanmerking komen, zodat een in het verlof gevonden betrekking niet direct kan worden aanvaard. Dit kan b.v. het geval zijn met chauffeurs K.M.R.T.V.
Indien de Commandant der Zeemacht hen nog niet direct voor demobilisatie in aanmerking kan doen komen, zal dit tot teleurstelling aanleiding kunnen geven. Reden voor ontmoediging is er echter niet, daar de in het tropenverlof opgedane ervaring hen van nut zal zijn geweest, indien zij de dienst kunnen verlaten.

Bijzonderheden omtrent gratis abonnementen

1. De abonnementen zijn geldig gedurende een maand.
2. Zij worden bij debarkement in Nederland gratis uitgereikt.
3. De verschuldigde waarborgsom wordt als genoten voorschot geboekt door de Officier van Administratie van de rol waarin de militair bij debarkement is geplaatst.
4. De abonnementskaarten blijven het eigendom der Nederlandse Spoorwegen. Zij moeten ongeschonden dus eventueel voorzien van een foto aan een station of halte worden ingeleverd uiterlijk op de dag volgende op de laatste dag van de geldigheidsduur.
   Bij de inlevering wordt de waarborgsom van ƒ 7,— gerestitueerd. Is de dag, waarop de inlevering uiterlijk moet plaatsvinden, een Zondag of Algemene Christelijke Feestdag, dan kan desverlangd met de inlevering worden gewacht tot de eerstvolgende kalenderdag, die niet een Zondag of een Algemene Christelijke Feestdag is.
   Valt de dag, waarop de inlevering uiterlijk moet plaatsvinden, op 15 Augustus of op 1 November, dan mag een R.K. geabonneerde die tegen inlevering van de kaart op die dag bezwaar heeft daarmede wachten tot de eerstvolgende kalenderdag, die niet een Zondag of een Algemene Christelijke Feestdag is.
   Is de dag, waarop de inlevering uiterlijk moet plaatsvinden een Zaterdag of een Israëlitische Feestdag, dan mag een Israëlitische geabonneerde, die tegen inlevering van de kaart op die dag bezwaar heeft, daarmede wachten tot de eerstvolgende kalenderdag, die niet een Zaterdag of een Israëlitische Feestdag is.
5. Bij niet tijdige inlevering wordt de waarborgsom niet terugbetaald, doch de verplichting tot inlevering blijft bestaan.
   Indien de mogelijkheid tot inlevering aan het station of halte niet bestaat, kan het abonnement op de laatste dag van geldigheid of op de daaropvolgende dag aangetekend worden opgezonden aan de Nederlandse Spoorwegen, economische Afdeling, 5e Afdeling te Utrecht.
6. Indien de militair de dienst ver- \ laat, terwijl de abonnementskaart nog geldig is, zal deze moeten worden voorzien van een pasfoto en van een Marinestempel, gedeeltelijk op de kaart, gedeeltelijk op de foto.
   Betrokkene kan in dit geval verschijnen op het bureau Demobilisatie, met het abonnement en een foto, te ’s-Gravenhage, Lange Voorhout 26.
7. Indien de abonnementskaart niet van een pasfoto is voorzien, is deze uitsluitend geldig in combinatie met het militair legitimatiebewijs.
8. Duplicaat abonnementen worden niet verstrekt.
9. De abonnementen zijn geldig op alle door de N.V. Nederlandse Spoorwegen geëxploiteerde, voor reizigersvervoer, geopende lijnen, alsmede tussen Stavoren en Enk- huizen (stoombootveer) en op de openbare vervoermiddelen ressorterende onder de Nederlandse Vereniging van Transportondernemers.

10. De abonnementen zijn geldig in D en P treinen tegen betaling van de daarvoor verschuldigde toeslag.
11. De abonnementen zijn geldig in een hogere klasse tegen bijbetaling van het halve verschil tussen de vrachtprijs voor de klasse waarin wordt gereisd en die voor de klasse waarvoor het abonnement geldig is.'
12. De abonnementen zijn slechts geldig, indien daarop door de houder met inkt of inktpotlood zijn handtekening is geplaatst, de houder is verplicht zijn handtekening opnieuw te stellen, indien het spoorwegpersoneel zulks verlangt.

Uitvoering.

De abonnementen worden voor het eerst verstrekt aan de daarvoor in aanmerking komende militairen van het transport, dat met het S.S. „Grote Beer" in Nederland is aangekomen en d.d. 19 Maart j.1. te Amsterdam werd gedebarkeerd.

Daar de principiële overeenstemming t.a.v. de vrijvervoer regeling medio Maart tot stand is gekomen en enige dagen nodig waren voor het drukken der abonnementskaarten en het vaststellen der details, was het niet mogelijk de abonnementen bij debarkement uit te reiken.

Zij worden aan betrokkenen toegestuurd.

Uitreiking bij debarkement vindt voor het eerst plaats aan het transport militairen, dat met het M.S. „Tabinta" in Nederland arriveert en vermoedelijk dd. 24 Maart in Amsterdam debarkeert. Aan officieren zal een abonnementskaart tweede klasse worden uitgereikt, terwijl de militairen beneden de rang van officier een abonnementskaart derde klasse ontvangen.

Geen abonnementskaarten worden uitgereikt aan:

a. beroepsmilitairen;
b. militairen, die in het buitenland woonachtig zijn en aldaar hun verlof doorbrengen;
c. zieke of gewonde militairen, die bestemd zijn na debarkement in een hospitaal of ziekeninrichting te worden opgenomen. T.a.v. deze militairen zullen nader instructies bekend worden gemaakt.

Bezwaren van de zijde van de Directie der Nederlandse Spoorwegen hebben het niet mogelijk gemaakt terug werkende kracht aan de tot stand gekomen regeling te verlenen, zodat, hoe teleurstellend zulks ook voor velen zal zijn, geen faciliteiten bij het reizen kunnen worden verleend aan de militairen die voor 19 Maart 1948 (debarkement van het transport ex S.S. Grote Beer) in Nederland arriveerden.

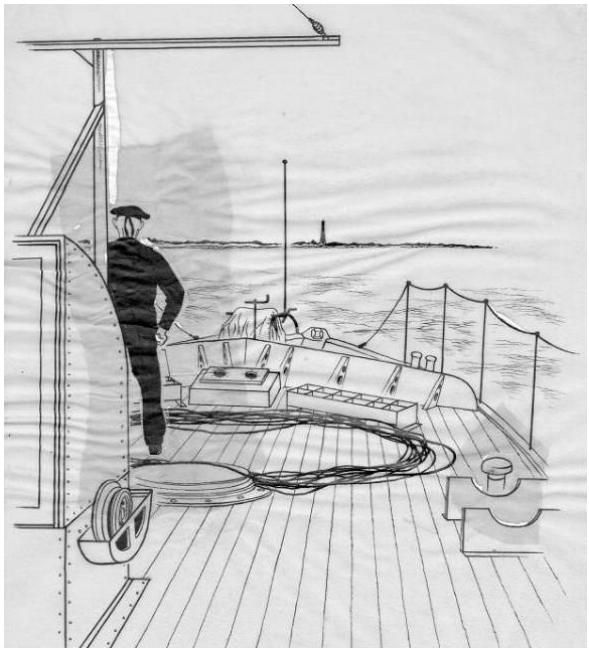
H. B. DEMOB.
J. BECKERING VINCKERS. 22-3-'48.

