"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

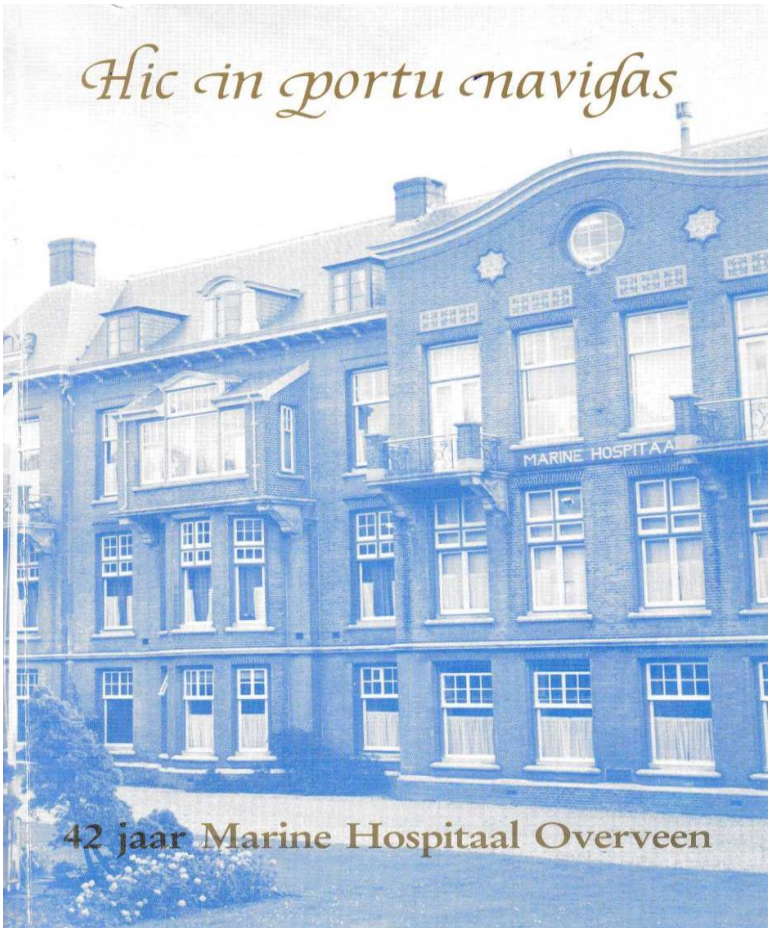
www.tenanker.com

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 24 – 7 e jaargang
13 – 06 – 2024

42 jaar Marine Hospitaal Overveen deel 1
Bakboord- Stuurboord
Als licht-matroos op de Westerdam
Het katapultvliegtuig
De geboorte van ketelbinkie deel 2 (slot)
Knipsel- het Korps in Nieuw Guinea 1959
Schepen varen de historie in 2011 deel 1
Man Overboord op Hr.Ms. van Galen
Mijn jaren bij de Koninklijke Marine van Wies Platje deel 3
Karel Doorman – onze nieuwe aanwinst – AH juli 1948
Noodlottige aanvaring Hr. Ms. O 11 deel 1 van 2



Elkaar opvolgende commandanten/directeuren-geneesheer van het Marine Hospitaal te Overveen in de periode van 1948 tot 1 -6-'90.

Hoofdofficier van Gezondheid der 2e klasse Dr. D. J. Buining
Kapitein ter Zee Arts A. W. Mellema
Kapitein ter Zee Arts E. W. Creijghton
Kapitein ter Zee Arts T. A. de Haan
Kapitein ter Zee Arts C. Mets
Kapitein ter Zee Arts N. Julsing
Kapitein ter Zee Arts A. W. Fries
Kapitein ter Zee Arts A. I. Perquin
Kapitein ter Zee Arts J. Buur
Kapitein ter Zee Arts H. J. Cats
Kapitein ter Zee Arts G. J. Boer

Ten geleide

Voor U ligt het boek dat voor U een blijvende herinnering moet vormen aan het Marine Hospitaal te Overveen.
Op 1 juni 1990 was het zover; ons hospitaal ging definitief dicht. Na vele jaren van dan weer zekerheid, dan weer onzekerheid was deze voor velen pijnlijke gebeurtenis onafwendbaar geworden.
Wij koesteren allen - vaak zeer dierbare herinneringen aan de tijd die wij in ons hospitaal hebben doorgebracht, ons hospitaal dat dreef op de inzet en de geestdrift van de medewerkers.
U allen hebt het Marine Hospitaal gemaakt en gedragen en het de naam en faam gegeven die het tot in lengte van dagen zal blijven behouden.
U allen kunt er trots op zijn in het Marine Hospitaal gediend te hebben.
Dit boekwerkje heeft niet de pretentie om vanuit historisch oogpunt een compleet beeld te schetsen van het wel en wee van het Marine Hospitaal te Overveen in haar meer dan veertigjarige geschiedenis.
Het is bedoeld als blijk van waardering aan U allen voor Uw nimmer aflatende inzet voor het, voor ons Marine Hospitaal.
Laat het als zodanig een dierbare en blijvende herinnering zijn.
Overveen, februari 1991.
De voormalige directie van het Marine Hospitaal te Overveen,

G. J. Boer
kapitein ter zee
arts

J. H. M. Dickmann
kapitein ter zee
van administratie

Professor Dr S J Brugmans
geboren 24 Maart 1763
Inspecteur-Generaal 14 Oktober 1814 – 22 Juli 18

Hoofdstuk 1

De moeizame weg naar een marinehospitaal

Voor begrippen van nu, onaanvaardbaar. In 1782 moest het echter doorgaan voor het eerste marinehospitaal: het ’Gasthuys voor ’t zieke scheepsvolk te Hellevoetsluys’. Dit was een met rokende schoorsteen getooide tochtige houten keet, zonder watervoorziening, waarop zich bovendien maar een half afgebouwd dak bevond. Met pijn en moeite lukte het, wanneer dat nodig bleek, hierin 130 militairen met schurft, typhus, scheurbuik, dysenterie, malaria, cholera en andere besmettelijk ziekten te herbergen. In het gelijkvloerse gebouw lagen ze zij aan zij in houten kribben, in een bedorven en stinkende atmosfeer. Alsof het allemaal al niet erg genoeg was, lag het lot van de zieke ook nog eens in handen van een baatzuchtige onkundige chirurgijn. Deze had vanwege zijn schamele verdiensten maar weinig aandacht voor zijn patiënten. De chirurgijn besteedde zijn tijd liever aan knippen en scheren om zo zijn inkomen wat op te krikken.
De sterfte onder de militairen in het ’Gasthuys voor ’t zieke scheepsvolk’ was hoog. Voor de patiënt was de verpleging hier, in vergelijking met die op de schepen, echter nog luxe. Aan boord fungeerde in tijden van oorlog het kombuis als operatieruimte. Dit was tijdens het gevecht de enige plaats waar vuur mocht branden, hier werden daarom bloedende wonden dichtgeschroeid. Eventuele amputaties gebeurden in het adelborstenverblijf.

Hier moesten de jonge mannen dan even de eettafel vrijmaken voor de verwijdering van een of ander ledemaat. Om te herstellen, werd de gewonde in een donker en stinkend hok neergelegd. De patiënt, voor wie het woord slachtoffer inmiddels beter past, ademde bacterierijke ongeventileerde lucht in, nog eens extra verontreinigd met geuren van uitwerpselen en wegrottende lichaamsdelen. Om de haverklap braken epidemieën uit, die onvoorstelbare hoeveelheden slachtoffers eisten. De toestand aan boord van de schepen is vrijwel met geen pen te beschrijven.
De situatie in het ’Gasthuys voor ’t zieke scheepsvolk’ was ook geen beste, maar de overlevingskans lag daar toch net iets hoger. In 1783 werd deze bron van besmetting met stenen versterkt en bleef vervolgens in gebruik tot 1815. In dit jaar werd het armoedige onderkomen gesloten op advies van professor dr. Sebald Justinus Brugmans. Deze hoogleraar in onder meer kruidkunde en medicijnen legde de grondslag voor de gezondheidszorg bij de krijgsmacht van vandaag. In 1815 werd hij benoemd tot Inspecteur Geneeskundige Dienst

Zeemacht. Hiermee was hij bij de marine de eerste in deze functie. Een jaar eerder, op 14 oktober 1814, had hij tevens de rij van militair geneeskundige inspecteurs bij de landmacht geopend.
(Pas op 1 januari 1853 werden de geneeskundige diensten van landmacht en marine van elkaar gescheiden.
Op deze eerste dag van 1853 werd de toen 39- jarige officier van gezondheid der le klasse Gerrit Frans Pop benoemd tot Inspecteur Geneeskundige Dienst der Zeemacht).
Dat het 'gasthuys' in Hellevoetsluis door Brugmans werd opgeheven was geen ramp. Inmiddels had men namelijk een alternatief gevonden voor de 'verpleging' van zieke marinemensen. Dit was een tot marinehospitaal omgebouwde kanongieterij in Enkhuizen met een capaciteit van 500 tot 600 bedden. Het ziekenhuis werd echter in juni 1816 door brand verwoest, met als gevolg dat de marine geen hospitaal meer had.

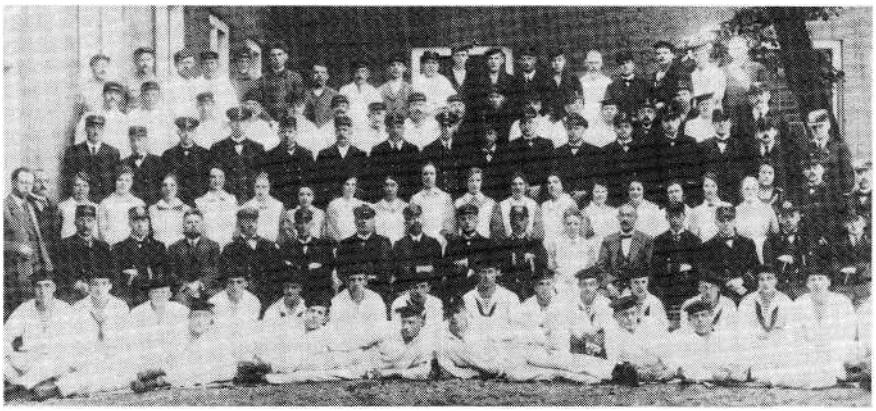
Hospitaalschepen

De zeemacht moest zich na het onverwachte verlies van haar hospitaal in Enkhuizen zien te redden met hospitaalschepen. Zij had al de beschikking over het fregat 'de Boreas', geplaatst bij Texel, de 'Anna Maria' in Den Helder en 'de Vriendschap', een hoeker gelegen in 't Veer bij Amsterdam.
In 1826 werd ook het fregat 'Maria Reygersbergen' in het Helderse Nieuwe Diep ingericht als hospitaalschip. Enige jaren later kwamen er nog twee hospitaalschepen bij. Beide werden in 1830 op de rivier de Schelde in dienst gesteld.

Marine Hospitaal Willemsoord

Gedurende een periode van ruim 25 jaar bleef de marine verstoken van een eigen ziekenhuis. Op 27 september 1837 werd uiteindelijk het besluit genomen een marinehospitaal in Willemsoord te vestigen. Het idee begon bijna drie jaar later pas gestalte te krijgen doordat er een start werd gemaakt met de bouw. Op 1 januari 1842 stond het er, het Marine Hospitaal Willemsoord.
Het hospitaalschip aan het Nieuwe Diep werd uit dienst gesteld. Dit was immers overbodig geworden. Patiënten van de zeemacht, maar ook zieke militairen van landmacht en schepelingen van zowel de Nederlandse als de buitenlandse koopvaardij konden voortaan in het nieuwe ziekenhuis terecht met al hun kwalen. Dat waren er in die tijd nog steeds heel wat, met name veroorzaakt door slechte hygiëne, een woord waar menigeen zelfs nog nooit van had gehoord. Schepen telden bemanningen van ruim duizend koppen, die door de lange reizen verstoken bleven van vers water en verse voeding. Men leefde en werkte in kleine ruimten waar veel rot en schimmel voorkwam doordat de schepen van hout waren. Verder was er geen ventilatie, iets dat ook niet bevorderlijk bleek voor de gezondheid. Iedere reis waren er talloze zieken en militairen die zo'n trip niet overleefden. Invriezen was een onbekend begrip. Varkens en kippen werden daarom levend meegenomen om op zee te worden geconsumeerd. In

afwachting van hun slachting verbleven de dieren tussen de zieken. Na terugkeer in de Helderse haven lag het ziekenhuis voor militairen van de zeemacht dan ook overvol. Er was behoefte aan nog een hospitaal.



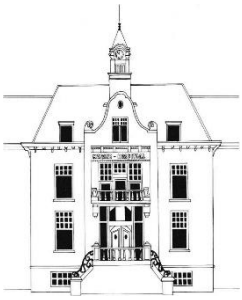
Terwijl het ziekenhuis in Willemsoord op volle toeren draaide, liet de marine in 1856 het oogvallen op een magazijn in Hellevoetsluis, dat na een verbouwing geschikt zou moeten zijn voor behandeling van patiënten. Hier ontstond dan ook een tweede marinehospitaal. In 1866 werd het uitgebreid en in 1890 onderging het een algehele renovatie om uiteindelijk te functioneren tot 1920. Na de sluiting van het ziekenhuis in Hellevoetsluis was ook het Marine Hospitaal Willemsoord, met een capaciteit van tachtig bedden, geen lang leven meer beschoren. Het onderkomen, dat fungeerde als klinisch centrum voor de geneeskundige dienst van de zeemacht en tevens de geneeskundige opleidingen huisvestte, werd in 1940 door bommen en brand verwoest. De geschiedenis van 1816 herhaalde zich, want ook nu had de marine (inmiddels sinds 28 maart 1905 het predikaat 'koninklijk' voerend) geen marinehospitaal meer.

Een nieuwe start

Tijdens de Duitse bezetting weken in mei 1940 artsen en ander geneeskundig personeel naar Engeland uit. De ziekenboegen in Den Helder, Doorn, Rotterdam en Amsterdam werden op 'non-actief' gesteld. Van een geneeskundige dienst der zeemacht in Nederland kon men nauwelijks meer spreken.

Na de bevrijding moest deze geneeskundige dienst van de zeemacht dan ook weer geleidelijk aan worden opgebouwd. Het naar Engeland uitgeweken personeel vormde samen met beschikbaar komende artsen en verplegers in Nederland de nieuwe kern van de marine-gezondheidszorg. Na de werving van nieuwe ziekenverplegers werd het mogelijk in 1945 de ziekenboegen weer in gebruik te nemen. Opname van ernstig zieken gebeurde in burgerziekenhuizen verspreid over heel Nederland. Hierdoor bleek al spoedig dat een actieve geneeskundige begeleiding van het marinepersoneel uiterst moeilijk was te realiseren. Zodoende werd vervolgens de conclusie getrokken, dat er toch maar weer een eigen hospitaal moest komen. Hier kon de Koninklijke marine zich immers zelf inzetten voor haar eigen militaire

patiënten en tevens veel zorg besteden aan de opleiding van haar geneeskundig personeel. Daarbij zou het nieuwe hospitaal plaats moeten bieden aan talrijke andere taken van de geneeskundige dienst.
Ervaring had inmiddels geleerd dat de lokatie voor het nieuwe hospitaal beter niet Den Helder kon zijn. Dit gebombardeerde oorlogsdoelwit lag bovendien niet erg gunstig. De marineleiding ging daarom op zoek naar een lokatie, die in geval van oorlog niet direct in aanmerking zou komen voor een bombardement en tevens centraal zou liggen ten opzichte van alle marine-inrichtingen.



WORDT VERVOLGD

Bakboord, Stuurboord!

TEKST EN FOTO'S WILTO EEKHOF

De hijskranen op het drijvende dok achter de „Skagen-bank" lijken de mannen aan boord van de sleepboten „Anita" en Jenny" de weg te wijzen bij het invaren van de kolk van de schepenlift bij Frisian Shipyard „Welgelegen" B.V. in Harlingen. Schijn be-driegt, want de kranen staan in ruststand en de mannen van A. Tuinman & Zoon Sleepbedrijf V.o.F. weten wat ze moeten doen! Al vrij snel na het invaren van de liftkolk voeren de sleepboten dan ook al weer naar buiten en werd de „Skagenbank", nadat zij recht boven de lorries op het liftplatform was gema-noeuvreerd, drooggezet en geparkeerd langszij de „Mrs. Sonja".

