“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.

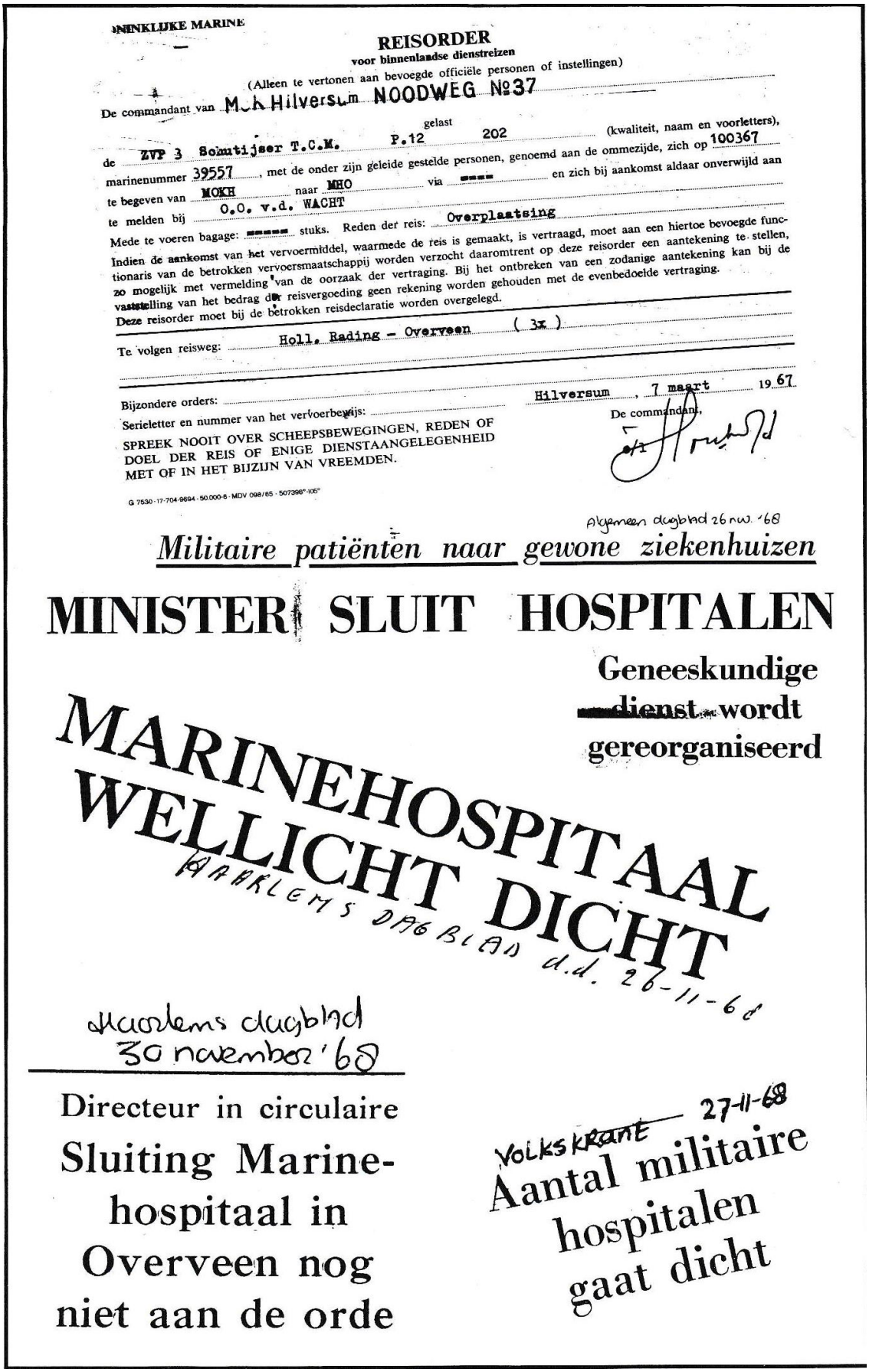
Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik sta niet toe lukraak te kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar schriftelijke toestemming voor te vragen.

Nummer 26 – 7 e jaargang
27-06-2024

42 jaar Marine Hospitaal Overveen deel 3
De duiker – jaarboek der Adelborsten
Kruistocht van de Catalina P 85 deel 2
Schepen varen de historie in 2011
De bevrijding van Hoek van Holland deel II (slot)
Mijn jaren bij de Koninklijke Marine va Wies Platje deel 5
Koningin Wilhelmina en haar Marine
De Bersiap-tijd had voorkomen kunnen worden
Groetplichtregeling

ALLE WIJZIGINGEN VOORBEHOUDEN

42 jaar Marine Hospitaal Overveen (deel 3)



NINKLIJKE MARINE

REISORDER
voor binnenlandse dienstreizen
(Alleen te vertonen aan bevoegde officiële personen of instellingen)

De commandant van M.H. Hilversum NOODWEG №37

gelast
de ZVP 3 Somtijser T.C.M. P.12 202 (kwaliteit, naam en voorletters),
marinenummer 39557, met de onder zijn geleide gestelde personen, genoemd aan de ommezijde, zich op 100367
te begeven van MOKH naar MHO via ==== en zich bij aankomst aldaar onverwijld aan
te melden bij O.O. v.d. WACHT
Mede te voeren bagage: ===== stuks. Reden der reis: Overplaatsing

Indien de aankomst van het vervoermiddel, waarmede de reis is gemaakt, is vertraagd, moet aan een hiertoe bevoegde functionaris van de betrokken vervoersmaatschappij worden verzocht daaromtrent op deze reisorder een aantekening te stellen, zo mogelijk met vermelding van de oorzaak der vertraging. Bij het ontbreken van een zodanige aantekening kan bij de vaststelling van het bedrag der reisvergoeding geen rekening worden gehouden met de evenbedoelde vertraging.
Deze reisorder moet bij de betrokken reisdeclaratie worden overgelegd.

Te volgen reisweg: Holl. Rading – Overveen (3x)

Bijzondere orders:
Hilversum, 7 maart 1967
Serieletter en nummer van het vervoerbewijs:
De commandant,
SPREEK NOOIT OVER SCHEEPSBEWEGINGEN, REDEN OF DOEL DER REIS OF ENIGE DIENSTAANGELEGENHEID MET OF IN HET BIJZIJN VAN VREEMDEN.

G 7530-17-704-9694 - 50.000-6 - MDV 098/65 - 507396*-105*

Algemeen dagblad 26 nw. '68

Militaire patiënten naar gewone ziekenhuizen

MINISTER SLUIT HOSPITALEN

Geneeskundige ~~dienst~~ wordt gereorganiseerd

MARINEHOSPITAAL WELLICHT DICHT

HAARLEMS DAGBLAD d.d. 26-11-68

Haarlems dagblad
30 november '68

Directeur in circulaire
Sluiting Marine-hospitaal in Overveen nog niet aan de orde

VOLKSKRANT 27-11-68
Aantal militaire hospitalen gaat dicht

Hic in portu navigas

In de periode dat dr. De Haan commandant is, krijgt het MHO ook een wapen. Via een prijsvraag komt het hospitaal aan een ontwerp met de spreuk ’Hic in portu navigas’, dat boven de hoofdingang wordt gehangen. ’Het is een pracht van een schild geworden waar iedereen heel blij mee was’, herinnert de oud commandant zich.

'Behalve Max Haal, destijds de officier van administratie. Hij kreeg namelijk de rekening van ongeveer 850 gulden, een bedrag dat veel en veel hoger was dan hij had verwacht’. Aan financiën had men blijkbaar ook al in de jaren vijftig een chronisch tekort. Zo kreeg het personeel met sinterkaas altijd een cadeautje. Om geschenken te kunnen kopen werden er bedelbrieven geschreven naar chocoladefabrieken en andere bedrijven in de omgeving met het verzoek geld te geven voor de ’arme’ marineman. Dr. De haan en zijn officier van administratie gingen op zoek naar een andere oplossing om aan geld te komen. Al denkende kwam het idee naar boven een toko op te zetten. De winst kon nu worden gebruikt voor de aankoop van onder meer sinterklaascadeautjes.

LTZVK 2 bd P. Bijl is nog van de jaren dat het marinehospitaal het moest stellen zonder toko. Hij is - van 1 maart 1951 tot 1 september 1955 - eerst instructeur en later hoofd opleidingen. In 1970 verlaat hij als vakofficier de dienst.
Terugkijkend op zijn plaatsing herinnert hij zich dat het er streng aan toe ging. 'Regels waren regels en daar had je je aan te houden, zo niet dan kon je gaan. Zo was er eens een leerling-ziekenverpleger bezig met het ’schoonschippen’ van een ziekenzaal. De hier liggende patiënt vertelde hem dat hij zijn kalktabletten nog niet had gekregen, waarop de verpleger antwoordde dat hij het kalk dan maar van de muur moest krabben. Die jongen werd dus niet geschikt geacht voor zijn vak en kon vertrekken’, zo vertelt Bijl. Het indrukwekkendste uit de periode 1951-1955 was voor het voormalig hoofd opleidingen echter de watersnoodramp in 1953. 'Met zo’n man of 25 van de ziekenverplegers- en korporaalsopleiding zijn we hulp gaan verlenen in het getroffen gebied. Die hulpverlening tijdens de watersnoodramp was zwaar maar erg leerzaam’, zegt Bijl.
Op 2 juni 1954, van omstreeks drie uur ’s middags tot zes uur ’s avonds, wordt het ziekenhuis vereerd met Koninklijk bezoek. Hr.Ms. Koningin Juliana krijgt een hartelijk ontvangst van een enthousiaste menigte die haar opwacht. Dit is een evenement dat velen zich als een warm moment zullen herinneren uit de geschiedenis van het marinehospitaal. Verder kabbelden de jaren voorbij en schokkende dingen gebeuren niet. Dit blijkt onder meer uit het scheepsjournaal, dat met ingang van 12 september 1953 dagelijks wordt geschreven. Het zag er, behalve de wisselende tijden van het neerhalen der Nederlandse driekleur, vrijwel dagelijks hetzelfde uit. Op woensdag 30 juni 1971 werd daarom besloten het schrijven van de saaie niets zeggende verslagen te staken.

Koningin op bezoek in de „ziekenboeg” Overveen

Alle patiënten kregen bloemen (Van onze correspondent)

OVERVEEN, 3 Juni. — Meer dan twee uur — drie kwartier langer dan in het voornemen lag — vertoefde Woensdagmiddag de Koningin bij de patiënten in het Marinehospitaal te Overveen.

Hoofstuk 3

Van militaire organisatie naar marinebedrijf

De jaren zestig breken aan en Nederland raakt in de ban van love en peace. Zelfs het marinehospitaal krijgt een vlaag van de Flower Power mee. Regels worden, naarmate de jaren verstrijken, steeds vaker overtreden. De traditionele marinekapsels groeien met de laatste mode mee en al snel heeft de gemiddelde haardracht niets meer weg van wat het ooit is geweest. De brede dakgoot om het gebouw krijgt er een functie bij. Naast de oorspronkelijke fungeert deze nu ook als sluiproute voor ziekenverplegers en artsen op weg naar en komende van vrouwelijke collega's. Vele ontmoetingen vinden er in de nachtelijke uurtjes onverwacht plaats, waardoor menigeen van schrik het evenwicht dreigt te verliezen.

Anderen wagen zich liever niet aan avonturen via de dakgoot en verdrijven de tijd onder het genot van een biertje aan de bar waar geen kruk onbezet blijft. Vrijwel niemand beschikt nog over een auto en het gros van het personeel is boordplaatser twee belangrijke 'ingrediënten' voor een dagelijkse dosis gezelligheid. De 'sixties' worden dan ook gekenmerkt door een saamhorigheidsgevoel en een niet kapot te krijgen sfeer.

Helaas wordt de onderlinge sterke band af en toe overschaduwd door een donderwolkje dat dreigend boven het marinehospitaal hangt. Eind jaren vijftig al vragen politici zich af of het niet beter zou zijn het MHO op te doeken. Begin jaren zestig vragen zij zich dat nog steeds af. Gelukkig drijven die wolken steeds weer over, echter niet vanzelf.

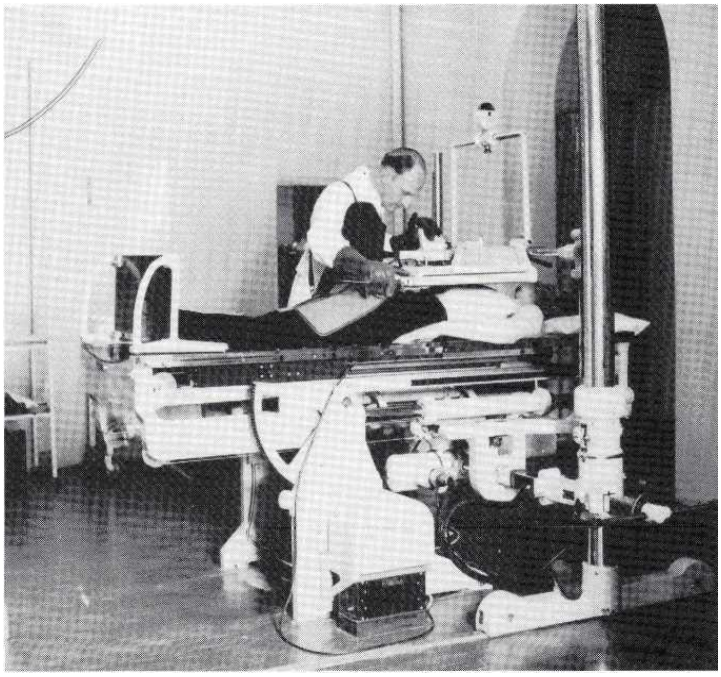
Zo levert onder andere dr. T. A. de Haan als commandant van het hospitaal, zijn bijdrage. Hij praat keer op keer als Brugman en overlegt harde cijfers om aan te tonen dat het MHO niet kan worden gemist. Ook later, wanneer hij als Inspecteur Geneeskundige Dienst Zeemacht in Den Haag zit, blijft hij - evenals alle opvolgende commandanten en directeuren-geneesheer - vechten voor het behoud van het marinehospitaal.

De schout-bij-nacht bd. is inmiddels de tachtig gepasseerd en alweer 26 jaar met pensioen, maar de band met het ziekenhuis bleef in tact. Zo bezocht hij er, tot en met het jaar van de sluiting, regelmatig de klinische middagen of kwam er om te worden opgenomen als patiënt. ’Als je dan toch het ziekenhuis in moet, dan maar in dat van de marine’, zo meent de voormalige commandant. Het MHO is gezellig en veel intiemer dan bijvoorbeeld zo’n groot academisch ziekenhuis. Bovendien ken ik in het marinehospitaal heel veel mensen. Ze vinden daar dat ik als oud commandant, oud inspecteur en nu als een oude ’baas’ vertroeteld moet worden’.
In 1964 verlaat schout-bij-nacht De Haan de dienst. Net in dat jaar lijkt het toch even menens te worden. De minister van Defensie (marine) roept de commissie Drijber in het leven met de opdracht de geneeskundige diensten van de krijgsmacht door te lichten. De conclusie van de commissie laat even op zich wachten, een onzekerheid waar het personeel niet blij mee is. Want wat zal de toekomst brengen?

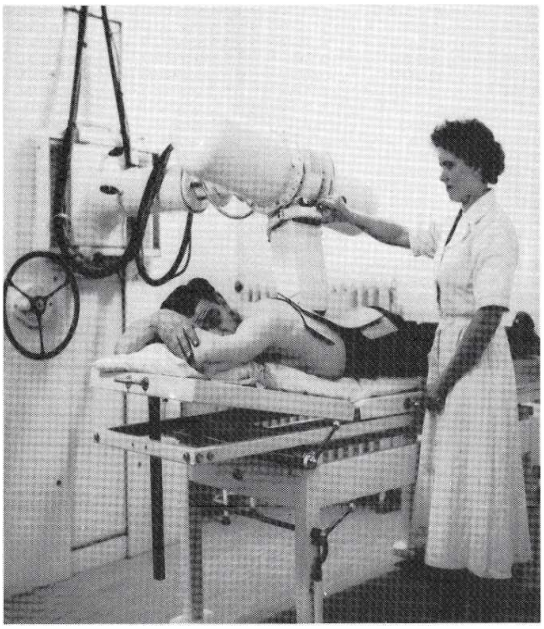
Marinebedrijf

In 1967 besluit de staatssecretaris van Defensie (marine) het marinehospitaal te reorganiseren. Hij haalt het uit de commandolijn en maakt van het ziekenhuis een ’marinebedrijf’, rechtstreeks geplaatst onder verantwoordelijkheid van de minister. Hij meent dat het MHO op deze manier beter met de tijd mee kan gaan wat betreft opvattingen over gezondheidszorg en efficiency. De dagelijkse leiding is nu geen taak meer van een commandant maar komt in handen van een geneesheer-directeur. Na de commandanten A. W Mellema, E. W Creyghton, T. A. de Haan, C. Metz en N. Julsing is kolonel A. W Fries de eerste die geen commandant meer wordt genoemd, maar geneesheer-directeur. Zijn taak is nu meer gericht op het zijn van directeur dan op het uitoefenen van geneeskunde. De benaming

geneesheer-directeur staat dus eigenlijk achterstevoren en is daarom geen lang leven beschoren. Binnen een jaar wordt deze veranderd in directeur-geneesheer. Ook wordt de leiding uitgebreid met een economisch-directeur en een adjunct-directeur.
Amper gereorganiseerd komt de commissie Drijber met haar huiswerk op de proppen. Zij meent dat er een centraal ziekenhuis voor de krijgsmacht moet komen in bijvoorbeeld Utrecht en adviseert de minister het marinehospitaal te sluiten. Het personeel reageert geschokt, kwaad en geëmotioneerd op het weinig populaire voorstel van Drijber. Er zit niets anders op dan gespannen af te wachten.
Doet ie het of doet ie het niet?