Hr.Ms. Urk 2003 *Broeksriem*

Afgemeerd te Kopenhagen voor een wel verdiend weekendrust. Al moet ik zeggen dat rust in het weekend niet altijd opgaat bij de mijnendienst. In deze weekenduren moet er namelijk ook, met een te kleine groep, onderhoud gepleegd worden. Nu was de Urk in 2003 nog uitgerust met een "oude" bemanningslijst dus 10 tders. Een luxe van het bovenste plankje. Dit betekende weer wel dat als de jongens lekker druk waren , de onderofficieren konden relaxen. Zo trots op m'n bakskinderen !

Dat waren we dan ook best van plan en om er zeker van te zijn werd er alvast een plan van

verkenning gemaakt. Dit resulteerde in een tochtje langs diverse tenten door de Schipper, chef td en de og. Het was mooi en redelijk warm weer dus een extra versnapering was gewoon nodig. Je wil natuurlijk niet in het ziekenhuis belanden wegens uitdroging.



Nu was er dit weekend toevalligerwijs ook de marathon van Kopenhagen gepland dus er was nogal wat volk te been. Velen waren reeds aan het voor oefenen en in trainen van hun loop maar er waren er nog veel meer die als toeschouwer gekomen waren. Kortom, een hoop mensen.
Nu zijn er in Kopenhagen zoveel gezellige plekken te vinden dat je eigenlijk niet meer weet waar je naar toe moet gaan. Dus naar mijn mening kun je dan het beste naar een Ierse Pub met life muziek. Al dus geschiedde…. Na driehonderd bier en tal van "drunken sailor" liedjes werd het natuurlijk tijd om huiswaarts te gaan. Schipwaarts klinkt zo raar……..
Onderweg kwamen we behalve zwervers en dronken lieden ook nogal wat serieuze sporters tegen die, naar mijn mening, ons uitdaagden om mee hard te lopen.

Nu ben ik in het verleden een niet onverdienstelijke loper geweest dus ik wilde wel ingaan op enkele uitdagingen van hen. Het gevolg was dat er een soort van mini wedstrijdje tussen enkele lopers en ikzelf op de Havenpromenade ontstond. Dit was dezelfde kade waarlangs Hr.Ms. Urk lag afgemeerd dus het zou mij snel thuis brengen. Er ging aan het einde echter iets hopeloos mis. Mijn broek zakte af……
Ja je leest het goed, feitelijk tijdens het hardlopen, zakte mijn broek af. Of het nu kwam door een kapotte broeksriem of een te platte buik, ik weet het niet. Ik weet wel dat ik langs de valreep van de Urk langs kwam rennen, enkele Deense renners met mij, met m'n broek op de enkels. Mijn blote kadetten glinsterden in het felle zonlicht en lieten een schittering over stuurboords scheepshuid gaan. Die Denen hadden overigens dus wel een goede riem……
Nu zou dit op zich natuurlijk helemaal niet zo'n probleem hoeven te zijn ware het niet dat precies weer net op dat moment de Cdt Bert bij de valreep stond een praatje te maken met de o.off v/d wacht. De beste knul deed nog zijn uiterste best om zodanig van de cdt te draaien dat deze het uitzicht over de kade werd ontnomen echter het mocht niet baten. (of zoals wij in die tijd pleegde te zeggen Baatsen).

De cdt had natuurlijk allang gezien wat er gebeurde en was, zoals te verwachten, NOT AMUSED.
Ik denk dat ik een uur nodig heb gehad om excuses aan te bieden maar het hielp allemaal niet meer. Als ik al enig aanzien mij hem had, wat ik betwijfel, was ik dit nu zonder meer kwijt en het zou nooit meer goedkomen. Hij kon er echt niet om lachen. Hij vond mij natuurlijk een onbeschofte zak hooi. Het deerde hem niet dat ik alleen maar vriendelijk wilde zijn voor de lokale bevolking. In zijn ogen was ik weer de slechtste ambassadeur van Nederland……..

Frits Leenes

De onder- en bovenwaterjaren van

Petrus Josef Sietse de Jong

Oud-premier P.J.S. de Jong in zijn Haagse werkkamer anno 1996. Foto: Sven Torfinn

Petrus Josef Sietse De Jong (81), te Apeldoorn geboren in een katholiek gezin met zes kinderen, was gedurende de Tweede Wereldoorlog commandant van een onderzeeboot, en minister-president van 5 april 1967 tot 6 juli 1971. Zijn vader was machinist bij de Nederlandse Spoorwegen. Twinkelingen komen in zijn ogen als hij praat over zijn jeugd in de bossen en over de Veluwse gemoedelijkheid. 'De veldwachter van Beekbergen waarschuwde je voor zijn collega in een volgend dorp: "Hij staat daar te controleren, hoor!"'

De familie hield vakanties aan de kust en Piet de Jong had als kind al een hang naar de zee. ('Prachtig! Altijd afwisselend en indrukwekkend. Alleen al dat licht.') Hij móést en zóu bij de marine. Piet de Jong werd adelborst in de crisistijd. Dat betekende onder andere dat de jaarlijkse feesten *('Assauts')* niet doorgingen omdat de vaders van de adelborsten de kosten niet konden betalen. In 1933 werd het feest afgeblazen wegens de muiterij op de *Zeven Provinciën.*

De Jong voer in 1934 als luitenant-ter-zee 3e klas per jager naar Nederlands Oost-Indië. Via de bekende route: Palermo- Port Saïd-Aden. Na één jaar te hebben rondgevaren mocht hij opgeven waarin hij zich wilde specialiseren.
'Artillerist, want ik heb altijd een mathematische inslag gehad.'
'Kan niet!' zeiden ze. 'Ga maar naar de onderzeedienst.' Er volgde een simpel consult bij de marinedokter.
'Voel je je goed?' 'Jawel, dokter.' 'Oké... dan verklaar ik je geschikt voor de onderzeedienst.'
Later merkte hij dat de mannen bij de onderzeedienst een natuurlijke selectie vormen, een *'special breed'.* Opgewonden standjes kunnen ze in zo'n onderwater-gemeenschap niet gebruiken. De oud-premier merkt fijntjes op dat de meeste onderzeebootverhalen 'tamelijk apocrief' op hem over komen. Voor de Duitse film *Das Boot* heeft-ie geen goed woord over. Dat geschreeuw, die dronken toestand aan het begin. Zulk dingen heeft-ie zelf nooit mee gemaakt. ('Met een kater naar zee! Vergeet het maar!') De *Kriegsmarine* was heel goed, vaklui, geen nazi's. Die filmmaker heeft de effecten nagejaagd.

