"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 23 – 7 e jaargang
06 – 06 – 2024

Geboorte van Ketelbinkie deel 1
Loodswezen, betonning, bebakening en verlichting 1971
Niet in verband opererende schepen / Onderzeedienst 1963
Marine Inventarisdienst in Nederland 1971
Mijn jaren bij de Koninklijke Marine van Wies Platje – Nieuw Guinea Batterijen
Daan Goedkoop III
Een nieuw veteranenmonument in Brighton, Adams County, Colorado
Knipsel Marine beleid 1964
Je buurjongen in een oorlog sturen

DE GEBOORTE VAN EEN KETELBINKIE

DEEL 1

Uiteraard geboren en getogen in Rotterdam, dat kan ook niet anders want Rotterdam is de enige havenstad die ketelbinkie een schitterend lied heeft toebedeeld.
We gaan terug naar de naar de jaren welke volgden op een zeer gewelddadige tijd, de overheersing van de Duitsers 1940/45, waar ik zijnde geboren in 1940 slechts vanaf de leeftijd van 4 jaar enige herinneringen over heb gehouden.

De meest opdringende herinnering is deze, dat ik staande op de keukentafel, van de zeer kleine tweekamer woning in een straat gelegen aan de Westzeedijk, tegenover het Vasteland, kon zien dat in 1944 de mannen en jongens vanaf 16 jaar, werden opgesteld in het midden van de straat, om afgevoerd naar Duitsland te worden, zogezegd gevorderd.
De paniek die bij de echtgenotes dan wel ouders die op dat moment heerste, heeft waarschijnlijk een diepe indruk op mij als kind, achter gelaten. En uiteraard nooit vergeten, de periode dat ik als boefje van vier jaar, mij aansloot bij de wat oudere jongens in deze periode, die regelmatig uit stelen gingen bij de in herenhuizen aan de Westersingel, gevestigde Duitse officieren
De keukens waren meestal in de souterrain, wij verscholen ons dan in de begroeiing langs de oprit, en wisten dat rond elf uur er nieuwe voorraden voedsel, zoals aardappelen, brood (kuch), en kool soorten werden aangeleverd.
Dit werd dan voor het raster van het raam aan de oprit opgesteld, waarna de koks het naar binnen haalde. De lucht van het koken die door het altijd openstaande raam onze neuzen binnen drong, maakte ons als boefjes onverschrokken.
Op het moment dat de soldaten die het spul gelost hadden, naar binnen gingen om de papieren van aflevering te laten tekenen, sloegen wij onze slag. En dat ging snel, erg snel kan ik u verzekeren. Toch kan ik mij nu niet onttrekken dat er soms Duitsers waren die ons allang in de gaten hadden. Ook al om dat wij met de regelmaat van de klok opdoken rond dat tijdstip. Maar, gezien de beperkte hoeveelheid wat wij amper konden dragen, het oogluikend toe lieten. Niet allemaal natuurlijk, want ook ik was wel eens gegrepen, en mee de keuken in genomen, waarna je een uitbrander met een knipoog van een of andere Hollander die daar werkte kreeg. Waarna deze je dan met een appel, die stiekem in je zak gepropt was, weer losgelaten werd.
Om dan het binkie van de dag bij de ontkomen vriendjes te zijn.
Het was hongerwinter, en alles wat je thuis bracht, was mooi meegenomen. Ook al om dat in veel geval de moeders er geheel alleen voor stonden.

Zij schroomden zich dan ook niet, om op rijdende vrachtauto’s te springen, welke geladen met aardappelen op weg waren naar het Parkhotel in het park aan de Westzeedijk, waar de staf gelegerd was. Half hangende op de achterlaadklep probeerden zij enkele buit te maken, ondanks het risico dat er een Duitser op de zakken kon zitten.
Deze deed dan met een slag van zijn wapen de niets vermoedende moeder op de weg

belanden, waar zij meestal flink gewond bleef liggen.

Ook gingen deze moeders de binnenvaartschepen af, om als er een schippershond aan boord was, deze met een botje van zijn voorganger mee te lokken.
De honden die er nog waren hadden honger, dus dat lukte nogal eens. Was de hond eenmaal in huis gebracht, dan was het feest. Hij verdween dan spoorslags naar de zolder, waar de strop van een staaldraadje al boven een stoel hing.
Het beest werd dan op de stoel gezet, en niet kijkend trok de vrouw dan deze onder hem vandaan.
Menigeen, zeker ouderen en kinderen, hebben hun leven te danken aan dergelijke acties.
En dat ging zo door tot de bevrijding in mei ’45, niet dat wij stopten hierna met stelen, nee dat kon natuurlijk niet, want alle gezinnen in de straat hadden honger.
Alleen was het zo dat de inmiddels opgang gekomen handel, nu ons doelwit waren.
Zo waren er de vrachtwagens die parkeerden aan de Westzeedijk, en de binnenvaart aan de Leuvenhaven.
Ook de fruithandelaren waren regelmatig de pineut, zij die steevast gebruik maakte van de hoeren in de nabij gelegen cafés, welke ons dan weer tipte, in welke auto welke moesten zijn.
Dan werd het dekzijl keurig losgemaakt, en enkele kisten met fruit, lieten wij dan leegstromen in oude kinderwagens.

De veelal Duitse vrachtwagens aan de Westzeedijk geparkeerd, waren iets moeilijker, omdat de chauffeur meestal in de slaap cabine lag. Maar daar hadden wij al snel een oplossing voor gevonden, die meestal werkte.
De grootste jongens onder ons, gingen dan links en rechts op de tree plak staan van de cabine.
Zij maakten dan expres de chauffeur wakker, en bedreigden hem zo van, kom er eens uit kelere Mof.
Kwam hij er uit dan was het voor ons rennen geblazen, maar meestal koos de hevig geschrokken chauffeur eieren voor zijn geld en hield zich slapende. En dan at de hele straat weer rode kool of peen en uien, en niemand van de ouders vroeg waar komt dat vandaan, zo ging dat.

Aan de Leuvenhaven bij de binnenvaart schepen, veelal sleepschepen, ging het er soms nog wat gewelddadiger aan toe. Niet dat er nu geslagen of mishandeld werd, maar wel met beperkte handtastelijke drang werd soms een van ons ontzet.
De schippers hadden namelijk een bewaking ingesteld, deze man zat dan in een klein groen geschilderd huisje aan de ka, en had de taak om s’ avonds de boel in de gaten te houden.
Hij kwam dan ook regelmatig met een knuppel en bedreigingen uitend op ons af.
Maar meestal waren het oudere mannen, en als hij al een van ons te pakken had, liepen wij niet weg, in tegendeel.
Wij vormden dan een kring rond hem die steeds dichter bij kwam, al scheldend en dreigend, dat hij los moet laten anders zouden wij hem wel even.
En dat had meestal succes, zo niet, dan begon het trekken en duwen, nu, dat hield hij al snel voorgezien en ging dan al kankerend weer zijn warme hok in.
Een keer maakten wij het mee, dat er een bewaker was die naar buiten kwam met een hond.

Nu. daar begrepen wij al helemaal niets van, daar volgens ons alle honden waren opgevreten in de honger winter.
Dus de ouderen onder ons, die wel ervaring hadden met een meestal agressieve schippers-hond, zij liepen niet weg, nee ze liepen er naar toe.
En de niets vermoedende hond die ver voor zijn baas uitrende, dat stomme beest kreeg dan ook vaak een welgemikte schop onder zijn kaak, zodat het beest luid jankend, nog eerder in het huisje zat, dan de hard vloekende bewaker zelf, nee, angst kenden we niet.
En zo sleten wij onze jeugd, de oorlog's kinderen, niet dat we allemaal criminelen geworden zijn, maar het was de tijd.
Ook de tegenwoordige alsmaar naar jeugdtrauma's teruggrijpende begeleidende therapeuten van jongeren, zijn onze generaties vreemd, die waren er niet, en ook was er geen behoefte aan.
Misschien waren wij anders?
Voor ons was een kwestie van overleven, want tot de opbouw, van het grotendeels weg gebombardeerde centrum van Rotterdam en de werkgelegenheid wat dat mee bracht, heeft wel enkele jaren geduurd Het was armoede ten top, in de havenstad.

Om nog even terug te komen op mijn oorlog's herinneringen, ook kan ik de zogeheten bevrijdingsfeesten goed voor de geest halen. Het ergste in deze wat ik tot op heden niet begrijp, is het oppakken van moffenhoeren, door de zogenaamde rechtvaardige, niet foute mannen.
Waarvan mij naderhand te horen kwam dat deze mannen toch ook veelal in de bunkerbouw voor de Duitsers gewerkt hadden, gedwongen weliswaar, maar toch.
Zij presteerden het om met veel bombarie, de volgens hen zijnde moffenhoeren uit huis te sleuren, om dan op de zelf gemaakte podia in de straat, deze vrouwen onder veel gejuich het hoofd kaal te scheren.
Om er dan met rode verf een hakenkruis op te zetten.
Zelfs de hongerwinter werd vergeten, omdat men het presteerde om aan de toekijkende jeugd, aardappels te geven waar zij dan mee naar de stakkers mochten gooien.
Vergeten werd, dat deze veelal door hun hongerige kinderen gedreven moeders, hun lichaam uit pure wanhoop wel beschikbaar moesten stellen om te overleven.
Ook al om dat juist hun echtgenoten naar Duitsland waren afgevoerd, en er toch brood op de plank moest komen.
Dat kinderen van deze vrouwen hun jeugd lang zouden horen, je moeder was een moffenhoer, werd niet over nagedacht.
Een gegeven waar wij als kinderen als het ons uitkwam, ook aan schuldig maakten.
En dat werd lang niet altijd afgestraft door de ouders als deze het te horen kwamen.
Dat er echter ook echte meisjes van plezier tussen zaten is een feit, maar daar profiteerden ook weer velen van, wij als boefjes zeker. Nee, ondanks de feesten die de bevrijding moesten getuigen, was er veel verdriet, en schaamte onder de mensen.
Maar men moest verder, en iedere dag was een nieuwe uitdaging om toch maar aan eten te komen.

De zogeheten buurtwinkels, waterstokers, waar men naast de dagelijkse boodschappen, ook een emmer heet water kon halen voor de was, maakten woekerwinsten.
En iedereen stond wel met schuld in het boek.

Werd er weer een gedeelte afgelost kon men weer wat halen, zo ging dat ook bij de groentewinkel en de melkman.
Ook de kolenboer, die een maatje kolen, een flinke kachelpijp in een papieren zak leverde, ook bij hem al dan niet op de pof.
Uit de bakkerskar pikten wij als kind zijnde nogal eens een vers broodje, zo ging dat.
We gingen in de loop van ’46 naar school en deden ons best. Maar velen onder ons waren maar met een ding bezig: om zo snel mogelijk te gaan werken.
En zo je steentje bij te dragen in het gezin, waar de verschrikkelijke armoede heerste.
De meesten van ons, zowel de meiden als de jongens gingen zo gauw zij veertien jaar waren, van uit de vijfde klas aan de slag. De meiden naar Jamin of wafelfabriek de Maasstad, en de jongens belanden als loopjongen bij een slager of drogist.
De verdiensten waren karig, veelal lagen de lonen tussen de veertien en achttien gulden per werkweek van minimaal achtenveertig uur.
Maar het droeg bij in de levensbehoefte van de vreselijke naoorlogse armoede.

Zo gauw ik vijftien was, wilde ik evenals vele anderen vrienden van de zelfde leeftijd naar zee.
In mijn geval was dat in november negentienvijfenvijftig.
Nog geen week had ik de leeftijd van vijftien jaar bereikt, of ik ging naar de waterschout, voor mijn monsterboekje.
Hierna melde ik mij aan bij de zeemansbeurs die in de groene keet, aan het vasteland gevestigd was. Daar liet ik mij inschrijven als ketelbink bij de reis.
Dat hield in, dat je voor een maand weg kon gaan maar ook voor anderhalf jaar, net zo het uit kwam. Daar wachtend op een boot, tussen de zeelieden die naar bier en tabak roken, voelde je al een hele zeeman.
Met een regelmaat werd er een naam afgeroepen, waarna de gelukkige naar binnen ging, om met een grijns op zijn gezicht weer naar buiten te komen.
En op de vraag: “ Heb je wat,” hoorde je dan bijvoorbeeld: “Maandag varen, de Albireo vanuit Hamburg, drie maanden op Zuid Amerika,” en dan was je jaloers.
Ik had nog geen halve dag gewacht of ik hoorde mijn naam afroepen, en ik had een boot.
Uit het kantoor komend vroeg men mij welke boot ik had, waarop ik trots zei: “De Stad Rotterdam van de Halcion line, overmorgen varen naar Newportnews Noord Amerika.”
Het: “ Ach jee, de reclassering line,” begreep ik niet, en ik was nu zeeman, ketelbink wel te verstaan.

Het was zover, eind november, sterven’ s koud, maar ik moest naar boord.
Het geval wilde dat mijn vader, die al meer dan veertig jaar erop had zitten als zeeman, toevallig thuis was, hij bracht mij dan ook weg.
De eerste ervaring die ik opdeed was dat het schip op stroom lag.
Dat noemde men zo wanneer een schip niet aan de kade lag afgemeerd, maar aan de boeien midden op de rivier, hier in het geval Rotterdam, de Maas.
Wij moesten met nog een paar andere zeelui, met een bootje er naar toe. Het was een vreselijk smerig schip, dat kon ook niet anders want het had de kolen gelost, die het had vervoerd vanuit Newport News Amerika naar Rotterdam Waalhaven.
De Gangway was niet neergelaten, en daar het al donker was, en ik vreselijke koude handen

had, was het te moeten beklimmen van een touwladder langszij om aan boord te komen, geen prettig vooruitzicht.
Ook al om dat ik een plunjezak droeg die bijna groter was dan mijzelf. Maar daar werd voor gezorgd, men riep naar boven naar een dekgast een hakentouwtje te laten zakken, en een voor een werd onze bagage opgehesen.
Hierna klommen wij zelf aan boord. voor mij was het hoog, erg hoog zelfs, maar ik liet mij niet kennen.
Nu is het zo dat of je was ketelbink voor de matrozen dekgasten, of voor de oliemannen die in de machinekamer werkte.
Nadat mijn vader had geïnformeerd voor wie ik het ketelbinkie was, bracht hij mij naar de voorman van de machinekamer, de zo genoemde Donkeyman. Deze had het voorrecht een hut midscheeps voor zichzelf alleen te hebben.
Nadat mijn vader, die de donkeyman uiteraard kon van weleer en deze geïnformeerd had over mij, vervolgens gevraagd om een beetje op mij te passen, kwam al spoedig de fles jenever op tafel. Mijn vader die er ook niet vies van was, eigenlijk zeelui gewoon, zat weldra in een geamuseerd gesprek met hem over reizen van weleer, die zij samen beleefd hadden.
Dan moest ik afscheid nemen en ik werd door een olieman naar het achteruit, achterste deel van het schip waar de bemanning sliep, gebracht.
Deze bracht mij naar benedendeks, en liet mij de hut zien, met twee kooien, boven- en onderkooi, waar ik met een handlanger, naam voor een poetser van de machinekamer, zou slapen. Hoe mijn vader van boord is gekomen heb ik niet meer gezien, maar ik denk dat dit ook de bedoeling was.