Minister Den Toom van Defensie wil er nog even over nadenken, maar belooft op korte termijn te beslissen. Die korte termijn duurt uiteindelijk meer dan twee jaar.
In juli 1970 komt het verlossende antwoord. ’Het marinehospitaal is een maritiem geneeskundig centrum met klinische,



poliklinische en sociaal geneeskundige faciliteiten. Dit ziekenhuis is daarom vereist voor de positieve gezondheidszorg voor het personeel van de krijgsmacht, in dit geval voor de Koninklijke marine. Het Marine Hospitaal Overveen blijft daarom open’, zo beslist de minister van Defensie.

Hoofstuk 4

Rehabilitatie, investeringen en uitbreiding

Begin jaren zeventig keert de rust in het marinehospitaal, dat nu is gered voor de toekomst, terug. Het plan van de staatssecretaris van Defensie, die in 1967 besloot dat het ziekenhuis niet meer als kazerne maar als bedrijf moest worden georganiseerd, heeft zijn vruchten afgeworpen. De voor het hospitaal overbodige functies, zoals onder andere provoost, bottelier en hofmeester, konden zodoende verdwijnen. Het militaire personeel werd met 42 man verminderd. Hier tegenover stond een uitbreiding van slechts 9 personen burgerpersoneel en

dat brengt geld in het laatje. Het jaarlijkse exploitatietekort - ontstaan vóór 1967 - is begin jaren zeventig geheel weggewerkt.
De onzekerheid over het wel of niet voortbestaan van het MHO had echter wel tot gevolg dat er geen investeringen mochten worden gedaan. Slechts de medische apparatuur is door de jaren heen up-to-date gehouden.

Van villa tot opleidingsschool

In het nieuwe decennium is eindelijk de tijd gekomen om oude, in de ijskast bewaarde bouwplannen weer te voorschijn te halen.
Het hospitaal moet hoognodig een renovatie ondergaan, maar een oude villa is het eerst aan de beurt. Dit leegstaande vervallen gebouw is al geruime tijd eigendom van het Rijk en staat op het terrein van het MHO. Ideaal dus om er een school van te maken en er de ziekenverplegers in opleiding onder te brengen.
Directeur-geneesheer A. I. Perquin vindt de opleidingen, die nu nog in het hospitaal plaatsvinden, een storend element in de dagelijkse gang van zaken. Wat hem betreft gaan de klassen marine-ziekenverplegers nog liever vandaag dan morgen naar het nieuwe onderkomen. Maar noch vandaag, noch morgen komt daar wat van.

Ruim een jaar later - in 1972 - wordt de villa pas aangepakt. Wrakkig en verzakt als de toren van Pisa, lijkt het oude gebouw niet meer te redden. De metamorfose die de villa ondergaat, doet menige mond dan ook open vallen van verbazing. Een jaar later zijn alle sporen van vergane glorie uitgewist. In het boomrijke gebied staat nu een prachtig monument, verbouwd en aangepast tot een heuse school met een laboratorium, een lesapotheek, een praktijkruimte en natuurlijk een aantal leslokalen. Het pand krijgt de naam Tetterode toebedacht. De burgemeester van Bloemendaal wijst er echter op dat de naam Tetterode historisch gezien niet juist is. Op 25 januari 1973 wordt dan ook niet Tetterode maar 'Tetrode' Opleidingsschool Ziekenverplegers Koninklijke marine officieel geopend. Vanaf die tijd worden alle beroeps-ziekenverplegers van de Koninklijke marine opgeleid in de voormalige villa.

WORDT VERVOLGD

DE DUIKER.

(Humoreske.)

Jan Klingma was een Fries, stevig gebouwd en bosui likkende over een buitengewoon goede gezondheid; wat hij echter in lichamelijke ontwikkeling op vele anderen vóór had, scheen bij hem op z'n geestvermogens verhaald te zijn, ten minste, hij had, wat men noemt, een verbazend harden kop.

Op de lagere school had hij reeds van den beginne af met allerlei moeilijkheden te kampen gehad en zijn vader, die wel inzag, dat hij totaal ongeschikt was om met vrucht eenig onderwijs te genieten, nam hem dan ook spoedig van school af en bestemde hem voor het landbouwersvak.

Hij kreeg de betrekking van boerenknecht op een der rijke pachthoeven buiten het dorp en verdiende voor zijn doen een aardig stukje geld.

Alles zou dan ook op die manier wel goed gegaan zijn, wanneer er niets tusschen gekomen was; het bleek evenwel anders te zullen gaan dan men aanvankelijk gedacht had.

Toen hij 19 jaar geworden was, moest hij, evenals ieder ander Nederlandsch Staatsburger van dien leeftijd, opkomen voor de loting en daar hij bij dergelijke dingen in den regel nog al ongelukkig was, liep het daarop uit, dat hij een gedeelte van zijn leven zou moeten doorbrengen in 's lands dienst.

Het jaar te voren hadden ook eenige van zijne kennissen dienst moeten nemen en waren soldaat geworden ; het was hun echter ontzettend tegengevallen en daar zij zich vaak minder loffelijk over den dienst bij de landmacht uitlieten, had hij er niet bepaald een goeden indruk van gekregen en zoo besloot hij dan maar bij de zeemacht te gaan; zoo word Jan Klingma zeemilicien.

Ofschoon het hem in zijn nieuwe betrekking allesbehalve meeviel, bevond hij er zich op den duur toch nog niet zoo erg kwaad bij; daar hij door zijn gezonde lichaamsbouw met een flinke portie „Ausdauer" bedeeld was en de verschillende excercities er langzamerhand met vrij veel moeite goed ingekomen waren, had hij op 't eind van zijn diensttijd wel lust om te blijven waar hij was, en zoo teekende hij voor 5 jaar bij. Alles scheen hem nu veel rooskleuriger toe en het handgeld, dat hij kreeg, stelde hem in staat om het er eenigen tijd goed van te nemen en zich eenige uitspanningen te veroorloven.

Toen hij dan ook zijn eerste reis naar Indië zou aanvaarden, had hij een zeker gevoel van trots over zich als iemand, die streken ging bezoeken en dingen ging zien, waarvan zijn medemenschen het bestaan nooit in de verste verte hadden kunnen vermoeden. Het weer hield zich uitstekend en na een voorspoedige reis van ongeveer 5 weken stoomde het schip, waarop hij geplaatst was, de haven van Sabang binnen. Bij het meren sprong echter een der meertrossen los en geraakte verward in de schroef, zoodat verdere manoeuvres bezwaarlijk uitgevoerd zouden kunnen worden.

De commandant gaf bevel om naar de schroef te duiken en op de gebruikelijke wijze werd er gevraagd, wie van de bemanning zich daarvoor beschikbaar wilde stellen tegen een bepaalde premie. De oudere matrozen schenen er niet veel voor te voelen, ten minste zij hielden zich achterbaks; van de jongeren echter waren er wel een paar te vinden, die de premie zouden willen verdienen en zoo werd onze Jan uitgekozen om den onderzeeschen tocht te ondernemen. Hij trok na veel moeite het duikercostuum aan on ontving de meest nauwkeurige instructies; trok hij éénmaal aan de loodlijn dan zou er lucht bij gepompt worden; trok hij tweemaal dan zou de luchttoevoer een oogenblik gestaakt worden en trok hij driemaal dan zou

men hem naar boven halen.
Hij zou de bemanning echter bewijzen, dat, om weer boven te komen, het niet direct noodig was om driemaal aan het koord te trekken, maar dat er hem nog wel andere middelen ten dienste stonden. Toen hij goed ingepakt was, werd hij te water gelaten en na zich eerst wat georienteerd te hebben, begon hij alle mogelijke moeite in ’t werk te stellen den doos te ontwarren.
Hij was druk bozig met hakken, toon hem een lichte duizeling beving; in ’t eerst dacht hij, dat ’t kwam van ’t harde werken en daar hij ook een beetje vermoeid was, rustte hij even uit. De duizeling ging echter niet weg en hij begon het hoe langer hoe benauwder te krijgen, toen hij eindelijk tot de conclusie kwam, dat er misschien wel te veel lucht toegevoerd kon worden.
Hij had dus slechts aan de lijn te trekken om het kwaad te herstellen.
Maar, o wee! in plaats van twee rukken te geven, gaf hij er maar één met dat gevolg, dat men boven lucht bij begon te pompen. Toen hij merkte, dat het sein niet veel geholpen had, herhaalde hij het nog eens, in de rneening, dat men ’t niet gemerkt had. Boven werd het pompen natuurlijk met ware doodsverachting voortgezet en de duiker, die het hoe langer hoe benauwder kreeg, verloor eindelijk het bewustzijn.
Aan dek begon men zich reeds vroolijk te maken over de onverzadigbare longen van den ex-boerenknecht, totdat plotseling de algemeene opmerkzaamheid getrokken wérd door een toestel van vrij groote afmetingen, dat op zij van het schip aan de oppervlakte kwam drijven en bij nader onderzoek het duikercostuum bleek te zijn, waarvan het gedeelte, waar de rug van naam verandert een buitengewonen omvang had gekregen, door de lucht, die er ingeperst was. Onder een ontzettend hoeratje werd het pak binnen boord gehaald en ofschoon men van hoogerhand op stilte aandrong, was men toch niet in staat om aan de hilariteit een einde te maken. Jan word er uitgehaald en zoo vlug mogelijk bijgebracht, zoodat hij na een goed half uur weer geheel in orde was.
Nog lang had hij van zijne kameraden verschillende aardigheden te verduren, die op zijn ongelukkig avontuur betrekking hadden en ik geloof wel, dat de aardigheid van ’t duiken er voor hem na dien tijd heelemaal af was.

OUDE HEER,

Bron: Jaarboek der Adelborsten 1905

12-07-1948 DE KRUISTOCHT VAN DE CATALINA P 85 DEEL 2 (MAKASSAR-SORONG)

De sprong naar de Vogelkop, Makassar—Nieuw-Guinea... 10 uur vliegen

12-08-1948 Nieuwe Apeldoornsche courant

SORONG, 12 JULI.

Het is vroeg donker in Makassar en de avond is lang. Maar er is een bioscoop en vóór die bioscoop hangt een bont affiche: „Heden Wallace Beery... In een super wild-west avontuur". En met de knallen van Wallace Beery 's pistolen nog in onze oren slapen we die nacht In de tangsi, de kazerne van de Marine.

Om 4 uur kauwen we het brood, spoelen het verder weg met bittere koffie, en een half uur later hotsen we naar het vliegveld, in een kaduke truck; slaperig en nogal zwijgzaam. Opnieuw speelt het noodlot ons parten, want halverwege de weg naar net vliegveld vindt de motor van die truck dat het zo welletjes is. Het wordt stil onder de motorkap en het blijkt definitief gedaan ermee. Een schitterend begin en ik bespaar U de reacties van de bemanning van de Catalina P 85.

We staan daar een uur en dan nóg een uur. Daarna wordt het dag. Maar we zijn ongevoelig voor de heerlijkheid en kleurenrijkdom van de nieuwe dag. We moeten weg.... we moeten dóór, we moeten de lucht in. Eindelijk verschijnt een vrachtauto, die ons voortzeult en na nóg een uur zitten we dan inderdaad in de lucht.

Javazee.... Ceramzee.... Molukse zee

MAKASSAR nevelt weg en als het laatste vasteland van Celebes onder ons is weggeschoven, Is daar alleen nog de witachtige, blauwe wijdheid van de hemel boven de Javazee. De zon staat recht in het glas van de geschutkoepel en het is een lust zo te vliegen. Deze plezierige toestand duurt echter kort. Eerst komt er een harde wind tegen en dan voert die wind regen aan. Als hagel zo scherp roffelt de regen op de stalen huid van de Catalina die moeizaam voortjaagt, de kop in de wind, de hupse staart fief en kwiek opgeheven.

Er gaan uren voorbij. Onder ons spoelt de zee, nu eens blauw, dan weer hard-groen en soms, bij de koraalbanken en in de lagunen, olijfgroen. We vliegen over arcadische eilandjes, soms niet meer dan een paar honderd meter lang en breed. Met wat deinende palmen. En altijd een wit strandje,waarop de Javazee wit-schuimend uitloopt. Maar er zijn ook brokken rots, wild en kaal, waar de zee met volle kracht tegen het terra-cotta-gekleurde steenmassief aanbeukt.

Het is al vrij ver in de middag als Ambon in zicht komt. Eerst zijn daar de bergen, vrijwel geheel in witte wolkkappen gehuld. Het landen zal niet zo gemakkelijk zijn, maar de ene meccano heeft me in het oor gebruld, dat de commandant heus wel een gaatje zal vinden. Dat „gaatje" komt prompt, maar de Catalina hangt vervaarlijk schuin in de bocht, als we naar beneden scheren. Ik moet me met handen en voeten vastklemmen om niet ergens tussen de Colt-patronen en blikjes gehakt weg te glijden..,

Dan komen de wielen van de Catalina op de strip van de startbaan; even veert het toestel, extra zwaar door zijn vele bagage en reizigers, op, om dan uit te lopen.

We stappen uit, maar tegelijk is daar het hoofd van de commandant, die roept dat hij alles best vindt, maar dat hij binnen 15 minuten doorgaat. Wat er ook gebeurt, hij wil vóór donker op Sorong zijn. Het zal trouwens toch al moeilijk zijn te landen, want er is stellig regen.
Kort daarop zitten we weer boven zee en eilanden. Soms vliegen we zó laag, dat we de witte papagaaien en kaka's in paniek zien wegvluchten in de bossen. Een heel enkele maal is daar een bruin miniatuur driehoekje van een prauw.

Ontzaglijk veel eilanden en eilandjes schuiven onder ons voorbij— als het ware het overblijfsel, de restanten, van het ontzaglijk bouwwerk, dat Nieuw Guinea heet. De voorposten, verre voorposten. Wij passeren de Schildpadeilanden en dan komt het grote eiland, het laatste vóór Nieuw Guinea: Salawati. Maar een half uur voor we hier zijn slaat de hemel dicht en vliegt de Catalina door een yerstopt zwerk. Het lijken wel hagelkorrels, zo hard en fel slaat de regen op het glas van de blister. En de wind giert langs de antennedraden van het toestel.

We zitten dan een goede uur in de lucht en we zijn het allen zat. We zijn verdoofd door het gedaver der motoren, we zijn moe van het zitten en hangen op niet al te gemakkelijke stalen bankjes, we verlangen naar de grond.

Het laatste halve uur is niet het fraaiste. Overal hangen buien rond ons, overal schuiven wolkenplafonds langs, over en door elkaar heen. Het wordt somber, het wordt grauw, het wordt somber. De avond is komend en het weer is niet best.

Salawati geeft de eerste indruk van de rimboe: wilde rotsen, zo ver het oog kan zien begroeid met mossen. Groen … groen … groen ..., met witte pluizen van vluchtende papagaaien. En met grauwe wolkdraden tussen het groen en het blinkend zilver van de Catalina.

Er komen nog meer buien en als we van Salawati naar Straat Sele vliegen, zitten we weer middenin de wolken. Het belooft niet veel voor een landing, die ditmaal in de baai zal moeten plaats vinden. Er staat een harde wind en het is maar te hopen, dat het beneden wat kalmer zal zijn. Zo niet, dan wordt het met de zwaarafgeladen kist een verre van eenvoudige daling op het water.

Daar is Sorong ... en de baai ... De commandant heeft het toestel vast in de hand en we dalen geleidelijk. De zee komt naar ons toe— stijgt en stijgt maar daarna kunnen we niets meer zien, omdat de order wordt gegeven de blister te verlaten en naar voren te komen in verband met de stabiliteit van het toestel.

In het donker dalen we., en ineens, tóch nog onverwacht, is daar het eerste contact Een doffe klap.., dan boort de Catalina zich in het water. Er staat vrij veel deining en twee-, driemaal springt hij op..., om dan opnieuw met doffe klappen neer te komen. En dan taxiet hij uit.. en komt vlak bij de reeds klaargelegde ton terecht. We zijn er!