Aan boord van de Nederlandse O boten werd gestreefd naar stilte. Je moet elkaar goed kunnen verstaan. Stilte kan op een cruciaal moment je redding zijn. In de Duitse film rennen alle mannen op het moment van duiken naar voren om het schip een grotere helling te geven. De Jong 'heeft nog nooit zoiets primitiefs gezien'. 'Wij hadden een voorduiktank en een tank in het midden. Die waren met water gevuld als je ermee aan de oppervlakte voer en als je de kurk eruit trok, dan ging het schip vanzelf met een behoorlijke helling onder water. Zodra je op diepte was, blies je de tank voor en in het midden weer leeg en ving je de onderzeeboot op een meter of veertig, vijftig netjes op.
De Jong vocht in de Tweede Wereldoorlog aan geallieerde zijde, eerst als oudste officier en later als commandant van Hr.Ms. O 24. Hij was onder meer betrokken bij het afsnijden van het Duitse ertsvervoer vanuit Noorwegen. Later was hij actief in de Middellandse Zee tussen Genua en Napels tegen de Duitsers en Italianen en aan het eind van de oorlog in de Pacific tegen de Japanners.

1959, het jaar waarin De Jong zijn uniform verwisselde voor het Haagse pluche. Staatssecretaris van Defensie. In gala-uniform op de trappen van Soestdijk. Foto: NIMH

Hr. Ms. onderzeebootjager Gelderland *in volle zee. De Jong was enige tijd commandant van dit schip. De opname dateert uit 1959. Foto: NIMH*

'De *ouwe geeft geen krimp'*

Op 13 juni 1945 werden de afgevuurde torpedo's van zijn O 24 in een zeer vlakke zee vroegtijdig opgemerkt door een Japanse torpedobootjager, die onmiddellijk wegdraaide, met volle kracht op de onderzeeboot afstoomde en dieptebommen afwierp. De Jong liet een noodduik uitvoeren tot 370 voet, maar kon niet verhinderen dat de O 24 opdonders opliep van de dieptebommen. Het schip lekte enigszins. De 'ouwe' gaf geen krimp. Hij liet trim- en drinkwater blazen, ging parallel aan een rif varen en wachtte urenlang totdat ze het schroefgeluid van de Jap hoorden wegsterven.
Toen hij vele uren later aan de oppervlakte kwam riep hij, gewoontegetrouw en alsof er niets gebeurd was: *'Onward, Christian soldiers!'*

De 'bloedvlag' van de O 24 loog er niet om toen het schip in 1946 eindelijk thuisvoer: 5 vijandelijke koopvaardijschepen getorpedeerd; 1 in een kanonactie - en daarna met 'rammen op volle kracht' vernietigd; met 3 torpedo's zwaar beschadigd, plus de aantekening van 7 geslaagde speciale operaties waarin geheime agenten en saboteurs op hun bestemming werden gebracht.
De Jong is in marinekringen een legende en over hem doen veel anecdotes de ronde. Hij zal ze in het gesprek met De Opmaat minzaam lachend bijna allemaal bevestigen.
Heksenketels doen hem niets en zelfs tijdens uren van zinderende spanning slaapt hij nog als een roosje en is vervolgens met een kanon nog niet wakker te krijgen.
Klonk door de spreekbuis het bevel: 'De ouwe porren!', dan riepen de mannen automatisch: 'Bijltje meenemen.' Matroos Knap, een Groningse reus, had er iets op gevonden. Hij tilde De Jong een halve meter boven zijn kooi en liet hem dan vallen. ('Dan werd ik wel wakker, ja!')
De Jong zegt dat het boek *War beneath the sea,* waarin de Amerikaan Patfield een nauwkeurige beschrijving geeft van de Japanse, Amerikaanse, Duitse en Britse onderzee-diensten, voor hem een openbaring is geweest. In de oorlog wist hij al dat de Engelsen de Duitse codes hadden gekraakt. Maar dat de Duitsers ook de Britse codes kenden, is door de geallieerde geschiedschrijvers lang verzwegen.

Na de oorlog volgden voor De Jong nog veertien marinejaren. Hij was achtereenvolgens adjudant van de minister van Marine, stafofficier bij de *Allied Commander in Chief Channel* te Portsmouth, waarnemend chef-staf van de inspecteur-generaal van de Marine en adjudant van de Koningin en commandant van Hr.Ms. fregat *De Zeeuw* en Hr.Ms. onderzeebootjager *Gelderland.* In 1959 stapte hij uit zijn uniform toen minister Van den Bergh hem - tot De Jongs eigen verbazing - vroeg als staatssecretaris van Defensie voor marinezaken. Het was de tijd van de partijgebonden benoemingen. Op Defensie moest iemand komen die lid was van de KVP.
De Jong was dat niét en had zelfs nog nooit gestemd. De Kieswet schreef voor dat een kiezer minstens een jaar metterwoon in Nederland gevestigd moest zijn. De Jong was tot die tijd hoofdzakelijk in het buitenland geweest. 'Maar ja... daar deed men toen niet moeilijk over.'
Na zijn staatssecretarisschap werd hij minister van Defensie in 1963 en minister-president in 1967. Ook als politicus zou De Jong de geschiedenis ingaan als een *'teambuilder',* een *primus inter pares.* Hij bekroonde zijn politieke loopbaan met het lidmaatschap van de Eerste Kamer van 1972 tot 1974.