De „Skagenbank" met de „Anita" in de liftkolk. mei '99.

„De „Skagenbank" langszij de „Mrs. Sonja" tijdens het knippen en scheren.

„Skagenbank"

De „Mrs. Sonja" op de helling, met een inmiddels ingekort kuildek.

Het ms „Skagenbank”, dat bij FSW een survey ondergaat, is in 1991 onder bouwnummer 656 opgeleverd door Scheepswerf Bijlsma aan de Scheepvaartonderneming Skagenbank/Pot Scheepvaartkantoor in Delfzijl. Samen met negen zusjes vaart ze in de pool van 3000-tonners bij Wagenborg Shipping B.V. in Delfzijl. De schepen zijn gebouwd bij Ferus Smit B.V. in Wes- terbroek en bij Scheepswerf Bijlsma B.V. in Wartena. De andere namen zijn: „Amy” (’89), „Baltic borg” (’90), „Bothniaborg” (’91), „Eemsborg” (’90), „Hinterborg” (’89), „Rijnborg” (’91), „Sambre” (’89) die inmiddels als „Itasca” vaart, „Scheldeborg” (’91) en „Zeus” (’92). De „Skagenbank” meet 1999 brt, 1203 nrt en 3030 tdv. In de machinekamer staat een 2992 pk, 2200 kW Caterpillar-motor, goed voor een dienst-snelheid van 12 mijl. Afmetingen: 82.00 x 12,50 x 6,60 m. Na een verblijf van enkele weken, verliet de „Skagenbank” Harlingen als ”Pantarhei”, wat staat voor „alles wat stroomt” of „doorgaande golfbeweging”. De thuishaven blijft Delfzijl en de bevrachter Wagenborg Shipping.

De „Mrs. Sonja" in Waterhuizen met het oorspronkelijke kuildek, april '99.

„Mrs. Sonja"

„Mrs. Sonja” (bwnr. 408) is een op 17 april 1999 bij Pattje Shipyards B. V. in Waterhuizen te water gelaten 4500-tonner die, samen met zusje „Marinka” als „Sider Venture” (bwnr. 409), in de vaart komt voor de Italiaanse rederij Duna Shipping met als thuishaven Madeira. De lengte bedraagt 89,75 m en voor de voortstuwing zorgt een 1800 kW Mak-motor. In het ruim kunnen 111 en aan dek 72 teu containers worden meegenomen. „Mrs. Sonja” is naar Harlingen gebracht om bij FSW een aanpassing te ondergaan, waardoor de inhoud van het ruim toeneemt. Dit wordt bereikt door de gangpaden aan weerszijden van het ruim, die oorspronkelijk halver-wege het schip enkele treden waren verlaagd tot een kuildek, op enkele meters voor de bak te verhogen tot het niveau van het hoofddek. De ruiminhoud bedraagt na deze toepassing 5628 m^3 en het tdv 4900 ton. De schepen zullen worden ingezet in de Middellandse Zee voor het vervoer van rollen staal, containers, hout- en papierproducten, granen en andere bulklading.

Bron: De Blauwe Wimpel

Evert Fortuin als licht-matroos op de Westerdam

De Atlantic kan meedogenloos zijn

We raakten verzeild in een orkaan. De Kapitein had extra maatregelen genomen. Alles werd nog eens extra nagelopen of gesjord. De ruimen werden gecontroleerd of er geen lading heen en weer sloeg. De Bel werd van de Bak (voorschip) afgehaald en in het Kabelgat gedeponeerd. Het was angstaanjagend. We moesten met drie Matrozen deze klus klaren. We letten goed op de golven want soms moesten we wegspringen omdat de Westerdam een golf indook en er enorm veel water op het dek kwam.

Alles ging goed. Ik zal het nooit vergeten toen ik daarna op de Brug kwam omdat het mijn beurt was om 1 uur en 20 minuten het wiel over te nemen van mijn collega die dit nu net achter de rug had. Hij gaf de koers op die ik moest varen, en hij ging naar beneden om stand-by te zijn voor eventuele calamiteiten. De Westerdam leek wel dronken in deze huizenhoge golven. De wind kwam van achteren en je zag en hoorde hoe ons Schip telkens uit de koers werd gedrukt door die hevige winden en golven. Het was hard werken achter het roer. Ik deed het iets te goed, ik wilde de Westerdam zo goed mogelijk op koers houden.

De deur ging open en een stuurman kwam binnen en zei: welke idioot staat hier achter het Wiel ? Ik kan geen oog dicht doen.

Wat bleek: iedere keer als je roer gaf, dan hoorde je de tandwielen ratelen omdat ik steeds behoorlijk roer, bakboord of stuurboord gaf.

Hij nam het roer even van mij over en zei: luister beste man, je hoeft niet steeds zo sterk te sturen want als het schip rechts uitzwaait dan komt die vanzelf wel weer terug gezwaaid op de goede koers, je moet zo nu en dan rustig wat roer geven en niet steeds als een waanzinnige de bewegingen van het kompas volgen. Kijk vooruit, en af en toe op je kompas, dan zie je het zelf. Brommend verliet hij de Brug lachend gadegeslagen door de Kapitein en de Stuurman die niet van de Brug waren weg te slaan. Het werd echt menens nu. Ik zag de Kapitein steeds tellen als de Westerdam sterk overhelde naar Bak of Stuurboord. Hij paste steeds de koers aan zodat we

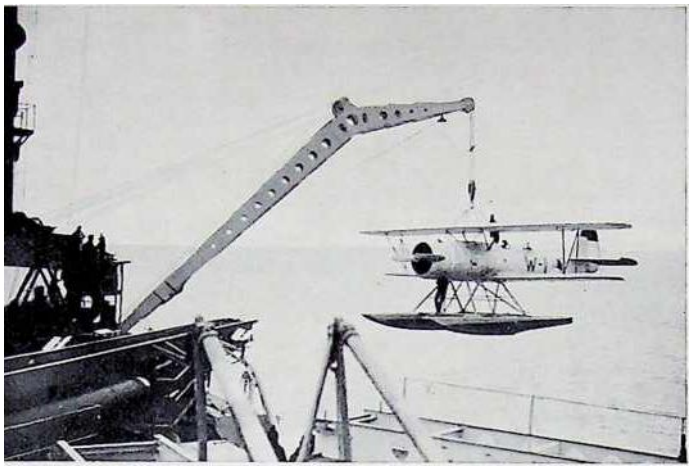
zo gunstig mogelijk op de golven bleven. De snelheid was teruggebracht tot het vereiste minimum slagen van de twee Schroeven anders zou de Westerdam niet meer naar zijn roer luisteren. Er kwam een kanjer van een golf en deze sloeg helemaal over het voorschip heen. Ik vloog bijna van mijn roermat af zo'n slinger maakten we nu. Het schip trilde in al zijn voegen toen zo honderden tonnen water oversloegen. De kapitein en de Stuurman zetten zich schrap en hielden zich vast aan de raamkozijnen. Het schip dook zo diep in de golven dat de twee schroeven boven water uitkwamen en de motor even op hol sloeg. Dddddttt-Dddddtt. Maar het wonder gebeurde, de kop kwam weer boven water uit en het oceaanwater spoot aan alle kanten van het schip via de vele openingen in de verschansing weer terug de oceaan in. Een indrukwekkend gezicht. We helden zo over naar bakboord dat je zo de hoge golven op brughoogte zag. Gelukkig deden de motoren hun werk en de Westerdam luisterde naar zijn roer en lag weer op koers. De toestand bij de Passagiers was belabberd. Velen waren zeeziek. Niemand mocht of kon aan dek komen. Wij moesten vanaf het achterschip via de schroefastunnel naar de midscheeps lopen. Aan dek komen was zelfmoord ook al waren er extra looplijnen gespannen om je vast te kunnen houden. In de Messroom was alles glad, je kon er gewoon bobsleeën met je stoel vanwege de soep en andere vettigheid die op de vloer terecht gekomen was.

De Koks in de Keuken hadden allemaal stormlatten aan de zijkanten van hun ovens bevestigd om de pannen op het. vuur te houden. Gelukkig ging na een aantal uren de wind liggen en werden de golven ook weer normaal. Opgelucht haalden we adem. We hadden 18 uur op een spookschip gevaren. Nu draaiden de motoren weer volle kracht vooruit. Full Ahead! Een reis om nooit te vergeten.

E.B. Fortuin

ONZE MARINE

Het catapultvliegtuig



Reeds in 1924 werden aan boord van onze oorlogsschepen inrichtingen gemaakt om watervliegtuigen aan dek te kunnen plaatsen. Het pantserdekschip „Hertog Hendrik" had daarvoor aan den achtersten mast een installatie, waarmede het vliegtuig binnen boord geheschen en op het achterschip geplaatst kon worden. Het was een minder fraai en weinig practisch toestel en het werd dan ook eenige jaren later verwijderd. De kruisers „Java" en „Sumatra" werden elk met twee vliegtuigen uitgerust. Het waren watervliegtuigen van het type Fairy III D, die in 1936 werden vervangen door het z.g. catapultvliegtuig de Fokker C XI W. een verspannen tweedekker, tweepersoons korteafstand verkenner en aanslag waarnemingsvliegtuig van gemengde constructie met een Wright Cyclone SR 1820 F 2 750 pk luchtgekoelden motor. De vlucht is 13 m, vleugeloppervlakte 40 m2, lengte 10,45, hoogte 4,5 m, gewicht 2550 kg,

snelheid 275 km per uur, hoogte grens 6500 m, actieradius 610 km, bewapening 2 mitrailleurs, bemanning: twee koppen. De stijgsnelheid van dit vliegtuig is 5000 m in 18 minuten. De kruisers „Java", „Sumatra" en ,,De Ruyter" en de flottieljeleiders „Tromp" en „Heemskerck" kunnen twee van deze vliegtuigen aan boord meenemen. De torpedobootjagers, de groote kanonneerbooten van het type „Flores" en de gouvernementsvaartuigen van het type „Zuiderkruis" en „Rigel" kunnen een vliegtuig aan boord plaatsen. Alleen de kruiser ,,De Ruyter" beschikt over een catapult, waarmede het vliegtuig van boord kan worden weggeschoten. De overige schepen moeten het vliegtuig eerst te water brengen om het te laten starten. Het catapulteeren is overigens minder eenvoudig dan de leek veronderstelt. Loopt het schip een vaart van ± 32 mijl en er is geen wind, dan kan er niet gecatapulteerd worden, omdat de door het schip veroorzaakte wind een hoek maakt van 5 streken. Er kan alleen dan gecatapulteerd worden als de wind onder een hoek van 2 of 3 streken in komt. Het schip zal dus altijd een koers moeten zoeken, die met deze windrichting overeenkomt. Ter vergemakkelijking van het verkrijgen van een goede windrichting, zouden op de in 1938 op de helling geplaatste kruisers ,,De Zeven Provinciën" en de ,,Eendracht" twee vaste catapults geplaatst worden.
De catapult bestaat uit een 18,5 m lange baan, waarover de slede zich kan bewegen. Op de slede is het vliegtuig geplaatst. Aan weerskanten van de baan bevindt zich een luchtvat met een druk van 85 atmosfeer, die de slede, waarop het vliegtuig geplaatst is, wegstuwt. De druksnelheid moet zoo hoog opgevoerd worden, dat het vliegtuig over de lengte van de startbaan een snelheid ontwikkelt van 30 m per seconde, dat wil zeggen, dat op het vliegtuig met een gewicht van 2550 kg tijdens dezen korten start een kracht wordt overgebracht van ongeveer 10 ton. De catapult is van tal van veiligheidsinrichtingen en blokkeeringen voorzien, zoodat er geen start gemaakt kan worden, indien ook maar een kleinigheid vergeten of foutief uitgevoerd is. Om het vliegtuig weer aan boord te plaatsen moet het naast het schip gebracht en door middel van een hijschkraan binnen boord geheschen worden.

DE GEBOORTE VAN EEN KETELBINKIE

DEEL 2 (SLOT)

Zoals ik al schreef, het schip lag praktisch boven op het water, doordat wij geen ballast in konden nemen. Wij voeren slechts zeven knopen, (een knoop is een zeemijl) en tijdens de storm kwamen wij niet boven de vier uit.
Wij zouden er meer dan drie weken over doen om in Amerika Newport News te komen. Ik heb gedurende mijn loopbaan als zeeman nooit meer een zee zo meegemaakt.
Men spreekt dan van huizenhogen golven, en dat wilde wel. Het schip stampte zo, dat de schroef iedere keer boven water kwam, waarna de kar (motor) als ware op hol sloeg, er was immers geen tegendruk meer op de schroefbladen.
Het achterschip trilde dan zo erg dat je bijna uit je kooi geslingerd werd. Ik merkte dat er toch ook enige onrust onder de oudere bemanning was.
Er werden touwen op heuphoogte gespannen, waardoor het lopen over het dek, waar constant golven over heen rolde, ietwat veiliger werd.

De klappen water die het schip te verwerken kreeg deed het rillen als een gewond dier.
Het gebeurde dat ik midscheeps in de kombuis bij de kok stond om pap door te halen, toen een enorme golf de kombuis tot boven de kookplaat onderwater zette.
Dat gaf een ravage van jewelste, alles dreef uiteraard en belande op de grond.
En dat gaf dan weer een kokende hete stoom ontwikkeling. Nauwelijks waren wij van de schrik bekomen en had de kok zijn ritme in het vloeken weer hervonden, of wij schrokken ons letterlijk te pletter door de enorme dreun van een golf tegen het dekhuis, waarin de kombuis gevestigd was. Dat kwam door de afgebroken misthoorn, een koperen gevaarte, welke met een klap op de kombuis donderde.
Ik dacht dat de kok toen echt gek werd, zodat ik ijlings de benen nam naar het achterschip.
Daar aangekomen trof ik geen enkel begrip dat er deze morgen geen gebakken eieren waren en ook geen pap. De kok had het gedaan, geen twijfel mogelijk.
De bemanning aan de dekzijde, matrozen en dekgasten, waren ruwe zeelui, die ieder ogenblik van waarvan zij dachten dat het leuk was, aangrepen.

Zo had men het ingesteld om alle nieuwelingen aan boord, uiteraard de ketelbinkies, burgemeester te maken.
Een samenzwering tegen de ketelbinkies met het resultaat hen onverhoeds te overmeesteren in de messroom.
De olielui welke ik er naar vroeg, keurden dit af en moesten er niets van hebben. Maar er leek geen ontkomen aan, ook al omdat ondanks de afkeuring, zij zich er niet in mengden.
Het was ook wel moeilijk hierover te waken voor hen, want of zij sliepen of werkten diep in de buik van het schip, de machinekamer. Nu had ik door op een stoel te gaan staan tegen het schot wat de twee messrooms scheidde, het een en ander opgevangen.
Eerst was de ketelbink van de dekdienst aan de beurt, vervolgens zouden zij mij te pakken nemen.
De lol bestond hieruit dat je dan onder veel gejoel, op tafel gesmeten werd, vervolgens je broek van je onderlijf gescheurd waarna het ritueel plaats vond.
Er werd dan stroop op de geslachtdelen en billen gesmeerd, waarna van alles en nog wat volgde: mosterd, dikke geconserveerde melk, hagelslag, kolengruis, koffiedik, kortom van alles droeg men aan om toch vooral deel te nemen aan het ritueel. Ik hoorde mijn maatje als in doods-nood gillen, en evenredig de matrozen lachen en joelen.
Het geheel nam ongeveer twintig minuren in beslag, de lol kon niet op.
Dan ging het rumoer over in gefluister, en ik had door hoe laat het was. Op dat het moment dat de deur van onze messroom werd opengesmeten en in de deuropening de verhitte matrozen stonden, was ik aan het afwassen.
Ik bedacht mij geen moment en in een doodsbange reactie greep ik het grote broodmes en stond in één sprong op de tafel.
Ik drukte mij in de hoek, en hakte met het mes naar alle uitgestoken handen.
Dit was nieuw voor de mannen, maar zij waren toch niet van plan om het door te zetten, ik was, let wel, ik, was kinderachtig, en men kreeg mij nog wel.
Nu, dat nam ik dan maar voor lief, maar verlopig was ik er vanaf.