Als ik, stijf en nogal moe, de blister uitkruip ligt daar 'n kleine sloep. Met erin matrozen van de Marine. Even verderop ligt nóg een schip. Het korvet Hr. Ms. Boeroe. Het is een prettig welkom, in dit eenzaam stuk wereld, waar we geland zijn.

Voor me ligt, in de snel tot duisternis overgaande schemering aan de voet van de groene bergen, Sorong. Een kleine plaats op het grootste eiland ter wereld: Nieuw Guinea. Het schiereiland. De Vogelkop. Het beeld is woest en onherbergzaam.

Ik hang halverwege uit de blister. En ik denk er aan dat ik aangekomen ben in de achterhoek der wereld, in een der stilste en meest verlaten oorden van moeder aarde. In 't rijk, dat nauwelijks het steenen tijdperk is ontgroeid.

Terra incognita, onbekend land.

WORDT VERVOLGD

Schepen varen de historie in

Mijnenbestrijdingsvaartuigen van de Alkmaarklasse

Vanaf half april 2001 nam de *Hellevoetsluis* deel aan de internationale oefening Blue Game en van begin juni tot half juli aan de adelborstenkruisreis. Tijdens Blue Game was het schip samen met Hr.Ms. *Maassluis* op 13 en 14 april 2002 aanwezig in Riga voor de viering van het 10-jarig

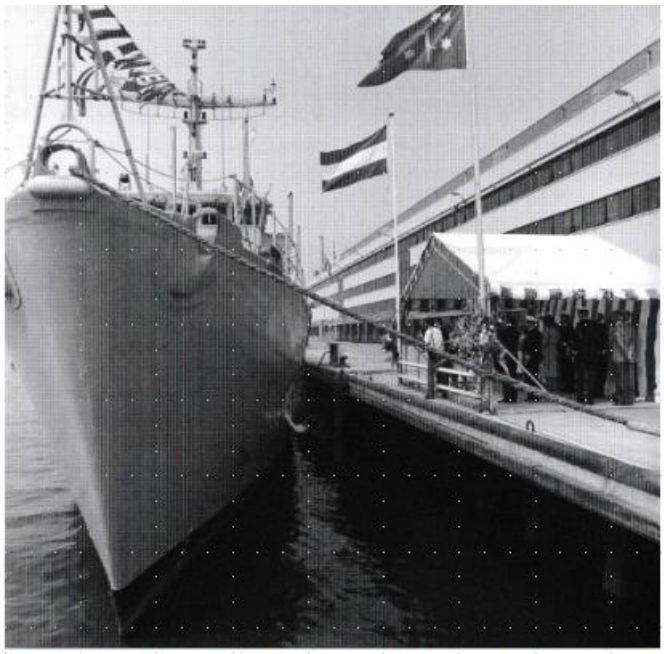
Op 14 oktober 2011 werd Hr.Ms. HELLE-VOETSLUIS voor de laatste maal uit dienst gesteld in Den Helder.

bestaan van de Letse marine. Tijdens de adelborstenkruisreis van dat jaar werd op 14 juni in Helsinki van commandant gewisseld. Het jaar daarna begon de *Hellevoetsluis* aan een levens-verlengend onderhoud. Het schip werd hierbij onder meer aangepast om met de zogenoemde Trojka's te gaan vegen. Omdat inmiddels het rapport-BRAK was goedgekeurd, werd ook de accommodatie aan boord aangepast. Pas in mei 2004 zou het schip weer gaan varen voor de platformproeftocht. Maar toen bleek dat lang niet alles in orde was. De voortgang van de werkzaamheden bleef ook na de proeftocht zorgwekkend. Nadat het schip langdurig op de werf had gelegen, werd het in de zomer van 2007 naar de mijnendien-ststeigers gesleept en kwam de bemanning van Hr.Ms. *Zierikzee* aan boord om te starten met het opwerktraject. Al snel bleek er een lek te zijn door speling van de roerkoning en het opwerk-traject werd afgebroken. maart 2008 kon het worden voortgezet en in september was het schip weer inzetgereed. Het werd vervolgens ingedeeld in de SNMCMG van de NATO Response Force (NRF) die actief was in de Middellandse Zee. Na deze intensieve periode opereerde het schip in 2009 voornamelijk op de Noordzee. De geplande operationele reis Baltic Archer ging voor de *Hellevoetsluis* niet door. Er waren mogelijk ondeugdelijke koppen in de hoofdmotor ontdekt, die bij doorvaren grote schade aan de motor zouden kunnen veroorzaken. Gedurende de eerste vijf maanden van 2010 bleef het schip 'dicht bij huis' voor kustwachttaken en ondersteuning van het opwerkprogramma van Hr.Ms. *Zeeleeuw.* Met een aantal adelborsten aan boord vertrok de *Hellevoetsluis* richting Middellandse Zee, voor de deelname aan operatie Indalo. De operatie behelsde het bewaken van de zuidgrenzen van de Europese Unie. Later, weer terug in actie op de Noordzee, kreeg de *Hellevoetsluis* de eer het honderdste explosief van dat jaar tot ontploffing te mogen brengen. Op 14 oktober 2011 werd Hr.Ms. *Hellevoetsluis* voor de laatste maal uit dienst gesteld.

De doop van Hr.Ms. HAARLEM op 9 juli 1983 werd verricht door de echtgenote van de burgemeester van Haarlem, mevrouw U. Bosma-Vellinga.

Hr.Ms. *Haarlem* (M853)

Het vierde schip van de Alkmaarklasse, Hr.Ms. *Haarlem,* werd in Alblasserdam op stapel gezet op 16 juni 1981. De romp kwam datzelfde jaar nog uit de mal en het schip werd op 9 juli 1983 te



Op 9 juli 1983 werd Hr.Ms. HAARLEM te water gelaten en gedoopt.

water gelaten en gedoopt door de echtgenote van de burgemeester van Haarlem, mevrouw U. Bosma-Vellinga. De doopplechtigheid werd niet, zoals gebruikelijk muzikaal ondersteund door de Marinierskapel van het Korps Mariniers, maar door het Trompetterkorps van de Artillerie. Nadat de proeftochten, die vanaf 24 oktober werden uitgevoerd, goed waren verlopen, werd de *Haarlem* op 12 januari 1984 in dienst gesteld door de eerste commandant van het schip, ltz 1 E.P. Kooijman. Al snel vertrok het voor de eerste oefenreis naar Southampton en Plymouth, maar de reis moest op 9 februari worden onderbroken omdat het schip werd ingezet bij een zoekactie naar overboord geslagen vaten met gif. De vaten werden toen niet gevonden en een week later begon de mijnenjachttraining (MJTT) in Oostende. Eind maart werden alsnog enkele vaten door vissers gesignaleerd en de *Haarlem* wist ze te lokaliseren en op te vissen.

Hr.Ms. HAARLEM op de Noordzee (maart 1984).

Nadat in de eerste helft van 1984 nog enig onderhoud was uitgevoerd en de bemanning verder was opgewerkt, vertrok de *Haarlem op* 29 augustus samen met Hr.Ms. *Harlingen* naar Djedda. De schepen werden daar, op verzoek van de regering van Saudi-Arabië, ingezet bij het vegen van mijnen in de Rode Zee. Op 22 oktober werd deze periode afgesloten en vertrokken beide mijnenvegers naar Adabiya (Egypte) om de operaties in de Golf van Suez voort te zetten. Uiteindelijk begonnen de schepen op 23 november aan de terugtocht en op 6 december waren ze weer terug in hun thuis-haven. In 1985 en 1986 was de *Haarlem* ingedeeld in respectievelijk MBFLOT1 en MBFLOT3 en fungeerde het als vlaggenschip van STANAVFORCHAN. Het schip maakte diverse oefenreizen, waarna het eind 1987 voor onderhoud uit dienst werd gesteld. Bij deze gelegenheid ontvingen twee bemanning-sleden, korporaal A. van Brink en majoor H.A. 't Hoen, een blijk van waardering omdat zij eerder dat jaar, met gevaar voor eigen leven, de dieselmotor handmatig hadden weten uit te schakelen toen de afstandsbediening niet bleek te werken. Met dit ingrijpen wisten zij grote schade aan de motor te voorkomen. Pas in februari 1990 werd de *Haarlem* weer in dienst gesteld. Tijdens de proefvaarten waren nogal wat technische problemen boven water gekomen, zoals onder meer kortsluiting in de schakelkast en trillingsproblemen in de hoofd-motor.

Nadat deze waren opgelost, ging
het schip in de zomer mee met de adelbors-tenkruisreis. In het najaar vertrok de *Haarlem* naar Oostende voor de mijnenjachtteam-training (MJTT). In maart 1991 vertrok het schip naar de Perzische Golf om voor de kust van Koeweit mijnen op te sporen; operatie Phalanx Mike. Vanaf 11 september 1992 verkeerde de *Haarlem* in mobilisabele status. Het zou tot in het voorjaar van 2000 duren voordat het schip weer ging varen. Na een opwerkreis in noordelijke wateren werd het ingezet voor de adelborstenkruisreis en later in het jaar bij operatie Open Spirit. Het jaar 2001 participeerde het schip van april tot juli, ingedeeld bij de permanente NAVO-flottielje MCMFORMED op de Middellandse Zee, in operatie Active Endeavour. Na de zomer ging het schip voor onderhoud naar het Marinebedrijf en kreeg het onder meer een nieuwe radar. Daarna stond het opwerken, inclusief opleidingen en een Mine Operational Sea Training (MOST) in Oostende, op het programma.

Samen met Hr.Ms. *Rotterdam, Walrus, Zuiderkruis, Van Speijk, Van Galen Van Nes, Tjerk Hiddes* en *Amsterdam* nam de *Haarlem* in 2003 deel aan de grootschalige NAVO-oefening Northern Light in het Caribisch gebied. Tijdens de thuisreis na deze oefening kreeg het schip problemen met de hoofdmotor en werd het een gedeelte van de reis gesleept door BNS *Godetia.* Met behulp van de elektrische voortstuwing bereikte krijgen met een defecte hoofdmotor, en aan het eind van het jaar ging het in groot- onderhoud op de Rijkswerf om het jaar daarna weer de gebruikelijke taak te kunnen gaan uitvoeren: het opsporen van explosie-ven.

Op 30 november 2011 werd Hr.Ms. HAARLEM in Den Helder voor de laatste maal uit dienst gesteld.

In het najaar van 2006 was de *Haarlem* ingedeeld in de NATO Response Force MCMGi1. Het eerste halfjaar van 2007 lag het schip in onderhoud en vanaf half mei kwam het onder commando van het hoofd van de afdeling Conditioneel Gereedstellen en Bestendigen Bovenwaterschepen van de directie Operationele Ondersteuning om het gereedstellingstraject tot aan ‘conditioneel gereed’ te volgen. Vervolgens lag het in 2008 tot september bij het Marine-bedrijf voor de aanpassingen in het kader van het PAM-project. Omdat dit project uitliep, werd de bemanning overgeplaatst naar Hr.Ms. *Urk.* Het schip is dat jaar niet meer in bedrijf gesteld. Pas in februari 2009 begon het aan de varende beproevingen maar het kreeg al snel weer te maken met problemen aan de hoofdmotor die vastliep. Uiteindelijk kon in juni toch worden deelge-nomen aan de adelborstenkruisreis en, tijdens deze reis, aan de internationale oefening Baltic Operations. Later dat jaar vertoonde de hoofdmotor weer gebreken, waardoor een andere geplande reis niet kon doorgaan. In 2010 werd de bemanning geconfronteerd met een straf operationeel programma. Tijdens het traject naar het in gereedheid stellen ondersteunde het schip de opleiding tot onderzeebootcommandant en in de zomer vertrok het naar de Middellandse Zee om daar deel te nemen aan operatie Indalo met de opdracht het probleem rond de bootvluchtelingen vanuit

Noord-Afrika in kaartte brengen. Het was voor het eerst dat een Nederlandse mijnenveger ten Oosten van de Straat van Gibraltar patrouilleerde. Tijdens een Mine Operational Sea Training raakten beide haakse overbrengingen van de boegschroef defect. Het schip moest snel terugkeren naar Den Helder voor reparatie, want vanaf 1 januari 2011 zou het ingedeeld worden bij de NRF11.

Hr.Ms. *Middelburg* (M858)

Hr.Ms. *Middelburg* kwam op 8 december 1983 uit de mal en begon op 15 juli 1985 aan zijn eerste proefvaart. In januari 1985 zag het nog er naar uit dat het schip, evenals de *Hellevoetsluis,* aan Egypte verkocht zou worden, maar toen dat uiteindelijk niet door ging werden de schepen tegelijk op 22 november 1986 gedoopt. Op 1 december dat jaar verliet de *Middelburg* de werf in Vlissingen en tien dagen later werd het schip in dienst gesteld. Al heel snel daarna, in de eerste week van maart 1987, nam het deel aan de reddingsactie na het ongeval met de veerboot *Herald of Free Enterprise.* In de jaren daarna nam het deel aan een aantal oefeningen waarbij ook vele havens werden bezocht in onder meer België, Frankrijk, Ierland, Noorwegen en Denemarken. Om Hr.Ms. *Hellevoetsluis* af te lossen in STANAVFORCHAN vertrok de *Middelburg* naar Bremen, waar op de 12 oktober de aflossing plaatsvond. Tot 16 mei 1990 bleef de *Middelburg* in dit verband varen en na nog enkele kortere reizen werd het schip op 14 december 1990 overgedragen aan de afdeling Instandhouding van de Mijnendienst, wat beteken-de dat het in onderhoud ging. In 1992 was het schip ingedeeld in MBFLOT1. In Oostende werd de MJTT gevolgd en vervolgens de MOST, en na deelname aan de Franse oefening Norminex was het schip tijdens de Vlootdagen in Den Helder te bezichtigen. Na het zomerverlof volgde perioden van oefenen en onderhoud elkaar af tot in mei 1993 het schip met Hr.Ms. *Schiedam* en een aantal Belgische, Franse en Duitse eenheden, onder Belgisch commando, een reis naar de Middellandse Zee ondernam om daar met Italiaanse en Spaanse eenheden te oefenen. Eenmaal terug van deze reis ging het schip in onderhoud. Na aan de NAVO-oefening Solid Stance, de jaarlijks terug-kerende oefening Sandy Coast en de *Haarlem* uiteindelijk op eigen kracht Den Helder. Ook in 2004 zou het schip weer te kampen enkele oefeningen met het MBFLOT 3 in Deense en Noorse wateren te hebben deelgenomen, was het tijd voor het winterverlof.

Bemanningsleden van Hr.Ms. MIDDELBURG brengen een spiegelreflex-bol aan. In combinatie met een infraroodcamera die op de wal staat opgesteld, wordt het schip op de juiste koers gehouden tijdens het meten op de meetbaan in het Haringvliet (1996).

De *Middelburg* was in 1994 tot 30 september ingedeeld in STANAVFORCHAN. De rest van het jaar voerde de bemanning kustwacht- en visserij-politietaken en hydrografische opdrachten uit. Van 13 februari tot 14 maart 1995 fungeerde het schip als stafschip voor de commandant van

MBFLOT3, die als Commander Task Group (CTG) het commando voerde over een verband van Nederlandse, Belgische, Britse en Duitse eenheden tijdens de NAVO-oefening Strong Resolve. Later dat jaar nam het als stafschip voor de CTG deel aan de Franse oefening Norminex en fungeerde het tegelijkertijd als bevoorradingsschip voor de TG. Samen met Hr.Ms. *Tydeman* en *Mercuur* voerde de *Middelburg,* in de zomer van 1996, nabij Madeira beproevingen met de actieve laagfrequentiesonar (ALF) uit. Voordat het schip in 1997 in MJO ging, ondernam het schip een voorjaarsreis naar de Scandinavische wateren. Na het onderhoud stonden de-beproevingen-na-onderhoud en de verdere opwerkfases op het programma. Eind november 1998 was de *Middelburg weer* operationeel inzetbaar en werd een korte reis naar Londen uitgevoerd.

Op 14 december 2011 werd Hr.Ms. MIDDELBURG voor de laatste maal uit dienst gesteld.

Maar in februari 1999 keerde het schip voortijdig terug van de voorjaarsreis om de onderwatermotor te laten vervangen. Later dat jaar nam het schip deel aan achtereenvolgens oefening Blue Game en, ingedeeld in MCMFORNORTH, aan Northern Light, Sandy Coast en een mijnenjachtoefening met de Baltische staten. Tijdens oefening MOCPLAT, een door Zweden en Letland in 2000 geleide mijnenopruimingsoperatie, werd een recordaantal van op scherp staande mijnen geruimd. De Nederlandse deelnemers vernietigden 26 van de in totaal tachtig gevonden explosieven. De *Middelburg* nam er negentien voor zijn rekening.