Peter Gerritse

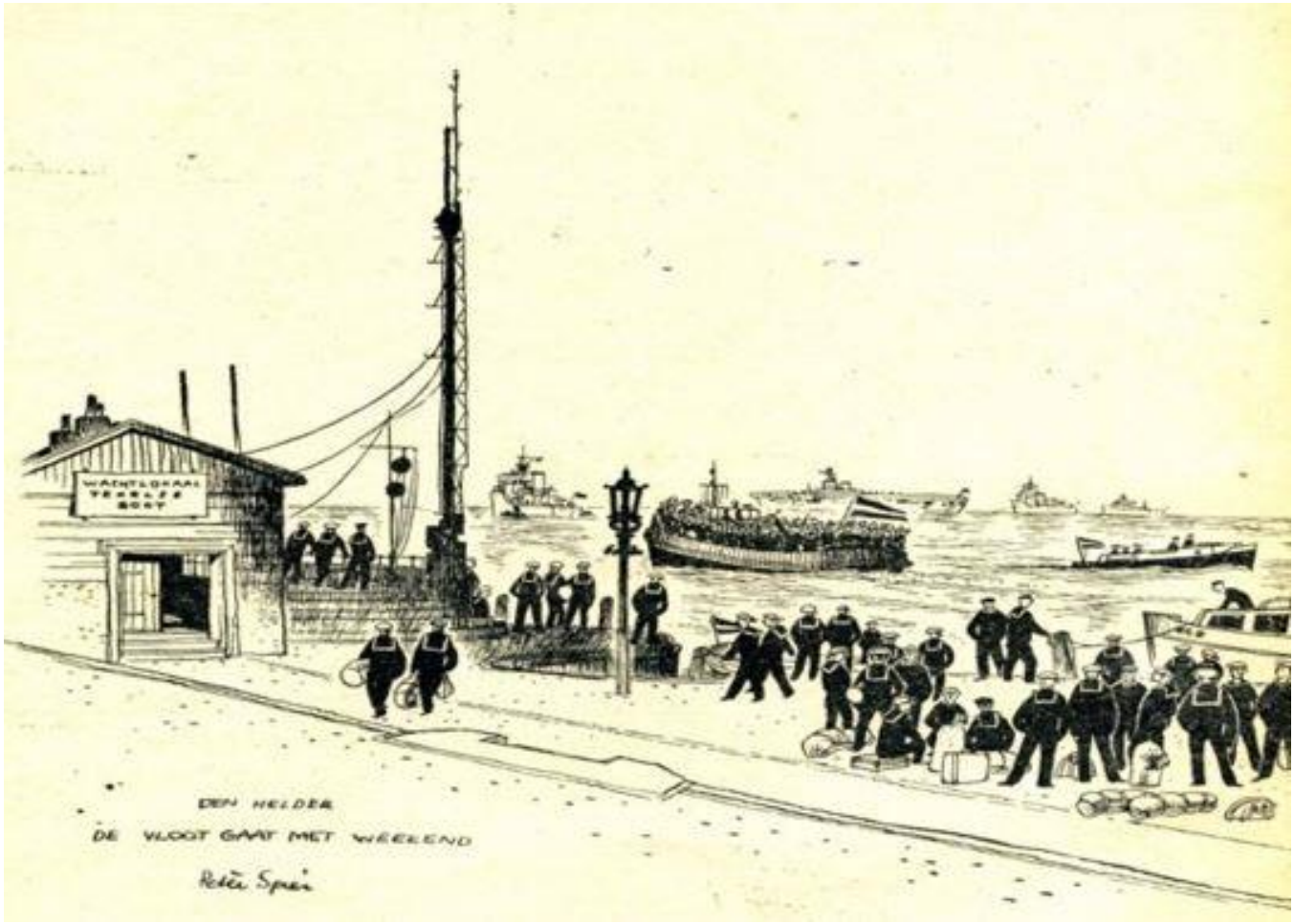
Bron: Augustus 1996
DE OPMAAT
Nr.6

==========

VLOOTREVUE EN NATIONALE ZEIL WEDSTRIJDEN IN DEN HELDER

De vloot verwelkomt het Prinselijk Paar

Voor het eerst na de oorlog was er op de rede van Texel voor Nieuwediep een aantal oorlogsschepen van dusdanige grootte bijeen, dat men zonder overdrijving kon spreken van een vlootschouw. In de frisse zonnige morgen van de 25e Juni, lagen daar voor anker, grijs in de ontzaglijke blauwgrijze ruimte van zee en hemel, Hr. Ms. schepen: de luchtverdedigingskruiser Jacob van Heemskerck, de kanonneerboten Van Kinsbergen en Flores, hun vroegere collega, thans radarinstructie- schip Soemba, en het mooiste schip van de Koninklijke Marine, het prachtige geschenk van president Roosevelt aan onze Koningin, Hr. Ms. Queen Wilhelmina. In de loop van de morgen voegde zich daarbij het grootste schip van de Marine, Hr.Ms. vliegkampschip Karel Doorman, het enorme drijvende vliegveld-met-hangar-incluis. En in de haven verhief zich de kolos van het wachtschip Neptunus; iets verder lag het inschieten torpedowerkschip Mercuur, en voorts nog wat kleinere vaartuigen, zoals de RIJ 2.



Het was Den Helder in de zonnige frisse morgen aan te zien, dat de stad iets bijzonders verwachtte. De vlaggen wapperden niet alleen van de marinegebouwen maar ook van het gemeentehuis en de burgerwoningen, de mensen liepen met oranje, er was druk gedoe van maritieme machthebbers en minderen, in de cantines werd gepoetst en schoongemaakt, dat het een aard had, stoelen werden versjouwd, kortom alles was in de weer om de koninklijke gasten waardig te kunnen ontvangen. Want dat was het grote evenement: de Prinses-Regentes en Haar echtgenoot, zouden met hun jacht, de Piet Hein, de Nieuwediepers bezoeken en zelfs een nacht overblijven. Een grote gebeurtenis, die Den Helder wel verdiend had na alle ellende, die het in en na de oorlog had doorgemaakt.
Omstreeks de middag voer de Queen Wilhelmina het Koninklijk jacht tegemoet; zij wachtte het op voor Oude Schild op Texel en begeleidde het vervolgens tot de ingang van de haven. Kort tevoren waren op alle schepen de pavoiseervlaggen omhoog gegaan; ze stonden strak in de stijve Noordwester. De bemanningen waren aangetreden voor parade en toen de Piet Hein tussen Karel Doorman en Van Kinsbergen doorvoer, begeleid door de Queen Wilhelmina, klonk het eerste kanonschot van de vier maal 35, die ter begroeting van de Prinses-Regentes werden gelost. Vrij dicht onder de Doorman langs varend, zodat het gejoel van de bemanning langs de dekken duidelijk was te horen en het gezwaai van de mutsen goed was te zien, zette het Koninklijke jacht koers langs de andere schepen, die ook hun kanonnen afschoten en waarvan eveneens de bemanningen joelden — behalve de Soemba, die niet kon schieten en alleen maar joelen! — naar de haven, waar het vlot aan de kade meerde recht tegenover het Commandementsgebouw.