Het was later zelfs zo dat ik van alle oliemannen een goedkeuring kreeg, en ook de oudere

zeebonken van het dek mij zeiden, dat ik het goed gedaan had.
Zij vonden dat het achterlijke gedoe, nu maar eens afgelopen moest zijn.
Nu had ik het: “Ach jee, de reclassering line,” bij het aanmonsteren, niet goed opgepikt, maar het begon na het volgende wat ik mee mocht maken, mij duidelijk te worden.
Het wilde dat na het avondeten en afwassen, de messroom van de dekgasten in het weekend nogal eens gezellig was. Er werd dan gekaart, gedamd, schaak gespeeld en sommigen zaten een boek te lezen. Deze boeken kwamen uit de boekenkist die door het zeemanshuis Stella Maris beschikbaar was gesteld, en men ging er netjes mee om. Zoals gezegd, de bemanning bestond uit allerlei verschillende type’s. Ik had bijvoorbeeld een hutmaat, een lichtmatroos die uit Katwijk kwam. Katwijkers zouden volgens de andere zeelui altijd naar vis stinken.
Ook hygiëne was hen vreemd, waarom weet ik niet.
Maar wel was het zo, dat als ik hem vroeg wanneer hij te kooi ging, ”Moet jij je sokken niet uitdoen?”, hij altijd antwoordde: ”Die heb ik al uit”.
De lucht die eraf kwam zal ik u besparen.

Ook hadden wij een Limburger, die eveneens aan dek werkte als lichtmatroos.
Hij heette Kris, hij was aangemonsterd in samenwerking met de reclassering. Het was mij opgevallen dat hij erg, bijna fletse, lichtblauwe ogen had.
Hij kwam regelrecht uit een psychiatrische kliniek, zoals hij zelf min of meer trots aangaf.
Dat van de reclassering was niets bijzonders, daar was ik inmiddels wel achter gekomen.
Maar dat van de psychiatrische kliniek vond ik minder. Ook had hij de onplezierige gewoonte, om als hij mij porde (het wakker maken) ‘s morgens, niet mijn kooilampje aan te doen.
Nee, hij deed dit door de kooigordijntjes dicht te laten, en dan zijn benige hand op mijn keel te leggen, tot ik vanzelf wakker schrok.
Na mijn beklach hierover tegen de Donkeyman mocht hij mij niet meer porren, maar ik hoorde hem daar niet over.
Het was op die zondagavond tegen een uur of zeven toen het gebeurde.
Kris zat een boekje te lezen, hij had eerst zitten zeuren tegen een andere matroos die het aan het lezen was, dat hij dit boek speciaal wilde hebben, het was een stripboek.
Deze haalde zijn schouders op en gaf het hem.
Ook al om de vrede met hem te bewaren; we wisten dat Kris nogal eens opvliegend kon zijn.
Hij zal ongeveer een half uur hebben zitten lezen, toen hij wat onrustig werd, en af en toe luidkeels riep: ”Teringlijders, klootzakken, moet je mij doen”.
Daarop begon hij bladzijden uit het boek te scheuren, waarop de andere zeelui reageerden. ”Kris, rustig nou joh, dat kan je toch niet maken”.
Toen gebeurde het, Kris stond op en daagde iedereen uit. Nu waren er flinke matrozen en deze keken elkaar aan, en maakte het bekende gebaar, zo van die is helemaal getikt.
Maar Kris werd getikter, plots liep hij naar de brandbijl die in twee beugels aan de wand van de messroom hing, trok deze los, en zwaaide er woest mee boven zijn hoofd.
Ik zag dit alles als eerste, vanuit de deuropening.
Iedereen was opgestaan en stak de armen bezwerend naar Kris uit. ”Rustig nou, joh”, maande men hem. Kris begon in te hakken op tafels en stoelen, en ook de koffieketel ging eraan.
Allemaal vlogen we nu de messroom uit.
En wij stonden in de gang toe te kijken, naar Kris die met schuim op zijn mond zijn gang ging.

Inmiddels was er iemand naar midscheeps gegaan, om de stuurman te waarschuwen.

Toen Kriss aanstalten maakte na zijn kreet, ”Nu eerst die ouwe even een kop kleiner maken,” en hij de messroom wilde verlaten, trokken de matrozen snel de deur dicht.
Dat was wel goed, maar ook wekte het een dubbele woede op bij Kris.
Hij hakte hevig in op de gesloten deur, en gilde: ”Laat mij er uit, klootzakken”.
Toen de eerste stuurman arriveerde, waar een ieder aan boord toch respect voor had en deze hem maande om rustig te worden, had dit geen enkel effect.
Dan kwam de kapitein naar achteruit, gewapend en wel.
Deze sommeerde Kris de bijl weg te leggen, daar hij anders genoodzaakt was om te schieten, om zodoende de bemanning te beschermen.
Kris gilde nog een poosje door, maar dan werd het stil, heel stil. Toen de stuurman de deur heel voorzichtig een kiertje open deed, nadat hij had gehoord van de matrozen die door de patrijspoorten hadden staan kijken dat het kon, zagen wij Kris ineengedoken op de vloer zitten jammeren.
Kris werd meegetroond naar midscheeps, en in het hospitaal opgesloten, met de blindluiken voor de patrijspoorten.
Soms als ik er langs moest om eten te halen in de kombuis, hoorde ik hem gillen.
Hij zou in Amerika van boord gehaald worden.
Wat er verder met hem gebeurt is, weet ik niet, maar ik vermoed dat hij op het vliegtuig naar Nederland is gezet.

Nu hadden wij min of meer veel malloten aan boord.
Zo was er de matroos, lange Herman, met rood haar, van naar schatting een jaar of vijftig.
Ik vroeg hem eens, omdat hij altijd in zijn vrije tijd zat te haken, waar of hij dat had geleerd.
Hij vertelde mij trots, in de Bajes jongen, daar leer je nog eens wat. Op mijn vraag waarom hij gezeten had, vertelde hij zonder te blikken of blozen, dat hij iemand de hersens ingeslagen had, niet meer en niet minder.
Maar de rechter had hem gelijk gegeven, en hem maar tot vier jaar veroordeelt, zelfverdediging, zei hij met een knipoog.
Nu ja, dan was het wel te begrijpen, waar het handgemeen door ontstaan was wilde hij niet kwijt, maar het slachtoffer had het verdiend.
Deze Herman had nogal een vreemde gewoonte.
Hij liep altijd naakt als hij geen wacht had.
Wij waren er aan gewend, maar toen wij in Newport News lagen om kolen in te nemen, welke praktisch per wagon in het ruim gekieperd werden, werd het ons toch ook wel een beetje te gek.
Het kolengruis ging met grote wolken over het dek, ook lag er een laag gruis aan dek van zo’n acht centimeter.
Nu wilde het dat je tijdelijk alleen midscheeps warm kon douchen, waarom weet ik niet meer, maar het was zo.
Dit was in het minst geen probleem voor Herman.
Ondanks de kou, spiernaakt, niet eens zijn handdoek omgeslagen, liep hij met zijn spierwitte lichaam, met een grote bos rood schaamhaar, naar de midscheeps.
De Amerikaanse negers, die zaten te schaften aan dek, kregen ogen als schoteltjes. Zij sloegen zich hard op de dijen, en rolden praktisch om van de lach.
Maar Herman trok zich daar niets van aan, nee, hij was er verbaasd over.

De meeste die op mij indruk maakte was een oudere olieman. Hij was van oorsprong een

Zeeuw, maar was, zoals hij zelf zei, in geen eeuwen meer in zeeland geweest. Hij woonde en leefde letterlijk en figuurlijk op de m.s Stad Rotterdam.
Hij had geen vrouw, ook nooit gehad: “Wat moet je er mee, ze belazeren je allemaal, die opvreters.”
Willem zat al meer dan negenjaar aan boord, en had geen behoefte aan druk gezelschap.
Maar als ik bij hem was, vond hij het wel even gezellig. Hij wilde zijn verhalen wel vertellen.
Hij had de meest achterlijke dingen meegemaakt in die negen jaar. Waaronder maar liefst drie zelfmoorden, allemaal oliemannen, hutmaten. Hij vertelde mij hierover het volgende.

De eerste die het hem flikte, zoals hij het noemde, had de kooi boven hem gehad. Het was een rustige knul geweest, geen dronkaard of ruwe gast, nee, een aardige knul, niks mee aan de hand, tot dat.
Ze waren beide van wacht, en te kooi gegaan. Midden in de nacht was Willem waker geworden, en had met zijn voet een zetje onder de bovenkooi gegeven om de boven hem liggende wakker te schudden, en gevraagd: ”Leg je soms te zeiken?”. Toen hij hierop geen antwoord kreeg, was hij uit zijn kooi gestapt, en had het licht aangedaan.
Hij zag al snel wat er aan de hand was, en waarom hij geen antwoord had gekregen.
De knul had een pakkingmes in zijn hals gestoken, en was leeg gebloed.
Alles was zeiknat van het bloed, aldus Willem, dat had hij nog het allerergste gevonden.
De tweede die het hem flikte, was ook al weer een alleraardigste man geweest. “Maar daar moet je het net van hebben,” grijnsde hij.
Het was hem echter opgevallen, dat deze olieman, zo gauw zij op zee zaten, een touw begon te knopen.
Nu deed men dat wel meer, om met mooie sierknopen een kammenkwast te maken. Dus Willem had er verder geen aandacht aan geschonken.
“Nu, je begrijpt het al,” vertrouwde hij mij toe, “ik kwam verdomme van wacht, en daar hing hij hoor. Keurig aan het sierknopen touw, met daaraan een strop die om zijn nek zat, zijn tong uit zijn bek, dood.
Ze hadden hem er nog snel uit gehaald, maar het had geen zin meer gehad.
Het vervelendste was, dat hij met de andere olieman meer uren moesten maken, mopperde hij.
”Ja jongen, het valt niet altijd mee, pas op, je kunt je vergissen in de mensen hoor,” was zijn raad aan mij.
Ik zei dat ik dat zeker zou doen, en wilde naar mijn hut, ik vond het wel even genoeg.
Maar Willem zat op zijn zeldzame praatstoel.
De derde die hij min of meer had meegemaakt, had eveneens bij hem in de hut gelegen.
Uiteraard ook weer een olieman, en een Gentleman zoals Willem hem beschreef.
Hij was altijd met zijn kleding in de weer, opvouwen, en nog eens een keer, altijd maar weer.
Zij waren nog maar net een week op zee, bezig aan de oversteek naar Amerika of het gebeurde.
Willem was van wacht gekomen.
Toen hij zijn hut in ging, zag hij direct dat er iets mis was. Het bed van zijn hutmaat was onbeslapen geweest, van de man zelf ontbrak ieder spoor, en hij moest op wacht. Willem ging zoeken, overal waar hij ook maar had kunnen zijn, maar te vergeefs. Hierop waarschuwde hij de Donkeyman, zijn voorman.
Deze, met een flinke slok op stelde hem gerust. ”Ga nu maar slapen Willem, morgen zien we wel.”

“Nu, dat hebben we niet gezien,” lachte Willem mij toe.
Bij nader onderzoek de volgende ochtend, bleek er geen spoor meer van de olieman te bekennen. Ook zijn koffer en plunjebaal met al zijn kleding waren weg. “Midden op de oceaan overboord gestapt,” aldus lachende Willem.
“Maar,” vervolgde hij, “lullig om zijn kleding en scheergerei mee te nemen, daar had hij toch niets meer aan, zonde van die spullen.”
”Ja jongen, oliemannen, het is de warmte, zeker op de stookplaat, niet een ieder kan daar tegen, je hersens hé, die krimpen”.
Ik ging nu toch echt naar kooi, het was genoeg geweest, “welterusten Willem”, zei ik snel, ”tot morgen”.

Men vertelde mij dat ik uit moest kijken naar het postbootje, wat ons ongetwijfeld tegemoet zou komen varen, met de post van thuis. Ik heb uren staan uitkijken, want een brief van thuis dat was wel wat. Toen het donker werd ben ik met brandende ogen maar naar beneden gegaan. Ging gelijk naar mijn kooi, geen postbootje, morgen dan zeker, dacht ik.
De bemanning had lol, maar ik wist van niks, er was ook niks om te weten.
Wij liepen in de nacht binnen in Newport News, de Droom voor mij, ketelbinkie. Het grote Amerika waar alles van goud was.
Het binnenlopen in de nacht was voor mij al een teleurstelling. Om redenen, dat als je opstaat en je merkt dat je stil ligt, afgemeerd, ben je uiteraard nieuwsgierig, naar Het Amerika.
Dus haastte ik mij, en ging zo snel mogelijk naar boven, het dek.
Nu, het had net zo goed Rotterdam Waalhaven bij de kolenopslag van de centrale kunnen zijn.
Niks vrijheidbeeld, wolkenkrabbers, of filmsterren en cowboys.
Nee, kolenbergen, silo’s en treinsporen met volle wagons die aan kwamen denderen, om via trechters in het ruim gestort te worden.
Een smerige toep, met een enorme herrie, dat was het Amerika wat ik zag.

Nu verdiende je als ketelbinkie slechts acht en zeventig gulden per maand, je gage zogezegd.
Hiervan ging via een weekbrief, vijftien gulden naar mijn moeder.
Dus toen ik naar midscheeps ging met de anderen, om geld op te nemen, om even te passagieren, kreeg ik slechts drie dollar U.S. Maar het was wel geld, zuur verdiend geld zelfs.
Toen kon men er nog wat mee in de U.S. of Amerika.
Na het middag eten, en alles weer schoon en klaar was, mocht ik met een olieman mee de wal op.
Wij gingen lopend, en weldra kwamen wij in de City of Newport News.
Daar kreeg ik een vleugje van Het Amerika te zien.
Het eerste wat ik uiteraard fantastisch vond, waren de motoragenten. Die breeduit zaten op schitterende Harly’s, geheel in het zwart gekleed, met strakke zwarte broek in de lederen laarzen gestoken.
Een zwarte helm die er meer uitzag als een pet, met daaronder een donkere zonnebril.
Dan die ster, schitterend gewoon, sheriff stond erop, en alsof het nog niet genoeg was, een brede lederenriem, met patronen, waaraan een holster hing met een knots van een heuse colt erin.
Ik stond met open mond naar de agent te staren, die stoïcijns voor zich uit bleef kijken. Dit was Amerika, dit was het helemaal.
Toen wij later door een donkere wijk liepen, en de arme, werkeloze donkere mensen zagen

zitten op de stoep van hun schamele huisjes, popcorn etend, begreep ik dat dit ook de U.S.A was.
De olieman bracht mij naar de Woolworld, een enorme Hema, waar letterlijk alles te koop was. Of het nu ging om een motorboot of een onderbroek, je kon het zo gek niet verzinnen of het was er wel. Daar stond ik dan met mijn drie dollar, maar verbaast u niet wat ik er nog allemaal voor kon kopen: ik kocht twee T-shirts, twee paar sokken, een bros voor mijn moeder, een klein Vrijheidsbeeldje, wat repen chocolade en kauwgom. Een lederen riem, een flesje cola, ijskoud, uit de automaat. Ook nog kon ik wat pasfoto's maken in een fotocabine, het kon niet op.
Terug aan boord bewonderde men mijn aankopen, en ik was trots.
Maar dan wordt je toch weer wakker gesleurd, als een van de gelukkig weinige zeikers, de opmerking maakte, "Je mot wel zorgen dat er thee is om drie uur met pickheet".