Er werd mij getoond wat ik zoal moest doen, en dat was niet gering voor een jochie van vijftien.
‘s Morgens om half zes was het opstaan geblazen, en om zes uur werken, tot na zeven uur s ’avonds.
Het begon altijd met de douche ruimten en toiletten boenen. Dan de aangrenzende gang en de messroom, alles nat boenen en dweilen. Hierna werd er de tafel gedekt, met volledig bestek, borden en kop en schotels.
Dan moest er brood doorgehaald, het ophalen van versbrood bij de kok, midscheeps in de kombuis, de keuken. Koffie en thee zetten, eieren doorhalen, gebakken met spek, of naar wens, spiegelei, turnover, of gekookt, ook pap was een vast ontbijt gedeelte.
Zelf eten deed je als laatste, of met de laatste man die van wacht kwam.
Hierna alles weer afwassen, en schoonmaken, en dan begon het grovere werk.
Hutten boenen, wanden soppen, onderdeks, het plafond van de gangen boenen benedendeks, bedden op maken en tweemaal per week verschonen.
Om elf uur dertig moest je voor de middagmaaltijden de messroom weer voorbereiden. Het was altijd rennen en vliegen, want ook tussen dit alles door was er nog het zogeheten pickheet om tien uur, koffiepauze.

Alles ging fout en te laat de eerste week, en daar was geen excuses voor. De ketelbink van hiernaast, in mijn geval van de matrozen deed het altijd stukken beter.
Naderhand hoorde ik van hem dat hetzelfde over mij verteld werd. Als alles een beetje mee zat dan was je ‘s middags om twee uur even een uurtje vrij. Niet meer, want om drie uur s’middags was er weer pickheet, nu theepauze, dus thee zetten, en weer afwassen.

Hierna had je weer even tijd voor je zelf tot half vijf, en dan moest je weer alles dekken voor de avondmaaltijd om vijfuur. Die eindigde meestal zo half zeven waarna je af kon wassen, en dan was je klaar. Maar eigenlijk was je nooit klaar die eerste weken, er was altijd wel wat, wat over gedaan moest worden. Ik kan u verzekeren dat als je dan klaar was, was je gebroken.

Maar om de draad weer op te pakken, we vertrokken uit Rotterdam met die ouwe schuit, inderdaad met kakkerlakken midscheeps en ratten in het vooruit, het vooronder van het schip, ook wel kabelgat genoemd.
Het machtige geluid van de scheepshoorn bij vertrek, klonk als muziek in mijn oren.
Ook het opstarten van de machine, een trippel-expansie, ook wel genoemd armen en benen kar. Een prachtige machine, met enorme krukassen, stangenstelsel die de kleppen bediende, het geheel leefde.
Enorm sterk en op stoom werkend, wat opgewekt werd in ketels die met stookolie werden gestookt. Het was of het schip begon te leven, wakker werd, ik voelde mij trots, dit mee te mogen maken. Ik wist niet beter, maar zou het weldra ondervinden, wat het betekende om de Waterweg, die naar zee liep, te verlaten om de woelige baren te bevaren.

De m.s Stad Rotterdam was een tienduizendton schip. Die als leeg zijnde praktisch bovenop het water lag, maar als het goed was, zijn ballasttanken vol kon laten lopen.
Dit was dan de compensatie voor de niet aanwezige vracht, zodat hij wat dieper, dus stabieler kwam te liggen. We zouden al spoedig vernemen van de hoofdmachinist, dat de ballasttanken lek waren, dus onverantwoord om deze vol te pompen.
Het was december en er stond een stevige bries op zee, wat het schip al gelijk behoorlijk deed stampen en rollen. Hierdoor diende zich bij mij onmiddellijk de gevreesde zeeziekte aan, en het zou erger worden, heel erg zelfs. Zeeziekte moet men ervaren hebben omdat het praktisch niet te beschrijven is.

Het begint met een aanhoudende flauwe misselijkheid, door zeelui omschreven als dat je dan katterig bent. Er zijn zeelui die bij vertrek dit altijd weer voor enkele dagen ervaren waarna het weer overgaat. Zij leren er eigenlijk mee te leven, ook al om dat er weinig tijd is aan boord om ziek te zijn.
De toenemende katterigheid ging bij mij, die het voor het eerst kreeg, al snel over in een niet te harden misselijkheid met alle gevolgen van dien.
Kotsen tot je letterlijk niets, maar dan ook niets meer in je lijf hebt, waarna de gal op gaat spelen.
De manier om er van af te komen is volgens de geharde oudere zeelui gewoon te eten en door te werken, zo nodig met een emmer om je nek.
Als je al voor dood in je kooi kroop, haalde men je niet zachtzinnig eruit: “Werken jochie, op-schieten, eten doorhalen.”
Bij het woord eten ging je gelijk weer kokhalzen, maar dat werd niet gezien of geaccepteerd. Nee, erger, bij het zien ervan, begon men over gekookt vet spek aan een touwtje, door slikken en terugtrekken, dat was lol.
In ieder geval was het van: “Kom op, opschieten!”

Er spookt maar een ding door je hoofd, ik wil er vanaf.
Dit gaat gepaard met een verschrikkelijk gevoel van eenzaamheid, gevolgd door heimwee, dan de tranen en het inwendig schreeuwen om je moeder.
Het is dan ook wel voorgekomen dat er ketelbinkjes waren die het niet meer aankonden en overboord stapten.
Maar in mijn geval speelde dat niet, ik werd dan ook goed in de gaten gehouden als ik frisse lucht stond te happen aan de reling.
En, het moet gezegd worden, er waren ook ketelbinkies die nooit of nimmer zeeziek geworden zijn.
Soms als de tijd het toeliet, ging ik naar beneden, naar de stookplaat, het laagste deel van het schip, waar de ketels gestookt werden.
Hier waar het stampen en slingeren het minst was, kwam ik dan even bij.
Na deze ellendige periode van tien dagen zwaar zeeziek, hield de katterigheid ook nog eens tien dagen aan. Het had er ongetwijfeld mee te maken, dat wij ,zodra we het kanaal uit waren, het nauw van Calais en de grote oceaan op opvoeren, er een hevig storm opstak.

Ivan Grud

Bron: Website Sleeptros

==========

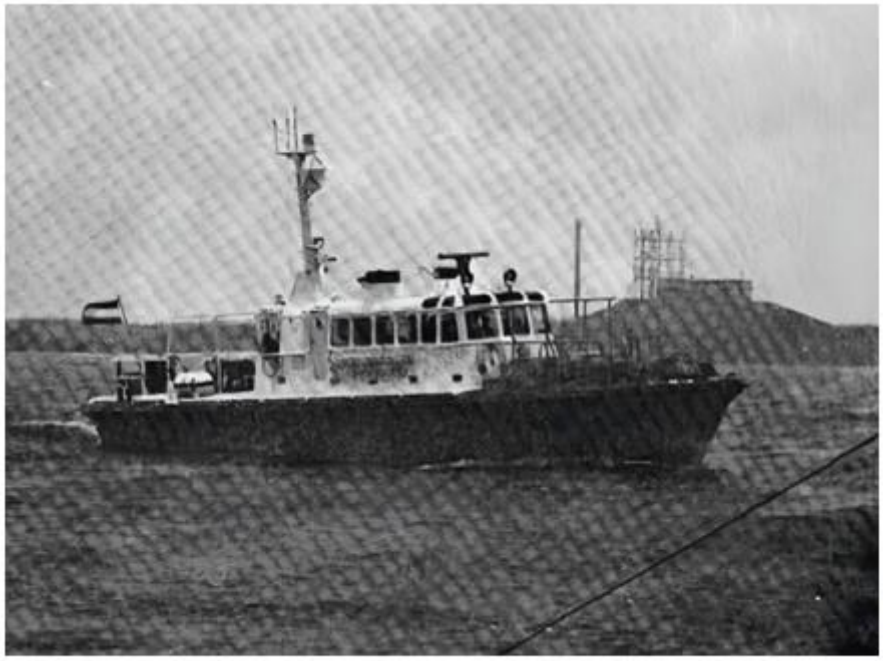
LOODSWEZEN, BETONNING, BEBAKENING EN VERLICHTING

Directeur-generaal	:	sedert 1 januari schout-bij-nacht G. van der Graaf
Directeur 1e en 2e district	:	kapitein ter zee J. van Rijn
Directeur 3e district	:	Kapitein ter zee H. J. Bolhuis
Directeur 4e en 5e district	:	kapitein ter zee H. J. Maas
Directeur 6e district	:	Kapitein ter zee N. M. Bollen

Loodsdiensten

Het totale aantal koopvaardijschepen, dat in 1971 de verschillende Nederlandse zeegaten aanliep, toonde een lichte daling.
Een aanmerkelijke daling vond plaats op de Westerschelde.
Een uitzondering hierop vormde de vaart op de Nieuwe Waterweg en Europoort, waar een toeneming viel te constateren, niet alleen in aantal, doch ook in afmetingen en diepgang.
Het totaal aantal loodsreizen bedroeg 111.174 (1970: 118.316).
Het aantal radarassistentie ontvangende schepen bedroeg over het gehele jaar te IJmuiden 811 en op de Nieuwe Waterweg 3.085 schepen.
Dit betreft schepen die over het gehele loodstraject - tijdens verminderd zicht — werden geassisteerd.

Overigens stonden alle beloodste schepen op de Nieuwe Waterweg via de portofoon in verbinding met de walradarposten.
De rede-plotorganisatie te Hoek van Holland (pilot Maas) en te IJmuiden gaven aan een groot aantal inkomende en vertrekkende schepen radarinformatie in verband met de posities van de loodsvaartuigen. de betonning, de scheepvaart, enzovoorts.
Door het VHF-radiotelefoniestation Vlissingen radio werden gedurende het gehele jaar berichten van nautische aard omgeroepen ten behoeve van de scheepvaart op de Westerschelde en haar toegangen uit zee.
Het afzetten van de loods op de grootste schepen met behulp van een hef- schroefvliegtuig voor de ingang van de Eurogeul is thans dagelijkse praktijk. Gemiddeld 40 schepen per maand worden op deze wijze van een loods voorzien.


Het nieuwe loodsafhaalvaartuig Zeezwaluw

Sedert juli is op het Noordzeekanaal een gewijzigde dienstregeling voor de loodsen van kracht; hierbij worden opeenvolgende loodsreizen - bijvoorbeeld naar zee en uit zee — gecombineerd.

Nieuwbouw

De loodsdienst te Hoek van Holland werd versterkt met het polyester loodsafhaalvaartuig Zeezwaluw.
Dientengevolge werden de Alk en Albatros verplaatst naar IJmuiden en de Walvis en Bruinvis van IJmuiden naar Vlissingen.
Het lichtschip Goeree werd in oktober vervangen door het lichtplatform Goeree; omdat dit laatste volledig automatisch werkt en derhalve onbemand is, werd een aanzienlijke besparing op personeelskosten verkregen.

Het lichtschip Goeree

Het zeegaand betonningsvaartuig Breeveertien werd in aanbouw genomen bij de scheepswerf Amels te Makkum.
Aan dezelfde werf werd de bouw van twee zeeloodsvaartuigen - type Ca- pella - opgedragen.

Betonning en verlichting

In de loop van het jaar kwamen op de Noordzee verschillende verkeersscheidingssystemen tot stand, volgens de principes van de intergouvernementele maritieme consultatieve organisatie. Genoemd dienen te worden het Texel-schema, de aanloop Hoek van Holland en het Noord Hindersysteem. Waar nodig werd de betonning verlegd of aangepast; in het laatste systeem werd voor het eerst een raconlichtboei toegepast. Alle lichtschepen en het lichtplatform zijn thans met racon uitgerust.

Bij de technische dienst van 's-Rijkskustverlichting werd een programma in uitvoering genomen waarbij de gasverlichting van de walbakens wordt vervangen door elektrische verlichting; dit systeem is doeltreffender en veiliger.

Het lichtplatform Goeree wordt geplaatst in de Noordzee

Bouwkundige dienst

Door de bouwkundige dienst loodswezen werden normale onderhoudsvoorzieningen getroffen aan de diverse dienstgebouwen, woningen, lichttorens en lichtopstanden. De dienst is thans - tesamen met het bureau materieel - ondergebracht in een pand aan de Van Speykstraat te 's-Gravenhage, de voormalige marinestafschool.

De omvangrijke werkzaamheden aan het betonningsmagazijn te Terschelling naderen hun voltooiing. De kustlichttoren te Harlingen werd grondig gerestaureerd.

De vuurtoren van Terschelling werd gerehabili-teerd

Meteorologische en andere waarnemingen

Ten behoeve van het Koninklijk Nederlands meteorologisch instituut werden de waarnemingen inzake de weersgesteldheid, stroom- en golfhoogtemetingen voortgezet aan boord van de lichtschepen en op enige walposten, welke daartoe met de nodige instrumenten zijn uitgerust.

Medewerking werd verleend aan de afdeling hydrografie bij het leggen en lichten van prikkerpeilschalen ten behoeve van getijmetingen in de Noordzee.

Wind- en stormwaarschuwingsdienst

De visuele wind- en stormwaarschuwingsdienst fungeerde op normale wijze. In samenwerking met de andere betrokken diensten kwam een nieuwe formele basis tot stand.

Personeel

De reorganisatie van de dienst kreeg in het afgelopen jaar verder gestalte. Zeven inspecteurs werden geselecteerd uit de loodsen der 1e klasse en op diverse standplaatsen te werk gesteld. In de directies van de districten werden de secties operaties, materieel, personeel en financieel/comptabele zaken geïnstitutionaliseerd.

Overzicht van het aantal loodsreizen

Delfzijl	4.129
Harlingen-Terschelling	998
Den Helder	938
IJmuiden-Amsterdam	16.292
Nieuwe Waterweg	64.750
Schelde	22.792
Brevethouders	1.275
Totaal	111.174

Bron:

Jaarboek KM 1971

==========

NIET IN VERBAND OPERERENDE SCHEPEN

(BRON JAARBOEK KM 1963)

Onderzeedienst 1963

Commandant: kapitein ter zee R. van Wely, sedert 9 oktober kapitein ter zee C. E. Wolderling

Na het uit de sterkte afvoeren van Hr. Ms. Zwaardvis in december 1962 had de Koninklijke marine nog slechts de beschikking over 5 onderzeeboten.

Buiten de perioden van onderhoud, dokking en verlof was het vaarprogramma dientengevolge bijzonder intensief. Voortdurend was bij elk der beide smaldelen ten minste één onderzeeboot ingedeeld. Daarnaast werden de nodige proefnemingen voor de verdere ontwikkeling van het onderzeebootwapen uitgévoerd. Zo verrichtte Hr. Ms. Dolfijn in het voorjaar gedurende 5 weken beproevingen met lanceerinrichtingen in de Middellandse zee.