In 2001 werden de gebruikelijke taken van de mijnenjagers uitge-voerd op de Noordzee en de Oostzee. De hele maand juni was bestemd voor het ‘promovaren’. In 2002 waren het onder meer beman-ningsleden van de *Middelburg* die de erewacht vormden bij het huwelijk van prins Willem-Alexan-der en prinses Maxima. Na een aantal oefeningen zoals JMC, Strong Resolve en een MJTT vertrok het schip naar Zeebrugge voor de MOST. Het eerste halfjaar van 2003 was het schip ingedeeld bij MCMFORNORTH, waarna de rest van het jaar voornamelijk aan onderhoud werd besteed. Het jaar 2004 zat echter vol technische tegenslagen. Het schip wist evenwel toch een beperkt vaarprogramma uit te voeren dat bestond uit kustwacht- en visserij-inspectietaken, maar moest op 1 november terug naar de Rijkswerf voor reparatie.
In februari 2004 nam de *Middelburg* gedurende enkele weken deel aan Dirty Barrel, een zoek-actie naar overboord geslagen gifvaten ten noordwesten van de Waddeneilanden, waarna het schip in onderhoud ging. De bemanning stapte over op Hr.Ms. *Hellevoetsluis.*

Vanaf 2007 tot eind 2008 lag het schip in onderhoud. Terwijl het nog op de werf lag, kwam in januari 2009 een 'nieuwe' bemanning aan boord, die was samengesteld uit de oude bemanning van Hr.Ms. *Willemstad* die in onderhoud lag. Door technische problemen aan de roerkoning kon pas in mei van dat jaar met het opwerktraject worden begonnen. Een uitgebreid opwerkprogr-amma volgde en in november werd het schip weer inzetgereed verklaard. Ingedeeld in SNMCMG 1 stond het schip tot begin mei 2010 onder Pools commando. Na de zomer nam het schip deel aan Sail Amsterdam en in het najaar deed het veel MCM-ervaring op tijdens oefening Beneficial Archer. Het laatste operationele jaar was voor de *Middelburg* zeer intensief, niet het minst vanwege de deelname aan operatie Indalo. Op 14 december 2011 viel ook voor deze mijnenjager het doek.

Bron:

DE BEVRIJDING VAN HOEK VAN HOLLAND (DEEL 2 - SLOT)

D. Ruis

Schnellboot bemanningen geven zich over aan Britse marineofficieren.

Begin met het ontmantelen van de vesting Hoek van Holland.

De volgende morgen, 11 mei 1945, gingen de leden van de Hook Party verder met hun werkzaamheden. Zij spraken met Oberleutnant Hermann Eckert, commandant van de Marine Artillerie Abteilung 205. Hij had met de bezetting van de kustbatterij “Vineta,” ongeveer 800

manschappen, rustig de komst van de Britten afgewacht. Hij gaf de kustbatterij aan hen over en gaf hen tekst en uitleg over de geschutsopstellingen en de ligging van de mijnenvelden rond de batterij. Eckert verklaarde dat hij de opdracht had om bij het naderen van de geallieerden onder meer de vuurtoren te laten springen. Om dit te kunnen doen was de toren ondermijnd met springladingen bestaande uit de koppen van torpedo's. Men had hiervoor dure torpedo-koppen gebruikt omdat er onvoldoende springladingen voorhanden waren. Ook was er te Hoek van Holland als militair een Duitse ingenieur aanwezig, genaamd F. Schotte Schweitzer. Deze was lid van een zogenaamd "Sprengwaffenkommando", een sabotageploeg. Deze ploeg was verantwoordelijk voor de vernietiging van de vitale plaatsen te Hoek van Holland. Schotte-Schweitzer was de afgelopen zes maanden samen met twee andere militairen bezig geweest om alle vitale objecten te ondermijnen met alle mogelijke soorten springstoffen. Hij had met zijn ploegje onder andere de vuurtoren, het spoorwegstation, de Harwichkade en de Noorderpier ondermijnd. Dit was zodanig gedaan dat deze ladingen bij exploderen een maximum aan schade zouden veroorzaken. Zo waren alleen al in de 300 meter lange Harwichkade 18 explosieve ladingen, elk van 500 kilogram explosieven, aangebracht.

Ook onder het spoorwegstation waren als springladingen torpedokoppen aangebracht. Op een aantal plaatsen in de Noorderpier waren bommen aangebracht. Er lagen 24 bommen kruislings onder de pier. Het was de bedoeling om door middel van explosies zoveel gaten in deze pier te slaan dat de Nieuwe Waterweg zou verzanden. Duitse officieren overhandigden aan de Britse

Duitse krijgsgevangenen bezig met opruimen van explosieven.

militairen kaarten waarop de mijnenvelden met de ligging van de mijnen in en rond de vesting waren ingetekend. In de omgeving van Hoek van Holland lagen ongeveer 180.000 landmijnen begraven. Verder waren er veel versperringen op het strand en in het water op de waterlijn aangebracht, onder andere houten palen, bielzen, ijzeren spoorstaven en betonnen versperringen. Aan deze versperringen waren vaak mijnen en andere explosieven verbonden. Duitse krijgsgevangenen begonnen nu in werkploegen onder supervisie van de Britten met het onschadelijk maken en opruimen van explosieven.

Verder hield de “Hook Party” zich die dag bezig met het bij elkaar brengen en ontwapenen van de Duitse militairen binnen de Festung. Omdat er zeer veel werk te doen was riep men de rest van de “Hook Party” op om ook vanuit Bergen op Zoom naar Hoek van Holland te komen. Ook ging men regelen dat Canadese militairen naar de Hoek kwamen om de Duitse militairen te bewaken.
Na 11 mei kwamen de Canadese militairen vanuit het Westland de vesting binnen om te assisteren bij de bewaking van de Duitse krijgsgevangenen. Een deel der Duitse troepen werd met Duitse schepen onder begeleiding van Britse soldaten naar Wilhelmshafen in Duitsland gebracht. De overige Duitse krijgsgevangenen van de Kriegsmarine werden bij elkaar gebracht en in bunkers nabij de Noorderpier geconcentreerd, dit werd het Marinekamp

Britse oorlogsschepen aan de Harwichkade

De krijgsgevangenen van de landmacht, Das Heer, werden in een kamp aan de Langeweg onder gebracht, het Prisonerscamp. In het voormalige vluchtelingenkamp “Vianda” aan de Slachthuisweg werden politieke gevangenen, onder andere NSB-ers, ondergebracht. Ook op Rozenburg-De Beer werd een kamp ingericht voor krijgsgevangenen. Al deze gevangenen werden onder bewaking van Britse, Canadese en Nederlandse soldaten aan het werk gezet in de voormalige vesting.

Op de Harwichkade waren ploegen Duitse krijgsgevangenen bezig met het opnieuw opbouwen van de fruitloods. Om herkenbaar te zijn als krijgsgevangenen hadden zij een geel gekleurde bal op de rug van het uniform en een gele ruit op de rechter knie van de broek.

Op de Nieuwe Waterweg werd het nu drukker met oorlogsschepen, onder andere Britse mijnenvegers van Force A. Diverse schepen begonnen nu binnen te lopen en af te meren in de Berghaven en aan het Harwichsteiger. Deze oorlogsschepen moesten worden bevoorraad en van brandstof worden voorzien. Hiervoor was het noodzakelijk om aan de wal faciliteiten in te richten. Te Hoek van Holland lagen 8 Hafenbewachungsfahrzeuge (omgebouwde trawlers). Van deze schepen lagen er 3 al enkele maanden stil wegens gebrek aan brandstof. De Mijnen-

vegers waren druk bezig om een mijnenvrije geul naar de Nieuwe Waterweg aan te leggen, terwijl zij ook aan het vegen waren op de Nieuwe Waterweg om het vaarwater naar Rotterdam mijnenvrij te maken.

Zweeds voedseltransport op weg naar Rotterdam.

Onder deze mijnenvegers bevonden zich ook Britse schepen bemand met Nederlandse marinemensen. De loodsen te Hoek van Holland hadden het druk. Inmiddels voeren er ook vrachtschepen met voedsel naar Rotterdam. Voorzichtig loodste men deze schepen langs de gezonken scheeps-wrakken en mijnenvelden.

In het oude pantserfort trof men een erg goed uitgeruste telefooncentrale aan. Hier vond men ook het ondergronds opgestelde radiobaken van het lichtschip “Maas”. Omdat goede verbindingen noodzakelijk waren liet men Duitse verbindings-mensen onder leiding van Britse militairen telefoonverbindingen aanleggen met onder andere 2 directe lijnen met ’s-Gravenhage, 3 directe lijnen met Rotterdam en 1 directe lijn met IJmuiden. Na enkele dagen beschikte men over ongeveer 70 locale aansluitingen. Na enige tijd, begin juli, werden in elke wacht 2 vrouwelijke PTT-telefonistes, 1 technische man van de Marine en 1 Duitse Obergefreiter ingezet.

Verder zette men werkploegen bestaande uit Duitse soldaten in bij het opruimen van de mijnenvelden in en rond de vesting. De Duitse Oberge-freiter was verantwoordelijk voor de verbindingen naar de mijnenvelden waar deze werkploegen bezig waren. Elke morgen werden deze krijgsgevangenen afgemar-cheerd naar hun werkterreinen te Hoek van Holland en met landingsschepen over de Nieuwe Waterweg gezet naar Rozenburg-De Beer.

Tijdens het onderzoek troffen de geallieerde militairen in de diverse bunkers en opslag-ruimten grote voorraden aan, onder meer 4000 land-mijnen op Rozenburg-De Beer, 22.500 granaten van 10.5 cm in de bunkers en 38 elektrische torpedo’s in de New Fruit Wharf bij de Harwichkade.

Naast de vondst van 10 en 15 cm geschut, luchtafweerge-schut en antitankgeschut van diverse kalibers, vlammenwer-pers en grote hoeveelheden automatische wapens trof men op Rozenburg-De Beer zwaar geschut aan van 28 cm afkomstig van de Duitse slagkruiser Gneisenau en van 24 cm afkomstig van de Nederlandse pantserschepen Hr.Ms. Heemskerck en Hr.Ms. Hertog Hendrik.

Krijgsgevangenen ruimen mijnen op De Beer.

Ook vond men een flinke hoeveelheid mandflessen van 25 liter gevuld met jenever en rum. Met name op De Beer waren grote hoeveelheden voedsel opgeslagen. Terwijl in West-Nederland grote hongersnood heerste vond men in de bunkers onder andere; 180.000 kilo rijst, 135.000 kilo bruine bonen, 9000 balen erwten, 12.000 kilo puddingpoeder, 200.000 kilo spijsolie, vetten en boter en 37.000 kilo scheepsbeschuit.

De Duitse soldaten in de vesting kregen echter sobere maaltijden omdat het opgeslagen voedsel bestemd was als noodvoorraad, bijvoorbeeld ingeval van belegering. Het dagelijkse rantsoen van de Duitse soldaat bestond uit enkele sneden brood zonder boter en soep. Dit rantsoen droeg niet bij tot een grote motivatie van de soldaat. Hierdoor hielden vele soldaten zich bezig met het stelen van voedsel. Waarschijnlijk hierdoor waren dus vele bunkers waar de voorraden waren opgeslagen beveiligd met bodytraps. Aan de binnenkant van elke deur hingen granaten. Te ’s-Gravenzande trof men in de veilinggebouwen aan de Wouterseweg een enorme munitieopslagplaats aan. Hier lag 1500 ton munitie bestemd voor de troepen en het geschut in de vesting.

Het dorp Hoek van Holland en de omgeving had zwaar geleden onder het oorlogsgeweld. Tweederde van het dorp was afgebroken door de bezetter. Het oudste gedeelte, de Oude Hoek, bestond niet meer. Hier restte nog maar een paar woningen, de rest was opgeofferd aan bunkerbouw en schootsveld of gevorderd als onderkomen voor Duitsers. Het gedeelte van het dorp wat men de “Pannenbuurt” noemde was gesloopt in verband met de aanleg van een tankgracht. Een deel van de Nieuwe Hoek was ook gesloopt en van bunkers voorzien evenals de Nieuwlandse Dijk. In het Staelduinse Bos was ook een grote concentratie bunkers gebouwd. Totaal waren ongeveer 619 van de 1019 huizen afgebroken of vernield. Van de 3500 bewoners was nog maar een handjevol over. Een groot deel van de overgebleven huizen was eind 1944 zwaar beschadigd door mislukte lanceringen van V2 raketten, terwijl leegstaande woningen door Duitse soldaten waren leeggeroofd.

Opengebroken Strandboulevard.

Het Noordzeestrand was onbegaanbaar geworden doordat het over de hele lengte was volgezet met versperringen, houten palen, betonnen palen en betonblokken. Overal, op het strand, op de waterlijn en in de duinen, lagen mijnen en er was een 3 à 4 meter hoge muur (tankmuur) vanaf de Noorderpier tot het Slag bij de grens met 's-Gravenzande gebouwd. De Strandboulevard was opgebroken en de stenen waren gebruikt voor andere doeleinden. De Noorder- en Zuiderpier waren ook flink beschadigd.

Nawoord:

De bevrijding van Hoek van Holland inclusief de vesting gebeurde een aantal dagen na de capitulatie van het Duitse leger in Nederland omdat de geallieerde commandanten plannen moesten bedenken om de vesting met zo min mogelijk bloedvergieten in handen te krijgen. Eén van deze plannen was; een landing vanuit zee op het strand ten noorden van de Hoek, nadat het strand was ontdaan van mijnen. Andere plannen waren een aanval uit de lucht met parachutisten en gliders of via land rechtstreeks op de vesting. Deze plannen werden doorkruist door het optreden van Captain Hopper, die de gok nam om met een minimum aan inzet en zo kalm mogelijk de overgave van de vesting te eisen. Dankzij dit optreden was het niet nodig om strijd te leveren om de vesting Hoek van Holland. Een dergelijke strijd was waarschijnlijk, gezien de zware bewapening en vele aanwezige Duitse militairen een bloedige strijd geworden. Captain Hopper werd voor zijn optreden onderscheiden met een hoge Britse onderscheiding: de "Distinguihead Service Order" (D.S.O.).

Bronnen:

Artikel dagblad "Vrij Nederland", 23 juni 1945.
Artikel dagblad "Trouw", 21 juli 1945.
Artikel dagblad: "Het laatste nieuws", 27 juli 1945.
Verslag van Luitenant ter zee, 1e klasse, Kon. Marine Res. G. Quint.
Artikel Rotterdams Jaarboekje 1952
Rapport van politie-inspecteur J. Blauw, d.d. 25/02/59
Festung Hoek van Holland. Hans Sakkers. Uitg. Hans Sakkers 1992.
Zelden zoveel geluk gezien. Rob van Mil. Uitg. Rob van Mil 1994.
Foto's: archief St. Fort a/d Hoek van Holland. Verkregen van Commander A.S. Leggatt RNR. Officier bij de eenheid Engelse ondiepwater mijnenvegers tijdens de bevrijding van Hoek van Holland.
Foto krijgsgevangenen ruimen mijnen: Nationaal Archief/CCO, fotocollectie Anefo. Fotograaf Piet v.d.Ham.
Dick Ruis, Historisch onderzoeker St. Fort a/d Hoek van Holland/bunker Bremen en het Historisch Genootschap Hoek v Holland.
© Stichting Fort a/d Hoek van Holland/bunker Bremen..

Bron:
Historisch Hoek van Holland
Een digitale tijdlijn van het Historisch Genootschap Hoek van Holland

The End

MIJN JAREN BIJ DE KONINKLIJKE MARINE

Instructeur en Coördinator inlichtingensectie en een reis naar de Sovjetunie en Roemenië

Wies Platje

Op 26 augustus 1974 begon voor mij een nieuwe fase in mijn marineleven. Terug naar Den Haag en wel als instructeur bij de opleidingssectie van de dienst. Het hoofd daarvan had bij zijn aantreden grootse plannen voor het verhogen van het niveau van de opleidingen. Dat was hem toevertrouwd, zijn brede historische en politieke belangstelling gecombineerd met een uitgesproken spreekvaardigheid maakten hem voor deze functie bij uitstek geschikt. Hij wilde mij bij zijn plannen betrekken en hoewel 'terug naar de Randstad' niet echt mijn voorkeur had, voelde ik mij toch vrij snel op mijn plaats. Na een paar weken boordplaatserschap bij de KL op de Alexanderkazerne (hoefde net niet in het gras te slapen) verhuisden we naar Alphen aan de Rijn.
Om mij voor te bereiden op de nieuwe job volgde ik onder andere cursussen bij het Ministerie van Binnenlandse Zaken. De inhoud van deze cursussen omvatte, naast rechts- en wetkennis, het opdoen van theoretische kennis over nationale en internationale politieke fenomenen en organisaties in relatie tot onze staatsveiligheid.