Bij het Wierhoofd stonden de adelborsten aangetreden; op de kade gaven de tamboers en pijpers van de Mariniers de nodige muzikale omlijsting, het muziekcorps van het M.O.K. te Hilversum speelde het Wilhelmus; 100 man van de Artillerie gevechtsinstructie- school (Argis) vormden een erewacht, de burgemeester van Den Helder, de heer G. Ritmeester, de Commissaris der Koningin in de provincie Noord- Holland, baron De Vos van Steenwijk, de commandant Zeemacht, Schout bij Nacht J. J. L. Willinge en de commandant der Marine te Den Helder, kapt, t.z. I. W. Reynierse, waren aanwezig ter begroeting. Na inspectie begaf het gezelschap zich naar het stadhuis, waar de Prins o.a. een deputatie van oud- redders ontving. Helaas was de Prinses door een mondontsteking verhinderd, mede van boord te gaan. Maar de Nieuwediepers hebben des avonds en de volgende dag nog ruim gelegenheid gekregen, haar te zien.
De Prins legde ’s middags nog een bezoek af aan het Instituut. Bij het vertrek, te voet, van de Piet Hein, paradeerde de bemanning van de Neptunus aan dek.
Nadat Z.K.H. nog het sloep-roeien van de adelborsten had gadegeslagen, kwam er een pauze in de feestelijke drukte van deze dag.
Te half zeven bood de Commandant Zeemacht een koud buffet aan ten huize van de Commandant Marine en vervolgens waren de Koninklijke gasten tegenwoordig bij de scherm- en zwemwedstrijden. Zij onderhielden zich na de scherm wedstrijden met Itz. I G. L. J. T. Douw van der Krap, een der beste schermers van de marine, en betuigden na de zwemwedstrijden hun compliment aan de afdeling Ontwikkeling, Sport en Ontspanning van de Kon. Marine.
En hierna was de eerste drukke bezoekdag afgelopen, want zoals het programma vermeldde: „21.00 Zonsondergang”. En dan moet men dus ter kooi.

Bron: Alle Hens augustus 1948

REISVERSLAG Hr. Ms. BORCULO EN Hr. Ms. ALBLAS

14 oktober—16 november 1960

GARE LOCH — FASLANE

Hr. Ms. Borculo, commandant: luitenant ter zee der 2e klasse o.c. A. Tortike

Hr. Ms. Alblas, commandant: luitenant ter zee der 2e klasse R. Stöcker

Op 14 oktober vertrokken Hr. Ms. Borculo en Hr. Ms. Alblas naar Faslane, Gare Loch, voor het houden van proefnemingen. De te volgen route was vastgesteld, via Engelands oostkust en door het Caledonian Canal. Op de dag van vertrek woei er een noordnoordwestelijke wind kracht 4, die echter later aanwakkerde tot kracht 6 met uitschieters tot kracht 7, waarbij de wind

tevens draaide naar het noordoosten. De weerberichten van Nederlandse en Engelse stations werden zoveel mogelijk opgenomen, aan de hand waarvan twee maal daags een weerkaart werd samengesteld. Hr. Ms. Alblas was voor vertrek van de nodige voeding voorzien en had noodrantsoenen aan boord voor het geval dat het weer zo slecht zou worden, dat geen voeding kon worden overgenomen van Hr. Ms. Borculo. In verband met slecht weer gingen beide schepen in de avond van 14 oktober ten anker in Bridlington Bay. Op 15 oktober toen de wind inmiddels was afgenomen tot kracht 4 gingen beide schepen ten 08.20 uur anker op en vervolgden de reis langs Engelands oostkust. Op zondag 16 oktober passeerden de schepen Kinneards Head en nam de wind af in kracht tot 1-2 (beaufort) uit noordoostelijke richting, waardoor dit laatste gedeelte van de reis, alvorens het Caledonian Canal werd bereikt, onder een stralende zon langs de zeer afwisselende en mooie kust van Schotland, een genoegen werd. Hr. Ms. Alblas werd op zee van voeding voorzien, tevens hielden beide schepen enige manoeuvreeroefeningen. Ten 13.15 uur ankerden de schepen in de Inverness Firth in verband met het feit dat in de zeemansgids van het betrokken gebied vermeld staat dat zondags geen schepen geschut worden in het Caledonian Canal. Na aanboordkomst van de loods werd bericht ontvangen dat doorgeschut kon worden om daarna in het Muirtown-Bassin af te meren, ten einde de volgende dag direct door te varen door het Caledonian Canal. Ten 17.05 uur nadat met eigen mankracht door de zeesluizen was geschut, meerde Hr. Ms. Alblas langszij van Hr. Ms. Borculo waarna de eerste voorzien werd van water en voeding. Op maandag 17 oktober waren beide schepen ten 06.30 uur stoomklaar terwijl de aangevraagde loods voor het Caledonian Canal aan boord was gekomen.

Hr.Ms. Borculo

Het vertrek moest uitgesteld worden in verband met de nog te passeren trein over de spoorbrug waarvoor beide schepen gemeerd lagen. Ten 07.30 werd ontmeerd en werd een aanvang gemaakt met het mooiste gedeelte van de reis, de vaart door het Caledonian Canal. In Inverness werden de eerste vijf sluizen doorgeschut en vervolgens stoomden beide schepen door het zeer nauwe kanaal met 5 mijl vaart en variërende koersen naar het Loch Ness. Hier werd maximale vaart gelopen om Hr. Ms. Alblas zodanig voor te blijven dat zij niet onnodig zou worden opgehouden tijdens het schutten in de nog resterende sluizen. Hr. Ms. Borculo was volgens opgave van de Super Intendent van het Caledonian Canal wel één van de grootste schepen welke ooit was doorgeschut. Dit viel ook op in verband met de centimeters waarmee gewerkt moest worden tijdens het afmeren in de sluizen. In de Super Intendents Office werd een reglement ontvangen en tevens enkele touristische kaarten en boekwerken voor het Caledonian Canal, waar uiteraard het Loch Ness met het Monster in werden vermeld. In Fort Augustus werden de sluizen dank zij het (reeds!) geroutineerde werken van de bemanning snel gepasseerd. Na Loch Oich werd Laggan Locks bereikt alwaar ten 17.20 uur beide schepen voor de nacht langs elkaar afmeerden. Op dinsdag 18 oktober ten 07.00 uur zetten beide schepen de reis voort om ten 15.00 uur Corpach, de westelijke ingang van het Caledonian Canal te bereiken. Na doorschutten stoomde beide schepen naar Faslane via Firth of Lorne en Muil of Kintyre. Ten 20.20 uur kwam een stormwaarschuwing. De wind was inmiddels op gaan steken tot 6 — 7 uit zuidoostelijke richting gepaard gaande met hevige regen. Het zicht was slecht. In verband met de weersverwachtingen werd ten anker gegaan in Loch Tarbert.

Hr.Ms. Alblas

De beschutting in deze Loch tegen de oostelijke wind was zeer goed. Gedurende de nacht wakkerde de wind aan tot kracht 8 en draaide naar het zuiden. Gezien het weerbericht op 19 oktober waarin vermeld stond dat de wind uit zuidwestelijke richting zou gaan waaien en de betrokken zeemansgids hiervoor waarschuwde in verband met de Atlantische deining welke tot in voornoemde ankerplaats doorzette, werd besloten naar Oban op te stomen voor het uitvoeren van reparaties en het afwachten van gunstige weersomstandigheden. Ten 12.20 uur meerden beide schepen te Oban om weder te vertrekken op 20 okt. ten 08.15 uur na ontvangst van het weerbericht. Via Sound of Islay en Muil of Kintyre bereikten beide schepen Kempock Point, Greenock, ten 21.00 uur alwaar beide schepen een loods aan boord namen overeenkomstig de aldaar bestaande voorschriften.