Hr. Ms. Tijgerhaai maakt in de zomermaanden een tweetal reizen naar Noorwegen voor proefnemingen. Tot het eind van het jaar heerste er een grote bedrijvigheid; terwijl voor de meeste oppervlakteschepen de stilligperioden voor het winterverlof reeds waren begonnen,

namen Hr. Ms. Zeehond en Hr. Ms. Zeeleeuw van 12 tot 17 december nog deel aan een internationale onderzeebootoefening.

Op 19 november bracht Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Beatrix een kort werkbezoek aan Hr. Ms. Zeehond

De aanbouw van 2 nieuwe onderzeeboten van het type Dolfijn bij de werf Wilton-Fijenoord ging gestadig voort. De eerste groep onderzee-bootpersoneel onder leiding van de aangewezen hoofden van de machinekamer werd in de loop van het jaar bij dat project geplaatst, teneinde het specialistisch toezicht op de verdere afbouw uit te oefenen.

Mede in verband met de toevoeging van bovengenoemde boten aan de onderzeedienst, hetgeen in 1965 zal geschieden, werd reeds thans aangevangen met intensivering van opleidingen van onderzeebootpersoneel. Het bureau opleidingen van de dienst verzorgde dit jaar 9 type-cursussen van 3 weken aan totaal 120 nieuw bij de onderzeedienst geplaatste schepelingen. Ook aan de in het najaar gegeven type-cursus van 11 weken voor nieuw geplaatste officieren werd deelgenomen door een groter aantal militairen dan voorheen. In verband met de eisen des tijds werd de duur van de torpedocursus voor oudste officieren van 6 op 12 weken gebracht. Bij de onderzeedienstkazerne werd aangevangen met een gewijzigd systeem van de gebruikelijke lessen in militaire en algemene zaken.

Voor het bereiken van meer doelmatigheid werd een 1 week durende cursus militaire vorming onderzeedienst ingesteld. In 9 van die cursussen werd aan totaal 160 man een opfrissing van basiskennis en bedrevenheid gegeven.

Op 19 november bracht Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Beatrix een kort werkbezoek aan de onderzeedienstkazerne en aan Hr. Ms. Zeehond. In verband met de in de toekomst noodzakelijke vervanging van Hr. Ms. Walrus en Hr. Ms. Zeeleeuw, beide van het bouwjaar 1943, zijn plannen in studie voor een nieuw ontwerp conventionele onderzeeboot. De ontwikkeling van die plannen vond goede voortgang; de voorlopige benaming van dit type onderzeeboot luidt: ontwerp 1963.

Marine-inventarisdienst in Nederland 1971

Hoofd: kapitein-luitenant ter zee van administratie C. de Jong

Doelstelling

De marine-inventarisdienst heeft tot taak het beheren van de als zodanig omschreven inventarisgoederen. Hij heeft daartoe de beschikking over alle uitrustingsbescheiden, welke voor de eenheden der Koninklijke marine zijn vastgesteld.

Aan de hand van deze bescheiden oefent hij controle uit op de door de eenheden ingediende aanvragen.

Hij verleent voorts zijn diensten bij reparatie en keuring van goederen, die herstelling behoeven; inspecteert namens de commandant zeemacht in Nederland de wijze van beheer en opslag van goederen in gebruik bij eenheden en stimuleert de afdoening van aanvragen van die eenheden.

Tenslotte is hij belast met het directe beheer van inventarisgoederen van schepen gedurende de periode dat deze zich in vierdetraps onderhoud bevinden.

In 1971 werden door de marine-inventarisdienst in Nederland omstreeks 26.000 aanvragen behandeld.

Bij 700 telegrafische aanvragen van schepen werd bemiddeling verleend, welke in het algemeen tot snelle resultaten leidde.

De personeelsorganisatie van het bedrijf werd bij wijze van proef enigszins gewijzigd, teneinde op slagvaardige wijze tegemoet te kunnen komen aan de problemen, die zich voordoen bij de uitdienststelling van centraal beheerde schepen.

Nadat deze proefneming was geslaagd kon tegen het einde van het jaar een definitief voorstel tot wijziging worden ingediend; in de nieuwe opzet zal de personeelssterkte met acht man worden teruggebracht.

De sedert ultimo 1970 ingestelde prijzeninformatiedienst mocht zich verheugen in een toenemende belangstelling.

Wederom werd medewerking verleend door de inspectieploeg bij inspecties van de regionale bevelhebber, de commandant van het korps mariniers, de commandant van de mijnendienst in Nederland en de directeur van de bewapeningswerkplaatsen.

De ter plaatse te verrichten keuringen van te herstellen goederen liepen sterk in aantal terug, nadat de bevoegdheid tot keuring van de plaatselijke bevoorradingsofficieren aanzienlijk was uitgebreid.

De filiaalvertegenwoordiger in Vlissingen werd belast met opslag van goederen en toezicht op de levering van goederen, bestemd voor de nieuw in aanbouw zijnde schepen bij de Koninklijke maatschappij De Schelde NV. Het filiaal in Rotterdam werd voorts ingeschakeld bij de plaatselijke keuringen van te herstellen goederen en bij het selecteren van goederen, bestemd voor het magazijn voor elektrotechnisch materieel te Oegstgeest.

In de loop van het jaar werd assistentie verleend bij de in- en uitdienststelling van de volgende schepen, te weten:

Uit dienst: Hr. Ms. Dolfijn op 1 juni,
Hr. Ms. Rotterdam op 7 juni,
Hr. Ms. Walrus op 5 juli,
Hr. Ms. Bedum op 6 juli,
Hr. Ms. Van Speijk op 23 augustus,

Hr. Ms. Borculo op 30 augustus,
Hr. Ms. Onvermoeid op 1 oktober,
Hr. Ms. Zeearend op 1 oktober,
Hr. Ms. Schorpioen op 14 oktober,
Hr. Ms. Bolsward op 1 november,
Hr. Ms. Breukelen op 11 december,
Hr. Ms. Cornelis Drebbel op 31 december.

In dienst: Hr. Ms. Tonijn op 15 maart,
Hr. Ms. Utrecht op 23 juni,
Hr. Ms. Boxtel op 13 juli,
Hr. Ms. Potvis op 2 oktober, Hr. Ms. Zeeland op 4 oktober.

Personalia

Op 4 oktober overleed de heer J. J. Dalmeijer, die vanaf 1 november 1963 bij de dienst werkzaam is geweest. Een deputatie van het personeel woonde de begrafenisplechtigheid bij. Voorts werden vier personeelsleden gepensioneerd wegens het bereiken van de daarvoor vereiste leeftijd.
Tenslotte werd op 1 november tijdens een feestelijke plechtigheid een Koninklijke onderscheiding uitgereikt aan de heer Tj. de Vries, die sedert 28 november 1928 in dienst van het rijk is.

Marinevoorlichtingsgebouw (Helders marinemuseum)

Conservator: luitenant ter zee van speciale diensten der 2e klasse oudste categorie drs. Ph. M. Bosscher

Gedurende het verslagjaar bezochten meer dan 35.000 mensen het museum, dat op 14 december de vijfendertigduizendste bezoeker van het jaar mocht verwelkomen. De aanzienlijke toename van het bezoekersaantal ten opzichte van het cijfer van 1970 is waarschijnlijk mede daaraan te danken dat van 15 juni tot eind augustus in het museum de tentoonstelling Den Helder: zeehaven werd gehouden, die een onderdeel vormde van de manifestatie Toer-in en daardoor profiteerde van de publiciteit, die aan die manifestatie werd gegeven. De aan de organisatie van deze expositie verbonden kosten werden geheel gedekt door exposities van de provinciale en gemeentelijke overheid.

Opnieuw konden aanwinsten worden geboekt, die in het geheel van de collectie een belangrijke rol vervullen. Door aankoop werden onder meer verworven drie litho's door luitenant ter zee Van der Hart, voorstellende Nederlandse oorlogsschepen uit de jaren twintig van de vorige eeuw, een olieverfschets van de hand van Christian Dommelshuizen, voorstellende Het qua aantal deelnemende schepen grootste vlootbezoek aan Den Helder - van de Hochseeflotte in 1904 -, een valreepbord, vermoedelijk afkomstig van het Koninklijk jacht Valk en een zeer fraai model van het schroefstoom- schip der eerste klasse Atjeh. Van het Koninklijk

militair invalidenhuis Bronbeek werd een zeer belangrijke schenking ontvangen, onder meer omvattende een grote reeks portretten van negentiende-eeuwse vlagofficieren, en wijlen mevrouw F. E. J. Milo-van Everdingen legateerde aan het museum een aantal afbeeldingen, herinnerende aan, dan wel afkomstig van luitenant-admiraal Willem van Braam, zoals diens Doggersbankeresabel en schrijfcassette

.

Belangrijke reparaties aan het gebouw behoefden niet te worden verricht; wel werden met eigen middelen diverse voorzieningen aan het interieur getroffen met het doel om de tentoongestelde voorwerpen beter tot hun recht te doen komen.

Op het gebied van het personeel was de belangrijkste verandering het afscheid als voorzitter van de commissie van toezicht van viceadmiraal A. van der Moer. Zijn ware belangstelling voor het museum betekende voor alle medewerkers een grote stimulans.

Enige detailopnamen van de Doggersbankcresabel

The End

Mijn jaren bij de Koninklijke Marine

Nieuw-Guinea

Wies Platje

De persoonlijke belevenissen in het vorige hoofdstuk eindigden op het moment dat ik nu tweeënzestig jaar geleden van het voormalige hoofd van de dienst, te horen kreeg dat ik bestemd was om, samen met mijn klasgenoot, op 27 februari 1962 te worden uitgezonden naar Nieuw-Guinea. Na de tropenkeuring in de ziekenboeg en het afhalen van mijn tropenkleding, in wat nu het scheepvaartmuseum in Amsterdam is, kreeg ik een week inschepingsverlof. Ik woonde nog thuis en mijn moeder en zus Detty zijn toen druk bezig geweest met het innaaien van mijn marine nummer in de kaki en witte kledingstukken.

Om er voor te zorgen dat op dinsdag 27 februari alle tropengangers op tijd aanwezig zijn, moest je je een dag van tevoren bij de Marine kazerne Amsterdam melden om daar de nacht door te brengen.

Familieleden werden uitgenodigd om een uur voor vertrek naar Biak op Schiphol te zijn om afscheid te nemen. Ik heb dit alles ondergaan als een uitdagend, plezierig en ook spannend avontuur. Wel voelde ik bij het afscheid dat ik de enige in de familie was die dit moment als positief ervaarde.

Met hetzelfde vliegtuig vertrok ook een dienstplichtige soldaat van de landmacht wiens vader een poging had ondernomen de uitzending van zijn zoon tegen te houden. Dit trok in die dagen veel aandacht en een VARA-televisieploeg maakte op Schiphol van dat vertrek opnamen. In de recent uitgezonden documentaire over Nieuw-Guinea zag ik tot mijn verbazing mijzelf terug tijdens het voor vertrek door de KLM aangeboden maaltijd. Toch wel natte ogen gehad op weg naar de vliegtuigtrap. Ik had nog nooit gevlogen en was diep onder de indruk van de DC-7c (PH DSM) van de KLM. Vertrek van Schiphol rond 20.00 uur en toen via Keflavik (waar ik later nog meermalen zou zijn), Anchorage, over de Noordpool naar Tokio en van Tokio naar Biak waar we op 1 maart tegen middernacht aankwamen. De drukkende warmte en het overweldigende concert van insecten deden je beseffen dat je in een andere wereld terecht gekomen was. Wel direct een bekende tegengekomen: bootsman Van Til, de provoost van de slaapbarak voor de nieuwkomers, mijn zeer gewaardeerde EMV baksmeester uit 1958.

De volgende dag de twee op Biak geplaatste collega's begroet en in de middag met een DC-3 van KLM-dochter Kroonduif in een twee uur durende vlucht naar Sentani, het vliegveld bij Hollandia. Een collega haalde ons daar op. De autorit van het vliegveld naar de Marine kazerne Hollandia, langs en door kampongs, maakte op mij diepe indruk. Nieuwsgierige Papoea's, op palen staande houten huisjes met bladerdak en rondscharrelende kippen, geiten en varkens. Na het inrouleren, bed opmaken en inruimen van de kledingkast meldden we ons op het bureau van de Stafofficier inlichtingendienst, een vriendelijke man die echter weinig tijd voor ons had. Wel veel tijd besteedde de chef de bureau aan de twee nieuwe korporaals. Aandacht die overigens niet in alle opzichten een rustig gevoel veroorzaakte. We kregen een werkplek toegewezen en vooral hel en verdoemenis in het vooruitzicht gesteld als we met buitenstaanders over het werk zouden praten. Het personeel van het bureau bestond uit officieren en onderofficieren afkomstig van de drie krijgsmachtdelen en een drietal burgers.

Aanvankelijk was ik belast met administratieve zaken zoals de registratie van inlichtingendocumenten die aan de schepen, vliegtuigsquadrons en eenheden van het korps mariniers en land- en luchtmacht werden verstrekt. Gaandeweg kreeg ik interessanter werk te doen zoals het in teamverband analyseren van de verbindingsintercepties afkomstig van MARID 6 op Biak en het bijhouden van de slagorde van de Indonesische eenheden die zouden

worden ingezet bij de geplande aanval op Nieuw-Guinea. Zonder het afluisteren van het

Indonesische militaire verbindingsnetwerk was, gezien het enorm uitgebreide operatiegebied, een realistische verdediging van Nieuw-Guinea niet uitvoerbaar.

Met het toenemen van de Indonesische dreiging nam de werkdruk toe en parallel daaraan een collectief gevoel van spanning over wat op korte termijn zou kunnen gaan gebeuren. Prettig was de ervaring dat het werk van het bureau door de staf zeer gewaardeerd werd en dat het een wezenlijk bijdrage leverde aan de besluitvorming van de commandant zeemacht. De intercepts afkomstig van onze dienst op Biak en de interpretatie en presentatie daarvan in het commandocentrum te Hollandia leverden schout-bij-nacht Reeser, op het hoogtepunt van het conflict, een effectieve ‘Early Warning’.

Medio 1962 was er sprake van een ‘conflict’ tussen de marine en de landmacht. De KL stond er op dat de G2, een luitenant-kolonel op basis van zijn hogere rang de leiding over het bureau inlichtingen moest krijgen ten koste van onze eigen stafofficier inlichtingen, een LTZ 1. Voor schout-bij-nacht Reeser was dit uiteraard geen optie. Door de dunne afscheidingswanden van de Quonset-barak waarin het bureau gevestigd was ik getuige van deze verbale ‘zeeslag’.