We deden er een week over om geladen te zijn, daarna vertrokken wij weer, richting Nederland, zonder de kok die was achtergevaren, zoals dat hete, iedereen wist het allang.
Ik had geen last meer van zeeziekte, de eerste dagen wat katterig, maar daar wende ik aan.
Nu was het zo, dat je koffie, suiker, thee, geconserveerde melk per week kreeg uitgedeeld.
Het was best veel per hoofd van de bemanning, ik ontving dat voor de olielui.
Deze en de handlangers vroegen nooit wat, als ik nu maar zorgde dat er altijd koffie, suiker en melk, thee in ruime mate in de mess aanwezig was, ging alles goed.
Dus ik had in de loop van weken een aardig voorraadje opgebouwd
Dit, met in het achterhoofd de verschrikkelijke armoede thuis, verheugde ik mij erop om mijn moeder te verassen, met deze luxe boodschappen.
De terugreis verliep wat vlotter, geen hevig stormen, wel wat wind uiteraard, maar toch in vergelijking met de heenreis, een kalme zee.
We deden er dan ook wat vlotter over, en na achttiendagen zagen wij Hoek van Holland.
Niet alleen ik had last van een slapeloze nacht en dat vreemde gevoel in je buik bij het idee weldra thuis te zijn, nee, er waren er meer.
En van tijd tot tijd stond er wel iemand op de bak (voorste gedeelte van het schip) uit te kijken of hij de Hoek al zag.
Dan voeren wij de waterweg op, en alles was als bij toverslag over. Alle gevoel van rusteloosheid, heimwee of wat het dan ook was, was weg.
We meerden in de Waalhaven af, ditmaal echter voor de kant. En een ieder had zijn koffer of plunjezak al gepakt, behalve Willem die bleef aan boord.
Wij gingen midscheeps naar de stuurman om af te rekenen. Ik was als laatste aan de beurt, maar dat had zijn voordeel, want van sommigen, niet allemaal, kreeg ik met een: "Bedankt jochie," een fooi in mijn hand gedrukt.
Dan kon ik ook vertrekken, de oude Willem hielp mij met mijn plunjezak die praktisch niet meer te tillen was.
"Geef niks knul, je hebt groot gelijk," zei hij, "kom maar op."
Hij liep met mij mee via de neergelaten Gangway naar de ka, waar er een taxie stond te wachten.
Ik nam afscheid van hem met een brok in mijn keel: hij had mij er toch doorheen gesleept.
Mijn eerste reis zat er op, ik was zeeman.

Ivan Grud

The End

Bron: Website Sleeptros

==========

Knipsels…..

Het korps in Nederlands Nieuw-Guinea 1959

De voortgezette opleiding van de mariniers-infanterist werd gehouden bij de marinierskazerne te Manokwari, terwijl de opleiding der mitraillisten, mortieristen en stootspecialisten volgens het zogenaamde filler-systeem (d.i. training in de organieke eenheid) geschiedde te Sorong en bij de andere eenheden in Nederlands Nieuw-Guinea.

Meer nog dan voorheen het geval was ligt bij deze opleiding de nadruk op de praktijk. Derhalve zijn de mariniers na afloop van deze opleiding niet alleen geschikt voor de taken van de marinier in het algemeen, maar ook voor de taken, die de praktijk in Nederlands Nieuw-Guinea vereist. Gedurende de opleiding werden regelmatig oefenpatrouilles gehouden, teneinde de mariniers vertrouwd te maken met het zware terrein, terwijl ook het werken met landingsvaartuigen en rubberboten veelvuldig werd beoefend. Bovendien werden cursussen gegeven voor rubberbootinstructeur en rubberbootbestuur- der, terwijl de mariniersverbindingsdienst en de mariniers-ziekenverpleger na aankomst uit Nederland een korte indoctrinatie-cursus volgen, welke is afgestemd op hun taken in Nederlands Nieuw-Guinea.

In het kader van de taken van het commando mariniers in Nederlands Nieuw-Guinea werd de geoefendheid in organiek verband voortdurend opgevoerd. Regelmatig werden gecombineerde oefeningen gehouden tezamen met strijdkrachten van vloot en marineluchtvaartdienst. Bijzondere aandacht werd besteed aan de mobiliteit der eenheden.

Regelmatig werd in samenwerking met bestuur en politie geoefend in de bestrijding van infiltranten, terwijl eveneens regelmatig werd gepatrouilleerd, teneinde de vertrouwdheid van de marinier met land en volk op te voeren.

De voorziening van wapens en uitrusting der eenheden verbeterde gestadig.

De rubberboten met aanhangmotoren werden intensief gebruikt en voldeden zeer goed.

De landings- en communicatievaartuigen bewezen wederom hun nut.

Verscheidene proefnemingen werden genomen, teneinde door toepassing van de moderne techniek de uitrusting te verbeteren.

Ter gelegenheid van de verjaardag van H.M. de Koningin werden op diverse plaatsen militaire parades gehouden. Te Hollandia nam Zijne Excellentie de gouverneur op deze dag een grote parade af, waaraan onder andere een compagnie mariniers deelnam.

De 294ste verjaardag van het korps mariniers werd bij de verschillende eenheden herdacht met ontvangsten, sportwedstrijden en feestavonden.

Op 10 december legde de commandant der mariniers in tegenwoordigheid van de waarnemend gouverneur en de commandant der zeemacht namens het regionale commando mariniers een krans bij de graven van enkele in Nieuw-Guinea overleden mariniers.

Op 11 december werd te Hollandia, in tegenwoordigheid van de commandant der zeemacht, het bevel over het commando mariniers in Nederlands Nieuw-Guinea door de kolonel der mariniers H. P. Arends overgedragen aan de kolonel der mariniers G. K. R. de Roos.

Mijnenvegers van de Alkmaarklasse Hr.Ms. MIDDELBURG (M858), Hr.Ms. SCHIEDAM (M860) en Hr.Ms. SITTARD (M830) van de Dokkumklasse.

Schepen varen de historie in

Mijnenbestrijdingsvaartuigen van de Alkmaarklasse

In 1976 startte de Koninklijke Marine samen met Frankrijk en België een tripartiet project dat de bouw van een nieuw type mijnenbestrijdingsvaartuig behelsde. De landen stonden ieder garant voor een gelijkwaardige economische inbreng. De Nederlandse industrie leverde de

hoofdvoortstuwing, tandwielkasten en schroeven. Frankrijk leverde het mijnenjacht- en het bestrijdingssysteem en België leverde de werktuiglijke installaties en de componenten van de elektrische installaties. Het contract voor de bouw van vijftien schepen bij de werf Van der Giessen-de Noord werd getekend op 31 maart 1981.
De met glasvezel versterkte polyester schepen werden gebouwd via een lijnproductie. Er werd één grote mal gemaakt die voor alle schepen gebruikt kon worden. Van der Giessen-de Noord liet er een speciale loods voor bouwen. Begin jaren tachtig lagen op de werf meerdere schepen van de Alkmaarklasse in diverse stadia van gereedheid. De Koninklijke Marine koos destijds voor polyesterschepen omdat deze zeer schokbestendig zijn en bovendien goedkoper dan a-magnetische stalen schepen. Het grote verschil met de vorige generatie mijnenvegers van de marine, de Dokkumklasse, was dat die schepen van hout waren en 'passief'. Dat laatste wil zeggen dat er met sleepnetten mijnen werden opgespoord. De schepen van de Alkmaarklasse werden uitgerust met een onderwaterradar (sonar) en kleine onbemande duikbootjes die waren voorzien van een camera (PAP). Uiteraard kwam er verder de modernste apparatuur aan boord voor plaatsbepaling op zee. De schepen zijn vernoemd naar steden die een actieve rol hebben gespeeld tijdens de Tachtigjarige Oorlog, en bovendien bereikbaar zijn vanuit zee.

De technische gegevens bij de bouw van de schepen

Hoofdvoortstuwing	1 werkspoor RUB 215 V12 dieselmotor
Vermogen	1370 kW
Schroeven	1 vijfbladige, verstelbare en omkeerbare linksom draaiende schroef
Snelheid	15 knopen
Hulpvoortstuwing	2 ACEC actieve roeren, beide uitgerust met vaste schroeven, tegengesteld en aangedreven door elektromotoren
Vermogen	2 maal 88 kW
Snelheid	7 knopen maximaal, waarbij de hoofdschroef in de vaanstand staat

De eerste drie schepen van de serie, Hr.Ms. *Alkmaar, Delfzijl* en *Dordrecht* werden in 1983 in dienst gesteld. Het laatste schip van deze klasse, Hr.Ms. *Willemstad,* werd op 20 september 1989 aan de marinevloot toegevoegd.
De eerste drie schepen van de serie werden in 2000 uit dienst gesteld en verkeerden sindsdien in, zoals destijds werd gesteld, 'lage operationele status'. Nadat in 2002 eerst onderhandelingen waren gevoerd met de Arabische Emiraten over eventuele verkoop, werden ze uiteindelijk op 24 augustus 2005 verkocht aan Letland. In het koopcontract was opgenomen dat de schepen gebruiksklaar opgeleverd zouden worden, en dat een Letse bemanning in Den Helder zou worden opgeleid. In totaal zijn er vijf mijnenjagers verkocht aan Letland; te weten: Hr.Ms. *Alkmaar, Delfzijl, Dordrecht, Harlingen* en *Scheveningen.* Op 7 maart 2007 is de *Harlingen* overgedragen aan Letse marine, en de *Scheveningen* een half jaar later op 5 september. Twee van drie andere schepen werden 2008 overgedragen en Hr.Ms. *Alkmaar* werd op 13 juli 2011 als LVNS *Rūsiņš* toegevoegd aan de Letse marinevloot. Dit jaar werden nog eens vier mijnenjagers voor de laatste maal uit dienst gesteld. Achtereenvolgens waren dat Hr.Ms. *Maassluis* op 9 mei, Hr.Ms. *Hellevoetsluis* op 14 oktober, Hr.Ms. *Haarlem* op 29 november en

tot slot op 14 december Hr.Ms. *Middelburg.*

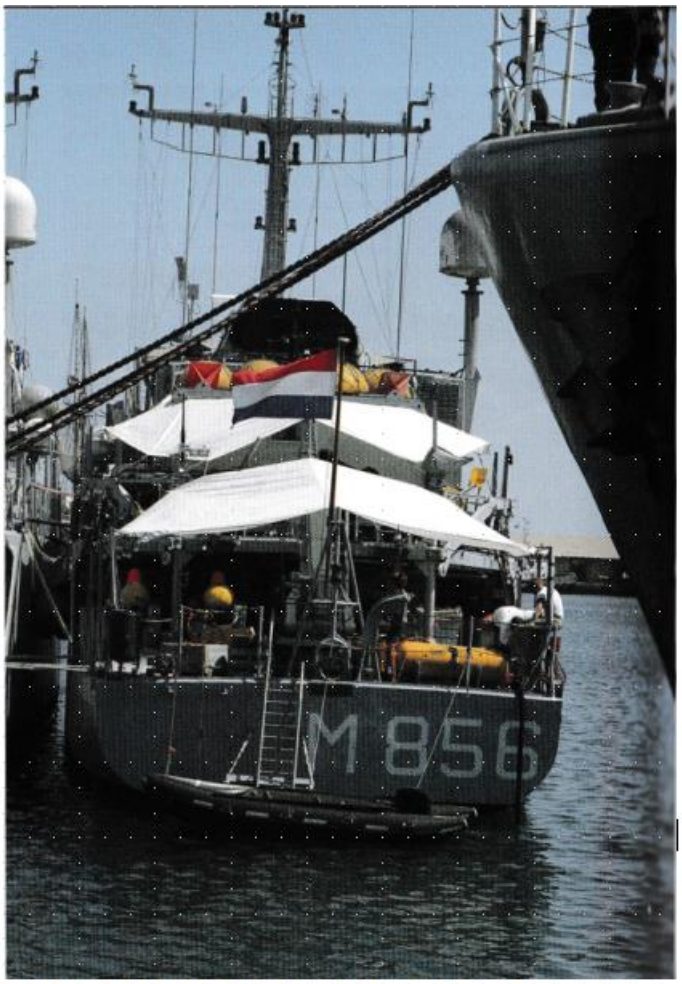
Hr.Ms. *Maassluis* (M856)

Hr.Ms. MAASSLUIS en Hr.Ms. HELLEVOETSLUIS vertrokken op 18 september 1987 naar de Perzische Golf voor deelname aan operatie Octopus.

Op 7 november 1982 begon de bouw van het zevende schip, Hr.Ms. *Maassluis,* van de serie van vijftien schepen van de Alkmaarklasse, en op 5 mei 1983 was het zover voltooid dat het te water gelaten en gedoopt kon worden. Om de doopplechtigheid te verrichten was de echtgenote van de burgemeester van Maassluis, mevrouw A.G. van Es-Hamoen, uitgenodigd. Een paar maanden later vingen de proeftochten aan en op 12 december 1983 werd het schip door de scheepswerf overgedragen aan de KM, waarna de eerste commandant van het schip, ltzsd 1 W.G.M. Frohn, het schip in dienst stelde. Hierna volgde de gebruikelijke rondgang over het schip door de eerste commandant en de bevelhebber der Zeestrijdkrachten, vadm J.H.B. Hulshof.

Nadat het schip was opgewerkt vertrok het op 18 september 1987, samen met Hr.Ms. *Hellevoetsluis,* in het kader van operatie Octopus naarde Perzische Golf. Tot 11 mei 1988 waren beide schepen daar om in samenwerking met de Britse marine mijnenbestrijdingswerk uit te voeren en zo een vrije doorgang in de Golf te garanderen. Het was voor het eerst sinds Nieuw Guinea dat door de KM personeel en materieel naar een oorlogsgebied werden uitgezonden. Het operatiegebied lag ten zuiden van Bahrein, in de straat van Hormuz en de Golf van Oman.

Toen de Amerikanen een vergeldingsactie uitvoerden nadat de US *Samuel B. Robberts* ten noordoosten van Qatar op een mijn was gelopen, was hun werk niet langer verantwoord en trokken beide Nederlandse schepen zich tijdelijk terug in zuidelijke richting. In mei 1988 kwam Hr.Ms. *Urk* de *Maassluis* en de *Hellevoetsluis* aflossen.



Hr.Ms. MAASSLUIS in de haven van Fujairah (Verenigde Arabische Emiraten, 1987).

In de jaren 1989 tot 1995 was de *Maassluis* uit dienst gesteld. Het schip lag 'in reserve', totdat in december 1994 de bemanning van Hr.Ms. *Delfzijl* aan boord kwam. Voor de opwerkperiode voegde het schip zich op 24 mei 1995 bij de Mijnenbestrijdingsflottielje 1 (MBFLOT 1), en na het zomerverlof fungeerde het als platform voor de commandant van de taakgroep tijdens de jaarlijkse oefening Sandy Coast. De *Maassluis* was van 10 april tot 10 oktober 1996 ingedeeld in STANAVFORCHAN (Standing Naval Force Channel). Met dit internationale verband nam het schip onder meer in september deel aan de oefening Northern Light.

Na begin 1997 kustwachttaken te hebben uitgevoerd, die voornamelijk in het teken stonden van visserij-inspectie en het ruimen van explosieven, nam het schip in juni deel aan de adelborsten-kruisreis in de noordelijke wateren. Later dat jaar stonden de NAVO-oefening Falcon Nut nabij de Waddeneilanden en oefening Bartizan Hinge in het Kattegat op de agenda. Ook in de jaren erna nam de Maassluis deel aan NAVO-oefeningen. In 1998 waren dat een Joint Maritime Course (JMC) in Loch Ewe, oefening Strong Resolve, en tot slot oefening Blue Harrier rondom het Duitse eiland Rügen. 1999 was een iets rustiger jaar voor schip en bemanning. Naast een JMC in het voorjaar en de adelborstenkruisreis, voerde het schip vooral 'dicht bij huis' taken uit, zoals onder meer die van schip-van-de-wacht, deelname aan de Visserijdagen in Harlingen en de Wereldhavendagen in Rotterdam. Vervolgens ging het in een zogenoemd 12.000 uren-onderhoud, dat tot maart 2000 zou duren. Ook dat jaar verliep relatief rustig. Na het opwerken-na-onderhoud stonden kustwacht- en visserij-politietaken op het programma, en in oktober begon het schip het meerjaarlijks onderhoud (MJO) dat tot augustus 2001 zou duren. De rest van dat jaar lag het schip veelal binnen, met als uitzondering een bezoek aan de meetbanen van Rendsburg. Een gedeelte van de bemanning stapte over op Hr.Ms. *Schiedam* om dat schip gereed te maken voor de laatste uitdienststelling.