Tevens kwam de liaison officer van het SM 3 (HMS Adamant) aan boord die ons welkom heette in Schotland. De wind was inmiddels opgestoken tot windkracht 6 — 7 uit oostelijke richting met striemende regen. Ten 22.05 uur meerden beide schepen langszij HMS Exmouth te Faslane. Beide commandanten legden op vrijdag 21 oktober bezoeken af bij de commandanten van respectievelijk SM 3 (aan boord HMS Adamant), HMS Exmouth. Tegenbezoeken werden als gedaan beschouwd. Op zondag 23 oktober ontmeerden Hr. Ms. Borculo en Hr. Ms. Alblas om op te stomen naar Inveraray, Argyllshire, waar beide schepen ten 17.35 uur aan de steiger meerden. Op maandag 24 oktober begon Hr. Ms. Alblas met de proefnemingen welke duurden tot zaterdag 29 oktober. Op donderdag 27 oktober bood de admiralty research laboratory een cocktailparty, aan commandanten en officieren in het St. George hotel te Inverrary. Voor de bemanningen van beide schepen werd naast het filmdraaien aan boord in de avonden, een excursie georganiseerd naar het kasteeltje Inverraray van de Duke of Argyll, waarbij de commandanten eveneens hun opwachting gemaakt hadden in verband met bovengenoemde excursie. Tevens was een Schots dansfeest georganiseerd voor de bemanning op vrijdagavond 28 oktober. Op 29 oktober ontmeerden beide schepen ten 07.20 uur en stoomden via Loch Fyne naar Faslane alwaar werd afgemeerd ten 13.15 uur langszij HMS Blackwood. Te Faslane was transport ter beschikking gesteld voor beide commandanten en officieren.

Op 29 oktober gaven HMS Adamant en HMS Exmouth een cocktailparty en des avonds een diner voor commandanten en officieren, waaraan door alle Nederlandse officieren werd deelgenomen. Op zondag 30 oktober gaven commandant en officieren van de beide mijnenvegers een cocktailparty aan boord van Hr. Ms. Borculo voor de commandanten en een beperkt aantal (in verband met de aanwezige ruimte in mijnenvegers) officieren van HMS Adamant, HMS Exmouth en HMS Blackwood. Op maandag 31 oktober ten 07.50 uur ontmeerden beide schepen en aanvaardde de terugreis via Oban en het Caledonian Canal onder zeer gunstige weersomstandigheden. Op de achtermiddag stak de wind op tot kracht 6 uit zuidoostelijke richting en werd tevens een stormwaarschuwing ontvangen kracht 9 — 10 (beaufort) uit dezelfde richting. Op 1 november waren betrokken stormwaarschuwingen nog steeds van kracht en besloten wij te Oban te blijven totdat de windkracht afgenomen was. De waarschuwingen bleven echter van kracht en draaide daarbij naar het noordoosten, waarbij het afgemeerd blijven liggen te Oban niet verantwoord was in verband met de in de baai bij noordoostelijke wind heersende deining.

Hierop ontmeerden beide schepen op 2 november en stoomden naar Corpach alwaar doorgeschut werd 1 uur voor de normale opening van de zeesluizen naar het Caledonian Canal (normale tijden zijn 2 uur voor tot 2 uur na hoogwater Corpach). Hr. Ms. Borculo meerde daarna boven „Neptunes Staircase" (8 sluizen) aan de zeer goede houten steiger en Hr. Ms. Alblas wegens het niet doorschutten na het invallen van de duisternis vóór de 8 sluizen ten 16.45 uur. Op 3 november na het doorschutten van Hr. Ms. Alblas zetten beide schepen de reis voort. Gedurende de nacht meerden beide schepen aan de steiger in Loch Ness. (Fort Augustus). Op 4 november werd een duikersonderzoek gehouden. Daar de schroeven van beide schepen in verband met het af en toe zeer dicht langs de oevers passeren. Ten 12.40 bereikten beide schepen Inverness. De weersverwachtingen waren niet gunstig (wind noordoost 5 - 6 en uitschieters tot 7). Tevens werd uit Nederland een weerbericht ontvangen met stormwaarschuwingen voor de gebieden Fladengronden en Doggersbank. Hierop besloten wij de haven van Inverness binnen te lopen om tevens voeding aan te kopen en water te laden. De bestelde loods kwam ten 16.41 aan boord. Bij het naar binnen lopen van de haven van Inverness raakte Hr. Ms. Borculo bij laag water geboeid, op een niet in de kaart aangebrachte bank. Hr. Ms. Alblas ging hierop ten anker in de Inverness Firth. Hr. Ms. Borculo raakte wederom vlot ten 20.17 uur en stoomde de haven van Inverness binnen om tevens de volgende dag een duikersonderzoek in te stellen naar de schade onder de waterlijn welke na controle beperkt bleek tot de schroeven.

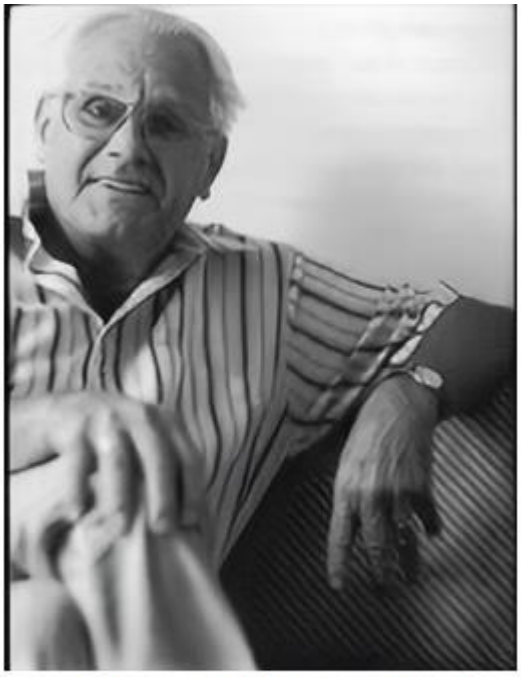
Op de 5e november 's morgens ontmeerde Hr. Ms. Borculo en ging Hr. Ms. Alblas anker op om via de Moray Firth de terugreis naar Nederland te aanvaarden. Ter hoogte van Bucky waren de weersomstandigheden zodanig geworden dat de commandanten besloten op te stomen naar Invergordon en daar beter weer af te wachten. Op de eerste wacht bereikten beide schepen deze haven. Op woensdag 9 november 's morgens kwamen Hr. Ms. Aalsmeer en Hr. Ms. Meppel te Invergordon om respectievelijk Hr. Ms. Borculo en Hr. Ms. Alblas naar huis te escorteren. Op de voormiddag van 9 november vertrokken genoemde schepen, om echter, in verband met slechte weersomstandigheden en ongunstige weersverwachtingen, diezelfde dag nog terug te keren. Om 10.00 uur van de 14 november werd wederom de thuisreis aanvaard. Gedurende de nacht van 14 op 15 november stak de wind wederom op tot windkracht 8 met uitschieters tot windkracht 9. Hr. Ms. Meppel en Hr. Ms. Alblas zochten hiertegen beschutting in de haven van Peter Head, waardoor zij eerst op 17 november Den Helder bereikten. Hr. Ms. Aalsmeer en Hr. Ms. Borculo, die de thuisreis niet hadden behoeven te onderbreken waren daar reeds op de 16e november aangekomen.