Prettig was dat naast de behoorlijk zware belasting van het werk op het bureau het leven in Hollandia ook zijn fijne kanten had. Het leven in de huiskamer van de slaapbarak voor korporaals was plezierig en collegiaal en bovendien was er voldoende ruimte voor ontspanning. Zee en strand waren dichtbij en op korte afstand van de kazerne was het zwembad van het Kloofkamp waar eenheden van het Korps Mariniers werden ondergebracht. Dit zwembad was een betonnen bak waardoor het frisse water van een riviertje liep. In de ‘stad’ was een bioscoop en enkele winkels van meestal Chinese eigenaren. Ik herinner mij ook nog een klein Chinees eethuisje (fornuis onder een bladerdak) waar je nasi goreng en heerlijke saté’s, verpakt in een pisangblad kon kopen. Omdat bestek daar niet voorhanden was werd dit lekkers vervolgens met behulp van het legitimatiebewijs KM genuttigd. Op zondagen werden door de Jachtclub regelmatig zeilwedstrijden op de Humboldtbaai georganiseerd en via OS&O was het mogelijk met een VW -busje de omgeving te verkennen.

Ik herinner mij twee gebeurtenissen waarbij ik het gevoel van spanning over wat er om je heen gebeurde duidelijk merkte. Vliegtuiggeluid boven Hollandia, behoudens een enkele keer als het een Neptune van de MLD betrof, was zeldzaam.

Op een zondagochtend rond negen uur hoorde ik het geluid van straalmotoren, terwijl kort daarvoor bekend was geworden dat de door de Sovjet Unie aan Indonesië geleverde TU-16 Badger maritieme straalbommenwerpers operationeel waren geworden en naar een Forward Deployment Base waren verplaatst.

Het bleken gelukkig twee Hawker Hunter straaljagers van de Koninklijke Luchtmacht op Biak te zijn die een rondje Hollandia maakten. Een andere keer was toen er rond acht uur in de avond alarm werd geslagen vanwege de vermeende aanwezigheid op het kazerneterrein van pro-Indonesische Papoea's. In diepe duisternis verzamelde de bemanning zich bij de wapenkamer en wachtte zeker tien minuten op de aankomst van de konstabel met de sleutel. Het was bepaald geen voorbeeld van een snelle militaire reactie toen, voordat wapens werden uitgereikt, eerst de patroonhouders van UZI's, pistolen en geweren gevuld moesten worden. Gelukkig was het loos alarm al hield ik er wel een forse tropenzweer aan over toen ik rond middernacht aangewezen, als patrouillecommandant, in het pikkedonker in een betonnen goot terechtkwam. In augustus 1962, een paar dagen voor de geplande Indonesische aanval werd in New York een wapenstilstand afgekondigd en werd door Soekarno de militaire operatie tegen Nieuw-Guinea afgeblazen. Het Nederlandse gezag ging over naar een United Nations Temporary Authority (UNTEA) en er verschenen Pakistaanse militairen in Hollandia die een soepele overgang van bestuur moesten veiligstellen. De maand september stond in het teken van het afbouwen van werkzaamheden en het voor verzending naar Nederland gereed maken van het inlichtingenarchief.
Dit werd in in de timmermanswerkplaats van de kazerne gefabriceerde kisten aan boord gebracht van het oude bevoorradingsschip Hr.Ms. Pelikaan.

Op 5 oktober repatrieerde ik en met een gloednieuwe DC-8 kwam ik een dag later via de zuidelijke route: Manilla, Bangkok, Karachi, Beirut, Rome en Frankfurt op Schiphol aan. De familie stond me daar, wederom natte ogen, op te wachten. Na drie weken ontschepingsverlof wachtte een nieuwe job die voor een belangrijk deel mijn MARID-carrière zou gaan bepalen. Ik werd geplaatst op Sectie I a: Inlichtingen Sovjetvloot. Toch kwam Nieuw-Guinea na een paar weken nog even om de hoek kijken. Mijn niet bepaald geliefde chef de bureau in Hollandia, had opdracht gekregen om het inmiddels in Den Haag gearriveerde Nieuw-Guinea archief, dat in stalen kasten op de gang van de derde verdieping van het nieuwe gebouw van de Marinestaf stonden, te ordenen. Hij toonde zich daar niet echt gelukkig mee en toen hij mij over de gang zag lopen riep hij: “Platje, jij weet zeker nog wel waar alles staat, kom me even helpen”. Mijn nieuwe baas vond dat gelukkig geen goed idee.

6 oktober 1962
Weer thuis

Bron:

Batterijen

Ze was een mooi en dapper meisje, en dat was ze! Om zo maar het veilige Noorse land te verlaten, waar het sinds de bekering van de Noormannen ruikt naar kerk en karnemelkzeep, en om dan zo maar als knisten (markoniste) te gaan varen op een schip met allerlei stoere Noorse mannen, - dat vergt een Skandinavische mentaliteit en een stoere Norske moralet. Een mentaliteit die alleen bij noordse volkeren behoort. Een moraal die opgewassen is tegen eenzaamheid en zoutwaterliefde.

Ze was typisch onnederlands, zoals ze daar stond, met een glimlach die een Noor koud laat en een Italiaan doet smelten. Ze gaf ons alleen een steek door het hart, en weer begrepen we het niet, één zo'n vrouw te midden van allemaal mannen. Wij zouden er kapot van gaan; als man wel te verstaan.

Er was iets kapot aan haar richtingzoeker, zei ze. Ze had er van alles aan gedaan, vier volle dagen lang. Er moest wel ergens een kortsluiting zitten. En ze zei het zó lief, dat het wel iets onschuldigs leek, zo'n Noorse kortsluiting.

Het peilapparaat had twee seurten spenningen, beweerde ze in het Noors-Engels terecht. Er was een lowspenning en een heuspenning. De lowspenning hwar wel in ordning, maar die heuspenning hwar ikke bra, no good. Die lampe die det spenning angavet, ging stets ut als det apparat een peusje aogeschaklet hwar.

Die heuspenning kwam van een paar droge batterijen, en die had ze terdege bemétert. Ze hwaren bra, ze gaven stoere spenning. En toch ging het fahne lampe ut, als det apparat een peusje angeschaklet hwar. We begrepen haar. We begrepen het. We begrepen haar zangerige zinnen, vol aksent, vol bogen en vallen zoals in fjorden: basaltbogen en watervallen. Ze was inderdaad een typisch blond en mooi produkt van het land.

De diagnose was duidelijk. Het lampje dat de spanning aangaf, was een neonlampje, en dat ging uit, omdat de droge batterijen uitgeput waren. Kennelijk was vlak na inschakelen de spanning nog wel even voldoende, maar als de buizen warm werden en stroom gingen trekken, was het afgelopen, en ging het fahne lampe ut.

Een zeer tijdelijke kortsluiting van de batterijen met een eindje draad gaf geen enkel vonkje te zien. Het was duidelijk, ze moesten vervangen worden.
Ze keek met interesse in haar grote blauwe ogen toe, produceerde in een oogwenk twee nieuwe dreuge batterijen, en liet ze ons aansluiten, waarna de reparatie een kostbaar feit was.

Ze zuchtte, en lachte wat. Het was zielig voor haar, want ze had zo haar best gedaan. Ze lachte zodanig, dat we bemerkten dat ook in Noorwegen boerinnen kunnen lachen, alsof ze kiespijn hebben. En ze zorgde voor koffie met smeurebreud. We praatten nog een uurtje door, hetgeen de rekening wel verhoogde, maar tevens haar prestige bij de kapitein, dat klaarblijkelijk afhing van de duur van onze reparatie. Toen tekende ze grif voor de reparatie. Er stond te lezen dat een stoere kortsluiting in een buisvoet was opgespoord en verholpen.

Ze lachte gelukkig. Misschien bleef een Noor er koud onder, en smolt een Italiaan er van weg, maar ons deed het alleen maar erg, erg veel.

Ze bracht ons naar de gangway en zwaaide minzaam. Toen we omkeken en haar vriendelijke vormen over de reeling zo uitstekend uitkwamen, begrepen we niet hoe die batterijen ooit uitgeput konden raken.

==========

Daan Goedkoop III – De man die de NSM groot maakte

Daan Goedkoop III. Bron: Ons Amsterdam

Tot in de jaren zeventig was de naam Goedkoop een begrip in de Amsterdamse haven. Leden van de vermaarde familie runden niet alleen belangrijke bedrijven die hun naam droegen, zoals werf ’t Kromhout, sleepbotenrederij Gebroeders Goedkoop en Kromhout Motoren Fabriek, maar ook waren zij de kracht achter de Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij (NSM). Deze werf in Noord, waar reusachtige mammoettankers en marineschepen werden gebouwd, werd in de jaren twintig, dertig en veetig geleid door Daan Goedkoop de Derde (1874-1947).

Het verhaal van de scheepsbouw- en motorentak van de Goedkoop-familie begint bij de aankoop van een failliete werf aan de Hoogte Kadijk: werf ’t Kromhout. Reder Daniël Goedkoop Dzn. (‘Daniëls zoon’), in de wandeling Daan geheten, of meer precies: Daan de Eerste, kortweg Daan I, kocht de werf met de intentie hem na een grote opknapbeurt over te dragen aan zijn 17-jarige zoon Daniël jr (Daan II dus). Deze had op een werf op Oostenburg het vak geleerd en wilde per se scheepsbouwer worden. ’t Kromhout, waar met name ijzeren zeilschepen en binnenvaartschepen werden gebouwd en gerepareerd, bleek een goede investering. Het was weliswaar een kleine werf, maar tamelijk modern voor die tijd.

Daan II boerde niet slecht en bouwde in Amsterdam een naam op als scheepsbouwer. Zijn eerste zoon Daan (nummer III dus) trad als vanzelfsprekend in zijn voetsporen. Hij had het niet lang op de hbs kunnen uithouden en ging al op z’n vijftiende in de leer als technisch tekenaar bij de Marinewerf. Erg moeilijk was het voor hem niet om aan een baantje te komen: op zijn zeventiende kwam hij in dienst van zijn oom Pieter, op de werf Conrad aan het Spaarne in Haarlem. Deze oom had hem graag als opvolger gezien, maar vader Daan II beschikte anders en zette hem aan het werk op ’t Kromhout. Na zijn huwelijk met de Nijmeegse Lien Duys trok hij bovendien in de woning van zijn vader naast de werf. Later haalde hij zijn jongere broer Jan in het bedrijf en samen slaagden ze erin het bedrijf nog verder te moderniseren en uit te breiden met de productie van werktuigen, stoommachines en later kleindiesels. De broers vulden elkaar goed aan: Daan III, de handelsman, regelde de opdrachten en Jan, de technicus, deed de research.

Zeeschepen en motoren

De zaken gingen zo goed dat de beide broers de werf in 1904 van hun vader konden kopen, maar dat betekende niet dat hier ook hun toekomst lag. In 1908 lieten zij een nieuwe fabriek bouwen in de Ketelstraat in Amsterdam-Noord, de Kromhout Motoren Fabriek (KMF), waar Jan zich ging toeleggen op de bouw van motoren voor machines, schepen en vliegtuigen. Daan III bleef op ’t Kromhout totdat hij de werf in 1911 verkocht en zijn broer ging bijstaan in de motorenfabriek, die inmiddels sterk was uitgebreid en waar op dat moment zo’n 200 man personeel werkte. Maar de motorenfabriek verschafte Daan niet genoeg voldoening. Zijn hart ging toch vooral uit naar de scheepsbouw. Hij aarzelde dan ook geen moment toen hij in 1919 zijn vader kon opvolgen als directeur van de Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij (NSM), toen nog gevestigd op Oostenburg.

De werf van de NSM, opgericht in 1894 door J.T. Cremer (minister van Koloniën en later president van de Nederlandsche Handel-Maatschappij) en Jhr. L.P.D. Op Ten Noort (president-commissaris van de Stoomvaart Maatschappij Nederland), was opgezet door zijn vader. Die had daarbij gebruik gemaakt van de vier sinds 1891 ongebruikte scheepshellingen van Werkspoor aan de Conradstraat en veel van de oud-medewerkers van die geliquideerde Werkspoorwerf kwamen vervolgens weer in dienst van de NSM.

De initiatiefnemers waren er stellig van overtuigd dat er naast de reparatiewerf de Amsterdamsche Droogdok Maatschappij in Amsterdam plaats was voor een grote, modern geoutilleerde werf voor zeeschepen. Daarvoor was wel veel kapitaal nodig (één miljoen gulden, voor die tijd een enorm bedrag) en dat kon alleen worden verkregen door een naamloze vennootschap die aandelen kon uitgeven. De familie Goedkoop kon zo’n onderneming niet zelf financieren, zoals wel was gebeurd met de Kromhout Motoren Fabriek. Wél kreeg de familie de dagelijkse leiding over het bedrijf in handen: Daan II als directeur en zijn zoon Heijme vanaf 1901 als bedrijfs-

ingenieur, procuratiehouder én onderdirecteur. En vanaf 1919, samen met zijn broer Daan III, als directeur. Hun vader werd toen gedelegeerd commissaris.

Na een aarzelend begin kwam de NSM vanaf omstreeks 1900 goed op stoom. De industrialisatie maakte in korte tijd voorheen onvermoede ontwikkelingen mogelijk.
Tal van productieprocessen werden gemechaniseerd, zodat er steeds sneller, steeds meer goederen beschikbaar kwamen. En de transportmogelijkheden hielden gelijke tred met die veranderingen. Tijdens en vlak na de Eerste Wereldoorlog zaten de belangrijkste rederijen te springen om grote (zee)schepen. Er waren veel schepen uitgevallen omdat ze in het strijdgewoel door torpedo's waren vernietigd of omdat ze door vijandelijke troepen in beslag waren genomen, maar bovendien ontstond er door de stijgende vrachtvolumes en –prijzen behoefte aan grotere vrachtschepen. De oude werf op Oostenburg kon het niet meer aan en de doorvaart via de Oosterdoksluis naar het IJ werd te smal en te ondiep. Na veel vertragingen kon er in 1922 een nieuwe werf in gebruik worden genomen, op een terrein aan Zijkanaal I, bij Tuindorp Oostzaan. Daar werden aan het IJ lange betonhellingen aangelegd en om het beeld compleet te maken staken hoog boven de werf uit grote rijdende portaalkranen. De werf, die verder bestond uit een enorm hallencomplex, werd uitgerust met de modernste apparatuur. Mede hierdoor kon de NSM de crises van midden jaren twintig en dertig overleven; met veel moeite en overheidssteun, dat wel. In 1930, een topjaar, had de werf liefst 2300 mensen in dienst en ook de vele toeleveringsbedrijven profiteerden van het succes van de Amsterdamse scheepsbouw. In de jaren 1938-1940 groeide de NSM zelfs uit tot de op een na grootste werf van de wereld.

Een tweede Goedkoop-werf

"Zelden is een naamloze vennootschap zoo verbonden geweest met een familie als de NSM met de Goedkoops," schreef J.H. Wijnand in 1944 in Het Schiprijck Amsterdam, een gedenkboek dat verscheen toen de NSM 50 jaar bestond. Piet Goedkoop, de zoon van Daan III, wil wel beamen dat dat zo was. En hij kan het weten, want in 1928 kwam hij zelf op de werf werken en in 1935 kwam hij er ook in de leiding. De verbondenheid was nu eenmaal groot, erkent hij. "Dat kwam in de eerste plaats door de persoonlijkheid van mijn grootvader (Daan II, red). Hij was een heel markante figuur, qua verschijning én qua optreden. Vandaar dat men vaak niet sprak van de NV Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij, maar van de werf Goedkoop. Mijn vader was vreselijk knap in public relations. Hij wist de werf vaak in de krant te krijgen, onder andere met tewaterlatingen. Mede op zijn initiatief is bovendien in 1916 de Industrieele Groote Club opgericht. Daar was hij ook voorzitter van. In die club, in gebouw Industria, kwamen zo'n beetje alle industriëlen van Amsterdam. Verder was hij lange tijd voorzitter van de Koninklijke Nederlandsche Roei- & Zeilvereniging. Hij was veel extroverter dan mijn grootvader, die vrij bescheiden was en veel minder naar buiten trad, al was hij wel lid van de Provinciale Staten."