Bij de voorbereiding op mijn functie heb ik dankbaar gebruik gemaakt van de kennis die ik bij deze opleidingen heb opgedaan. Met deze kennis bereidde ik mij voor op de onderwerpen waarvoor ik verantwoordelijk zou gaan worden. Dat waren dat inlichtingendiensten van het Oostblok, conspiratieve technieken, de Sovjetvloot, militaire veiligheid, interviewtechnieken, samenwerking met andere overheidsinstanties en praktisch 'buitenwerk' als volgen en observatie. Het hoofd van de sectie nam het politieke deel voor zijn rekening en liet de cursisten uitgebreid kennisnemen van het ontstaan en de wereldwijde verschijningsvormen van het communisme.

Drie maanden na mijn opleiding bij Binnenlandse Zaken, een tijd waarin ik veel vakliteratuur las en mijn lesmateriaal samenstelde, werd een nieuwe korporaalsopleiding voorbereid. Deze voorbereiding ving aan met een marine wijd gepubliceerde bekendmaking dat schepelingen met de stand van matroos der 1e klasse in bezit van een Mulo of gelijkwaardig diploma een verzoek konden indienen voor plaatsing in deze opleiding. Cursisten die met goed gevolg de opleiding afsloten werden bevorderd tot Korporaal van Speciale dienste Inlichtingendienst. Voor de cursisten was de opleiding ingrijpend omdat ze ingewijd werden in een voor hen nieuwe en onbekende wereld. Ze moesten zich inleven in de denkwereld van mensen met een politieke wereldbeschouwing die strijdig is met onze democratische samenleving. Veel aandacht werd geschonken aan de bij wet begrensde bevoegdheden van een Nederlandse inlichtingen- en veiligheidsdienst.

Veel aandacht werd besteed aan fotografie, scheepsherkenning, basiskennis van de Russische taal en kennis van de organisatie van en activiteiten in een zeehaven. Ook het bijbrengen en beoefenen van praktische vaardigheden bij het inlichtingen- en veiligheidswerk kregen veel aandacht. Bij de praktische onderdelen van de opleiding behoorde dan ook het beoefenen van volgacties. Ik herinner mij daarbij een wel heel bijzondere oefening waarbij ik mij nu realiseer dat daarbij de privacy van de daarbij betrokken persoon, zeker in het licht van de huidige gevoeligheden op dit vlak, mogelijk geschonden kan zijn. Met vier cursisten op het Haagse Centraal Station begint de volgactie met het door mij aanwijzen van een willekeurige man die uit de trein vanuit Utrecht stapte en het station verliet. Onwetend dat hij door het team gevolgd werd liep hij in de richting van de Korte Houtstraat waarna hij een bordeel binnenging. Mijn team observeerde het gebouw en toen de man na ongeveer twintig minuten het pand weer verliet zette ook mijn team zich weer in beweging. Weer richting Centraal Station waar hij, na ongeveer vijf minuten wachten, met de trein richting Utrecht, Den Haag achter zich liet. Zeker voor onze vrouwelijke cursist was dit een bijzondere middag.

Naar Leningrad

In de zomer van 1977 kwam voor mij een bijzondere onderbreking van mijn functie als instructeur. In dat jaar bracht het Nederlands Eskader een vlootbezoek aan Leningrad (het latere Sint-Petersburg). Ik werd, inmiddels bevorderd tot sergeant-majoor, met vijf andere collega's aangewezen als 'embedded' MARID-team. Taak van het team was tweeledig: het doen van fotografische en visuele waarnemingen van voor de dienst interessante objecten en het geven van voorlichting met het doel de bemanningen te wijzen op de bijzondere omstandigheden van de Sovjetsamenleving en de daaruit voortvloeiende veiligheidsaspecten. De bedoeling was dat alle bemanningsleden tijdens de opmars naar Leningrad deze lezing zouden bijwonen. Dat betekende hard werken omdat zoals bekend de bemanning van een varend marineschip door wachtdiensten in ploegen leeft en werkt.
Ik vertrok uit Den Helder aan boord van *Hr.Ms. Poolster* en werd na vier dagen met een Wasp-helikopter overgevlogen naar *Hr.Ms. Overijssel*. In totaal heb ik vijftienmaal mijn verhaal verteld. Bijzonder was de lezing die ik in de hangaar van *Hr.Ms. Poolster* hield voor de meevarende Marinierskapel.
Dat de marine, tijdens het bezoek een unieke mogelijkheid had voor het uit eerste hand verzamelen van informatie over de Sovjetmarine activiteiten die zich in en nabij Leningrad afspeelden, werd met name door de commandant van *Hr.Ms. Overijssel* niet geheel op waarde geschat. Bij het binnen- en uitvaren moest ik met mijn fotografische activiteiten genoegen nemen met een daarvoor minder geschikte plaats aan boord omdat "de paradeerrol onder geen enkele voorwaarde verstoord mocht worden".

Het strenge toezicht van de KGB op buitenlanders bleek onder andere door een motorboot die gedurende het hele bezoek in de onmiddellijke nabijheid van onze schepen was. De bemanningen werden met culturele evenementen als concerten en musea bezoek 'van de straat' gehouden en tijdens de eenmalige openstelling van onze schepen was het duidelijk dat de Russen die daar gebruik van wilden/mochten maken streng gecontroleerd werden.
Ook de contacten tussen onze bemanningsleden en militairen van de Sovjetmarine, tijdens een meeting op het helidek van *Hr.Ms. Tromp,* werden zichtbaar gefrustreerd door al dan niet geüniformeerde veiligheidsmensen.
De door het MARID-team verzamelde informatie was desondanks waardevol en werd na terugkomst gebruikt voor een uitgebreide rapportage die zijn weg vond naar partnerlanden. Op de laatste dag van het bezoek hoorden we via de scheepsomroep dat mariniers en straaljagers van de Koninklijke Luchtmacht een einde hadden gemaakt van de treinkaping bij De Punt.

Het vlootbezoek aan Leningrad heeft op mij een diepe indruk gemaakt. Nu, met de oorlog in Oekraïne in volle gang, denk ik vaak terug aan die dagen in Leningrad. Toen zaten we midden

in de Koude Oorlog. Ik heb ook toen al gezien en gevoeld dat menselijk geluk en vrijheid op de agenda van het Kremlin niet eens sluitposten op de begroting zijn. Na een korte periode van relatieve vrijheid, waarvan vooral criminelen geprofiteerd hebben, is er nu weer sprake van een harde dictatuur en een monddood gemaakte oppositie en pers. Daarnaast schuwt Moskou het gebruik van grof geweld buitenshuis niet langer. Als we het toen vergelijken met het nu dan moeten we constateren dat de Nederlands inlichtingendiensten tijdens de Koude Oorlog met een redelijk comfortabele voorspelbaarheid de militaire dreiging van de Sovjetunie hebben kunnen monitoren. Dit geldt helaas niet meer voor onze collega's van de huidige MIVD.

Weer terug uit Rusland, veel ervaringen rijker (bijvoorbeeld wat zeeziekte is), was er weer een opleiding gepland. Het intensieve contact met de cursisten was boeiend. Met de verreweg de meesten ontstond een fijn contact waaraan ik nog vaak met plezier terugdenk. Latere ontmoetingen met hen waren en zijn voor mij dierbaar.
Na zeven jaar ontkwam ook ik niet aan een functiewisseling. Een nieuw aangetreden hoofd van de dienst vond dat ik te weinig ervaring had opgedaan op het vlak van personele en materiele beveiliging. Dat klopt, maar ik had niet het gevoel dat ik daarbij veel gemist had. Ik had die vier kilo zware zak met sleutels in Den Helder nog steeds in mijn herinnering. Met zware tegenzin zou ik een administratieve functie krijgen waarbij toezicht moest houden op het omzetten van ouderwetse papieren dossiers naar microfiches. Ik sliep niet echt goed in die dagen. Maar de redding kwam snel, zij een van de officieren van de inlichtingensectie door een ongeval tijdelijk werd uitgeschakeld. Met spoed noest iemand worden gevonden die zijn werk, het analyseren, selecteren en distribueren van relevante artikelen afkomstig van de verbindingsinlichtingen afdeling van de dienst, moest overnemen. Ik werd daarvoor aangewezen en zag mijn toekomst bij de dienst weer met vertrouwen tegemoet. Ik verkaste en kreeg de daarvoor nog niet bestaande functie van coördinator Bureau Inlichtingen. Wel bleef ik nog als part time instructeur bij de opleidingen actief.

Coördinator

Ik ontsnapte dus ter nauwer nood aan een langdurige periode van puur administratief werk. De dagelijkse edities met geïntercepteerde berichten van landen waarvoor belangstelling bestond, afkomstig van de verbindingsinlichtingen sectie van de dienst, kwamen nu op mijn bureau terecht. Ik haalde daaruit de voor onze dienst relevante berichten en gaf aan welke intercepts voor andere diensten en departementen van belang konden zijn. Dat was een interessante periode. Ik herinner mij vooral dat massale aankopen van wapens en munitie door twee buurlanden die inderdaad een paar maanden later in oorlog geraakten. Ook veranderingen in de internationale oliehandel duidden op op handen zijnde conflicten. Mijn hernieuwde plaatsing bij Sectie 1 beviel mij goed en terugkijkend is het bepalend geweest voor mijn verdere carrière bij de marine. Na verloop van tijd werd ik hoofd van de subsectie dit verantwoordelijk was voor het bijhouden van de bewegingen van de Sovjetvloot op en rond de Atlantische Oceaan. Mijn tijdelijke functie van Coördinator werd omgezet in een vaste functie. Intussen werd het steeds drukker op het plot en vertoonde de Sovjetvloot zich steeds vaker in en langs de Nederlandse kust. In 1980, toen in Polen democratische (lees anti-Sovjet) gevoelens steeds sterker werden en het Kremlin zich daarover zeer ongerust begon te maken, werd ik verantwoordelijk voor het monitoren van de militaire situatie in die het gebied.

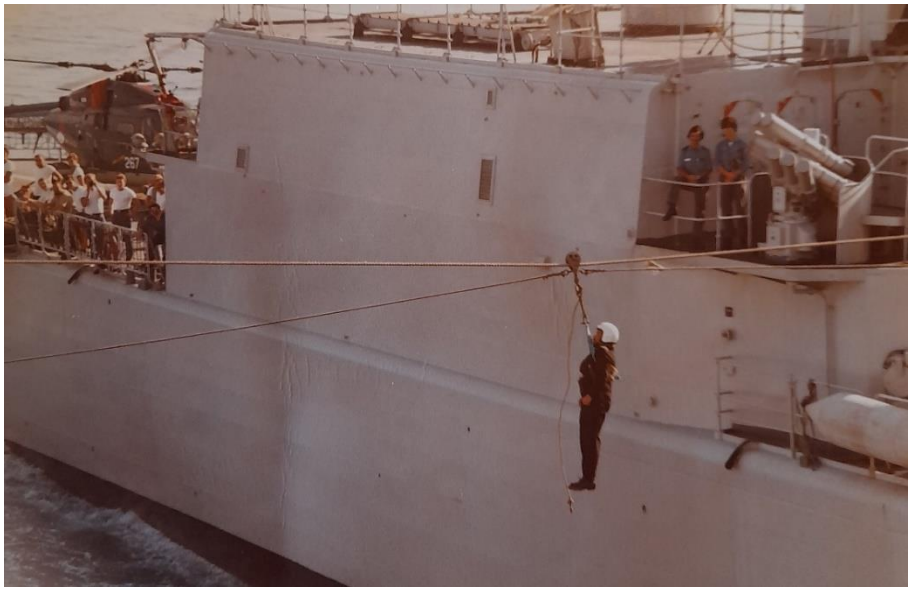
Dezelfde tijd begon Den Haag zich zorgen te maken over de situatie in Suriname. Vanwege de taken van de Koninklijke marine in de regio was de MARID betrokken bij het verzamelen van informatie over de situatie in en rond Suriname. Dit bracht toen bijzonder veel werk met zich mee. Op 1 januari 1983 werd ik bevorderd tot adjudant-onderofficier.

Roemenië

Zoals dat twee keer eerder gebeurde ging ik weer een paar weken naar zee. In 1983 bracht het Nederlandse Eskader, als onderdeel van een oefenperiode in de Middellandse Zee, bezoeken aan het Roemeense Constanta en aan het Joegoslavische Rijeka. Met een vier man sterk MARID-team vertrokken met een Orion naar Napels waar het eskader was afgemeerd. Ongeveer een week voor vertrek naar de Middellandse Zee meldden de Turkse autoriteiten dat Moskou een zuidwaartse passage door de Bosporus van de nieuwe geleide projectielenkruiser Slava had aangekondigd. Binnen de NAVO-inlichtingen community werd reikhalzend uitgekeken naar de eerste deployment van dit schip in internationaal water. Een naar Istanbul gestuurde MARID-man maakte foto's toen het schip de zuidwaartse passage door de Bosporus maakte.

Hij was tijdig terug in Nederland zodat ik zijn foto's mee naar Napels kon nemen om de eskaderstaf en de commandanten van de fregatten een indruk te geven van deze indrukwekkende nieuwe Sovjetkruiser. In de EOV-hut van het vlaggenschip *Hr.Ms. De Ruyter* werden de bewegingen van het schip nauwlettend gevolgd en toen de mogelijkheid zich voordeed om rendez-vous te maken besloot de eskadercommandant het oefenprogramma deels op te schorten en het fregat *Hr.Ms. Bloys van Treslong* onder commando van de latere BDZ en Directeur van de AIVD Nico Buis naar de positie van de *Slava* te dirigeren. Besloten werd een van onze mensen in de nacht per snelle motorboot en camera's over te brengen naar het fregat. In de ochtend werd de *Slava* door hem vanuit de boordhelikopter uitgebreid gefotografeerd.

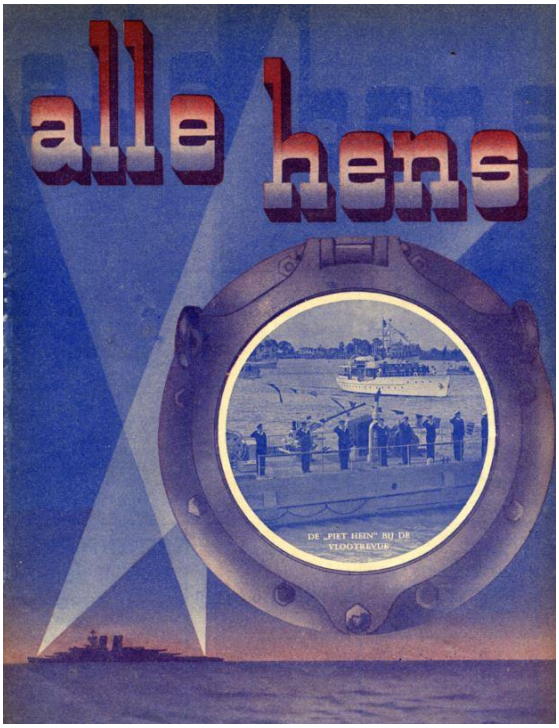
Door een Orion van de MLD die vanaf de Siciliaanse basis Sigonella eveneens een surveillance missie uitvoerde werd de helikopter tijdens de fotosessie gefotografeerd.
Dit liet een sterk staaltje van vliegenier schap zien. Mijn herinneringen aan deze operatie kwamen weer sterk boven toen op 14 april 2022 de Slava (die later tot Moskva werd omgedoopt) door de Oekraïense strijdkrachten tot zinken werd gebracht. Aangekomen in Constanta werden de resultaten van de fotosessie via de Nederlandse Ambassade in Boekarest naar Den Haag verzonden.



In de haven van Constanta lagen enkele oorlogsschepen van de Roemeense marine. Gedurende het bezoek werden die door ons uitgebreid gefotografeerd; opvallend was dat er totaal geen activiteiten aan boord werden waargenomen. De Amerikaanse marine-attache in Belgrado, Commander Peter A. Huchthausen bezocht ons aan boord en met hem bespraken we de mogelijkheid om vanuit Constanta een bezoek te gaan brengen aan de marinebouwwerf te Mangalia waarop op dat moment een fregat van nationaal ontwerp in aanbouw lag. Hiervan werd afgezien vanwege de van kracht zijnde veiligheidsmaatregelen en het feit dat op gezette tijden de bouwwerf door middel van een ophaalbrug van de stad afgesloten werd. Tijdens het schrijven van mijn boek *Een Zee van Geheimen* ontdekte ik dat in 2009 van de hand van Huchthausen een boek verschenen was met de titel *Hide and Seek, the untold story of Cold War Naval Espionage.* In dit boek beschrijft hij hoe met name in de directe omgeving van militaire installaties in Roemenië sprake was van een, zelfs in vergelijking met andere communistische landen, opvallend strenge bewaking. De levensomstandigheden in Roemenië waren ten tijde van het Ceausescu regiem erg pover en de bevolking maakte op ons een terneergeslagen indruk. In de avonduren brandde er sporadisch straatverlichting en regelmatig patrouilleerden groepjes van vier militairen in een soort ganzenpas door de straten. Wat een verschil met de volgende haven, Catania op Sicilië. De Italiaanse vrolijkheid en gastvrije horeca had op de bemanning een opvallend positieve uitwerking.
Tijdens de opmars naar Constanta werd ik door de scheepstelevisie van de De Ruyter geïnterviewd en kreeg ik de gelegenheid om een korte lezing over Roemenië en de bijzondere veiligheidsaspecten van het land te presenteren.
Mijn tot dan toe niet bepaald spectaculaire maritieme ervaringen werden tijdens deze reis uitgebreid toen ik met de Lynx-helikopter van Hr.Ms. Van Kinsbergen werd opgehaald om ook op dat schip mijn Roemenië verhaal te presenteren. In de namiddag werd ik met behulp van het lichtelastentuig weer naar het vlaggenschip teruggebracht. Veilig aan de overkant aangekomen was mijn eerste gedachte: “zo, dat pakt niemand van mij af”.