In 2002 was de deelname aan oefening Blue Game de aanleiding om naar de Oostzee te varen. Samen met Hr.Ms. *Hellevoetsluis* nam de *Maassluis* op 13 en 14 april nabij Riga deel

aan een grote ‘sailparade’ ter gelegenheid van het 10-jarig bestaan van de Letse marine. Later dat jaar voerde het schip een scala aan gebruikelijke taken uit, variërend van het onschadelijk maken van explosieven, vlagvertoon, deelname aan de vlootdagen en kustwachttaken. De jaren daarna nam de *Maassluis* nogmaals deel aan de grootscheepse NAVO-oefening Northern Light (in 2003), die om de vier jaar wordt gehouden, en aan de adelborstenkruisreizen in 2003 en 2004. Later dat jaar stapte de bemanning over op Hr.Ms. *Middelburg* en ging het schip in onderhoud in het kader van het project Aanpassing Mijnenbestrijdingscapaciteit (PAM). Tijdens de ‘PAM’ kregen tien Nederlandse en zes Belgische mijnenjagers een levensverlengend onderhoud. Vitaal onderdeel daarbij was de Seafoxapparatuur om grond- en verankerde mijnen op te sporen en onschadelijk te maken.

De brugvan Hr.Ms. HELLEVOETSLUIS (1987).

Toen in 2006 het schip weer in dienst werd gesteld, volgde allereerst de Harbour and Sea Acceptance Trials op de Noordzee en vervolgens in de Noorse wateren. Later dat jaar vertrok het schip naar de Middellandse Zee voor een testprogramma van de Self Propulsed Variable Depth Sonar. Sinds begin 2007 beschikte de Maassluis ook over een Sewacosysteem. Destijds was het nog de bedoeling dat de schepen tot eind 2020 ‘mee zouden moeten kunnen’. Na het onderhoud werd het schip ingedeeld in de Standing Force Mine Counter Measures Group 1 (SFMCMGi), die actief was in de Oostzee. De *Maassluis* lag vervolgens tot mei 2008 in onderhoud bij het Marinebedrijf. Voor deelname aan de oefening Brave Archer voer het in de zomer naar Belfast; voor later in het jaar was nog meer onderhoud gepland. De jaren 2009 en 2010 stonden in het teken van kustwachttaken en het ruimen van contacten, het testen van nieuwe plaatsbepalingsystemen en het uitvoeren van hydrografische taken. Op 20 september 2010 vertrok de *Maassluis* naar Zeebrugge waar het de rest van het jaar afgemeerd lag. In november stapte de bemanning over op Hr.Ms. *Schiedam.* In maart 2011 kwam het schip terug naar den Helder, waar het op 9 mei voor de laatste maal uit dienst werd gesteld.

Hr.Ms. *Hellevoetsluis* (M859)

De bouw van Hr.Ms. *Helle-voetsluis* begon in december 1983 en op 22 november 1986 werd het schip gedoopt door mevrouw E.J. van der Jagt-Dragt, echtgenote van de burgemeester van Hellevoetsluis. Na bijna een jaar van proef-tochten en opwerken was het, zoals de traditie voorschrijft, de eerste commandant van het schip, ltzsd 1 E.J. Miltenburg, die op 20 februari 1987 de in-dienststelling verrichtte. Datzelfde jaar al, op 18 sep-tember, vertrok het schip,

samen met de *Maassluis* en twee Belgische mijnenbe-strijdingsvaartuigen naar de Perzische Golf waar ze op 1 november aankwamen. Tot 11 mei 1988 waren beide schepen daar actief in operatie Octopus. Aan boord waren mariniers geplaatst met Stingers. De luchtverdediging zou worden uitgevoerd door de Britse luchtmacht. De schepen verbleven geruime tijd in hun operatiegebied zonder opmerkelijke acties. Toen de Amerikanen een vergeldingsactie uitvoerden was het niet langer verantwoord en trokken beide schepen zich tijdelijk in zuidelijke richting terug. In mei kwam Hr.Ms. *Urk* de *Maassluis* en de *Hellevoetsluis* aflossen.

In 1988 maakte de *Hellevoetsluis,* ingedeeld in MBFLOT1, oefenreizen naar de Britse zuidkust, Spanje en Portugal, en tot slot nam het schip deel aan NAVO-oefening Sharp Spear. Nadien maakte het schip nog diverse oefenreizen totdat het in 1990 in MJO ging dat tot februari 1992 duurde. Na de gebruikelijke opwerkfases, een MJTT in Oostende en het demagnetiseren in het Haringvliet, nam het schip in september van dat jaar deel aan oefening Sandy Coast en vanaf begin november tot mei 1993 was het ingedeeld in STANAVFORCHAN. Na het zomerverlof kreeg de *Hellevoetsluis* tijdens een oefening nabij Bergen (Noorwegen) technische problemen. Het schip werd uiteindelijk door Hr.Ms. *Naarden* naar Den Helder teruggesleept, waar het de rest van het jaar voor reparatie lag. Ingedeeld in MBFLOT3 voerde het schip in 1994 kustwachttaken uit op de Noordzee en een zeemanschappelijke en mijnenbestrijdingsoefening ten zuiden van Engeland. Ook in internationaal verband werd geoefend, voornamelijk op de Middellandse Zee. Vanaf 15 mei fungeerde de *Hellevoetsluis* daarbij als vlaggenschip voor de Nederlandse flottieljecommandant. In de tweede helft van het jaar bleef het schip dichter bij huis met onder meer een bezoek aan Antwerpen ter ere van de viering van de bevrijdingsfeesten, en werd er onderhoud uitgevoerd, onder meer aan de drinkwatertanks. Ook heel 1995 maakte de *Hellevoetsluis* deel uit van MBFLOT3; dus wederom kustwachttaken en deelname aan de jaarlijks oefening Sandy Coast voor de Belgische kust.

Hr.Ms. HELLEVOETSLUIS tijdens zijn eerste oefen-reis na de indienststelling op 20 februari 1987.

In 1996 maakte het schip een aanzienlijk verdere reis. Samen met Hr.Ms. *Urk* werd het ‘Westlant MCM-deployment’ uitgevoerd. Samen met Duitse, Belgische en Deense schepen voer het verband via Madeira en de Bahama’s naar de oostkust van de Verenigde Staten en Canada. Vooral tijdens het laatste gedeelte kregen de schepen zwaar weer te verduren. Vanuit Mayport werd een mijnenjachtoefening gehouden. Later in Norfolk nam de bemanning deel aan het Azaleafestival. Het jaar daarna vertrok de *Hellevoetsluis* naar de Portugese kunst voor een zoekactie naar een partij overboord gezette drugs; de opdracht werd dankzij de grote inventiviteit van de bemanning met succes uitgevoerd. Vervolgens voer het samen met Hr.Ms. *Zierikzee* begin april naar de Oostzee voor deelname aan de NAVO-oefening Blue Harrier.

De rest van het jaar wisselden onderhoud, kustwachttaken en nog een oefenreis naar de Oostzee elkaar af. Begin 1998 ging de bemanning over naar Hr.Ms. *Middelburg* omdat het schip tot half april 1999 in MJO ging. De *Hellevoetsluis* nam in 2000 deel aan het permanente NAVO-mijnenbestrijdingseskaderMCMFORNORTH. Dit internationale eskader voerde oefenprogramma's uit op de Ierse zee, in de Kieler Bocht en in de Noorse fjorden. De schepen passeerden daarbij zelfs de poolcirkel. Na de zomer volgden nog enige oefenweken die in het teken stonden van de bedrijfsinstructie van nieuwe matrozen, kustwacht-taken en een najaarsreis naar enkele Britse havens.

Hr.Ms. HELLEVOETSLUIS naast een nog niet in dienst gestelde tripartiete mijnenjager (1987).

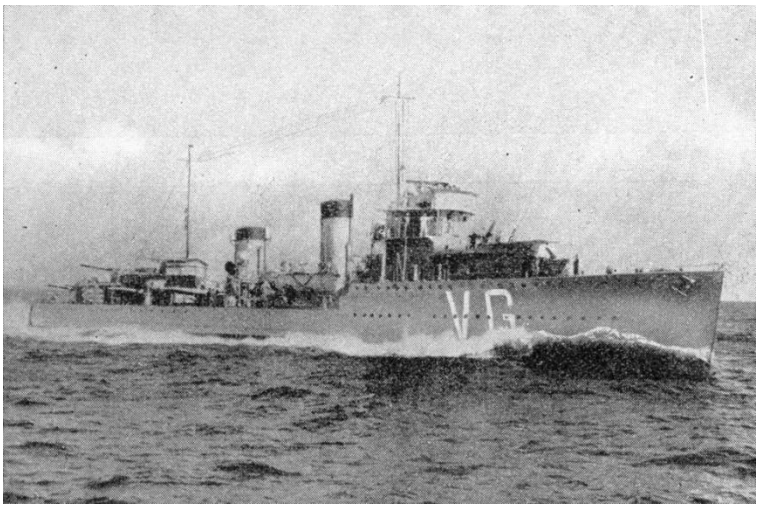
Bron:

2011

Man over boord

Aan boord van Hr.Ms. "van Galen" ergens op zee

Het gebeurde in een stikdonkeren nacht, in een duisternis, die in onbehaaglijkheid en onheilspellendheid slechts overtroffen werd door de zee, die zij bedekte. De zee was woest, felle schuimkoppen joegen elkaar achterna op toppen van waterbergen, die, aangedreven door een harde wind, elkaar op wilde, onberekenbare wijze opvolgden, onderbroken door grillige golfdalen. Het schip had langen tijd' gevaren in verre wateren, die indruk maakten door hun onmetelijkheid, voor de eindelooze afstanden van water en nogmaals water, doch die vrijwel



altijd vriendelijk waren met een kalm en glad zeeoppervlak, omlijnd door een blauwen hemel met een flonkerende tropenzon. Nu was het koud en guur, wild en ruw en iedereen stond gehuld in zooveel mogelijk kleeren op zijn post, voortdurend oplettend om in het geweldig gestamp en geslinger het evenwicht niet te verliezen. Want in dit weer moest een machtige oceaanreus geëscorteerd worden, met een snelheid, die het schip met denderende vaart

tegen de golven deed opbeuken, alsof een krachtproef moest worden afgelegd, wie van beiden het eerst wijk zou geven. In den longroom, het verblijf der officieren, zat men met vastgesjorde stoelen, iedereen zette zich schrap. Aan tafel schoven bord, mes en vork naar links en naar rechts, door onverwachte slingeringen kon men slechts met de grootste moeite blijven zitten. Op een onbewaakt oogenblik was een der officieren dwars door het verblijf geschoten, slechts de scheepswand kon hem tegenhouden, ten koste van bulten en schrammen. In het voorschip, bij onderofficieren en manschappen, was het niet beter. Onverstoorbaar echter manoeuvreerde omstreeks negen uur 's avonds de long- roombediende met zijn emmertje naar boven, naar dek om dit te ledigen. Matroos Paultje, die buiten het dekhuis op post stond bij de dieptebommen, bood echter zijn bemiddeling aan, welke in dank werd aanvaard. Hij was er beter op gekleed, om zich in dit weer eenige meters over dek te wagen. Buiten loeide de zee, een dunne regen maakte het zicht in de duisternis nog slechter. Het schip dook zijdelings in de golven, verhief zich hieruit weer moeizaam, soms ten koste van een verpletterende slag water die met tientallen mijlen vaart over het dek schoot, als het ware ter afstraffing, dat het schip zich verstoutte, zich onder deze omstandigheden met zoo'n snelheid met de kracht der zee te meten. , Het was in zoo'n slag dat matroos Paultje verdween, met zijn emmer..... Bij de deur van het dekhuis werd dit eerst niet beseft, totdat een angst- impuls den bediende plotseling deed schreeuwen „ Paultje Paultje , waar ben je?" en vrijwel onmiddellijk daarna, toen hij door het gehuil der zee geen antwoord hoorde, werd telefonisch de brug gewaarschuwd: „Man over boord" .

Onmiddellijk ging de telegraaf van topsnelheid op stop en was het heele schip gealarmeerd: „Man over boord" . Terstond werd tegenkoers voorgelegd, doch het schip had reeds twee mijlen in oude koers afgelegd. Wat was de kans om een enkel nietig mensch terug te vinden, in een pikdonkeren nacht, met een loeienden wind, met hooge zeeën, bij slechts eenige honderden meters zicht met twee zoeklichten! Iedereen dacht vol medeleven „arme kerel" , slechts tegen beter weten in werd gehoopt, den drenkeling op te pikken. Tien minuten lang werd langzaam gevaren, bij de dieptebommen werd even vermeend een angstig huilgeroep te hooren, doch na een kwartier was alle aanleiding aanwezig om het schip met zijn zoeklichten niet langer aan onderzeebooten bloot te stellen en het zoeken op te geven. De zoeklichten gingen uit en in hun hart gedachten allen hun vriend, die zoo fataal in de duisternis van den nacht in de zee was verdwenen..... Slechts een oogenblik was de matroos Paultje zich niet bewust, wat er met hem gebeurde. Dit was op het moment, waarop hij door den geweldigen slag over boord werd gesmeten, ten koste van een niet al te zware verwonding aan zijn gezicht. Wonderlijk, want 3 ijzeren railingstangen bleken den volgenden morgen omgebogen te zijn, als waren zij van papier.

Doch zoodra Paultje, uit het duizelingwekkend gedraai van schroef- water en golven naar boven kwam, had hij slechts een gedachte: naar land zwemmen, want het schip kan met dit belangrijk convooi voor mij niet stoppen... Hij wist, dat het land niet al te ver weg moest zijn, zijn gedachten waren zoozeer op dit eene doel gericht, dat hij het ijskoude water niet eens voelde, zelfs niet, nadat hij bijna al zijn kleeren had uitgetrokken om beter te kunnen zwemmen. Hij besefte ook niet, dat hij zwemmende het land toch niet zou kunnen bereiken. Met het merkwaardige optimisme, waarmede elk mensch in gevaar zich aan den laatsten stroohalm vastklampt, begon hij te zwemmen, nu eens dansend op hooge golftoppen, dan weer verzonken in diepe waterdalen, alles omfloerst door een diepzwarte duisternis.

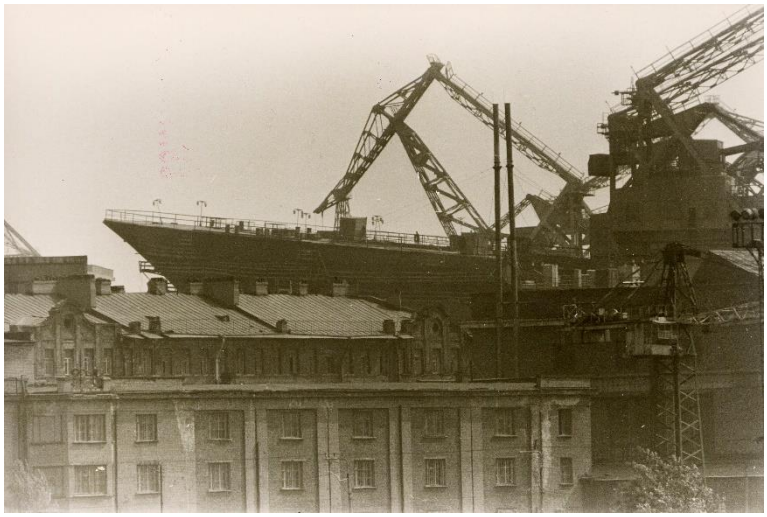
Plotseling echter verscheen in het donker een straal van hoop, de straal van het zoeklicht van zijn schip. Dus ze gingen toch naar hem zoeken. Het licht kwam de goede richting uit, het tweede zoeklicht werd eveneens aangezet, beide stralenbundels kwamen steeds dichterbij. Nu was het schip vlakbij, uit alle macht begon hij te schreeuwen, het zoeklicht was slechts eenige tientallen meters van hem vandaan. Nog meer moeite deed Paultje, om zijn hulpgeroep door het lawaai van den storm te doen heendringen, maar helaas, al zoekende voer het schip hem langzaam voorbij, hij werd niet gezien noch gehoord. Het aan boord bij de dieptebommen vermeende hulpgeroep was niet duidelijk genoeg geweest.
Nog ging het schip door met zoeken, nog volgde Paultje de zoeklichten in angstige, hoopvolle spanning, doch even daarna gingen zij uit. Men had het opgegeven. — Met een bewonderenswaardige berusting aanvaardde Paultje dit noodlot van zoo dicht bij den lichtbundel geweest te zijn, doch toch te zijn gemist en besluitvaardig maakte hij zich wederom gereed om te trachten, naar land te zwemmen. Maar eerst nog ging hij door met een zoo luid mogelijk hulpgeroep, het schip was immers nog vlak in de buurt. En ziet, goddank gingen wederom de zoeklichten aan. Nu had men hem blijkbaar gehoord, want het schip kwam in de goede richting, steeds dichterbij. Nog krachtiger trachtte hij zijn stem boven het gehuil van wind en storm te doen uitkomen: als ze hem maar weer niet zouden missen. Enkele malen waren de zoekende stralen vlak bij hem, nog eenige meters en hij zou gezien worden. Maar neen, de bundel dreef weer weg naar een ander deel van het woelig oppervlak. Toch gingen ze door met zoeken, hij moest wel zeker gehoord zijn, zoodat ook hij vasthoudend doorging met zijn hulpgeroep. Tien minuten van angstige spanning volgden..... Gelukkig daar kwam een stralenbundel recht op hem af, nog steeds in de goede richting..... goddank, gered... hij dreef midden in een zee van licht, op slechts honderd meter afstand van het schip. Aan boord was de spanning niet geringer geweest. Juist op het moment dat het zoeken was opgegeven, werd hulpgeroep gehoord, eerst zwak, daarna zeer duidelijk. Wederom gingen de zoeklichten aan, doch het was tergend dat men den drenkeling steeds hoorde en hem maar niet in het licht kon krijgen.
Het was dan ook wel bijzonder duister en onheilspellend. Steeds duidelijker werd het hulpgeroep, steeds ergerlijker werd het, dat hij maar niet gezien kon worden. Totdat een kreet van opluchting over het schip ging..... hij was gevonden. Zou hij het nog vijf minuten kunnen volhouden en nog naar het schip kunnen zwemmen om langs het reddings- net naar boord te komen? Het schip dreef gelukkig dwars op wind en golven naar hem toe. Maar hij gaf teekenen van uitputting, wederom steeg de spanning ten top.