Het netwerk van Daan III en zijn vlotte optreden in de openbaarheid hebben – deels misschien bewust – de indruk gewekt dat de werf van Goedkoop was. "Mijn vader was een erg sterke, dominante, persoonlijkheid. Hij overvleugelde ook zijn broer Heijme. Die was een erg knappe technicus – hij heeft indertijd de nieuwe werf in Noord ontworpen – maar bleef ook vanwege zijn suikerziekte op de achtergrond. Iedereen was bang voor mijn vader en iedereen adoreerde hem. Als hij iets in zijn hoofd had, dan gebeurde het ook. En hij had een manier om je iets bij te brengen, dat je het niet in je hoofd kreeg om het níet te doen. Hij kon vréselijk boos worden als het niet naar zijn zin ging. En dat was natuurlijk een groot verschil met oom Heijme: dat was

een zachte man. Ook zijn broer Jan van de KMF, door familie ook wel ‘Jan Kromhout’ genoemd, kwam er niet aan de pas. Daan had de ideeën en probeerde die z’n broer op te leggen.”

Onenigheid

Dat laatste wordt betwist door Martinus, een zoon van Heijme: “Oom Jan was helemaal niet zo’n zacht mannetje hoor, dat was een hele harde, als graniet was die man. Een schérpe man ook, die liet zich ook door oom Daan niets zeggen. Alleen in het begin, op werf ’t Kromhout was Daan dominant. Toen Jan eenmaal in Noord grond onder de voeten had, toen hij die Kromhout-motor had, liet hij zich niets meer zeggen door Daan. Hij maakte niet zozeer ruzie, hij manoeu-vreerde hem er gewoon uit. En later zei hij tegen de jonge Daan (Daan IV, in de Kromhout Motoren Fabriek gezet door zijn vader Daan III): ‘jij wordt hier nooit directeur, denk dat maar niet.’”

Martinus Goedkoop noteerde twintig jaar geleden al eens een anekdote over het optreden van Daan III bij de tewaterlating van de kruiser Sumatra in 1920. De toen negenjarige Martinus stond erbij en keek er vol ontzag naar: “Koningin Wilhelmina zou de plechtigheid verrichten. Ze stapte bij aankomst aan de verkeerde kant uit de auto, hetgeen verwarring veroorzaakte. Er was namelijk aan de andere kant speciaal een loper klaargelegd vanwege het modderige werfterrein. Hare Majesteit werd daar wat boos over: het was vlak na de oorlog en ze wilde geen extra luxe voor zichzelf. Ik stond op een vooruitgeschoven plaats naast de vlag en toen oom Daan en vader met Wilhelmina en Prins Hendrik voorbij kwamen, kon ik hun gesprek horen. Nu waren alle uitnodigingskaarten verwisseld door de post – vermoedelijk niet zonder opzet – met als gevolg dat het publiek van de vierde rang ten dele op de eerste rang zat. Wilhelmina zag dat onmiddellijk en zei met luide stem, wijzend op de eersterangs tribune: ‘Meneer Goedkoop, dat is zeker uw volk, hè.’ ‘Ja, majesteit,’ antwoordde mijn oom en voegde er snel aan toe: ‘En ook úw volk, majesteit.’ En toen ze wat streng opkeek: ‘Ja, majesteit, dat zijn állemáál uw onderdanen.’ Kijk, alles zat tegen, en oom Daan zette met één gevat antwoord, binnen de etiquette, verlies om in winst. Ik vond dat razend knap.”

Hoe ging het verder met de NSM? Vlak na de viering van het 50-jarig jubileum bliezen Duitse Sprengkommando’s de werf op, samen met de naburige reparatiewerf Nederlandsche Dok Maatschappij (NDM, sinds 1920). In 1946 fuseerden beide werven tot NDSM en in de jaren vijftig en zestig beleefde deze combi gouden tijden. De oliecrisis van 1973 maakte echter pijnlijk duidelijk dat de eenzijdige specialisatie op tankerbouw een riskante keerzijde kende. De NDSM raakte in een neerwaartse spiraal en de twee delen werden uiteindelijk weer opgesplitst in een reparatiebedrijf (dat nu ADM ging heten) en een nieuwbouwwerf (die weer de naam NSM kreeg). In 1984 viel definitief het doek voor deze sterk afgeslankte NSM. Met de overname van de NDSM door het Verolme-concern in 1968 verdween ook Piet Goedkoop uit de leiding van de werf. Al eerder had de familie zich teruggetrokken uit de Amsterdamse motorenbouw. Het Goedkooprijk in de Amsterdamse grootmetaal werd daarmee verleden tijd.

Bron

Dit artikel is afkomstig van het blad “Ons Amsterdam”. Het is geschreven door Vladimir Mars en is gepubliceerd in april 2006.

PATER LEO VAN DER BOL WAS NIET OP SUMATRA 'OM ER TE JANKEN'

Aalmoezenier tussen de alang-alang

Hij zou missionaris in China worden, maar kwam als aalmoezenier op Noord-Sumatra terecht, standplaats Kaban Djahe. Van maart 1948 tot en met Kerstmis 1949 maakte pater Leo van der Bol in de Bataklanden de Politionele Acties van nabij mee. Dit verhaal gaat over beschietingen, gesneuvelden, de psychiater en over het hart als ergste moordkuil.

Zoveel is duidelijk, pater Leo Van der Bol S.D.B. (behorend tot de Paters van Don Bosco, ook wel Salesianen genoemd) is een recht-door-zee-man. Klein, kordaat, joviaal en sprekend in uitroeptekens - ziedaar zijn meest in het oog springende kenmerken.
'Ik moést als aalmoezenier naar Nederlands-Indië,' bast hij, als hij zich achter zijn archiefmateriaal en foto's-van-toen heeft geïnstalleerd. 'Daar voelde ik geen klap voor. Geen klap! Trouwens, ik wist niet eens wat dat was... aalmoezenier.' Aanvankelijk werd Van der Bol gevraagd om als missionaris naar China te gaan, maar de burgeroorlog daar haalde een streep door die plannen. In diezelfde periode wierf kardinaal De Jong aalmoezeniers voor Nederlands-Indië, maar een leven tussen soldaten leek Van der Bol nou net weer niks. Hij had het vage vermoeden dat er tussen militairen en het christelijk geloof onmogelijk iets moois kon bestaan; of zoals een van zijn vrienden het later verwoordde: Het beroep van aalmoezenier is net zo onmogelijk als dat van vegetarische slager. Maar de overste besliste en voor Van der Bol het besefte, werd hij in het militaire pak gehesen en bevond hij zich als kapitein aan boord van de 'Kota Inten' op weg naar 'onze jongens' in Nederlands-Indië. Het was 11 februari 1949.

Troepentransportschip 'Kota Inden'.

De bootreis van Rotterdam naar Batavia duurde 29 dagen. De eerste twee weken ervoer de spiksplinternieuwe aalmoezenier als een verschrikking. Het drong tot hem door wat hem te wachten stond, maar ook wat er van hém werd verwacht. Was hij daarvoor opgeleid?
Intussen maakte hij zich in ijltempo de militaire rangen en standen eigen. Telkens wanneer hij een militair ontdekte met hem onbekende strepen, stippen of sterren op de mouw, gooide hij de deur van zijn kamer open en duwde de man naar binnen. 'Hoe heet je, wat ben je en wat be-

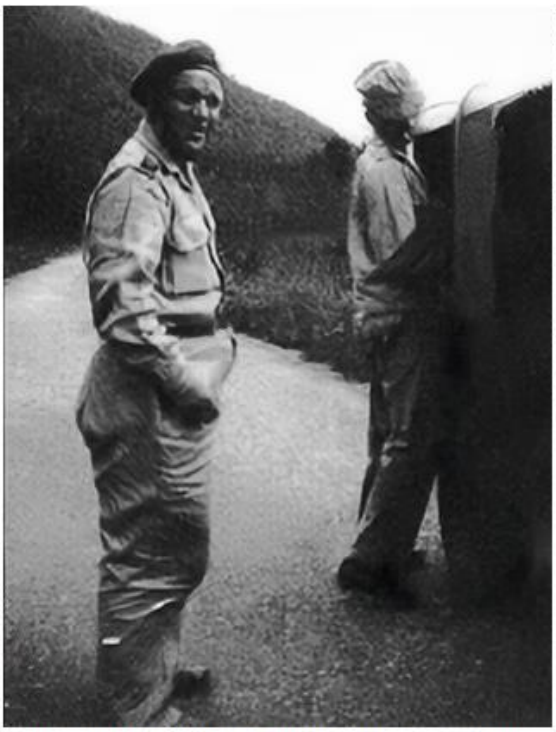
tekenen die insignes?' zo luidden dan zijn standaardvragen. Het bleek een afdoende methode. Toen Van der Bol op 13 maart in Batavia aankwam, kon hij feilloos het verschil zien tussen een majoor en een tweede luitenant.

'Hoera, hij kan schieten!'

Amper was de aalmoezenier bij de stafcompagnie van 5-10 R.I. in Kaban Djahe (Noord-Sumatra) gearriveerd, of hij kreeg een pistool in handen geduwd. Controle van zijn schiet-vaardigheid. 'Zo'n ding had ik nooit vastgehad,' zegt hij, 'maar ik moest wel laten zien wat ik kon. Meteen stond er een stel van die lui bij natuurlijk om te zien hoe ik het deed. Ik loste dat eerste schot en ik schrok me rot. Die knal, dat ben je niet gewend. Maar al die jongens stonden te kijken, dus ik moest door. Misschien hadden ze anders gezegd: "Wat mot jij hier?" Dus ik doorknallen. Alles ging naast, behalve de laatste twee - die waren precies raak. Toen schreeuwde iedereen: *"Hoera, hij kan schieten!"* Geen overbodige luxe, zoals al snel duidelijk werd.

De veertien buitenposten die aalmoezenier Van der Bol vanuit Kaban Djahe moest bedienen, bereikte hij doorgaans door zich met zijn chauffeur en schrijver aan te sluiten bij een groot konvooi van zo'n veertig andere wagens.
'

Ik had altijd beschut geleefd in een klooster,' vertelt hij, 'en vuur had ik nooit meegemaakt. Over beschietingen had ik nimmer nagedacht en wat je in zo'n geval moet doen wist ik al helemaal niet. Ik had immers geen militaire opleiding en wist niks. Kort na mijn aankomst ging er een konvooi over de grote weg, richting Medan. Ik mee. Ineens werd vanaf een heuvel op ons



Pater aan het front. De lengte van de broek is recht evenredig aan de onwennigheid van de drager. 'Je bent hier niet om te janken, ' zeiden de jongens tegen pater Van der Bol. Maar intussen.

Een opname van de begrafenis van twee gesneuvelde Nederlandse jongens. Om nooit meer te vergeten.

geschoten. Binnen de kortst mogelijke tijd was iedereen buiten die auto's, maar ik zat erin. Achter me in de jeep lag een helm. Die heb ik gepakt en opgezet.
Daar zat ik toen, in die wagen met een helm op mijn knar. Op die heuvel hebben ze me gezien. Ze hebben geschoten, maar ze raakten niet mij maar een koplamp. Wat moest ik doen? Ik dacht: Als ik er nu uitga, begint die jeep misschien te rijden... Misschien schieten ze me buiten die auto ook wel voor m'n... Wist ik veel hoe dat in mekaar zat.

Na misschien vijf minuten werd er teruggeschoten met ontzettend veel vuur en toen was het afgelopen. Bang was ik niet. Daar was geen tijd voor. Nee, de paniek kwam naderhand. De paniek komt *altijd* naderhand. Vijf minuten daarna begon ik te trillen.'
Gedurende de anderhalf jaar van zijn verblijf op Noord-Sumatra werd *Aal* driemaal beschoten. Een wonder dat het niet vaker gebeurde en een mirakel dat hij de trits overleefde.
'Onverantwoordelijk,' zegt hij achteraf over zijn missies naar de buitenposten. 'Hoe vaak ik niet alleen met mijn chauffeur en mijn schrijver op pad ben gegaan... Ze hadden ons net zo goed kunnen neerschieten of gevangen kunnen nemen.' Overigens had *Aal* daar wél over nagedacht. 'Ik heb altijd tegen de chauffeur gezegd: 'Als er ooit iets gebeurd, dan rij je maar in een ravijn en ik blijf zitten. Ik wil niet levend in hun handen vallen. Ik wist genoeg. Er zijn mensen van andere regimenten in stukken gesneden en nog erger.
Als je dat een paar keer hebt gehoord, weet je dat je beter kunt kiezen voor een snelle dood in een ravijn.'

'Je bent hier niet om te janken'

Van der Bol bereikte zijn buitenposten niet alleen per jeep, soms reisde hij mee met een Pipercub die de post verzorgde of hij trok te voet door de rimboe.

Hij had het vage vermoeden dat er tussen militairen en het christelijk geloof onmogelijk iets moois kon bestaan. ' Het beroep van aalmoezenier is net zo onmogelijk als dat van vegetarische slager.

'Er waren namelijk een paar afgelegen buitenposten die je alleen te voet kon bereiken,' zegt hij. 'Met het oog op eventuele beschietingen liep je dan 's nachts. Op sommige van die plekken zaten maar een kleine twintig jongens. Die leefden half ondergronds en wekten met bamboestokken en stukken zeil de indruk dat ze een grote buitenpost vormden met veel afweergeschut.
Als aalmoezenier kwam ik met die lui praten, ik gaf ze de gelegenheid te biechten en ik droeg een mis op. Het was vooral veel praten over de moeilijkheden en nog veel meer luisteren. Voor de rest kon ik er ook geen pest aan doen. Soms weer wel natuurlijk, als het eten niet goed was, of de post werd niet doorgestuurd of er kwamen geen sigaretten, zulke dingen.'

In Kaban Djahe, de stand-plaats van de stafcompagnie, beschikte *Aal* over een eigen huisje - naast de dominee, vlak bij het kerkhof en een eindje lopen van de kerk vandaan.
'Op de avond van 6 mei 1949 komt er om tien uur een jongen naar me toe. Hij zegt: *"Aal*, kan ik biechten?"
Ik zeg: "Tuurlijk, kom rustig biechten." Dus hij biechten. Daarna wilde hij ook nog graag de communie hebben. Dat vond ik geen goed idee. Het was al laat en al donker, dus ik vroeg of het de volgende ochtend kon. Hij zegt: "Morgenochtend zit ik om acht uur op het konvooi."
"Geen gelazer," zeg ik, "ga met me mee."
Wij naar de kerk. Ik heb hem de communie gegeven en ik dank Onze Lieve Heer nog elke dag op m'n blote knieën dat ik het heb gedaan. In de ochtend van 7 mei om acht uur sneuvelde die jongen, samen met twee anderen.
Hij heeft een voorgevoel gehad.'