Voor mij was 1983 een belangrijk jaar. Net terug van de reis naar Roemenië werd ik op 3 november dat jaar uitgenodigd voor een gesprek met de plaatsvervangend vlagofficier personeel. Hij vroeg mij in te stemmen met het voornemen van de Koninklijke Marine mij te benoemen tot luitenant ter zee van vakdiensten. De benoeming vond plaats per 1 januari 1984. Ik bleef nog een aantal weken coördinator om daarna te worden overgeplaatst naar het Marine Vliegkamp Valkenburg waar ik Inlichtingenofficier van de Groep Maritieme Patrouillevliegtuigen werd.
Over deze boeiende tijd vertel ik de volgende keer.

Wies Platje



Alle Hens september 1948

Koningin Wilhelmina en Haar Marine

Oranje en vloot.
Twee onafscheidelijk verbonden begrippen. Het Oranjehuis is steeds doordrongen geweest van het besef, dat Nederland het van de zee moet hebben en dat de vloot nodig is, om de koene vrachtvaarders van Europa, die de Nederlanders waren en ten dele nog zijn, hun wereldbedrijf mogelijk te maken. Ook in de strijd voor het verkrijgen of behouden, van de vrijheid, wist onze dynastie het beweeglijke vlootwapen naar waarde te [schatten. Prins Willem I, prins Maurits, prins Frederik Hendrik, hoewel [bekwame veldheren te land, hadden een open oog voor de betekenis van de vloot. Met behulp van de vloot herstelde prins Willem III de vrijheid in Engeland.
En wanneer de Hollandse zuinigheid de wijsheid wel eens bedroog en men het geld er niet voor over had, om de schepen te onderhouden en te vernieuwen, was het veelal een Oranjevorst, die het roer trachtte om te gooien. Zo legde Willem IV bij de grote hervormingsplannen van 1748 de grondslag voor een vlootvernieuwing. Helaas kwam hiervan na zijn dood niets terecht.

Zelfs Willem V, hoewel niet een der sterkste Oranjevorsten, trachtte met Van Kinsbergen tot een herstel van de vloot te komen. Koning Willem 1 zag de vloot als de natuurlijke beschermster van de koopvaardij, en het is bekend, dat hij vooral deze begunstigde en dus logischerwijze ook naar verbetering van de oorlogsmarine, die zo verzwakt uit de Franse tijd tevoorschijn was gekomen, streefde.
Zijn opvolger op de troon, Willem II, gaf evenzeer blijk van levendige belangstelling voor de vloot, o.m. door zijn zoon, Prins Hendrik voor de zeedienst te laten opleiden. En koning Willem III deed niet voor hem onder, ook al betekende het tijdperk van zijn regering een achteruitgang voor de marine. Maar onder Koningin Wilhelmina, wier contact met de marine, „de marine van

Hare Majesteit", het onderwerp van dit artikel is, kwam er al spoedig herleving, niet het minst door haar persoonlijke invloed. Een herleving, die onder inwerking van de pacifistische neigingen van de eerste decennia der 20e eeuw, ook niet doorzette; men denke aan de verwerping van de vlootwet in 1912 en later in 1923. Haar eigen belangstelling voor de vloot bleef echter onverminderd.

En Van haar kant, was de marine van ouds zeer oranjegezind, misschien wel het (meest van alle vaderlandse organen. Ten tijde van de revolutie van 1794, b.v. was het algemeen bekend, dat de vloot herstel der Oranjes op de troon wenste. Verscheidene oorlogsschepen droegen toen dan ook de naam van leden van het Koninklijk Huis.

Oranje en de vloot; inderdaad twee onafscheidelijk verbonden begrippen.

Het leven van Koningin Wilhelmina kenmerkt zich van jongsaf door een hartelijk medeleven met de marine en haar mannen. Elf jaar oud, bezoekt zij reeds met haar moeder het opleidingsschip „Admiraal Van Wassenaar" te (Amsterdam, waar zij met kinderlijke belangstelling alles bekijkt en geniet van de oefeningen, die worden gehouden.

In October 1892 laat zij het pantserdekschip „Koningin Wilhelmina der Nederlanden" te water. Het kenmerkt haar piëteit, dat zij het eerste pantserdekschip, hetwelk tijdens haar regering op stapel wordt gezet, de naam „Koningin Regentes" geeft.

Enkele jaren later, 1894, brengt zij met Koningin Emma een bezoek aan de directie der Marine te Willemsoord, waar zij het intussen gereed gekomen pantserdekschip, dat haar naam draagt, bezoekt en ook het Koninklijk Instituut voor de Marine bezichtigt.

Voor het eerst houdt zij dan een soort vlootschouw. De beide Koninginnen embarkeren aan boord van haar raderschip „Valk" en stomen langs de schepen en torpedoboten, die voor deze revue in drie linies ten anker liggen.

De eerste zeereis, die zij. als meisje van 14 jaar, naar Engeland maakt, doet zij heen en terug met de „Valk", die daarmee haar zwanenzang op het water heeft gezongen, want het schip wordt afgedankt. Sindsdien beschikt onze Marine niet meer over een schip, dat door vorstelijke personen als jacht kan worden gebruikt. Gelukkig vervult het prinselijk jacht „Piet Hein" thans die functie voor het prinselijk gezin. Wanneer in 1898, kort na haar troonsbestijging de jonge Koningin met haar Moeder een vlootschouw houdt, is tevoren Hr. Ms. „Zeehond" in enkele weken gereed gemaakt voor koninklijk jacht, waartoe de deksalon van de „Valk" op de „Zeehond" wordt overgeplaatst.

Het was dik van mist op onze Hollandse stromen, de morgen van die 15e September.

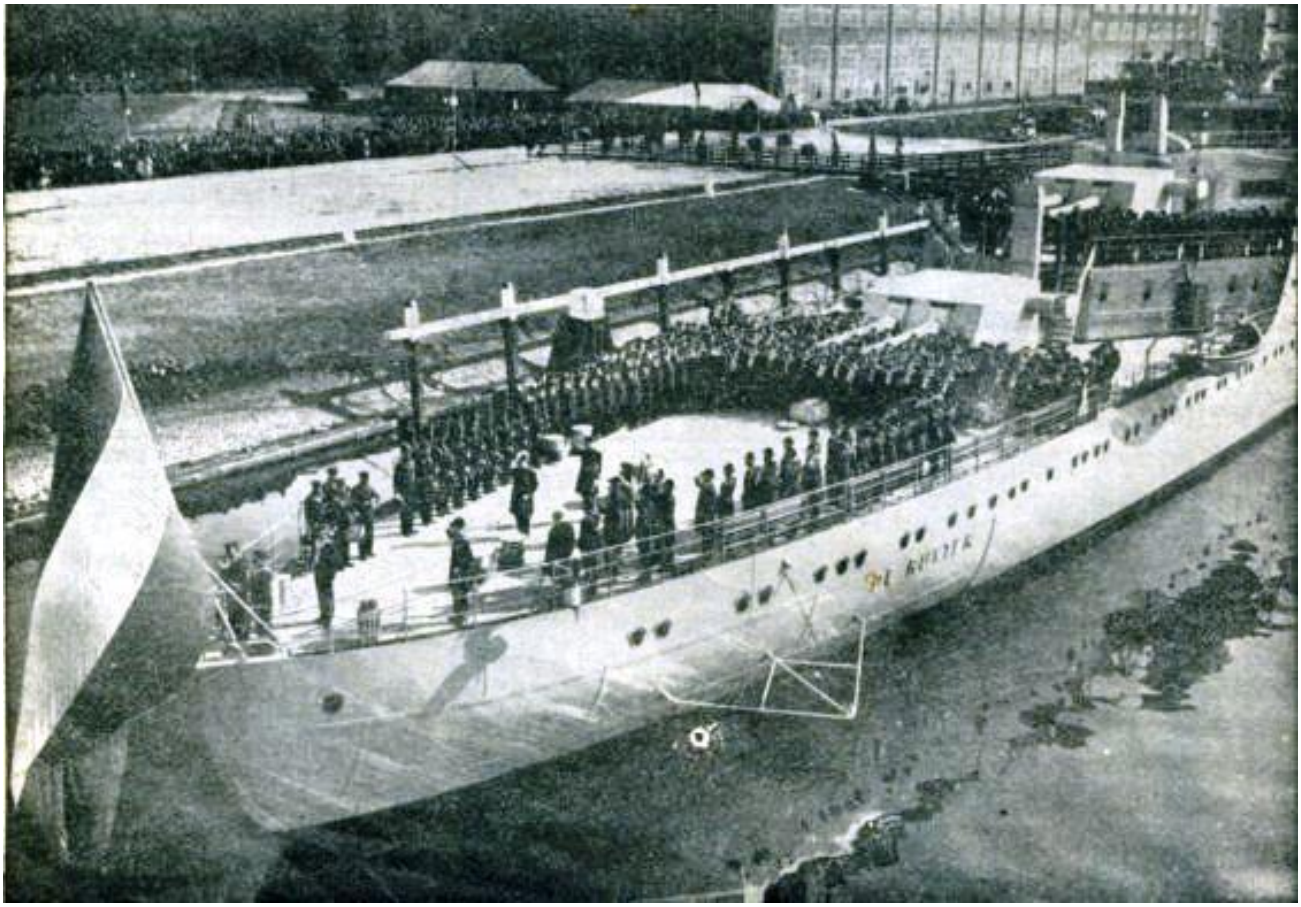
Een dichte nevel lag triest over land en water en de velen, die zich gereed maakten, getuige te zijn van een gebeurtenis, enig in de Nederlandse geschiedenis, hadden er een zwaar hoofd in, wat er van de vlootschouw terecht zou komen. In die dagen kwam De Bilt nog niet in de vroege morgen vertellen, wat het weer zou worden.

Maar ziet: tegen negen werd er in het zuidoosten een lichtere plek zichtbaar aan de lucht en langzaam schoof een bleke zonneschijf te voorschijn. De mist trok op en de verzamelde vloot

op het Hollands Diep kwam uit de nevelen te voorschijn. De schepen blonken van verf en vrolijk wapperden vlaggen in een stralende zomerzon.

Ze lagen in één linie ten anker, al deze schepen van H. M.:het flottieljevaartuig der Indische Militaire Marine „Koetei";
de 2 monitors „Cerberus" en „Krokodil";
de 2 pantserschepen „Piet Hein" en „Evertsen";
de 3 pantserdekschepen „Zeeland" (vlaggeschip), „Holland" en „Friesland";
de 2-riviervaartuigen „Mosa" en „Rhenus";
de 2 kanonneerboten „Hefring" en Hadda".

In deze volgorde lagen ze gerangschikt van west naar oost, om precies te zijn: tussen de meridianen van O°24' en O°21' bewesten die van Amsterdam. Met de „Zeehond", die ten anker liggend, de beide Koninginnen bij de haven van Moerdijk wachtte en nog 8 andere marinevaartuigen, was hier een vloot verenigd van 21 schepen met 166 officieren en 2.143 onderofficieren en manschappen. Nabij Moerdijk lagen ook nog de ,,Castor" en „Nautilus" voor anker. Een geheel, dat ook nu zeker grote indruk zou maken.
Even was er nog vrees, dat het kenteren van het tij de formatie zou kunnen storen, maar het tij was in enkele minuten om en alles liep goed van stapel.
Reeds uit de Koninklijke trein, die om 1 uur in de middag over de toen 27 jaar oude spoorbrug denderde, was het een overweldigend gezicht. Maar nadat de Koningin en haar moeder met gevolg per sloep naar het jacht „Zeehond" waren gebracht en dit schip op bevel van H. M. het anker had gelicht, werd het pas recht een schouwspel van bijzondere schoonheid.



Het koninklijk jacht werd gevolgd door het artillerie- instructieschip H.M. „Bellona” met de genodigde Indische prinsen, de schoener H.M. „Dolfijn”, met de ministers en het ss „Nederland” van de Mij. Zeeland met de leden van de Raad van State en de Staten-Generaal.
Drie vistorpedoboten, „Ardjoeno”, „Batok” en „Empong” stoomden het jacht tegemoet' en begeleidden het.
De „Castor” en „Nautilus” waren de eerste, die het koninklijke saluut van 35 schoten afwisselend over stuur- en bakboord afgaven, terwijl de bemanning van deze oorlogsbodems paradeerde op de raas. En terwijl het jacht, op een 100 meter langs de linie voer, die ongeveer 5 km lang was, donderden uit de kanons van .elk schip achtereenvolgens de saluten.
Een machtige begroeting van de nieuwe Koningin door haar scheepsmacht.

Maar de burgers wilden niet achterblijven. Op een tjalk, met de romantische naam „De vrouw Neeltje van Papendrecht”, dirigeerde een man met een korvijnagel een koor van burgers, die het „Wilhelmus” en het „Kroningslied zong. En de ligplaatsen, die aangewezen waren voor de particuliere vaartuigen, wemelden van zo dicht bezette scheepjes en schepen, dat sommige grote rivierboten slagzij maakten, op het moment dat Zij passeert en alles naar de reling opdringt. Op de oorlogsschepen stonden de bemanningen voor de parade aangetreden en op het sein van elks commandant „Leve de Koningin”, zwaaiden zij driemaal hun mutsen onder het driewerf geroep van „hoezee”, of, om in marineterm te spreken: zij joelden. Met buigen en gewuif dankte H.M.
De particuliere boten uitten hun vreugde op schrillere wijze: bij het aan boord gaan van de Koninginnen met gevolg op de „Zeeland”, zetten zij alle de schelle kelen van hun stoomfluiten op. En de duizenden geestdriftige kijkers juichten de Koningin en de Marine toe en zongen vaderlandse liederen. Een ooggetuige schatte het aantal particuliere vaartuigen en de aan het Rijk behorende civiele schepen op een duizend, waaronder vele buitenlandse jachten, vooral Belgische. De koningin der aarde, de pers, had de beschikking gekregen over de „Stad Zwolle”.
Nauwkeurig bekeek Koningin Wilhelmina de „Zeeland”: tentdek, commandotoren, opperdek, geschutbatterij, electrische liften, de kajuit, longroom en verdere verblijven, de bottelarij, de ziekenboeg, ankermachine, spil, voor-station, stokerslogies en stokerswasplaatsen, de machinewerkplaats en het onderofficierenlogies.
En al dadelijk treft bij dit eerst bezoek die prachtige karaktertrek van H.M., nl. dat zij alles, waarmee de marineman, ook de laagste in rang, te maken heeft, wil leren kennen, zien en ondervinden. Men waarschuwt haar, dat het afdalen in het voorstation zeer bezwaarlijk is langs een moeilijke trap. Zij wenst die ruimte toch te bezoeken en klimt omlaag, terwijl haar Moeder wacht.
De geestdrift van de kijkers was eerst nog binnen de perken gehouden. Maar toen de jonge Koningin tegen het vallen van de avond de terugtocht aanvaardde, begonnen de burgerschepen met vele tegelijk het anker te lichten en op te dringen naar het koninklijk jacht, om haar van nabij te kunnen zien. Het gelukte de politievaartuigen slechter ter nauwernood, een weg voor de „Zeehond” vrij te houden.
Een onvergetelijke aanblik bood het Hollands Diep die avond bij zonsondergang.