Op dat moment sprong moedig een der matrozen met een boei en een lijn over boord, juist op tijd om hem in een toestand van volkomen uitputting daarin te plaatsen. Eenige minuten later waren beiden binnen boord. Een kans uit duizenden was werkelijkheid geworden, de drenkeling was gered.

MIJN JAREN BIJ DE KONINKLIJKE MARINE

Analist Sovjetmarine en de haven van Rotterdam

In mijn vorige bijdrage schreef ik dat mijn volgende plaatsing na Nieuw-Guinea Sectie 1a, Inlichtingen Sovjetmarine zou gaan worden en dat de ervaringen die ik daar heb opgedaan richting hebben gegeven aan het vervolg van mijn carrière bij de dienst. Vanaf mijn eerste plaatsing bij Sectie 1 heeft het betrokken zijn bij het verwerken en verzamelen van informatie over de maritieme tegenstander van de Koude Oorlog mij geboeid en gemotiveerd. Bij Sectie 1 werkten jarenlang uitsluitend officieren. In november 1962 was ik de tweede onderofficier die bij de sectie werd geplaatst. Onder leiding van het latere hoofd van de dienst Vermeulen was op dat moment de sectie drukdoende met het realiseren van een ingrijpende transformatie van op Nieuw-Guinea gerichte activiteiten tot het focussen op de langzaam op gang komende opbouw en groei van de Sovjetvloot. Met de handen vrij van post koloniale bemoeienissen ging de Koninklijke marine zich richten op het leveren van een door de NAVO geëiste moderne maritieme bijdrage aan het bondgenootschap. Deze ontwikkeling ging dan ook in toenemende mate richting geven aan het inlichtingenproces van de Marine Inlichtingendienst.



Nederland kon een belangrijke bijdrage leveren aan de bondgenootschappelijke behoefte aan kennis over wat zich in de havens en op de scheepswerven in de Sovjet Unie afspeelde. Deze bijdrage werd voor een belangrijk deel gevormd door de inzet van zeegaande bronnen van de Marine inlichtingendienst. Een aantal geselecteerde officieren van koopvaardijschepen waren bereid in die havens fotografische informatie te verzamelen. Het fotograferen van havens en militaire installaties was evenwel niet zonder gevaar omdat daar een streng veiligheidsregiem heerste. Traditioneel onderhield onze koopvaardijvloot veel diensten op Russische havens in de Oostzee en tijdens de Koude Oorlog vond een gestage stroom van fotografische rapportages zijn weg naar de dienst. Aanvankelijk was mijn bijdrage aan het analyseproces van de binnengekomen rapportages zeer basaal. Mijn voornaamste attributen waren potten Lero fotolijm, cellotape, schaar en snijmachine waarmee de foto's van havens tot een panoramisch overzicht werden gemaakt. Een enkele keer kon de dienst voor een primeur zorgen. Tussen een wirwar van masten ontdekten analisten een nog onbekende radarantenne en daarmee de eerste eenheid van de Kildin-klasse geleide projectielenjager.

Een belangrijk onderdeel van de sectie werd gevormd door de fotodienst. Zwartwit fotografie was nog de norm. Na enige tijd was in mijn beleving het beeld ontstaan dat alles in Russische havens zwartwit was. Toen ik later, in 1977, aan boord van Hr.Ms. Overijssel op weg naar Leningrad de marinebasis Krohnstadt observeerde was mijn eerste reactie: “het is in kleur”. Na analyse en verwerking werden de resultaten verwerkt tot havenrapportages die werden toegezonden aan partnerlanden.

In de tijd dat ik bij Sectie 1a werkte begon ook langzaam het besef door te dringen dat de dienst niet langer, zoals voorheen (met uitzondering van de inlichtingenondersteuning tijdens het Nieuw-Guinea conflict), geheimhouding van de vergaarde informatie belangrijker vond dan het exploiteren daarvan naar gebruikers.
Omdat de door de staat aangestuurde Sovjetkoopvaardijvloot vanaf de jaren zestig van de vorige eeuw een imposante groei doormaakte en duidelijk werd dat ze moest worden beschouwd als de ‘vierde arm’ van de vloot, begon Sectie I hier ook aandacht aan te schenken. Aan de hand van het zichtbare deel van de elektronische uitrusting van een schip kon worden afgeleid of zij, in het geval van een oorlog, een ondersteunende militaire rol zou gaan krijgen.
Ik kijk met veel plezier terug op mijn plaatsing op Sectie 1, zoals ik al eerder opmerkte, het was voor een belangrijk deel het begin van een langdurige betrokkenheid bij het inlichtingenwerk dat zich tijdens de Koude Oorlog op de Sovjetvloot richtte. Ook voor mij persoonlijk was deze periode plezierig door het feit dat ik in februari 1965 sergeant werd en in mei dat jaar trouwde.
Omdat je in die tijd, om in aanmerking te komen voor een verhuistoelage, moest aantonen dat je over een eigen huishouding beschikte gingen we in Eindhoven op kamers wonen en verbleef ik door de week op de Haagse Alexanderkazerne. In juli 1965 kwam een einde aan mijn analisten bestaan en werd ik overgeplaatst naar de MARID-vestiging in Rotterdam. Kort daarna ik een woning toegewezen in de Rotterdamse Alexanderpolder en kwam een einde aan een langdurig boordplaatserschap.

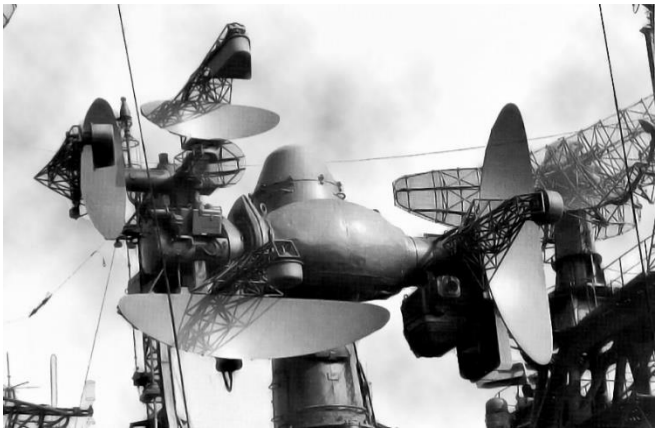
Rotterdam

Op 7 juli 1965 trad ik aan in de Maasstad en na het inrouleren op de Van Ghentkazerne meldde ik me op het pand ‘s Gravendijkwal 112. Een statig huis waarin naast, de lokale MARID afdeling, ook de sectie huisde die zich bezig hield met het onderhouden van contacten met de zeegaande bronnen. Ik begreep al snel dat het een uitdagende plaatsing zou gaan worden met activiteiten die direct verband hielden met wat zich in de grootste haven ter wereld afspeelde. In die tijd was er sprake van een imposante groei van de Oostblok koopvaardijvloot en met name werden de scheepsschoorstenen met de rode band met hamer en sikkel een dominante factor. Zeker in de Waalhaven waar de Sovjet Unie een joint venture met Nederlandse cargadoors had gevestigd, Trans World Marine Agencies. Ook Poolse, Oost-Duitse, Roemeense, Chinese en Cubaanse schepen waren vaak geziene gasten in Rotterdam. Onze betrokkenheid hierbij bestond uit het fotograferen van deze schepen waarbij het vastleggen van de elektronische uitrusting belangrijk was. De werkdag begon met een telefoontje naar het bureau Zeetijdingen van het gemeentelijke havenbedrijf. Daarvan ontving ik de namen van de Oostblok schepen die de laatste 24 uur in Rotterdam waren gearriveerd en vertrokken zijn. Waren daar binnenkomers bij die gefotografeerd moesten worden werd de havensleepboot van *Hr.Ms. Drebbel* opgeroepen, een logementsschip dat ter ondersteuning van de op die werf plaatsvindende bouw of reparatie van onderzeeboten, afgemeerd lag bij de Rotterdamse Droogdok Maatschappij. Opstappen gebeurde bij de Rivierpolitie in de Jobshaven waarna in de havens foto’s werden gemaakt. Deze fotosessies werden regelmatig op hun beurt door opvarenden van de schepen vastgelegd. Bij de afdeling Passencontrole van de Rivierpolitie werden ook kopieën van de bemanningslijsten van Oostblok schepen opgehaald. Dit was noodzakelijk om controle te houden over illegale activiteiten van de onder de bemanningen van deze schepen schuilgaande inlichtingenofficieren. Van het KGB en de militaire inlichtingendienst GRU was bekend dat zij gebruik maakten van koopvaardijschepen voor het uitvoeren of ondersteunen van geheime operaties.

Tijdens mijn plaatsing in Rotterdam vonden twee interessante bezoeken van Oostblok oorlogsschepen plaats. Op 28 mei 1968 betrof dit drie Poolse marineschepen, de *Wicher* van de Russische Skory-klasse onderzeebootjager, de *Bielik,* een Russische Whiskey-klasse onderzeeboot en de *Semp*, een in 1938 op de Rotterdamse scheepswerf RDM gebouwde onderzeeboot. Deze boot werd door de Polen gebruikt als opleidingsschip en wat mij aan boord direct opviel was dat de vloer van de commandocentrale gestoffeerd was met keurige vaste vloerbedekking (!). Uitgenodigd door de chef d’équipage van de *Wicher* was ik met enkele onderofficieren van de Van Ghentkazerne aanwezig bij een lunch waarvan ik mij herinner dat het voor beide kanten bijzonder was collega’s van de “andere kant” te ontmoeten.
Tijdens de Koude Oorlog hebben de Koninklijke Marine en de Sovjetmarine een periodiek programma van wederzijdse vlootbezoeken onderhouden. Voor de Nederlandse bezoeken stelden de Sovjets Leningrad (Sint Petersburg) in de Oostzee en Odessa in de Zwarte Zee beschikbaar. Een Nederlands verzoek voor een bezoek aan Murmansk, de thuisbasis van de Noordelijke Vloot, werd resoluut afgewezen. Zo waren de Russen ook niet welkom in de thuishaven van onze vloot Den Helder.
Na een Nederlands eskader bezoek aan Leningrad in 1956, bezochten van 21 tot 26 september 1971 twee Kanin-klasse geleide projectielenjagers van de Noordelijke Vloot, de *Gremjasjtsjij* de *Zjgoetsji* de haven van Rotterdam. Van de kant van de dienst werd een inlichtingenbehoefte met betrekking tot deze schepen geformuleerd en werd een MARID-team aangewezen de gewenste informatie te verzamelen.

Tijdens de uren dat de schepen (overigens zeer beperkt) werden opengesteld voor het publiek heeft dit team een schat aan fotografische en technische informatie verzameld. Na analyse werd een lijvig verslag van het bezoek aangevuld met unieke fotografie met de NAVO-partners gedeeld. Een interessante conclusie die werd getrokken was dat de schepen, in vergelijking met NAVO standaarden, een niet bepaald operationele indruk maakten. Uitrusting als brandblusinstallaties, pre-wetting voorzieningen en zelfs het draaimechanisme van de torpedobuizen waren door een centimeter dikke verflaag gefixeerd.

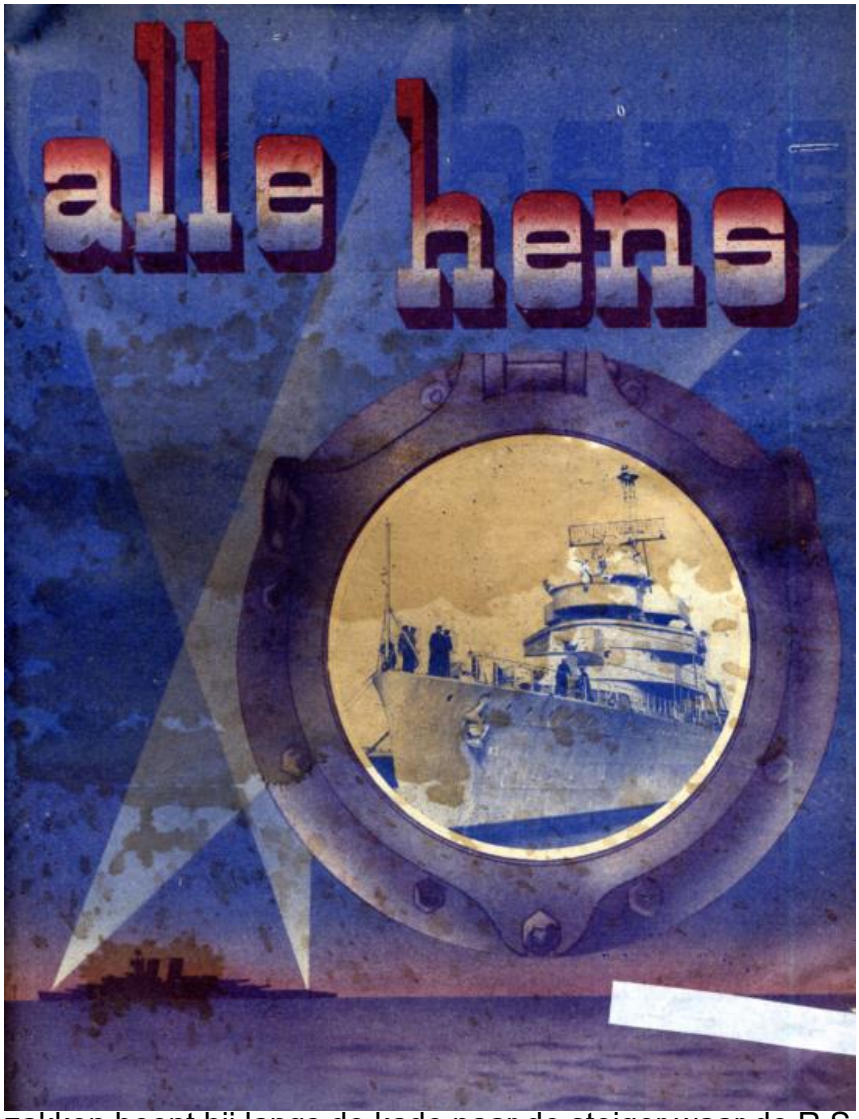
In 1966 verhuisde de staf van de Commandant Maritieme Middelen Rotterdam (voorheen Commandant Marine Maas) van de Marine kazerne Hoek van Holland naar de ’s Gravendijkwal wat een interne verhuizing veroorzaakte. Het werd een stuk drukker in het pand wat tot het gevolg had dat onze militair werkman versterking kreeg van een collega. Deze twee zorgden goed voor ons met koffie en thee . Omdat in die tijd bij de marine de warme maaltijd nog een aangename onderbreking van de werkdag was arriveerde rond twaalf uur een truck van de Van Ghentkazerne met de warme hap en verzamelde de hongerige bewoners zich in de keuken. Een bijzonder en zeer onverwacht vlootbezoek vond plaats in april 1967 toen vier motortorpedoboten van het ‘Siebte Deutsche Schnellboot Geschwader’ afmeerde aan de Parkkade. Komend vanaf zee waren deze boten via Rotterdam en de Rijn op weg naar Bonn om daar een rol te spelen bij de begrafenis van Bondskanselier Conrad Adenauer. Het was op een vrijdagmiddag na vastwerken en omdat ik de enige nog aanwezige van de staf van de Commandant Maritieme Middelen Rotterdam was stond ik, bijgestaan door twee mariniers van de Van Ghentkazerne, bij het afmeren de trossen vast te maken.