Om acht uur 's ochtend sneuvelden de soldaten Th. Jansen en P. Westra en Langenhuizen; om half twaalf werden ze begraven. Aalmoezenier Van der Bol had het enorm te kwaad.
'Ik was gewoon kapot,' vertelt hij. 'Vergeet niet, ik zat er net een maand en het waren drie doden ineens. Ik had dat nooit meegemaakt. Toen zei mijn chauffeur: *"Aal,* moet je es goed luisteren. Als jij met zo'n kop rondloopt, hebben ze jou hier niet nodig. Je bent hier als aalmoezenier om de jongens te helpen en niet om een potje te janken. Jij moet opgewekt zijn. Jij moet zeggen: 'Die jongens hebben het nou goed en voor ons komen er later betere tijden.'
Ik zei tegen mijn chauffeur: "Jij hebt mooi praten," maar toen nam hij me mee. We gingen samen lekker eten en daarna naar een lachfilm en dat hielp. Ik was er overheen. Ik denk er nog dikwijls aan... Het was een van de zwartste dagen die ik daar heb meegemaakt.'

Dertien nieuwe kisten

Eind 1949, kort voor zijn vertrek naar Nederland, bracht *Aal* een bezoek aan generaal Scholten, in kringen van 5-10 R.I. beter bekend als ome Piet. 'Onze gesneuvelde jongens lagen op wel vier, vijf verschillende plaatsen begraven,' zegt Van der Bol, 'ik zou het beroerd hebben gevonden als ze daar waren blijven liggen. Na een paar jaar zou niemand meer geweten hebben dat daar Nederlanders begraven waren. Bovendien wilde ik dat we met z'n allen fatsoenlijk afscheid van hen zouden nemen. Gelukkig had ik een goeie relatie met ome Piet. Hij zei: "Hoeveel dooien hebben we? Dertien? Ik zal zorgen dat er overmorgen dertien nieuwe kisten zijn en mankracht genoeg om iedereen op te

Een Dakota werpt post af voor de troepen in het veld. Plaats: Kota Boeloe.

graven.” Vervolgens zijn die jongens over-gebracht naar Medan. Daar hebben wij officieel afscheid van hen genomen.’

Eind 1949 nam aalmoezenier Van der Bol ook afscheid van zijn andere jongens, ‘want,’ zegt hij, ‘ik ging met een ander bataljon aan boord van de *‘Dundalk Bay’* mee terug naar Holland. Op dat schip heb ik een preek gehouden. Ik heb gezegd: “Jongens, luisteren. Wat jullie hebben uitgespookt kan ik wel zo’n beetje raden, want ik ben niet wereldvreemd. Ik weet wat er te koop is en wat er is gebeurd. Als je verstandig bent maak je het nu in orde. Je hoeft het me echt niet allemaal uit de doeken te doen, maar maak het in orde met jezelf. Daarna begin je helemaal opnieuw. Want luister goed: straks ben je thuis in je eigen boerendorp. Dan wordt het Pasen en ga je te biecht bij je eigen pastoor of kapelaan die nooit verder is geweest dan dat dorp. Als jij aan hem vertelt wat je in Indië hebt uitgevreten, schrikt die man zich kapot en dan vertel jij niet verder. Dan hou jij uit schaamte je kop en dat gaat dan later malen. Dus doe me een lol en maak het hier in orde.” Dat heb ik gezegd en een heleboel hebben mijn raad opgevolgd. Drie jaar geleden werd ik opgebeld. Iemand zei: “Die en die knul loopt bij een psychiater, maar dat helpt geen klap. Hij zit zwaar onder de medicijnen. Kunt u als aalmoezenier iets voor hem betekenen?” Ik ging erheen en dat werd praten, praten en nog eens praten. Ik zeg: “Jongen, weet je wat jij moet doen? Jij moet een biecht spreken. Als je de dingen uitspreekt, kun je daarna proberen met een schone lei te beginnen.” Die vent heeft alles eruit gegooid, hij kreeg die absolutie, hij springt op, gaat naar zijn vrouw en roept: *“Vrouw, ik ben genezen!’’* Die psychiater had-ie niet meer nodig en die pillen ook niet.
Natuurlijk zijn er dingen die je liever niet vertelt, die je voor altijd zou willen vergeten. Als het dan toch zover komt dat je ervoor naar een psychiater moet, zeg dan alles. Echt alles.’

INGRID GOUDA QUINT

Bron: Mei 1996
OPMAAT
Nr.4

==========

Inzending van een lezer uit Amerika:

Een nieuw veteranenmonument in Brighton, Adams County, COLORADO

Matroos eerste klas Ken Jones was pas 19 jaar oud toen hij tijdens de Tweede Wereldoorlog op de USS Colorado diende. Hij was lader bij een van de gevechtsstations op het achterdek aan de stuurboordzijde van het schip. Tijdens de Slag om Tinian, op wat nu bekend staat als de Noordelijke Marianen in de Stille Oceaan, wordt aan de USS Colorado het neerschieten van 11 vliegtuigen toegerekend. Het slagschip werd ook bijna twintig keer geraakt in de buurt van de plaats waar Jones was gestationeerd. “Er zijn op de Colorado ongeveer 98 doden gevallen.” zei

Jones. “Ik zat aan die kant van het schip en kreeg geen schrammetje. Dus iemand [was] op mij aan het letten.”

Kevin heeft gediend op de USS Colorado. Bron: Adams County, USA

De oorlog is al lang voorbij. De USS Colorado bestaat niet meer. Maar de ervaringen van Jones, evenals die van talloze anderen die in de Amerikaanse strijdkrachten hebben gediend, worden herdacht in het Riverdale Regional Park in Adams County. Afgelopen weekend onthulde de county zijn nieuwe veteranenmonument in het park, compleet met een replica van de USS Colorado die uitsteekt in het Mann-Nyholt-meer. Nu 96 jaar oud, reisden Jones, zijn vrouw en familie vanuit hun huis in Arlington, Texas om het monument te zien.

Hoewel hij zich het originele schip niet goed genoeg herinnert om de overeenkomsten met de replica op te merken, zei Jones dat hij vereerd was om het te zien. “Het is alsof we weer thuis-komen, want toen we op de Colorado dienden, werd dat schip ons thuis en dat was onze veilige plek,” zei Jones. Het originele slagschip diende tussen augustus 1923 en januari 1947, voornamelijk in het Pacific Theatre.

Foto: Hans Reints, Thornton Colorado

Het was de eerste van zijn slagschip-klasse, de Colorado-klasse, die in gebruik werd genomen. Drie andere schepen maakten deel uit van de Colorado -klasse: de USS Maryland, USS Washington en de USS West Virginia.

Nadat de USS Colorado buiten dienst was gesteld, werd deze in juli 1959 als schroot verkocht. Voor het Memorial, waar zeven jaar aan werd gewerkt, koos de Adams County Veterans Advisory Committee ervoor om de USS Colorado voor te stellen vanwege zijn connectie met de staat. “De marine heeft de traditie om schepen naar staten te vernoemen, en veel andere takken hebben die traditie niet”, zegt Charles “Chaz” Tedesco, commissaris van Adams County en marineveteraan. “En we wilden iets dat verbonden was met onze gemeen-schap en met onze staat… We willen dat mensen dit als bestemming kiezen.” Bij het monument zijn plexiglasstickers aangebracht ter ere van elke tak van de strijdkrachten.

Foto: Hans Reints, Thornton Colorado

Foto: Hans Reints, Thornton Colorado

Uiteindelijk zullen er vlaggen voor elke vestiging worden gehesen. Er werd een gebedsmolen geïnstalleerd om hulde te brengen aan de mensen met Native Amerikaanse wortels in het gebied. Het monument kijkt uit over het meer en heeft een prachtig uitzicht op het park en de Front Range. Tedesco zei dat bezoekers ook vanaf de boeg van het monument kunnen vissen.

“Dit is echt bedoeld als een actieve herdenkingsplaats”, zei Tedesco. “We zitten ruim in deze meren en we willen dat het een actief gebied wordt. Dat is waar we dit proberen te integreren, zodat mensen naar buiten kunnen komen en interactie hebben met het monument en er niet alleen maar naar kunnen kijken. Het Adams County Veterans’ Memorial opent de Memorial Day officieel met een formele ceremonie om 9.30 uur

Met dank aan Hans Reints.

Redactie: Zo gaan ze in Amerika om met oorlogsherinneringen, al is het 80 jaar na de oorlog.

Jaarboek van de Koninklijke Marine 1964

Knipsels…..

Marinebeleid

Algemeen

Gedurende 1964 bleef het in de defensienota van mei 1960 aangekondigde marinebeleid principieel ongewijzigd. Een aanpassing van dil beleid aan verwachtbare toekomstige ontwikkelingen werd in studie genomen en resulteerde in de in juni uitgegeven defensienota 1964.
Bij de rijksbegroting voor het dienstjaar 1965 werden fondsen voor de eerste van een reeks van maatregelen verkregen ter uitvoering van het beleid volgens de nieuwe defensienota.
De grondslag van het beleid blijft, binnen de door de regering aanvaarde financiële grenzen, doelbewust alle energie en middelen te richten op het zo goed mogelijk vervullen van de oorlogstaken der Koninklijke marine.
Die taken omvatten:

- het in Nato-verband deelnemen aan het opsporen en bestrijden van onderzeeboten op de Noord Atlantische Oceaan, het Kanaal en het zuidelijk deel van de Noordzee en de zelfverdediging van eenheden en konvooien tegen aanvallen van vliegtuigen en oppervlakteschepen;
- het in Nato-verband deelnemen aan de bestrijding van het mijnengevaar in het Kanaal en het zuidelijk deel van de Noordzee;
- het beveiligen van de kustwateren met inbegrip van het organiseren van konvooien, het deelnemen aan de beveiliging van de bases en steunpunten van de Koninklijke marine en de maritieme havenverdediging.

Daarnaast heeft de Koninklijke marine een aantal nationale taken te vervullen, waaronder in de eerste plaats die in de overzeese rijksdelen. In dit verband mogen worden genoemd de voortzetting van de in 1963 aangevangen opleiding van Antilliaanse dienstplichtigen en de stationering met ingang van augustus van een bewapend patrouillevaartuig in de Surinaamse wateren. Laatstgenoemde maatregel houdt verband met bepaalde activiteiten in de omgeving

van Suriname. Voorts blijft het voorzien in de logistieke behoeften een nationale verantwoordelijkheid, ook voor zover zij eenheden betreft, welke in Nato-verband opereren. Ook worden nationale taken uitgevoerd door de dienst van het loodswezen, de dienst der hydrografie, de visserij-inspectie, alsmede - in samenwerking met de Koninklijke luchtmacht - de opsporings- en reddingsdienst.
Tenslotte is voor de Koninklijke marine een taak weggelegd als Nederland haar verplichtingen, voortvloeiend uit het handvest van de Verenigde Naties, moet nakomen. Voor dat doel zijn contingenten van het korps mariniers bestemd.
Materieel
De in het voorgaande punt genoemde studie leidde tot de conclusie dat de toekomstige samenstelling van de Koninklijke marine voor de meest efficiënte bijdrage aan de Noord Atlantische Verdragsorganisatie zal moeten bestaan uit een combinatie van: onderzeebootbestrijdingsonderzeeboten met nucleaire voortstuwing, fregatten bestemd voor de onderzeebootbestrijding, mede ingericht voor de luchtverdediging en het bestrijden van oppervlakteschepen, maritieme onderzeebootbestrijdingsvliegtuigen.
Intussen zullen het vliegkampschip Hr. Ms. Karel Doorman en de niet verwapende kruiser Hr. Ms. De Ruyter tot het einde van hun levensduur de hun toebedeelde Nato-taak blijven vervullen en derhalve moeten blijven voldoen aan de terzake geldende militaire eisen. In verband daarmede zal onder meer het aantal aan boord van Hr. Ms. Karel Doorman aanwezige onderzeebootbestrijdingshefschroefvliegtuigen aangevuld dienen te worden.
Hr. Ms. De Zeven Provinciën, uitgerust met middelbare afstand geleide-projectielen, is op 3 augustus wederom in de vaart gebracht na een langdurige verbouwingsperiode en vormt een aanzienlijke versterking van het luchtverdedigingspotentieel van onderzeebootbestrijdingsgroepen en konvooien op de Atlantische Oceaan.
De zes fregatten van de Van Speyk-klasse bevinden zich in verschillende stadia van aanbouw en komen in de jaren 1966-1967 gereed voor de dienst.
Voor het onderzeebootbestrijdingspotentieel van die fregatten zullen wapendragende hefschroefvliegtuigen worden aangeschaft. Een evaluatie van na schillende voor dat doel beschikbare hefschroefvliegtuigen was in 1964 nog in uitvoering.
Hel ligt in het voornemen om de zes fregatten van de Van Amstel-klasse, die van de Verenigde Staten van Amerika in bruikleen werden ontvangen, geleidelijk bij het in dienst komen van de nieuwe fregatten van de Van Speyk-klasse, aan de Amerikaanse regering terug te geven.
Het tankervoorraadschip Hr. Ms. Poolster werd op 10 september in dienst gesteld en is ingedeeld bij één der smaldelen van de Koninklijke marine.
In de begroting 1964 is een eerste termijn toegestaan voor de bouw van twee onderzeeboten van het één-cylinder type, ter vervanging van de twee boten van de Walrus-klasse, welke van de Verenigde Staten van Amerika in bruikleen werden ontvangen.
Deze boten zijn zodanig ingericht, dat zij kunnen worden beschouwd als voorlopers van de nucleair voortgestuwde boten.
De bouw van de beide drie-cylinderonderzeeboten van de Dolfijn-klasse heeft in 1964 normaal voortgang gevonden.
Het squadron Seahawk straaljagers is eind 1964 uit dienst genomen en zal niet worden vervangen.
Voortgegaan werd met het uitrusten van het squadron Neptune maritieme patrouillevliegtuigen met moderne onderzeebootbestrijdingsapparatuur.
De werkzaamheden aan de nieuwe haven te Den Helder vonden voortgang. De aanbesteding

voor de bouw van de marinekazerne Nieuwediep, welke op het terrein van de nieuwe haven is geprojecteerd, vond in november plaats.
Van de nieuwbouw op het marine-etablissement te Amsterdam in verband met het IJ-tunnel project kwam de nieuwe verbindingsschool gereed.
Gedurende het verslagjaar werden uit de sterkte afgevoerd Hr. Ms. Marnix en Hr. Ms. Medusa, alsmede een aantal kleinere vaartuigen.

Oefeningen en opleidingen

Om de graad van geoefendheid der eenheden van de Koninklijke marine op een hoog peil te houden, dan wel te vergroten, werd in nationaal en bondgenootschappelijk verband door bovenwaterschepen, onderzeeboten en vliegtuigen alsmede door commandostaven deelgenomen aan onderzeebootbestrijdings-, mijnenbestrijdings-, verbindings- en onderzeebootoefeningen.
De oefeningen voor de parate eenheden van het korps mariniers en de periodieke herhalingsoefeningen bij dit korps werden voortgezet.