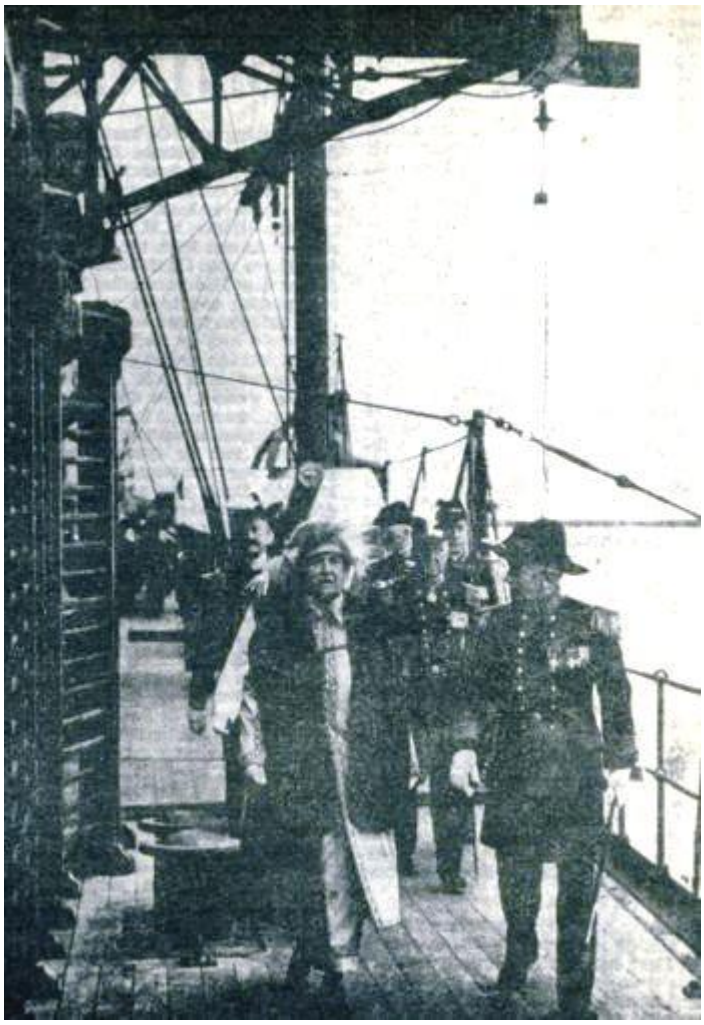
Het rode zonnegoud lag over de gepavoiseerde schepen, die zich prachtig tegen de kim aftekenden; een grote rookpluim hing boven het landschap aan de lijzijde der schepen. Machtig Bloot het gedonder van het geschut deze eerste kennismaking van H.M. als Koningin met haar

vloot af. Zo was haar regering begonnen met een vloot- schouw als nog nooit in Nederlandse wateren was gehouden en sindsdien ook niet meer gehouden is.
Vandaar dat ik hierover wat langer heb uitgeweid.
En deze liefde voor haar vloot heeft Koningin Wilhelmina ook verder getoond. Geen wonder, want in haar opvoeding heeft het vak „defensie", ook ter zee, een grote plaats gekregen.

Dat de titel „Harer Majesteits" (Hr. Ms.) maar niet alleen een vorm is, maar dat zij haar vloot wist te gebruiken, wanneer dat nodig was, is wel bijzonder duidelijk gebleken, toen zij in 1901 Haar kruiser „Gelderland" ter beschikking stelde van Paul Kruger. Het schip was op reis naar Indië en ontving te Perim op 17 September 1900 de opdracht van H.M. om president Paul Kruger van de Zuid-Afrikaanse republiek af te halen te Lorenzo Marquez. Daar kwam de grijze president 19 October aan, de dag, waarop juist de verloving van de Koningin met Prins Hendrik van Mecklenburg Schwerin aan boord gevierd werd.

22 November stapte „Oom Paul" in Marseille aan wal. Het was een daad van moed, gebaseerd op een fijn rechtsgevoel, die Koningin Wilhelmina eerde, een daad, waaraan haar Marine maar al te graag medewerkte. Een staaltje van „vlagvertoon", waarop ons land trotser mag zijn dan op alle andere vlagvertoonreizen in de halve eeuw van Haar regering. Hiervan noemen wij alleen het optreden tegen Venezuela in 1908, dat men als en „krachtig vlagvertoon" zou kunnen beschouwen.
De pantserdekschepen „Gelderland" en „Friesland" en het pantserschip „Jacob van Heemskerk" namen hier aan deel.
De Koninklijke Marine is het orgaan, waarmee H.M. op de sprekende wijze contact onderhoudt met de andere landen; daarvan bedient zij zich ook, om Haar onderdanen in het buitenland te beschermen, wanneer ze ergens gevaar lopen. Naar alle windstreken en veler keren landen zijn Haar schepen in de afgelopen eeuw gevaren. Wel het meest naar Indië, Oost en West, voorts naar Delagoabaai, Lissabon, Smyrna, Port Said, Shanghai, Takoe, naar havens in Noord-China, Melbourne, Martinique, Rio Hacha (Columbia).
De „Heemskerk" bracht in 1908 de Prins-Gemaal van Bodo in Noorwegen naar het vaderland terug en voerde hem in 1910 naar Sheerness om de Koningin te vertegenwoordigen bij de begrafenis van koning Edward. In 1911 genoot de „Gelderland" de eer de Prins naar Sheerness te varen, ter bijwoning van de kroning van het Engelse koningspaar en in 1914 voor de eerste wereldoorlog begon, voer hij met Hr. Ms. „Zeeland" naar Kopenhagen en St. Petersburg.

Behalve de taken van handels- en onderdanenbescherming, vlagvertoon en representatie, die Hr. Ms. marineschepen vervulden, was er nog een derde functie, waar de Koningin haar vloot graag mede belastte: zich dienstbaar te maken voor wetenschappelijke onderzoekingen, terecht een mooie vredestaak. Daartoe behoorde. allereerst het meer interne eigen werk van de hydrografie, het in kaart brengen van nog niet geheel bekend watergebied, vooral in de uitgestrekte Indische Archipel. Maar van niet minder belang zijn de verschillende wetenschappelijke expedities en diepzeeonderzoekingen waaraan de marine medewerkte in deze halve eeuw. Ik noem de „Siboga diepzee-expeditie van prof. Max Weber in de laatste jaren van de vorige eeuw, de diepzeelodingen van Hr.Ms. „Edi" in 1903, de expedities in Suriname van 1902 en 1907 en 1915; de tochten van prof, dr F. A. Vening Meinesz voor diepzee-onderzoekingen.
In 1906 maakte de .Friesland" een reis naar Spitsbergen om de graven der oud-Hollandse zeelieden, die verwaarloosd waren, te herstellen. Een steen met het opschrift Hr.Ms. „Friesland" herstelde deze graven in 1906, op last van de Koningin der Nederlanden',' werd toen naast de steen, die de Willem Barentsz in 1878 daar had aangebracht, aan de rots bevestigd, als blijk, dat de moedige Hollandse zeevaarders van weleer in eerbiedige herinnering blijven.



Achter al dit vredeswerk voelen wij de geest van de Hoge Landsvrouwe, aan wie de marine maar al te graag gehoorzaamde. Hoe vurig zal Zijzelf hebben gewenst en gebeden, dat Haar schepen nooit tot die laatste taak zouden worden geroepen: het gevecht. Een taak, waarvoor wij ons onverbiddelijk moeten blijven voorbereiden, want wie de vrede wil, moet zich wapenen — het is nu eenmaal niet anders in dit haatdragende ondermaanse — maar een taak, waarvan de vreedzame Nederlander hoopt, dat zij nooit behoeft te worden vervuld.
Wanneer echter de Nederlandse leeuw tot de oorlog wordt gedwongen, zoals in 1940, blijkt hij moedig en onverzettelijk. En ook de „zeeleeuwen", zowel van de marine als van de koopvaardij en de visserij, hebben gestreden en volhard, toen de „landleeuwen" reeds tot machteloosheid waren gedoemd. De vijfdaagse oorlog in en om Nederland vond Hr. Ms. marine op haar post voor de kust in de zeegaten en op de wereldzeeën.
Na de gedwongen evacuatie van Nederland, waarbij gezin en familie moesten worden achtergelaten hervond de marineman al spoedig zijn evenwicht.

Het feit dat ook de Koningin en het Prinselijk gezin zich aan de greep van de Nazi-invallers hadden kunnen onttrekken, vervulde de marine met grote dankbaarheid. Zij putte hieruit de

moed om de strijd uit alle macht voort te zetten. In een recordtijd waren de zee- en luchtstrijdkrachten, welke Engeland hadden kunnen bereiken, gereorganiseerd en weer op post. Zo begreep Haar vloot Haar: het was geen overgave, het was slechts een wisselen van basis om beter te kunnen doorvechten. Met „ons" vocht ook Zij immers door. Zelf zeide Zij:: „Mijn marine niet haar trotse tradities was nog in tact, gereed om slag te leveren, waar dat nodig mocht zijn. Op onze schepen zal de vlag nimmer worden gestreken".
Hoe zou elk marinevaartuig het zich tot een eer hebben gerekend, wanneer het de Koninklijke familie had mogen overbrengen uit het overweldigende vaderland.
Maar ze waren toen alle nog in de strijd betrokken, en het was de Engelse torpedoboot jager HMS „Hereward", die in de morgen van 13 Mei 1940 de Koningin naar Engeland overbracht. Van dek heeft zij Haar marine in niet versagend verweer kunnen aanschouwen. Het schip werd toen zwaar door de Duitsers bestookt, evenals dat, waarop Prinses Juliana met Prins Bemhard en de twee prinsesjes naar veiliger oord werden gebracht.
Het is niet nodig, lang stil te staan bij de oorlogsjaren. Het contact tussen Koningin en Marine (uitgebreid met voortreffelijke krachten uit de koopvaardij) is in die tijd inniger en ook sterk persoonlijk geworden. Het tekent de felle wil tot dóórzetten van de strijd, dat reeds vijf dagen na de aankomst in Engeland de Koningin de Onderzeedienst in Plymouth inspecteerde.
Zij stelt haar vloot onmiddellijk ter beschikking van de geallieerde macht en verricht met voortvarendheid en inzicht alles wat nodig is tot snelle reorganisatie van wat er over is aan oorlogsschepen, koopvaarders en vliegtuigen.
Zij bemoedigt en beloont, reikt onderscheidingen uit, zoals in Mei 1941 aan een aantal dappere leden van de koopvaardijvloot. Zij bezoekt het Nederlandse legerkamp in Wolverhampton in de Midlands, waarbij zij o.a. de matrozen, die er worden opgeleid, inspecteert. Zij opent, in Augustus 1943 het Hollandshuis in Londen, waar voor de Nederlandse soldaten, de matrozen en de leden van de koopvaardij een speciaal lidmaatschap krijgen, geldig voor de tijd van hun verblijf. Wanneer koopvaardij of oorlogsschepen na een zware reis binnenvallen, geeft H.M. zoveel mogelijk blijk van haar medeleven door een persoonlijk bezoek.
Zo brengt Zij in Maart 1944 een bezoek aan Haar kanonneerboten „Flores" en „Soemba", nu hun terugkeer uit de Middellandse Zee. Zij gaat naar de Nederlandse mijnenvegers-basis in Engeland. Zij ontvangt persoonlijk haar medestrijders voor de vrijheid, tot de laagst geplaatste toe. Hoe leeft zij mede met de dappere daden van Haar schepen in Indië en hoe diep is Haar smart, maar ook hoe groot Haar trots op Haar Marine, als Haar schepen, strijdende tot het laatst, ondergaan en de overlevenden in kampen worden gevangen gezet!
Na de bevrijding komt Zij in Antwerpen, aan boord van de „Jacob van Heemskerck" en tijdens Haar tocht door Zeeuws-Vlaanderen in 1946 verblijft Zij aan boord van de „Van Speyck".
En het is ook voor haar een groot leed, dat de vloot na de bevrijding zo gedecimeerd is.
Van de oorlogsschepen, welke Zij tijdens een grote vlootrevue in 1938, ter gelegenheid van Haar veertigjarig regeringsjubileum, op het IJ te Amsterdam heeft aanschouwd — wat is er thans nog van over?
Het moet Haar dan ook wel een oorzaak van bijzondere vreugde zijn geweest, toen in Mei 1948 het grootste schip, dat ooit Haar marine behoorde, daarbij werd gevoegd: het vliegkampschip Karel Doorman. Een onbetwistbaar teken, dat Haar vloot zich weer herstelt tot een zeemacht, waaraan met vertrouwen de bescherming van de koopvaardij en van onze overzeese gebieden kan worden toevertrouwd.
Er is nog veel meer te vertellen over Haar contact met de Marine, en over de evolutie, die de Marine door de opkomst van het onderzeebootwapen, het vliegtuig, de draadloze telegrafie, de

radar, de asdic, de decca en andere vernuftige uitvindingen tijdens Haar regering heeft ondergaan.

In het begin schreef ik reeds over die bijzondere karaktertrek van Koningin Wilhelmina, dat Zij zich door niets laat afschrikken om alles dat van invloed is op het leven en werk van de geringste matroos, te leren kennen. Zij is dan ook de eerste vermoedelijk tot heden wel de enige koningin, die een tentje met een onderzeeboot heeft gemaakt. Het was aan boord van de derde onderzeeboot die tijdens Haar regering was gebouwd, de „O3", dat zij 6 September 1916 deze reis onder water maakte. Tien jaar later, 10 Maart 1926, maakte de Koninklijke Familie een vaartocht aan boord van de „Ö9". Ook technisch is Zij goed op de hoogte, zelfs zó, dat' een inspectie weleens een examen leek, daar Zij soms beter de dingen wist dan degenen die Haar rondleidden. Zij trotseerde de elementen als de koenste zeeman, aarzelde niet om bij ruig weer in een sloep te stappen om op een schip te kunnen komen. Toen een eskader uit Indië terugkeerde te Hoek van Holland, wilde Zij er slechts na grote aandrang van haar geleiders van af zien, wegens de zeer holle zee, om zich in een gewone sloep naar boord te begeven. Tijdens de mobilisatie was Zij bij nacht en ontij temidden van de troep en de vloot.

Bij de zeilwedstrijden in Den Helder van de Kon. Marine Jachtclub, in September 1929, tijdens regen en storm, was het vooral aan H.M. te danken, ze toch met de „Kortenaer" zee koos, de bemanning inspecteerde en vervolgens ondanks het slechte weer, op de brug bleef gedurende heel de tocht, dat het programma vrij volledig kon worden uitgevoerd. Na debarkatie inspecteerde Zij nog het korps adelborsten, bezichtigde het Kon. Instituut voor de Marine en reikte tenslotte prijzen uit. Hoeveel vrouwen zouden in zo'n geval maar al te blij zijn geweest wanneer „deskundigen" de tocht hadden afgelast.
Is het nog nodig er aan te herinneren, dat ook de marine-instellingen aan de wal Haar hoge belangstelling hadden? Tijdens de viering van het 50-jarig bestaan der adelborsten opleiding te Willemsoord, bij de vaandelplechtigheid op 15 September 1904, kende Zij aan het vaandel van het korps adelborsten de volledige eerbewijzen toe.
Zij overhandigde dit vaandel persoonlijk, na een treffende toespraak, aan de commandant van het Koninklijk Instituut. En 25 jaar later is Zij weer bij het feest der adelborsten aanwezig.
In 1905 bracht Zij hulde aan de herinnering van admiraal De Ruyter, en daarmee aan de marine, door bij het standbeeld van de admiraal te Vlissingen tegenwoordig te zijn, ter gelegenheid van het feit, dat twee opgeviste kanons uit de slag bij Syracuse aan de voet van het monument werden geplaatst.
Dat de Prins der Nederlanden beschermheer was van de Kon. Ned. Vereniging Onze Vloot, tekent ook wel hoe sterk de band is tussen Vorstenhuis en Marine.
Zo heeft ook deze Oranjevorstin in de halve eeuw van Haar bewind, duidelijk getoond dat de vloot inderdaad van Hare Majesteit is, en dat de marine het predicaat „Koninklijke" niet slechts als een hoge onderscheiding, maar als levende werkelijkheid draagt.
P. KORTHUYS

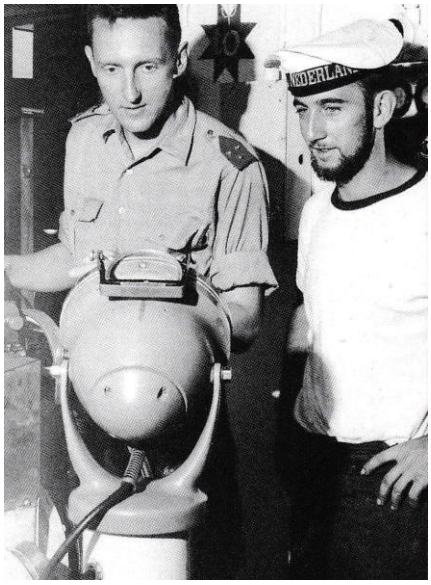
De Bersiap – tijd

Had voorkomen kunnen worden

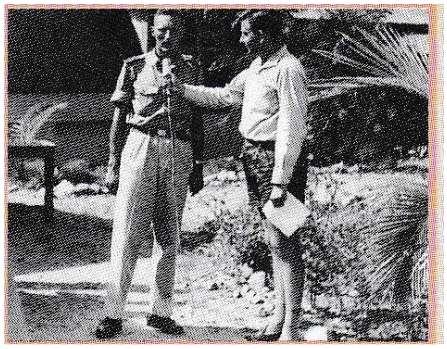
Wij gaan in gedachten met hem mee naar de Toendjoengan, de 'Coolsingel' van zijn geboortestad Soerabaja, op een dag in april 1942. De 13-jarige Govert Huyser, kind van katholieken huize en leerling van de Missieschool, staat met een verbeten trek op.