Op het persoonlijke vlak was het een gelukkige tijd, ik werd vader van twee zoons.

Ik heb de stad goed leren kennen en nog steeds gaan mijn vrouw en ik jaarlijks een dag naar de Maasstad en genieten van alles wat de stad en de havens te bieden hebben. Na vijf jaar kwam een einde aan mijn tijd op de ’s Gravendijkwal en werd ik overgeplaatst naar het Paleis in Den Helder. Onbevangen vertrokken we naar de kop van Noord Holland en kregen in Anna Paulowna een eengezinswoning. Dit ontlokte mijn zoontje Jeroen de opmerking: “We wonen nu op straat”. Over mijn ervaringen in Den Helder vertel ik de volgende keer.

Wies Platje



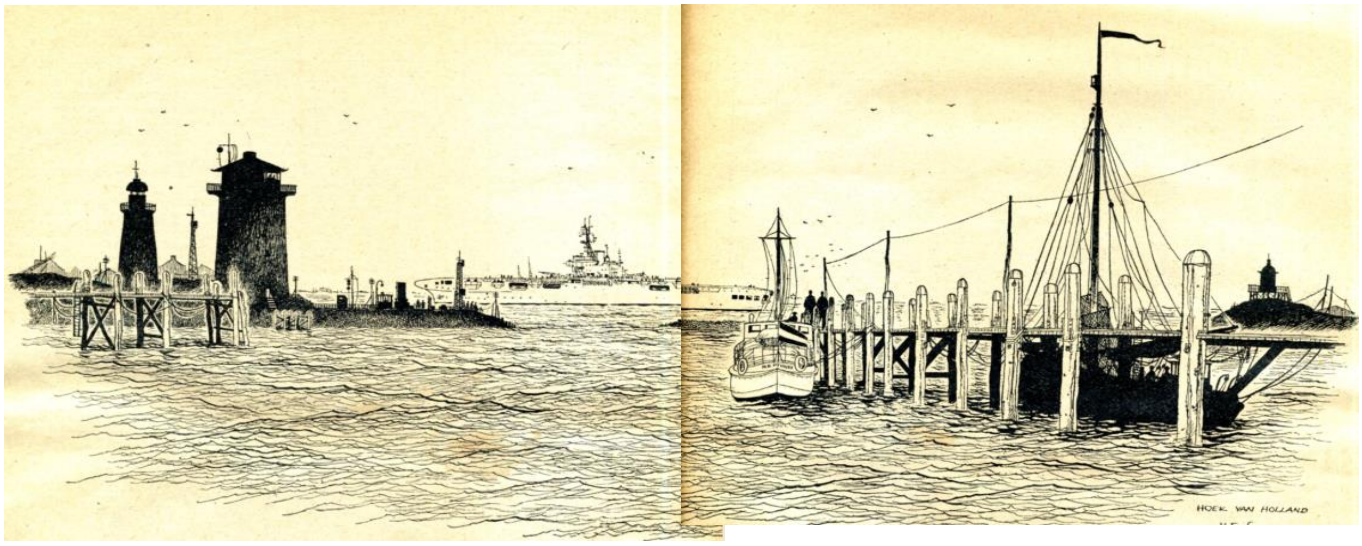
Juli 1948

Karel Doorman - Onze nieuwe aanwinst

Berghaven, Hoek van Holland, eentonig drenst de regen, strak vertoont zich de grijze lucht aan de wanhopige blikken der persmensen die naar hier gekomen zijn om Hr. Ms. „Karel Doorman" te zien binnenkomen. In een klein caféetje worden de verveelde zuchten afgewisseld door het klikkend geluid van de elkaar rakende biljartballen. Naargeestig huilt en giert de wind en de regendroppels op het venster trekken schokkend zigzaggende waterstreepjes. Een journalist drukt z'n verfrommeld regenhoedje vaster op het hoofd en met de handen diep in de zakken beent hij langs de kade naar de steiger waar de R.S. VIII ligt te wachten op het teken dat de „Karel Doorman" tegemoet gevaren kan worden.

In de kleine kajuit zitten al enige ongeduldigen, het ruikt er naar koffie en natte kleren. Op het dek staat een matroos in z'n oliejas aan de vlaggenlijn te prutsen en grijs en nat ligt het kleine slepertje deinend langs de steiger gemeerd.
In het caféetje rinkelt de telefoon, de „Karel Doorman" is Scheveningen gepasseerd, even later is de rust in het café weergekeerd. De man in de tapkast spreidt het zeildoek over het billard en weggedoken in de opstaande kragen bewegen de nieuwsjagers zich voort door de nog immer dreinende regen om zich in te gaan schepen op de R.S. VIII, waarmee ze de nieuwe aanwinst van de Marine tegemoet zullen varen, om dan op de Nieuwe Waterweg langszijvarend over te stappen. De Matroos trekt zijn oliejas uit en in blauwe overall duikt hij in de kleine machinekamer, nieuwsgierige ogen staren hem na in die geheimzinnige ruimte, waar groot en zwart de Diesel staat en roodkoperen buizen zacht glanzen. Met een scherp gesis wordt de lucht in de cylinders geblazen, langzaam wentelt het vliegwiel, twee, drie slagen, tjoek, tjoek en klokkend loopt de diesel verder.
Touwen worden losgemaakt, de bootsman staat in de stuurhut en draait het stuurwiel naar bakboord, schuimend slaat het water weg onder de achtersteven, dan gaan we de Berghaven uit en de Waterweg op. Het water streelt met kleine schuimkuifjes op de golven de flanken, terwijl we tussen de pieren in grote kringen rondschroeven. Marinemensen, journalisten en

douanebeambten staan saamgepakt op het dek en turen tussen de pieren door de horizon af. De regen is opgehouden en de zon kiert op sommige ogenblikken door de scheurende wolken, de wind staat krachtig dwars op de Waterweg en zwiept het tegen de boeg klotsende water in overdadige droppeling over de turende massa.



Dan plots wordt aller blik gebonden, een vaalgrijs stipje is het eerste wat van de langverwachte waargenomen wordt. Allengs wordt het groter en groter, de vormen worden duidelijker en steeds scherper tekenen de machtige lijnen zich af tegen de brekende lucht. Op Valkenburg heeft men al de gehele middag naar de lucht zitten turen en toen men eigenlijk al wanhoopte kwam toch nog de gelegenheid om het nieuwe vliegkampschip tegemoet te vliegen en die gelegenheid wordt ten volle benut. Fireflys en Mitchells dartelen en daveren hoog en laag over het binnenkomende schip en in sierlijke bogen en wendingen uiten de mensen van Valkenburg hun vreugde.
Het 210 meter lange schip is nu vlakbij en ontelbare hoofden kijken van hoog op het dansende slepertje neer. De hoofden zijn ontelbaar, maar we weten dat er 850 man bemanning is, al zullen die wel niet allemaal kijken.
Een trap wordt neergelaten, op vollen toeren draaiend tjoeperen we naast die 13.190 ton waterverplaatsende massa. Hoog van de Commandobrug galmt een stem door de scheepsroeper' „We kunnen niet langzamer, moeten vaart houden”. Het wordt spannend, de trap komt dichterbij, vier vijf mannen springen over, dan zwaaien we weer weg, de ruimte wordt groter en de achterblijvenden kijken afgunstig naar hen die het dek van de „Karel Doorman” betreden. We komen weer nader en nader, te na, een golf, een zwaai en dan ervaart een van de journalisten tot zijn schrik en schade, dat het prettiger is je hoofd tussen twee zachte meisjeshanden te weten dan tussen een afhangende trap en een ijzeren stuurhut.
Iedereen is beduusd en allengs zien we het machtige vliegkampschip zich steeds verder verwijderen. Wij keren terug. Maar het verlangen om op H. Ms. Karel Doorman te komen blijft
We zijn op de Karel Doorman gekomen dank zij de bereidwillendheid van de Schout bij Nacht J. J. L. Willinge

NOODLOTTIGE AANVARING HR. MS. O 11 DEEL 1 VAN 2

Hr. Ms. O9 en Hr. Ms. O 11. *Bron: NIMH*

06-03-1940 Om 10h00 ontmeert de divisie onderzeeboten, bestaande uit Hr.Ms. O 10 (commandant G. Quint, deze is tevens divisie commandant), Hr.Ms. O 9 (commandant J. Metz) en Hr.Ms. O 11 van haar ligplaats voor het acculaadstation achter in de haven van Den Helder. De divisie zal op de rede en in de Texel-stroom een demonstratie geven van het varen in verband. Zulks ten behoeve van een, door het Polygoon-journaal, op te nemen Marine propagandafilm "Ergens in Nederland". Voor dit doel bevindt zich een cameraman aan boord van Hr.Ms. O 11. ([1])

Een andere cameraman bevindt zich op het Wierhoofd om het uitvaren van de divisie te filmen.
Na het ontmeren vaart de divisie op de elektromotoren door de haven. Hr.Ms. O 10 vaart voorop, als tweede volgt Hr.Ms. O 9 en O 11 is de derde boot.
Als Hr.Ms. O 10 Fort Harssens passeert verschijnt voor de havenmond de BV 3 (de gemilitariseerde sleepboot Amsterdam, 368 brt, van Bureau Wijsmuller, kapitein is de marine-reserve officier K. de Koe); deze vaart de haven binnen met een vloedmanoeuvre, niettegenstaande de doorstaande eb, dat wil zeggen, het rond het Wierhoofd (de zuidelijke walkant) op korte afstand in plaats van om opsturend in de havenas binnen te komen. Bovendien heeft het schip moeten

wachten. ([2])
De BV 3 die ongeveer 8 mijl stoomt raakt, eenmaal de ingang gerond te hebben, in een neer en moet hard bakboord geven om niet op de wal te lopen. De roerganger van de BV 3 krijgt daarna geen duidelijke orders op te komen met het roer en stuurboord te geven met als gevolg, dat het schip de haven begint over te steken en steeds meer dwars op de havenas komt te liggen, terwijl de divisie onderzeeboten reeds op dezelfde hoogte is. Als de commandant van Hr.Ms. O 11 ziet dat de mogelijkheid ontstaat dat de BV 3 de koerslijn van de divisie zal naderen, worden de machines stop gezet en dichter langs de wal gestuurd (noordkant). Het blijkt echter, dat de sleepboot steeds meer bakboord uitdraait en niet achteruit slaat met een onvermijdelijk kans een aanvaring te hebben, hetzij met Hr.Ms. O 9, hetzij met Hr.Ms. O 11. Op hetzelfde ogenblik geven de commandant en de oudste officier van Hr.Ms. O 11, die zich beiden op de brug bevinden, de order naar beneden om waterdicht te sluiten. De oudste officier begeeft zich naar beneden om de uitvoering van deze order te controleren. Tevens worden de machinetelegrafen op vol achteruit gezet. De aanvaring is echter niet meer te voorkomen. De BV 3, die nog steeds niet zichtbaar haar vaart vermindert en nog steeds bakboord uitdraait, treft Hr.Ms. O 11 aan bakboord in de boegbuiskamer, even voor het torpedolaadluik en vaart tot bijna halverwege de breedte binnen met een klap, die tot ver in de omtrek te horen is. De boegbuiskamer, hoofdballasttank 1 en het voorbatterijcompartiment lopen vol water en Hr.Ms. O 11 zinkt binnen een minuut. Onder de bemanning zijn er drie slachtoffers. Ten einde de actieradius van de boot te vergroten, het is mobilisatie, is hoofdballasttank 3 onder het achterschip gevuld met ca 40 ton brandstof. Toen besloten werd deze tank leeg te blazen kwam het achterschip zover omhoog, dat het torenluik juist bovenwater kwam en geopend kon worden waardoor de rest van de opgesloten bemanning de boot kon verlaten. Omdat de leider van het onderwaterbedrijf, off. msd. 2e kl. W.J.D. Gestel, het torenluik heeft gesloten, loopt slechts één compartiment vol en kan de boot worden geborgen en naar de Rijkswerf te Willemsoord worden overgebracht. ([3])

06-03-1940 Overleden: Logmans, G.J., sergeant-torpedomaker
Postma, O (Oebel)., koksmaat
Steenvoort, T.W.J., sergeant-telegrafist

07-03-1940 Gelicht en gedeeltelijk drooggezet op de zandbank achter in de Buitenhaven. Op de Rijkswerf in reparatie en gedeeltelijk hersteld.

De gezonken Hr. Ms. O 11 op het kuitje

([1]) De hele aanvaring en de daarop volgende redding werd door deze cameraploeg van het Polygoonjournaal gefilmd. De marine nam deze opnamen onmiddellijk in beslag voor het onderzoek dat zou volgen. Wat er met die film is gebeurd, weet niemand. Er zijn wel veel filmfragmenten over de ramp in het Nederlands Instituut voor Beeld en Geluid te vinden o.a. DOCID 823 (Scheepsramp en berging van Hr.Ms. O 11, 1'43"), DOCID 7856 (Scheepsramp van Hr.Ms. O 11, 2'40") en DOCID 1174 (Hr.Ms. SUMATRA, 9'43").

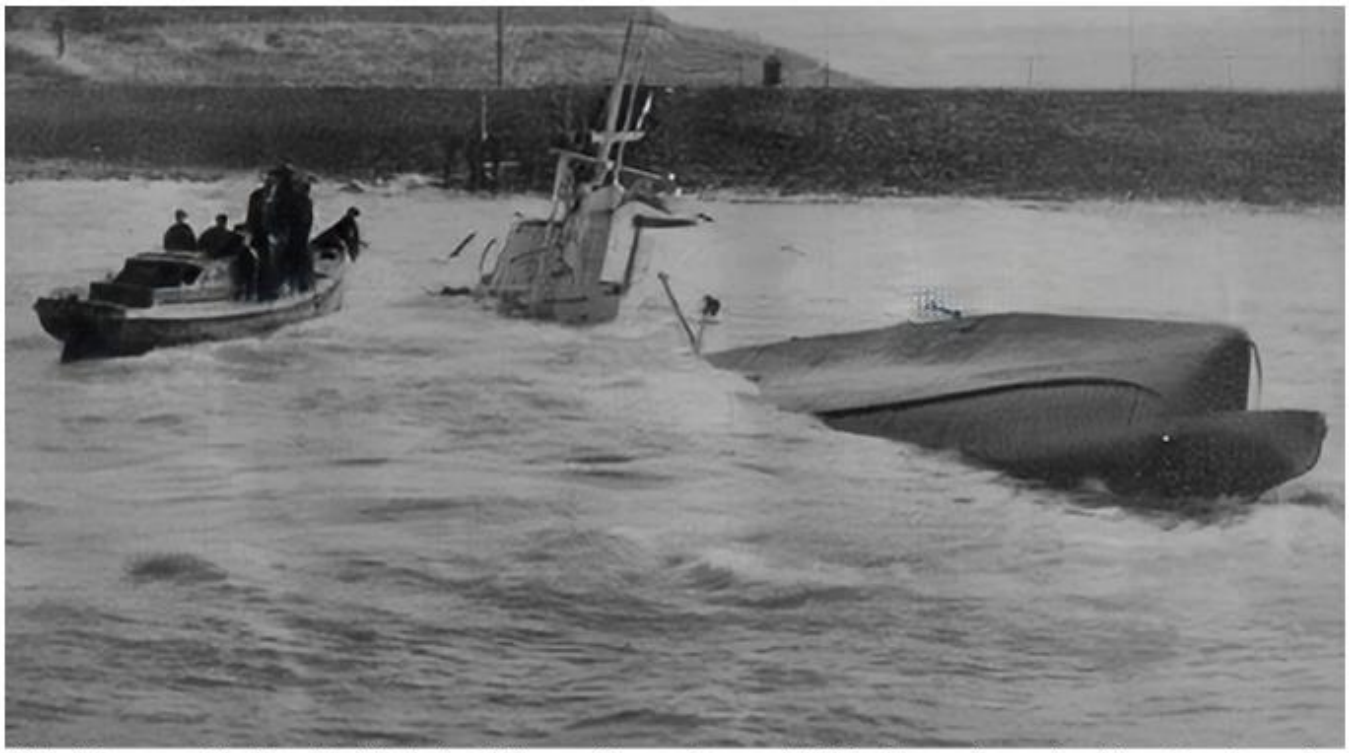
([2]) In een artikel in *Alle Hens* wordt gesteld dat de Blauwe vlag of wimpel werd neergehaald hetgeen betekende dat de BV 3 toestemming kreeg de haven binnen te varen maar…..De commandant van de BV 3 moet geweten hebben dat de haven van Den Helder aan de ene zijde uitmondde in Het Marsdiep en aan de andere zijde een open verbinding had met de Waddenzee. De vloed en ebstroom gingen altijd door de haven heen. Nu is er een vaste regel dat schepen die met de stroom meevaren voorrang hebben op schepen die tegen de stroom in varen. De onderzeeboten voeren met de ebstroom mee richting Het Marsdiep en hadden voorrang. Derhalve of nu de Blauwe vlag c.q. wimpel was neergehaald of niet, de BV 3 had in ieder geval de onderzeeboten in de gelegenheid moeten stellen ongehinderd de haven te verlaten.