Een aantal opleidingen, waaronder die voor diverse brevetten, werd in 1964 gerationaliseerd.

Internationale samenwerking

Op het gebied van speurwerk en ontwikkeling bestaat een zeer nauwe samenwerking met andere Nato-landen, in het bijzonder voor wat betreft ontwikkeling van radar en sonar, automatische verwerking van gegevens voor gevechtsinformatie en wapengebruik, alsmede op het gebied van mijnenbestrijding.

Loodswezen

In verband met de nog steeds toenemende omvang van de scheepvaart nemen ook de werkzaamheden van de dienst van het loodswezen toe. In 1964 werd het loodsafhaalvaartuig Albatros in dienst gesteld en werd het zusterschip Alk te water gelaten. Met deze schepen heeft de Koninklijke marine een wereldprimeur, daar zij de grootste vaartuigen zijn, waarvan huid, dek en schotten van polyester zijn vervaardigd.

Hydrografie

De hydrografische werkzaamheden in Nederland vonden plaats in de Noordzee en de aanlooproutes naar de Europoort.
In september vertrok het opnemingsvaartuig Hr. Ms. Luymes naar de Surinaamse wateren teneinde aldaar opnemingswerkzaamheden te verrichten in de monding van de Corantijnrivier en tevens voor het uitoefenen van patrouilledienste n.
In samenwerking met de Britse hydrogafische dienst is het opnemingsvaartuig Hr. Ms. Snellius begonnen met de uitvoering van een oceanografisch onderzoekprogramma in de Atlantische Oceaan, het zogeheten Navado-project.
Hieraan wordt ook medewerking verleend door civiele wetenschappelijke instituten.

Bron: Marine beleid Jaarboek KM 1964

Je buurjongen in een oorlog sturen

dat vind ik immoreel

De oorlog verandert drastisch van karakter en daarmee ook het werk van de beroepssoldaat. Zijn vakmanschap zal het meesterschap van de zelfbeheersing moeten worden.
Zal de mens ooit een oorlogloos tijdperk kennen? Of houdt het inderdaad nooit op?
W.L. Brugsma in gesprek met twee militair historici, John Keegan en Martin van Creveld. Waarom vechten en doden tot de menselijke activiteiten horen net als vrijen, lachen en zingen.

De moderne burcht ligt in het Londense havengebied. Een spiksplinternieuw bolwerk, elektronisch ondoordringbaar. Er zijn *chip-cards* nodig om van lift naar afdeling en van kamer naar kamer te komen. Het wemelt van de veiligheidsagenten met een bobbel onder hun oksel. Toch is het alleen maar het nieuwe gebouw van de oude 'Daily Telegraph', het lijfblad van de gepensioneerde kolonel Blimp die zich op zijn club de billen warmt voor de open haard, bij Vintage Port en Stilton, zich de snor wist en de vraag stelt: *'What is the world nowadays?'*

John Keegan (1934) is docent militaire historie aan de beroemde Engelse militaire Academie Sandhurst en defensie-specialist van The Daily Telegraph'. Hij is auteur van negen boeken over oorlog. Zijn jongste boek, *A History of Warfare* (Alfred Knopf, New York), gaat over de oorlogen van toen.
Martin van Creveld, *foto,* (1946) is militair historicus, hoogleraar aan de Hebreeuwse Universiteit in Jeruzalem en consultant van verscheidene Ministeries van Defensie in het buitenland. Hij schreef vijf boeken over oorlog. Zijn laatste boek. *The Transformation of War* (The Free Press, New York), gaat over de oorlogen van straks.

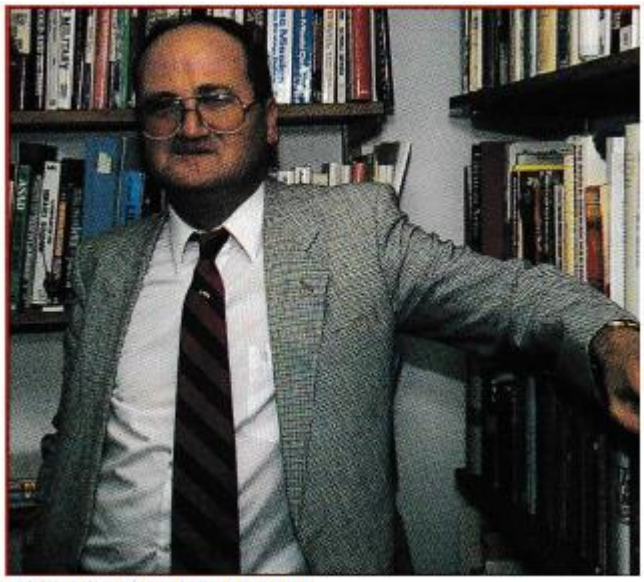


Foto: Shirley Barenholz

Vanwaar dat bolwerk?

John Keegan: 'Wegens de IRA en de andere *single-issue-terroristen*. Ze kunnen er nauwelijks in en eenmaal binnen kunnen ze er nooit meer uit.' Keegan kan het weten, want hij is de defensiespecialist van de krant en doceerde op de militaire academie Sandhurst. Hij is op één ding na de belichaming van *an officer and a gentleman.* Keegan, telg uit een geslacht van krijgers, werd afgekeurd op een *game leg,* een krom been, overgehouden aan een TB- infectie op 14-jarige leeftijd.

Wat is zijn definitie van oorlog?

Keegan: 'Oorlog is het georganiseerde doden van mensen door andere mensen.' De ex-Nederlandse Israëli prof. Martin van Creveld, schrijver van *The Transformation of War,* voegt daar aan toe: 'En de bereidheid daarbij eventueel zelf gedood te worden. Anders heet het gewoon massamoord.'

Hoe oud is de oorlog?

Keegan: 'De geboekstaafde geschiedenis verhaalt vanaf haar begin over oorlog. Zeg maar vijfduizend jaar terug bij de Sumeriërs. Maar vermoedelijk is oorlog veel ouder: tussen jachtgroepen en stammen die elkaar het jachtgebied betwistten. Toen de jagers-verzamelaars zich neerlieten als veetelers en akkerbouwers werd het van kwaad tot erger: territoriale expansiedrift. Dan komen de eerste legertjes, mensen die van het vechten hun beroep maken.'

Van Creveld: 'Ik als jood ken het Oude Testament, het meest oorlogszuchtige geschrift uit de geschiedenis. De ene oproep tot genocide na de andere. Daarin is sprake van *milchemet mitzvah,* het uitroeien van mannen, vrouwen en kinderen, *Endlösung* voor de vijand. Exemplarisch voor de Hutu's en de Tutsi's van nu. In het Oude Testament staat ook een verhaal van een stamoudste die tot zijn vrienden zegt: "Laat de jongens voor ons spelen." 24 jongens gingen spelen met hun wapens. Aan het eind van het spel leefden er nog drie. Bij de oude Olympische Spelen ging het worstelen door tot de dood! De winnaar stak twee vingers door de buikwand van de verliezer en trok diens darmen eruit.'

Waarom voeren andere dieren nooit oorlog, op een enkele mensapensoort na?

Beide militaire historici hebben *On Agression* van Konrad Lorenz gelezen. Keegan heeft zich bovendien verdiept in de biochemie: het agressieverhogend effect van serotonine en testosteron. Maar ze moeten toch worden bijgelicht over het verschil tussen agressie en gewelddadigheid. Agressie komt voor bij alle hogere dieren maar is defensief, ter afschrikking. Geweld, offensieve agressie komt vrijwel alleen bij de homo sapiens voor: het op grote schaal doden binnen de eigen soort. En dan vooral door mannen.

'Vrouwen spelen een zeer belangrijke rol in de oorlog'

Van Creveld:

'Clausewitz gebruikt op 863 pagina's in *Vom Kriege* niet éénmaal het woord 'vrouw'. Dat is raar, want vrouwen spelen een zeer belangrijke rol in de oorlog. Niet als krijgers, maar als buit. Zo lang er oorlog is gevoerd, is er niet alleen massaal geplunderd maar ook verkracht; dat was de beloning voor de doorgaans slecht betaalde manschappen. Hoewel vrouwen zeer bruikbaar zijn in guerilla-oorlogen en als spionnen en terroristen, zijn zij nauwelijks ingezet bij gevechtstroepen. Wel bij het Israëlische jeugdleger Palmach in de Onafhankelijkheidsoorlog, maar toch met gescheiden latrines en douches en strenge voorschriften: een militair arts mag geen vrouwelijke soldaten onderzoeken. En verder hebben vrouwen bij gevechtsgroepen twee aangeboren nadelen: zij zijn vier dagen per maand niet inzetbaar en zij kunnen niet staande plassen, tegen een boom bijvoorbeeld die ook nog dekking geeft.

De Amerikanen die wel proberen vrouwen in het leger op te nemen, hebben daarom geëxperimenteerd met opvouwbare voorzetpenissen van karton, maar dat werd ook geen succes.
Er is ook nog een bezwaar van psychologische aard. Zo gauw vrouwen mannenwerk gaan doen, verlaagt dat het aanzien van het werk. En er is geen mannelijker werk dan oorlog.'
Clausewitz introduceerde de definitie 'Oorlog is de voortzetting van de politiek met andere middelen'.

Keegan: 'Het Clausewitz-denken ontstond pas na de Vrede van Westfalen die een einde maakte aan twee religieuze oorlogen, de Tachtigjarige en de Dertigjarige. Voordien gold: oorlog is de voortzetting van religie met andere middelen.
Na Münster werd de Clausewitz-periode geopend, vooral toen na de Franse revolutie de militaire dienstplicht werd ingevoerd. Inplaats van huurlingen (vaak Zwitsers, Serven en Kroaten) kwamen toen de volken zelf onder de wapens. De heilige vooruitgang van de civilisatie?
Vergeet niet dat oorlogen in frequentie en intensiteit toenemen naarmate het niveau van de civilisatie stijgt.'

Van Creveld: 'Dat hebben we gezien in Auschwitz en Hiroshima...'

Keegan: '...en in Dresden. We hadden de Conventie van Genève: geen gifgas, krijgsgevangenen goed behandelen. Dus werden de burgers aangevallen: Warschau, Rotterdam, Coventry, Hamburg, Berlijn en Dresden.'

Foto: Atlantic Pressebilder

Van Creveld: 'En nu is oorlog de voortzetting van de sport met andere middelen.
Terug naar af, het allereerste begin van de voormens: Australopithecus, de zuidelijke aap. Van hem was er een ondersoort, Africanus, van wie een massagraf is gevonden van drie miljoen jaar oud. De meeste skeletten hadden een schedelbreuk, Kaïn en Abel *avant la lettre.*
Toen kwam de *homo habilis* en na hem de rechtoploper, *Homo erectus.*
Die kreeg 700.000 jaar geleden de neo-cortex, de nieuwe hersenschors die hem in staat zou stellen beter te coördineren op de jacht en beter handbijlen te maken.
Zo ontstond wat Konrad Lorenz 'het dier plus' noemde. *Homo erectus* evolueerde tot de Neanderthaler die 25.000 jaar geleden de speerpunt van vuursteen uitvond. Daaruit ontwikkelde de volgende mutant: de Cro Magnon, pijl en boog: het doden op afstand was begonnen.

Zeventienduizend jaar geleden tekenden zij op een grotwand in het Spaanse Morena La Vella de eerste afbeelding van de door Keegan beschreven oudste menselijke ondeugd: oorlog. *Homo sapiens* is er nooit mee opgehouden. Hij bedacht steeds betere wapens: zwaard, lans, buskruit, geweer, kanon, tank, vliegtuig, raket, kernbom.
Hij bedacht ook steeds meer redenen om zijn soortgenoten te bestrijden: jachtgebied, grondbezit, God & Geld. Maar er kwamen ook rituele, etnische, culturele en criminele drijfveren. En recreatieve.'

Keegan: 'Primitieve stammen zoals de Dani-Papoea's en de Yanomama-Indianen vinden er een hoog amusementsgehalte in: zelfexpressie, theater met strenge regels. Oorlog is zelfvervullend voor veel jonge mannen. De opperste uitdaging voor ieders bekwaamheden. Niet voor alle jonge mannen is agressie gewelddadig.'

Van Creveld: 'Sommige mannen bereiken de hoogste vreugde, vrijheid en extase door *niet* thuis te blijven bij vrouw en familie. Er zijn ook nieuwere alibi's voor de aangeboren krijgszucht - militaire interventie voor het goede doel: mensenrechten, nieuwe wereldorde. De voorstanders daarvan willen er dan andere jongens op af sturen, de zonen van hun buurvrouw. Ik vind dat immoreel.'

Zijn dat eigenlijk 'vredes- misdadigers'?

Van Creveld: 'Ja. Er is maar één gerechtvaardigde oorlog: *verdediging van eigen volk en grondgebied, huis en hof, vrouw en kind.* Iedere andere oorlog is een oorlogsmisdaad.
Wie in de Spieghel Historiael van de mensheid wil kijken, doet er goed aan de militaire historie te bestuderen. Niet alleen onze civilisaties, maar onze structuren, grenzen en technologie zijn uit oorlog geboren.'

Foto: New York Times

Hetzelfde geldt voor de grote ruitervolken uit de steppen van het Oosten. Zij waren niet zozeer uit op de stichting van blijvende imperia, het ging hun in eerste instantie meer om plunderen en brandschatten. En natuurlijk om de pret.
Vele eeuwen later zou Charles de Gaulle zeggen: *'Ah, ce qu'on s'amerde en temps de paix'* (Wat verveelt men zich in vredestijd). En in de Amerikaanse burgeroorlog zei generaal Robert E. Lee: 'Het is maar goed dat oorlog zo verschrikkelijk is, anders zouden we er nóg meer van gaan houden.'
Dat werd ook al beseft in de Middeleeuwen, de 'ridderlijke' periode. De inmiddels gekerstende ridders bleken ook roofridders en sloegen elkaar met groot genoegen de hersens in. Dat verdroot Urbanus II, die in 1088 de heren opriep het vechten te staken en gezamenlijk op te trekken in een 'heilige oorlog' tegen de nieuwe gemeenschappelijke vijand, de moslims.

Onder het motto ‘Op naar Jeruzalem’ trokken zij zuidwaarts, na nog even geoefend te hebben op wat joden: de eerste pogroms. Een niet zeer glorieuze periode in de Europese geschiedenis. Op weg naar het zuiden voorzagen zij in hun onderhoud met enig geplunder, rekruteerden ze kinderen als slaven en vielen ze aan de overkant van de Middellandse Zee een gebied binnen met een veel hogere graad van beschaving, dat van de Khaliefen, die de wetenschappen steunden en de kunsten en al een begin van een verzorgingsstaat hadden opgezet. Moordend, plunderend, brandschattend en verkrachtend, verspreidden de volgelingen van de Messias diens zachtmoedige leer, tot genoegen van de Heilige Vader van toen.