JOOP MENS EN DE BIJNA-SCHIPBREUK VAN DE 'EVERTSEN'

"Let her sink"
zeiden de Amerikanen

Zondag 25 juni 1950.

Een enorme Noord-Koreaanse troepenmacht, geruggesteund door de Sovjet-Unie en China, valt het democratische Zuid-Korea binnen. De Verenigde Naties doen een dramatische oproep aan de vrije wereld om de communistische invasie een halt toe te roepen. Zestien landen, waaronder Nederland, sturen troepen.
Bijna drieduizend landgenoten nemen deel aan de hevige gevechten. Van hen sneuvelen er 116. Over de rol van de Koninklijke Marine in het Koreaanse conflict is weinig gepubliceerd. Korporaal-machinist Joop Mens en zijn maten redden, door koelbloedig optreden, Hr. Ms. torpedobootjager 'Evertsen' van de ondergang nadat dit schip op een rots was gelopen. Een ooggetuigenverslag van een linke, harde en ijskoude oorlog ter zee.



Joop Mens: '... ik doe die onderscheidingen nog wel een keer op mijn pyjama.' Foto: Sven Torfinn

Joop Mens meldde zich na de bevrijding aan als oorlogsvrijwilliger. Daarna tekende hij bij de marine voor een periode van zes jaar. Na een opleiding als machinist in Engeland ging hij varen op de kruiser *Heemskerck.*

Joop Mens: 'Toen heb ik allerlei sierreisjes gehad, je bezocht steden en werd overal gefêteerd. Na die "feestperiode" werd ik overgeplaatst naar de torpedobootjager *Banckert,* een zelfde soort schip als *Evertsen* en *Van Gaalen.*

Munitie-aanvoer tijdens beschietingen op de kust. Bron: Collectie Joop Mens

Alle schepen waren overgenomen van de Engelse marine. Met de Banckert zijn we, stapje voor stapje, naar de Oost gevaren. Vanuit Soerabaja patrouilleerden we samen met de *Evertsen* in de Indonesische archipel, we moesten bijvoorbeeld de goudsmokkel rondom de Anambas-eilanden tegengaan. In Soerabaja bleek het vaarschema van de *Banckert* veel summierder te zijn dan dat van de *Evertsen.* We zeiden: jongens, laten we een knobbeltje maken zodat het machinekamerpersoneel van de *Evertsen* dat een gezin had, naar de *Banckert* kon en wij, vrijgezellen, naar de *Evertsen.* Dat kon makkelijk omdat het identieke schepen waren. Dat was nog maar net geregeld of minister van Buitenlandse Zaken Stikker kwam met de boodschap dat de *Evertsen* naar Korea moest. We werden op oorlogssterkte gebracht: torpedo's, munitie, voedsel werden ingeslagen. Niet lachen, er ging zelfs snert mee!

We vertrokken vanuit Soerabaja naar Hong Kong om vandaar door te varen naar haar Japanse thuishaven Sasebo.
Van hieruit patrouilleerden we samen met Engelse en Amerikaanse schepen aan beide kanten van het Koreaanse schiereiland. De Noord-Koreanen hadden zelf geen marine die ze konden inzetten tegen de geallieerde zeemacht. Wel hadden ze van die gore jonken, die legden ‘s nachts zeemijnen in de vaargeulen. Dat heeft voor hen ook wel resultaat gehad. Er ging bijvoorbeeld een Amerikaanse mijnenveger voor onze ogen zó de lucht in.
In één klap was hij weg! Ik heb ook jonken gezien die met mitrailleurvuur beschoten werden en tot zinken werden gebracht.
Dat waren van die “moordenaars” die met klein kaliber werden aangepakt.
Toen in 1950 de Noord-Koreaanse troepen de overhand hadden en de VN teruggedreven werd, moest de *Evertsen* regelmatig met andere schepen beschietingen uitvoeren op Noord-Koreaanse troepenconcentraties, spoorlijnen, kruispunten en andere belangrijke tactische posities. We zijn met het Amerikaanse slagschip Missouri meegeweest. Geweldig! Je lag dan naast elkaar en dan was het elk schip, elke minuut: vuur d’r uit! Je kon de enorme granaten zien die de Missouri uit z’n lopen spuwde. Elk schip had voor de vuur-waarneming een helikopter ter beschikking. Deze “plotter” dirigeerde het vuur dat op de vijand werd afgegeven. De plotter kwam zich elke avond even afmelden, hij kwam trouwens ook wel eens de post brengen. Als de missie klaar was kwam de plotter terug en zei vaak enthousiast: *“Right in the target!”* Als de plotter terugkwam kreeg hij altijd van ons een kruik jenever. Helaas kregen we in de loop van 1950, in onze thuishaven Sasebo, te horen dat onze plotter was neergehaald.

Sniper-nesten uitlokken'

De *Evertsen* nam ook deel aan het uitlokken van vuur vanaf de vaste wal. ‘Dat was helemaal niet zo’n leuke opdracht. Met zo’n zes schepen probeerde je vuur uit te lokken van “sniper- nesten” op de wal. Van de zes schepen bleven er vijf op drie mijl uit de kust varen. Het landgeschut kon niet verder komen dan drie mijl, dus die schepen waren veilig. De *Evertsen* voer dan heel langzaam en dicht langs de kust om het vuur uit te lokken. Zodra er op ons geschoten werd was het: met full speed je hielen lichten en dan namen de andere schepen die spot over om het helemaal plat te gooien. Dat overschakelen van langzaam varen naar topsnelheid vroeg heel wat van de installatie en van de deskundigheid van het machinekamerpersoneel. Spannend werk! Alles was dan in alarmtoestand. Wat een beetje

Het luchtdoelgeschut van de ‘Evertsen’. De opname dateert uit de tijd van de Korea-crisis. Foto: Spaarnestad Fotoarchief/Anefo

rust gaf was dat de brug ons, onder in de machinekamer, liet weten wat er boven gaande was. Dat gaf wel vertrouwen. Eigenlijk ging je de raarste dingen gewoon vinden. Ook het schieten werd routine. Je krijgt van jezelf het idee: mij overkomt niets. Je maakte ook wel merkwaardige dingen mee. Er kwamen een keer drie Amerikaanse straaljagers over waarvan er één aangeschoten was. Z'n beide kameraden tipten net zolang met hun vleugeluiteinden tegen de vleugels van het aangeschoten vliegtuig dat die uit de gevarenzone was. Toen sprong de piloot uit z'n vliegtuig en stegen er onmiddellijk twee helikopters op vanaf een Amerikaans vliegdekschip. Ze doken bovenop de aan z'n parachute hangende piloot. Voordat hij natte voeten kon krijgen was hij al opgepikt. Toen-ie veilig aan boord was hoorde ik hem zeggen: "Wanneer kan ik weer weg?"