([3]) Cf. Marineblad, augustus 1940, blz. 595 t/m 606: *De berging van Hr.Ms. O 11* door B.C.M. Schouten:

Alvorens over te gaan tot het beschrijven van de berging van Hr.Ms. O 11, welke onderzeeboot op 6 Maart 1940, tengevolge van een noodlottige aanvaring, in de haven van Nieuwediep zonk, moge ik hieraan, ter oriëntering, een zeer beknopt overzicht van het ongeval doen voorafgaan. Op den V.M. van genoemden datum, ten ongeveer 10h15, liep een in verband varende divisie onderzeebooten, bestaande uit Hr.Ms. O 10, O 9 en O 11 de haven van Nieuwediep uit. Het bewakingsvaartuig BV 3 - de daartoe ingerichte zeesleepboot Amsterdam - kwam ongeveer op hetzelfde oogenblik de haven binnen; liep ten gevolge van de doorstaande eb en gehinderd door een kustvaartuig uit zijn roer en voer Hr.Ms. O 11, aan bakboord zijde ter hoogte van het voortorpedolaadluik, aan. Commandant van Hr.Ms. O 11, de Luit. ter zee 2^{e} klasse H.A.W. Goossens, gaf even voordat de aanvaring plaats had, order alle waterdichte schotten te sluiten. Niettemin zonk de onderzeeboot binnen een minuut na de botsing en verdween in de haven-monding geheel onder de oppervlakte. Op dat moment bevonden zich nog 19 personen in de duikboot, waaronder de oudste officier (Luit. ter zee 2^{e} klasse F. Steinmetz en het Hoofd van de Machinekamer (Off. MSD 2^{e} klasse W.D.J. Gestel), die zich aanvankelijk beiden op de brug hadden opgehouden, doch toen zij de onvermijdelijke aanvaring hadden zien aankomen, naar beneden waren geijld, om daar hun gevaarvollen plicht te doen.

De Commandant, die uiteraard op de brug bleef, om tot het laatst te trachten de boot in een zoo gunstig mogelijke positie te manoeuvreeren, kon nog juist het torenluik laten sluiten - de dekluiken waren gelukkig reeds dicht - waarmede door hem al het mogelijke was geschied om de kans op redding van althans een deel van de aan boord achtergeblevenen, zoo groot mogelijk te houden. Binnenboord kon men intusschen het volloopen van de boot tot de beide voorste compartimenten beperken. De boot kwam onder een helling van 3^{o} achterover en een slagzij van 10^{o} over bakboord op den bodem te liggen; de dieptemeter in de centrale, wees 13 meter waterdiepte aan. Onder de meest ongunstige omstandigheden werkend - de boot was

niet "klaar voor onderwater", het hydraulisch systeem kon niet worden bijgezet, terwijl de lagedruklucht door een lekkage wegliep - slaagde men erin de met brandstofolie gevulde hoofdtank III blaasklaar te zetten en leeg te maken. Onder beleving van een uiterst spannend en beangstigend moment, waarbij de boot een helling van 15° voorover aannam en een wijle niet minder dan 45° slagzij kreeg, hief het achterschip zich dermate omhoog, dat het torenluik juist boven de wateroppervlakte kwam. (De eerste foto in het Marineblad van Maart 1940 geeft de ligging van de boot in dezen toestand duidelijk weer).



Het zinken van Hr. Ms. "O 11" in het Nieuwediep op 6 maart 1940 . De onderzeeboot komt ten tweede male boven water .

Vijfendertig minuten na het zinken van Hr.Ms. O 11 konden zestien leden van de kloeke bemanning door het torenluik aan hun opsluiting ontkomen. Drie kameraden moesten helaas in het afgesloten voorschip worden achtergelaten. De vrees, die toen reeds bestond, n.l., dat de uiterste plichtsbetrachting van hen het grootste offer zou vragen, bleek later bewaarheid. Het waren de Sergeant torpedomaker C. L. Logmans, de Sergeant telegrafist F.W.J. Steenvoort en de Koksmaat O. Postma.
Het beheerscht en doelbewust optreden van alle opvarenden, uiteraard in het bijzonder van hen, die zich binnenboord in een zeer benarde positie wisten, heeft evenwel tot resultaat gehad, dat dit ongeval niet uitgroeide tot een ramp. Het verlies aan menschenlevens is tot een minimum beperkt kunnen blijven: de schade aan het materiaal eveneens, terwijl bovendien het bergingswerk enorm werd vergemakkelijkt door de maatregelen, die de bemanning vóór het verlaten van de boot had genomen. Het doet het onderzeedienstharт goed, te kunnen constateeren: hier werden geen fouten gemaakt!

De berging.

Eerste pogingen.

Onmiddellijk na het ongeval werd de leiding van het bergingswerk van Hr.Ms. O 11 opgedragen aan den Commandant van den Onderzeedienst, den Luit. ter zee 1e klasse J. Callenfels. Toen

deze, met verschillende andere officieren van den Onderzeedienst, ter plaatse van het ongeval aankwam, werd de boot aangetroffen ter hoogte van den aanlegsteiger van de Texelsche boot, dwars op de richting van het vaarwater. De neus rustte aan de Oostzijde van de haven op den bodem, terwijl boven water slechts zichtbaar waren: een gedeelte van de brug met periscoop golfbreker, als mede het achterschip, waarvan de duikroeren juist boven water uit staken. De losgelaten telefoonboei dreef naast de boot. Het rondzwaaien van de boot voor den ebstroom werd belet door een stalen tros, die reeds tijdens het redden van de overlevenden, aan den koning van stuurboord achterroer was bevestigd en om een meerpaal op den westelijken havenoever was belegd.

Copyright: R.V.P. Burgerhout.

Aanvankelijk was uiteraard geen juisten indruk te verkrijgen omtrent den aard van de aanvarings-schade en het in de boot binnengedrongen gewicht aan water, terwijl ook geenerlei zekerheid bestond omtrent het lot van de aan boord achtergeblevenen. Het was dan ook welhaast vanzelfsprekend, dat allereerst een spontane poging werd ondernomen, te trachten de boot, die, gezien haar ligging, nog over een belangrijk drijfvermogen moest beschikken, naar ondiep water (Kemperbankje) te versleepen. Beschikt kon worden over een drietal zeesleepbooten (Hector, Amsterdam en Volharding), waarvan eerstgenoemde reeds direct na het ongeval, eigener beweging, een poging, tot versleepen ondernam. Nadat nog een tweetal sleeptrossen op het achterschip van Hr.Ms. O 11 waren bijgezet konden een klein uur later ook beide laatstgenoemde sleepbooten daadwerkelijk assisteeren. Er werd evenwel niet méér bereikt, dan dat de onderzeeboot in de asrichting van de haven kwam te liggen; ook niet toen nog vier kleinere sleepbooten, eveneens met al hun krachten, medehielpen. Uiteraard werd eenige malen geprobeerd met de boeitelefoon verbinding met eventueel overlevenden tot stand te brengen; door de telefoon werden evenwel geen levensteekenen vernomen.

Terwijl de sleeppogingen in vollen gang waren, werd door een klein commissie van onderzeebootcommandanten, chef duikbedrijf en een hoofd machinekamer een onderzoek ingesteld naar den vermoedelijke toestand binnenboord van Hr.Ms. O 11. De Luit. ter zee Steinmetz verstrekte eenige zeer belangrijke gegevens. Zoo wist hij met zekerheid te verklaren:

1º. dat het voorbatterijcompartiment vol water stond. Hij had water zien spuiten uit een gaatje, hoog in het w.d. schot tusschen genoemd compartiment en de centrale. Dit gaatje was nog, door inslaan van een stalen pen, gedicht.
2º. dat hoofdtank III, die aanvankelijk gevuld was met brandstof, geheel was leeggeblazen, doch dat de kingstons nog open stonden.
3º. dat hoofdtank II leeg was en dat kingstons en vents normaal dichtstonden.
4º. dat niets veranderd was aan het trimwater in de hulptanks.
5º. dat de boot achter het schot tusschen voorbatterij-compartiment en centrale volkomen droog was en voor zoover het de buitenboordopeningen betrof waterdicht gesloten was.

Minder zekerheid kon worden verkregen omtrent:
1e. het al dan niet volgeloopen zijn van de boegbuiskamer;
2e. het lek zijn van hoofdtank I.

Copyright: R.V.P. Burgerhout.

Uit de wat vage verklaringen, dat na het ongeval geen normaal telefoongesprek met de boegbuiskamer was gevoerd en dat de Korporaal- Machinist, die de centrale w.d. gesloten had, vermeende gezien te hebben, dat water door de deuropening in het schot van de boegbuis-kamer stroomde, moest evenwel met de kans op een volgeloopen boegbuiskamer ernstig rekening worden gehouden. Het feit, dat na de aanvaring was geconstateerd, dat de binnen-boordvent van tank I blies, deed beschadiging ervan vermoeden. Merkwaardig is het, dat terzake deskundige ooggetuigen van het ongeval pertinent verklaarden, dat de aanvaring ter hoogte van het voorbatterijcompartiment had plaats gehad, terwijl het gat zich later uitsluitend in de boegbuiskamer bleek te bevinden! Nadat aldus wat meer inzicht in de situatie binnenboord was verkregen, leek het niet te pessimistisch, rekening te moeten houden met een volgeloopen boegbuiskamer, voorbatterij compartiment en hoofdtank I, het geen beteekende, dat vooruit, boven de normale onderwater trim, een extra watergewicht van 122 ton was bijgekomen. Het werd toen duidelijk, dat van de pogingen tot versleepen van de boot weinig succes mocht worden verwacht, hetgeen de praktijk trouwens intusschen bevestigde. Onverwijld werd daarom overgegaan tot het aanvragen van lichters met een totaal hijschvermogen van ca. 170 ton, waarbij bleek, dat door het Dept. van Def. ter zake reeds de noodige voorbereidselen waren getroffen, zoodat ten 12h00 bij het bergingsbedrijf "v.d. Tak" twee lichters van 50 ton en één van 75 ton waren besteld. Een handicap was, dat deze lichters uit Amsterdam moesten komen en op zijn vroegst in den loop van den nacht zouden kunnen arriveeren. Hieraan viel evenwel niet te ontkomen; slechts konden - ter bespoediging van het

transport - alle sluizen en bruggen worden gewaarschuwd, waardoor het oponthoud bij deze hindernissen tot een minimum beperkt zou kunnen blijven.

Hoewel de getrokken conclusies het in de voorcompartimenten nog aanwezig zijn van overlevenden geheel uitsloten, moest, voor het geval deze gevolgtrekkingen onjuist waren, worden aangenomen, dat zij zich slechts in de boegbuiskamer konden bevinden. Zuurstof, kali-patronen en voedsel waren daar, temeer waar het hoogstens om drie personen ging, in zeer ruime mate aanwezig. Gerealiseerd werd evenwel, dat individueele ontsnapping uit dit compartiment, waarin zich geen vluchtluik bevond, niet anders zou kunnen geschieden, dan door het torpedolaadluik. De lanceerinrichtingen toch bevatten alle torpedo's en het zou i.v.m. de groote helling voorover onmogelijk zijn een buis leeg te maken, teneinde deze als schutsluis te kunnen benutten. Daarom werd besloten, zoodra het tij zulks zou toelaten, door een duiker de gesloten dekluiken boven het torpedolaadluik te doen openleggen; dit duikeronderzoek zou dan tevens benut worden om na te gaan of door kloppen op de scheepshuid wellicht nog levensteekenen uit de boot zouden worden vernomen. Intusschen stond de vloed krachtig door en viel er voorloopig aan duiken nog niet te denken. Wel werd nog een laatste poging gedaan om de boot te versleepen. Door de, inmiddels boven het wrak afgemeerde, kiellichter van R.W. kon de boot aan den soliden galgstut van het anti-mijnentuig, ter hoogte van de brug, met een kracht van 20 ton worden bijgelicht. Om de trekkracht van de sleepbooten op te voeren, kozen deze, zooveel als mogelijk, een positie dwars op den stroom, waardoor aanzienlijk meer op de sleeptrossen kwam, dan zulks met de machines was te bereiken. Hr.Ms. O 11 bleef echter onwrikbaar op haar plaats. Het plan om de boot te versleepen moest onuitvoerbaar worden geacht; ten 14h00 werden de sleepbooten bedankt. De sleeptrossen werden om de meerpalen op den steenen dam belegd, teneinde omzwaaien van de boot bij kentering te voorkomen.

Bron:

Mariteme Documentatie
Nederlandse Onderzeeboten

==========

Krantenknipsel uit een scheepskrant

THE STORY OF LITTLE DUMPY
(out the old box)

Daar woeseroes a little boy, who was so little, that they gave him the byname of little dumpy. He had six brothertjes and Six sisterjes. His father was woodhacker and his mother was working in the hoesholding.

Ot a given day the father said: “I hold it no longer out. I work myself the blubber”. What do yuo gonna do now? asked the mother. “Well,” said the father, "tomorrow I bring the whole bubs into the woods and when they are ver genoegh, I let thern in the steak,” Little Dumpy, very good by the time and harsticker pienter, had heard everything.
At night he at two snaeds of bread and then he slipped out of the bed. He went to the tuinpath and propped his sacks full of keaselstones.
The next morning, the father bracht the children into the wood. And every step Little Dumpy let fall the keaseIstones. When they were ver geneegh in the wood, the father let them in the steak. Little Dumpy said to his brothertjes and sistertjes “Kalm on, doe not kraai. I bring yuo heelhouds beck.” And via his keaselstones they came home.
The father just sitting on the play as he heard the doorbell clingel. There was the whole bubs again.
The next morning the father did hetzeIfde, but Little Dumpy had no time to pick up the keaselstones so he did it with a packy volkoren King Korn (het only that you smite away is the verpacking)
When the olders let them in the steak again, Little Dumpy said “Kalmon kalmon,
I bring you heelhouds beck, just like gister.” He could however not find the way, because die verreckte mushes had eaten ap all the bread. The children kraai, and kraai but Little Dumpy said: Keep your big waffle shut”.”
He clautered in a tree, loeked om him heen and saw a little Iightje. It was the light of the hous pf a big rus, and russen like to eat little children up with houd and hair.
But as I said, Little Dumpy was very pienter. He packed the sevenmiles leers of the big rus and he sjouwed to their home.
The father stood by the gardenhecky with a verylooker end he saw the whole comming down.
When they are not storven, they nog live long and happy.