Ondanks die heilzame uitlaatklep bleven de Europese prinsen elkaar beoorlogen, eerst te vuur en te zwaard en later met buskruit. Maar het bleef betrekkelijk klein bier tot de Franse revolutie en vooral toen Napoleon Bonaparte de macht overig nam. Hij kroonde zichzelf tot keizer, liep West-Europa onder de voet, maakte nog een mini-kruistochtje naar Egypte en daarna een fatale vergissing: hij viel Rusland binnen met zijn *Grande Armée* van 400.000 man en 140.000 paarden. Bonaparte, die zichzelf voortdurend vergeleek met Alexander en Caesar, stond al na 82 dagen voor Moskou, maar hij had buiten de waard gerekend, een vijand die weigerde te vechten en bovendien net voor de winter Moskou in brand stak. Van de 400.000 Franse soldaten die op weg waren gegaan, keerden er maar 200.000 terug - te voet. Napoleon had zijn verslagen leger reeds in de steek gelaten en was op zijn hengst Vizir voortijdig naar huis gedeserteerd. Inmiddels had hij wel het fundament gelegd voor nog veel grotere Europese burgeroorlogen, ook voor de eenwording van Duitsland, dat in 1871 onder de ijzeren kanselier Bismarck Frankrijk versloeg en vernederde. De tweede Frans-Duitse oorlog, in 1914, werd door Frankrijk verloren, maar door de Angelsaksen gewonnen, waarna de Fransen in Versailles de weg bereidden voor die Oostenrijkse Napoleon, Hitler. Die Tweede Wereldoorlog werd wederom door de Fransen verloren, de Fransen die sinds Napoleon niet één veldslag hebben gewonnen, maar werden behoed door de enige werkelijk grote chef die dat volk van praatjesmakers ooit heeft voortgebracht: Charles de Gaulle.

Foto: Scherl Fellinga

Sindsdien is het ook vrede in Europa. Sinds kort zelfs tussen die twee volken van erfelijke huurlingen, Serven en Kroaten, zelfde taal, zelfde bloed maar twee verschillende manieren om dezelfde God welgevallig te zijn en dan nog wat heviger dan de christenhonden in Noord-Ierland. Na de Tweede Wereldoorlog verliet de oorlog zijn Europese bakermat en emigreerde hij naar de Derde Wereld. De bevrijdingsoorlogen begonnen, de bevrijding van het kolonialisme, Nederlands Oost-Indië, Brits-Indië, waar de bevrijde moslims en hindoes een miljoen lijken produceerden. De bevrijding van Indo-China en de oorlogen in Vietnam kostten twee miljoen doden. Van Creveld noemt al die oorlogen na Dé Oorlog CLI’s, Conflicten van Lage Intensiteit.

Er wordt gevochten met betrekkelijk bescheiden middelen, hoewel de resultaten er niet om liegen. Voor een miljoen doden in twee maanden heb je geen gasovens of bomtapijten nodig. Dat gaat ook met hakmessen en de nieuwe meedogenloosheid van de oude Alexander de Grote, Scipio Africanus en Djenghis Khan.

Waarop baseert Keegan in zijn boek nog de hoop dat de mensheid zich ooit van zijn oude ondeugd zal bevrijden?

Keegan, enigszins betrapt opkijkend:
'Nou ja, er zijn wel wat hoopgevende zaken. De Verenigde Naties proberen wat. En er zijn een paar bewegingen op gang om tot conventies te komen tegen bepaalde wapens: landmijnen bijvoorbeeld, waarvan hele landstreken vergeven zijn. Ook tegen de nieuwe laserwapens met de verblindende straal. En gas wordt al jaren niet meer gebruikt, behalve door Sassam el Takriti tegen zijn eigen bevolking. En verder gaan sommige wapens, het jachtvliegtuig bijvoorbeeld, het ergonomisch vermogen van de vlieger te boven. De machine kan meer dan de mens, geeft meer informatie - in een te korte tijd - dan hij kan bevatten.'

Geeft hij de voorkeur aan die goede ouwe eerlijke geweerkogel?

Keegan: 'Nee, ik geef eigenlijk de voorkeur aan een nieuw chemisch wapen, een soort tranquillizer die de tegenstander een paar dagen buiten gevecht stelt zonder hem te beschadigen, een verbeterd en vermenselijkt soort zenuwgas.'

Foto: René van Bakel

Van Creveld: 'En wat doe je als hij weer wakker wordt? Je kunt mensen, hele groepen, zo drogeren dat ze niet meer vechten. Maar dan worden het zombies. Vechten, doden, behoort evenzeer tot het menselijk activiteitenprogramma als de liefde bedrijven, lachen, huilen, zingen. Antidepressiva vlakken de activiteit af, boven én beneden. En van Prozac dat de serotine-huishouding stimuleert, kun je zeer gewelddadig worden, zelfs agressief- suïcidaal. Je zult dus met oorlogen moeten leren leven. Dat doen we al zesduizend jaar. En steeds comfortabeler. De GI's in Vietnam kregen per helikopter droppings van ijsgekoeld bier. De Israëli in Libanon werden vergezeld 2 door rijdende bankkantoren.'

Waarom schaffen we de legers niet af?

Van Creveld: 'Wie niet bereid is zijn bestaan te verdedigen, zal niet bestaan.'

Keegan: Iedere staat moet macht ontplooien. Maar ons westers dilemma is dat we terugschrikken voor het gebruik van die macht, voor geweld. Het belangrijkste woord in een leger is daarom éér. Sandhurst leidt in de eerste plaats mannen op die de bekwaamheid

hebben om ze te weerhouden van slecht gedrag. Dat is niet zo makkelijk, want op manoeuvres is het al een hele toer om ze te weerhouden van eerst drinken en dan tegen elkaar vechten. Het Britse leger is zeer tribaal. De regimenten concurreren tegen elkaar. Dat is heel goed voor hun prestatie, maar het loopt wel eens uit de hand. Er zijn Schotse regimenten die berucht zijn voor hun neiging tiidens manoeuvres echt een ooriogje tegen elkaar uit te knokken. Vergelijk het maar met voetbal. In de nationale competitie bevechten de clubs elkaar, internationaal gaat het tussen de landenteams. In vredestijd bestrijden de regimenten elkaar met al hun symbolen. In oorlogstijd bevechten zij de gemeenschappelijke vijand.'

Waarom zijn sommige mensen en ook sommige volken krijgszuchtiger en gewelddadiger dan andere?

Keegan: Wat voor mensen geldt, gaat ook op voor volken. Twintig procent is veel krijgszuchtiger en militaristischer dan andere. Ik heb nog nooit één expert horen zeggen dat de Chinezen krijgszuchtiger zijn. Zij zijn zeer defensief, zie hun Muur. In India daarentegen wonen zeer krijgszuchtige volken. Tachtig procent van de soldaten komt uit twintig procent van het volk. Ondanks al hun gepraat over de Jihad zijn de mohammedaanse volken niet agressief. De Arabieren al helemaal niet. Maar wel de Kabylen, de Berbers in Algerije en Marokko. Hoe dichter je bij Spanje komt, hoe krijgszuchtiger. Maar Afrika slaat zo ongeveer alles. Krijgersvolken als de Zulu hebben de oorlog zo ongeveer opnieuw uitgevonden. Nu waren de Zulu veehoedende nomaden die steeds nieuwe weidegrond nodig hadden. Veehouders zijn altijd gevaarlijk, zie de oude Israëliërs, zie de Masai in Oost-Afrika. Alle andere Oost- Afrikaanse stammen leven in vrees voor de Masai. En de Tutsi's zijn ook veehoeders. Als je de kaart van Afrika langsloopt, zie je oorlog op oorlog: Nigeria, Liberia, Angola, Mozambique, Oeganda. En die aardige vooruitstrevende Mugabe in Zimbabwe heeft een nieuwe veiligheidsadviseur gehuurd, Mengistu Haile Mariam, de massaslachter uit Ethiopië, het land waar de Amharen al voordat er een koloniale heerser in de buurt kwam de buurvolken onderdrukten met het bruutste geweld. Afrika gaat niet alleen ten onder aan honger en AIDS, maar ook aan oorlog.'
En aan de B-bom, de bevolkingsexplosie. In Rwanda woonden in 1973 drie miljoen mensen. Nu, twintig jaar later, zijn het er zeven miljoen, minus de honderdduizenden die er de afgelopen jaren zijn afgeslacht. Het eens vruchtbare Rwanda moet nu voedsel importeren waarvoor het geen geld heeft. Als er voor Hutu's en Tutsi's niet genoeg is, begint de etnocide, de moord van het ene op het andere volk.
En elders in Afrika gaat hetzelfde gebeuren, de bevolking verdubbelt elke twintig jaar. In Kenya is zestig procent van de bevolking onder de zestien. In Nigeria idem. De bevolking trekt weg van het platteland naar de steden en móet wel van misdaad leven. Ze vormen tribale 'gangs'. Volgens Robert Kaplan moet een blanke die in Sierra Leone uit eten gaat, door lijfwachten uit zijn auto naar het restaurant worden begeleid. Je kunt een hele landkaart voltekenen met komende tribale conflicten: in Kenya Kikuyu tegen Luo, in Nigeria Ibo tegen Haussa, in Zuid-Atrika Zulu tegen Xhosa, Rwanda in het groot.

Van Creveld zegt dat de oorlog **'alive and kicking'** *is. Maar waar, en hoe?*

Van Creveld: 'Clausewitz' oorlogen tussen natiestaten zijn voorbij. De opeenstapeling van militaire machtsmiddelen, de grote staande legers in het Westen zijn irrelevant geworden. Je krijgt dus binnenlandse oorlogjes tussen de politie en gewapende bandietenbenden.

'Het verschil tussen een soldaat en een moordenaar is dat de eerste een vergunning heeft.'

Daarbij zal de politie lang niet altijd geüniformeerd zijn, maar zich kleden als de bandieten zelf. Vanwege privatisering en de bezuinigingen zal de staat politie gaan huren: de beveiligingsmilitie. Die huurlingen zullen deals maken met de maffia: *'You scratch my back, I'll scratch yours'.* Dan gaan de burgers zich zelf bewapenen en komen we bij Hobbes: het gevecht van ieder tegen ieder. Als het moet met elektronica en laser. Inmiddels vallen er in West-Europa nu al meer doden en gewonden bij de politie dan in het leger.
Dan zijn we terug bij Ardrey's *ten group,* het jachtelftal van tien tot elf man, de oorspronkelijke formatie van de oermens.'

In zijn boek *The Transformation of War* schrijft Van Creveld dat hij hoopt dat zijn kinderen geen oorlog zullen hoeven voeren. Hij heeft een zoon die over de telefoon een zeer zachtmoedige indruk maakt.
Van Creveld: Mijn zoon Jonathan speelt de hele dag *war games* op de computer. En hij ontwerpt ook *war plans,* bijvoorbeeld voor het gezamenlijk optrekken van Egypte en Israël tegen Lybië. Dat is ook leuk, want dan mag het. Het verschil tussen een soldaat en een moordenaar is dat de eerste een vergunning heeft.'

Maar het gaat nu toch veel beter tussen Israël en de Palestijnen?
Van Creveld: 'Ja, maar er komt nog één oorlog tussen die twee. Om Gaza. Wanneer wij die gewonnen hebben kunnen we ons veilig terugtrekken achter de Jordaan.'

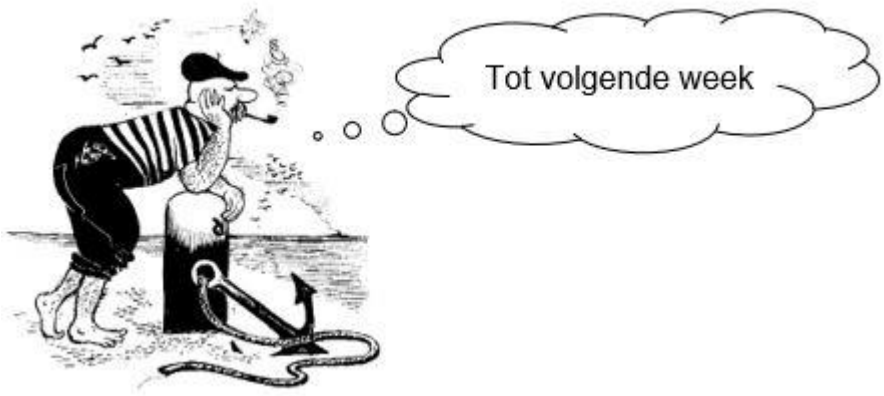
Noot redactie ten Anker: De Hr. Brugsma was blijkbaar vooruitziend door dit in 1996 al aan te geven...helaas is het bewaarheid geworden.

Van het heilige land naar de onheilige mens: de man. Hij is een potentiële genocide-pleger. De mens is een product van de evolutie, volgens de bioloog-sterrekundige Carl Sagan een eigenaardige mutant, verwekt door inslagen van asteroïden (zoals onlangs op Jupiter).
Afscheid van de militair historici die alleen maar hopen dat hun zoons geen oorlog zullen hoeven voeren, hoe leuk zij het ook zouden vinden. De humaan-etholoog Eibl Eibesfeld zegt dat oorlog niét de natuurlijke maar de 'cultuurhistorische' staat is van de mens. Het omzetten van defensieve agressie in offensief geweld is hem aangeleerd en niet aangeboren. Dat is wat de darwinist Dawkins de 'memetische evolutie' noemt en niet de genetische. Dit is hem met de paplepel ingegoten en het aangeleerde is afleerbaar. Hoe? Door jongens

Foto: René van Bakel

vrouwelijke deugden aan te leren. Door rituelen die oorlog vervangen, zie voetbal. Vooral door oorzaken van oorlog weg te nemen. In het dierenrijk wordt oorlog vermeden omdat de zwakste kan vluchten. Dat kan helaas bij de mensen niet meer. De levensgevaarlijke oorzaak van oorlog is de B-bom, de bevolkingsexplosie. Dan wordt het Jij of Ik, Zij of Wij.
De mens is vriendelijk en coöperatief tegen zijn medemens zolang die behoort tot de eigen groep. Maar de mens is het enige dier dat andere groepen (volken) beschouwt als behorende tot een andere soort die desgewenst verdelgd moet worden. Vandaar dat onze historische spiegel bol staat van de exterminaties: van *milchemet mitzvah* tot Auschwitz, van Birkenau tot Kigali.
Op de televisie was onlangs een Franse 'para' te zien. Gevraagd wat de gruwelen in Rwanda hem deden zei hij: 'Moet ik eerlijk zijn? Niets.'

Mijn Goma lag in Dachau. Geen cholera, maar vlektyphus en dysenterie. De dodentrein uit Buchenwald uitladen: 2200 doden en gewonden, door machinegeweervuur getroffen uitgehongerden, lijken die stukken vlees misten. Dan gewonden verbinden en de lijken op de toch al zo grote stinkende stapel bij het crematorium gooien en vervolgens naar de barak voor het avondbrood. Deed mij dat iets? Ik had het te druk met overleven.

W.L. BRUGSMA

Bron: Mei 1996
DE OPMAAT
Nr.4