Vooral in de winter was het leven aan boord allesbehalve een pretje. Vanuit je kooi zag je in de ventilatiepijpen dikke lagen ijs zitten. Je had alles aan, dikke lange onderbroeken, truien en zo. Het dekpersoneel droeg zelfs sneeuw-maskers, je zag alleen nog maar hun ogen. Het dek moest in de winter regelmatig ijsvrij gespoten worden met stoom. We hebben ook eens in de uitloper van een tyfoon gezeten. Toen is de wailboat, de grote reddingssloep, van boord geslagen. Een Engelse jager heeft tijdens diezelfde tyfoon z'n schoorsteen verspeeld, die had ook doden aan boord. Door de klap van een enorme golf waren er mensen platgeslagen tussen de scheepswand en de dieselgenerator.'
Het verlies van de grote sloep was niet de enige averij die de *Evertsen* zou oplopen tijdens haar verblijf op de zeeën rondom Korea.

'Evertsen 's *Folly'*

Joop Mens: 'Na een volbrachte missie waren we op weg terug naar Sasebo. Ineens kregen we onderzeebootalarm. Men nam aan dat de Russen ook aan het rotzooien waren rondom Korea. We dachten dat er een Russische onderzeeboot gesignaleerd was. Dan ga je zigzaggen, 180 graden stuurboord, 180 graden bakboord. Dat schip doet niks anders dan op z'n zij hangen. Ik stond benedendeks met nog twee stokers, we waren de hoofdplaat op dat moment. Plotseling ging er een hevige schok door het schip. Er begon onmiddellijk water het ketelruim binnen te spuiten. Ik heb de branders en de stookoliepomp afgezet, want ik wou de warmte in het ketelhuis kwijt om een explosie te voorkomen. Eén van de jongens viel van de vloerplaat af en ging kopje onder. We trokken hem eruit en daarna hebben we elkaar zo goed en kwaad als mogelijk vastgehouden. Het water, intussen vermengd met stookolie uit een gebarsten olietank, reikte tot aan de peilglazen. We stonden tot onze borst in het smerige water. Ik zei tegen de twee anderen: "Jongens, wacht effe, dan zal ik m'n kop boven op het dek laten zien." Toen ik het luik op het dek opende, heb ik ze gewaarschuwd om het middenschip vrij te maken in verband met gevaar voor ketelexplosie. Daarna ben ik weer naar beneden gegaan. Tegen de twee stokers riep ik: "Plaat verlaten!" We zijn naar boven gekomen en we zagen eruit als etters. Verschrikkelijk goor want we zaten onder de stookolie. We zijn toen op het dek gaan zitten en hebben een sigaretje gerookt. Gewoon een reactie op de spanning. Iedereen vroeg wat er gebeurd was. Ze dachten dat een stookolietank geëxplodeerd was. Maar wat was er echt gebeurd met de *Evertsen?*
Bij het zigzag varen was het schip in ondiep water terecht gekomen en op een rif gestoten. Een navigatiefout van de brug of een vergissing van de officier van de wacht? In elk geval een

blamage voor de Koninklijke Marine. Met typische Britse humor heeft de Royal Navy het rif later *Evertsen's Folly* gedoopt.

De 'Evertsen' na een bijna-schipbreuk in het Japanse dok. Foto: Spaarnestad Fotoarchief/Anefo

De averij aan de *Evertsen* was zodanig dat de Amerikanen zeiden: "Let her sink."
Wij hebben geantwoord: "Dat kan niet, want we hebben maar één schip voor Korea...!"
We zijn toen vier dagen met man en macht bezig geweest om het schip te redden. Het ketelruim stond helemaal vol water. Je moet eens uitrekenen hoeveel krachten er op zo'n scheepswand staan! Door het plaatsen van houten stutten wisten we de druk van het water op de scheepswand te verminderen. Er was ook nog een ruimte volgelopen door onachtzaamheid. Een luik was niet afgesloten.

Joop Mens krijgt de 'Eremedaille Orde van Oranje Nassau met De Zwaarden' uitgereikt, voor zijn inzet bij het redden van de 'Evertsen'. Foto: Collectie Joop Mens

Een paar onverschrokken bemanningsleden zijn toen, zonder gebruik te maken van duikkappa-ratuur of zoiets in het ondergelopen ruim afgedaald en hebben, al duikend in het met stookolie vermengde water, het luik weer afgesloten.
Daarna kon de ruimte worden drooggepompt waardoor de overlevingskans van het schip weer werd vergroot. Een Amerikaanse sleepboot kon ons na die reddingsactie uiteindelijk naar Sasebo slepen.'

'Waar zijn jouw lintjes?'

Voor zijn inzet om het schip te redden kreeg Joop Mens de Eremedaille Orde van Oranje-Nassau Brons met De Zwaarden.

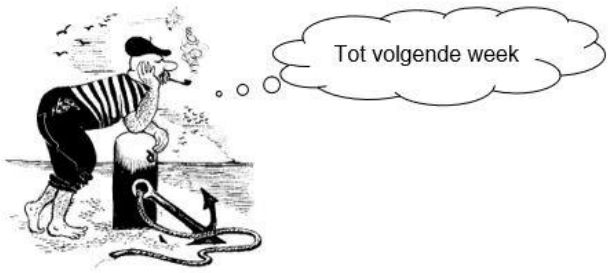
Joop Mens: 'Toen ik onlangs op een reünie kwam vroegen ze mij: "Waar zijn jouw lintjes?" Het bleek dat je er nog een hele rits kon krijgen van de VN en Zuid-Korea. Een maat heeft dat toen voor mij geregeld.
Mij zegt het niet zo veel, ik bewaar ze in een doos op zolder, met als opschrift: Voor het nageslacht. Op een verjaardag doe ik ze, denk ik, nog wel eens een keer op m'n pyjama.'
Joop Mens, een veteraan die weinig van poespas moet hebben. Maar...

‘Ik mis het nog wel eens, als ik terug denk, hoe ik op m’n kratje bier aan dek zat en met de jongens ouwehoerde. Je kreeg natuurlijk een geweldige band met elkaar. *‘Those were the days... ’*

Bron: September 1996

DE OPMAAT

Nr. 7

TON BIESEMAAT

==========