Huyser: Toen ik die Japanse militairen op hun fietsjes binnen zag komen, juichte de Indonesische bevolking de binnentrekkende soldaten toe!

Als je over een traumatische ervaring wilt spreken, dan zou dat er wel een kunnen zijn.



Voor de kust van Nieuw-Guinea. Huyser 'ruikt' op de brug even aan de Marine



Zomer 1962, kort voor de soevereniteitsoverdracht. Nieuw-Guinea is even wereldnieuws. Huyser wordt voor de camera van het NTS-Journaal geïnterviewd door Joop v. Zijl (Foto: Collectie Huyser)

Nou juichten de Indonesiërs voordien ook als ze op koninginnedag in Soerabaja de défilés voorbij zagen komen. Maar dat klappen voor de Japanse militairen had een totaal andere achtergrond.

Ze zagen voor het eerst dat een Aziatisch volk de Europese machthebbers had kunnen verslaan? 'Natuurlijk! Wat mij nog steeds verwondert, is dat zulke signalen over de loyaliteit van de Indonesiërs door onze regering in Londen niet zijn verstaan.

Koningin Wilhelmina heeft het blijkbaar wél goed begrepen... 'Ja, dat blijkt uit haar beroemde rede van 7 december 1941. Maar dat is waarschijnlijk te laat opgepikt. Er waren na de Japanse capitulatie zakenmensen die zeiden: "Je moet de situatie in Indië soepel benaderen. Geef de Indonesiërs hun overigens gerechtvaardigde zelfstandigheid: dan kunnen we zaken met ze doen."
Als daaraan was toegegeven dan had je naar alle waarschijnlijkheid niet die vreselijke Bersiap-tijd gehad.
Maar de regering had geen scenario klaar. En dat neem ik de regering kwalijk.'

De koningin was goed geïnformeerd, maar ze werd omringd door mannen van het adagium 'Indië verloren - rampspoed geboren'. Mensen als Gerbrandy...

'Ik zeg niet dat er iemand aanwijsbaar schuldig is aan de gang van zaken. Ik zeg dat tussen de bevrijding van Nederland en de nederlaag van Japan een goed scenario te maken was geweest. Niet alleen een scenario voor hoe je de Nederlanders uit de kampen moest halen. Er had een ander denken moeten zijn. Dat andere denken had er al kunnen komen vanaf het moment dat ik als jongen van 13 die signalen zag.'

Het kamp

Als 16-jarige jongen kwam Huyser naar Nederland. Zijn moeder, in 1942 tegelijk met hem geïnterneerd, was in het kamp overleden. Zijn vader had tijdig vanuit Soerabaja naar Zuid-Afrika kunnen vluchten. Vader Huyser was medeverantwoordelijk voor het opblazen van het marine-etablissement in Soerabaja. Hij was in Japanse ogen een 'franc-tireur'.

Was uw besluit om beroepsofficier te worden, ingegeven door de ervaring van de Japanse inval en bezetting?

'Ik vond het een sportief beroep, je ging met jongelui om, je kon leiding geven. Dat soort motieven.

Maar er zat ook iets bij van intense verontwaardiging over wat er toen gebeurde. De willekeur van de Jap, de vernederingen die ze je lieten ondergaan... Het KNIL had de taak om de rust in de koloniën te handhaven. Voor een oorlog was het niet getraind, noch uitgerust. Dat nooit meer, dacht ik!'

Ikzelf heb in mei 1940 als jongen van 12 de intocht van de Duitse troepen gadeslagen. Dreigend en afschuwelijk. Maar een verschil was, dat mijn vriendjes en ik op dat moment geen risico liepen geïnterneerd te worden. Voor u gold dat u een doelwit was. Een gestigmatiseerde. De blanke vijand. Dat is vergelijkbaar met de positie van de joden in de bezette gebieden. Hoe verwerk je zoiets?

'Daarvoor bestaat de instantie waarvan ik voorzitter ben: de Pensioen- en Uitkeringsraad. Die is er voor de slachtoffers van de holocaust en de jappenkampen, de mensen van het voormalig verzet en de burger-getroffenen. Op dit moment zien we een grote hoeveelheid aanvragen van de slachtoffers uit de Bersiap- tijd.'

Dieven in de nacht

Huyser werd toen hij kapitein was, ingedeeld als compagniescommandant bij het 17e infanteriebataljon 'Chassee' in Oirschot. Op een dag in 1962 was hij met zijn compagnie aan het oefenen in de Drunense duinen.

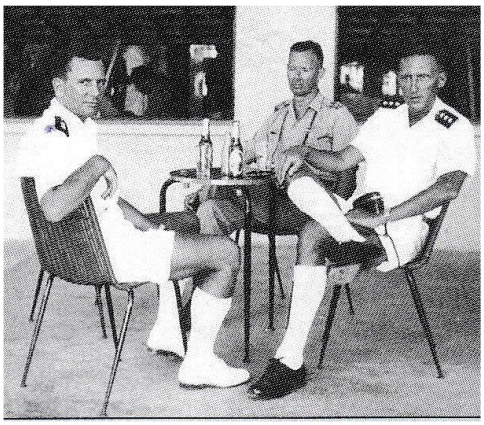
Er kwam een motorordonnans die zei: 'U moet nu in een jeep stappen en onmiddellijk naar Oirschot terug. De overste wil u spreken.'

De overste zei: 'Het bataljon gaat naar Nieuw-Guinea. Jij gaat als eerste compagnie. Je levert nog deze week je spullen in, je haalt je spuiten, je krijgt inschepingsverlof, haalt je nieuwe bewapening op en je gaat naar Nieuw-Guinea.' 'Drie weken later zat ik op de Zuiderkruis, met een compagnie dienstplichtigen, Een derde deel bestond uit jongens die ik niet eens kende. Ze waren, in verband met een ingewikkeld aflossingsschema, bij andere onderdelen weggehaald. We zijn als dieven in de nacht naar Hoek van Holland gebracht. Nee, niet naar Rotterdam of Amsterdam! Alles moest in het geheim gaan. Codenaam "Zaltbommel". De contra-inlichtingendienst had zelfs gewaarschuwd dat er mogelijk kopspijkers waren gestrooid op het kruispunt Den Deil, waar we langs moesten.

In Oirschot nam de brigadecommandant afscheid van ons. Hij had tranen in zijn ogen. Hij vond het maar niks dat we zo weg moesten gaan.

Zo vertrokken we naar Nieuw- Guinea. We mochten niet door het Suezkanaal, want Egypte had de doorvaart geweigerd. Nieuw-Guinea en onze bedoelingen ermee lagen toen politiek heel gevoelig. We namen het Panamakanaal. Tijdens de doorvaart moesten we in burger rondlopen, maar we hadden alleen sportkleding.

Onze eerste stop was in Curaçao, onze tweede in Pearl Harbour. We mochten er passagieren op een militair etablissement.
Mijn eenheid is na aankomst in Nieuw-Guinea tot een onafhankelijke compagnie omgebouwd, compleet met logistiek, onderhoud, administratie, terugstootloze vuurmond, zware mitrailleurs, een verkenningsgroep en een geneeskundig detachement.
De compagnie was zodoende 200 in plaats van de normale 120 man sterk. We werden geplaatst in Ifar als strategische reserve.
Voor de meesten van ons was Nieuw-Guinea een vreemde gewaarwording, niet alleen door de vochtige hitte. Mijn sergeant-bevoorrading, een Indiëveteraan, vond het ook maar niks. “Kaptein,” zei-ie, “er zitten hier geen apen, dus dat kan niet goed wezen!” We hebben daar gezeten tot november 1962. Onze opdracht was ‘Standby’. We konden worden ingezet in heel Nieuw-Guinea. Achteraf bedenk ik weleens dat onze strategie niet zo verstandig was. We kregen bericht vanuit de bevolking, dat een Indonesische onderzeeboot een groep infiltranten op de noordkust aan land had gezet. Een vreemde plek, want er was aldoor gedonderjaag in het zuidelijk gedeelte, van Sorong tot Merauke, bij Kaimana enzovoort... Toen kwamen ze ineens aan de noordkust!



De laatste resten van tropisch Nederland. Nieuw-Guinea, 1962 uiterst rechts: Huyser

Een groot deel van de compagnie werd ingeschakeld om die paar infiltranten in het oerwoud te gaan vangen. We hadden een overmacht. De patrouille trok de jungle in met een stel Papoea-gidsen en jawel hoor: daar stootten ze na een poosje op een groepje Indonesische militairen, die gezellig rond een kampvuurtje zaten. Ze gaven zich zonder vuurgevecht over aan mijn plaatsvervangend compagniescommandant. Het ging ze dus maar om één ding: het binden van onze troepen. Terwijl wij met onze grote patrouille in het oerwoud zaten, was hun hoofdmacht inmiddels op weg naar Biak.

Toen werd het 15 augustus en is in New York de soevereiniteit over Nieuw-Guinea aan de Indonesische regering overgedragen.
De overige infiltranten zijn onder bescherming van de blauwe VN-vlag door ons uit de bush gehaald en afgeleverd in Hollandia.
Jaren na mijn Nieuw-Guineatijd ontmoette ik als chef Defensiestaf mijn Indonesische collega generaal Bennie Moerdani.
Hij zei: “Je bent in Nieuw-Guinea geweest, nietwaar? Waar zat je precies?” Ik heb op Ifar gezeten.
“Zat je soms achter die jongens van die Russische onderzeeboot aan?” Ja- Hij zei: “Dat waren mijn jongens! Ik zat zelf in die tijd in het zuiden en een gedeelte van mijn club is met een onderzeeboot aan land gezet om jullie af te leiden. Je hebt ze evenwel goed behandeld!”

U heeft de dienstplichtig soldaat leren kennen onder operationele omstandigheden. Is dat bevallen ?

‘Sinds ik met tweehonderd jongens, van wie het gros dienstplichtig was, alleen in een tropisch land heb gezeten, wil ik geen kwaad woord meer over dienstplichtigen horen.
Ze kankerden wel over kakkerlakken in het eten enzovoort... maar dat is normaal. Hun inzet was geweldig. Leergierig waren ze ook. Beroeps zouden het, qua inzet, niet beter hebben gedaan. Als het spannend wordt, is de gemiddelde Nederlander prima.’

De discussie over het uiterlijk van onze militairen is dus niet opportuun?

’Ho ho! Dat gaat me iets te vlug.
De Nederlandse krijgsmacht werkt momenteel intensief en buiten NAVO-verband met veel andere legers samen en die hebben het uiterlijk van glad geschoren en keurig in het pak. Als je je door een afwijkend uiterlijk de naam van ‘hippie-leger’ op je nek haalt, loop je een negatief imago op. Niets is zo moeilijk als het overwinnen van zo’n imago. Ik ben dus wel voor een leger dat er netjes uitziet.

KMA-officieren (Huyser in het midden) in gesprek met prins Bernhard, toen nog inspecteur generaal van de krijgsmacht.

Misson impossible
Had u als militair commandant in Nieuw-Guinea een politiek standpunt?
‘Ik had geen politiek standpunt nodig. Wel wist ik dat wij politiek met een *mission impossible* bezig waren.
Toch ga je er tegenaan. Uiteindelijk moet een militair simpel in elkaar zitten. Hij gaat proberen om een *mission impossible ...possible* te maken.’

Heeft u als nieuwe voorzitter van de Stichting Dienstverlening Veteranen al een beleidsvisie?
‘Ik geloof dat het veteranen-spectrum uit drie groepen bestaat.
1. De groep die zegt: ik ben weliswaar in Indië geweest of elders, maar je hoeft mij niet met ‘veteraan’ aan te spreken.
2. De groep die het fijn vindt als veteraan te worden erkend.
3. De groep die fysiek en geestelijk slachtoffer is geworden.
Ik denk dat die middengroep met de Stichting Dienstverlening Veteranen mee kan helpen aan het proces van erkenning en van een goede veteranen-cultuur in Nederland.
De derde groep heeft hulp nodig en moet die kunnen krijgen.
Ik hoor graag persoonlijk en in mijn bestuur de eventuele signalen. De Opmaat vervult daarin trouwens ook een belangrijke functie. Verder probeer ik als nieuwe voorzitter eerst maar eens te luisteren.’

Govert Huyser: stormloop door de hiërarchie
Generaal b.d. Govert LJ. Huyser (1931) behoort tot een unieke groep van officieren die alle commandofuncties hebben vervuld. Na zijn studie aan de Koninklijke Militaire Academie te Breda was hij achtereenvolgens: 1952-1953 : pelotonscommandant 1959-1962 : compagniescommandant 1973-1974 : bataljonscommandant 1978 : brigadecommandant 1979-1981 : divisiecommandant 1981-1983 : legerkorpscommandant

Op 1 juli 1983 werd Huyser benoemd tot Chef Defensiestaf. In deze functie was hij de hoogste militaire adviseur van de minister van Defensie.

Op 16 december 1988 heeft hij zijn functie overgedragen aan zijn opvolger. Sindsdien is hij speciaal gemachtigde van de minister van WVC voor het verbeteren van de wetsuitvoering oorlogsgetroffenen en verzetsdeelnemers. Sinds 1 juli 1990 is hij voorzitter van de Pensioen- en Uitkeringsraad, voorzitter van het bestuur van de Stichting Fondsenverwerving Militaire oorlogs- en dienstslachtoffers en aanverwante doeleinden.

Huyser vervult een groot aantal nevenfuncties in het bedrijfsleven. Hij heeft zitting in verschillende adviesraden, o.a. van 'Bronbeek' en 'Overloon'. Verder geeft hij colleges en lezingen over veiligheidsbeleid en leiderschap/management. Sinds 7 oktober 1996 is generaal b.d. Huyser voorzitter van het bestuur van de Stichting Dienstverlening Veteranen. T.K.

Bron: DE OPMAAT dec. 1996 nr.9

ALLE HENS
JANUARI 1949

GROETPLICHTREGELING

1. In afwachting van het tot stand komen van een algehele herziening van het „Reglement op de eerbewijzen” (2 VKM I) wordt in overeenstemming met de regeling der groetplicht, welke is vastgesteld voor de Koninklijke landmacht en zal worden vastgesteld voor het Koninklijk Nederlands-Indonesisch leger, onder nadere goedkeuring bij Koninklijk besluit het volgende bepaald.

2. Alle militairen moeten, voor zover zij in uniform zijn gekleed, de militaire groet brengen aan:
a. Ministers, Leden van de Raad van Ministers, wanneer deze in ambts- kleding zijn, terwijl militairen der zeemacht de minister van

marine bovendien deze groet brengen, indien die autoriteit, geen ambtskleding dragende, als zodanig kenbaar of bekend is;
b. alle in uniform geklede officieren-meerderen en onderofficieren-meer- deren met een hogere rang dan die van sergeant-majoor, ongeacht of deze behoren tot de Koninklijke marine, het Koninklijk Nederlands- Indonesisch leger of de Koninklijke landmacht (de legerluchtmach* inbegrepen);
c. de in uniform geklede meerderen beneden de rang van adjudant-onder- officier, voor zover deze behoren tot de eigen eenheid of het' eigen onderdeel. De gehele Koninklijke marine wordt voor militairen dei' zeemacht ten deze als de eigen eenheid beschouwd.)

3. a. De militaire groet behoeft niet te worden gebracht aan meerderen, die zich bevinden in sociëteiten, café's, restaurants, hotel en daarmede gelijk te stellen inrichtingen, zomede op de daarbij behorende buitenterrassen. Evenmin behoeft uit bedoelde inrichtingen en van de daarbij behorende terrassen de groet te worden gebracht aan meerderen, die op de weg passeren.
b. Voorts behoeft de militaire groet niet te worden gebracht in spoorwegstations, op de daarbij behorende perrons en in inrichtingen voor publieke vermakelijkheden, b.v. schouwburg, concertzaal, bioscoop, sportterrein, ijsbaan e.d.

4. De militairen zijn niet verplicht de militaire groet te brengen aan militaire meerderen van de andere kunne, behoudens aan die meerderen, onder wier bevel zij zijn gesteld.)

5. a. Is een meerdere of een mindere, dan wel zijn beiden in burgerkleding, dan is de mindere verplicht de meerdere de groet te brengen zoals voorgeschreven in de punten 2, 3 en 4, indien hij geacht kan worden de meerdere te kennen.
In burgerkleding brengt de militair de burgerlijke groet.
b. De bepaling onder a. is ten aanzien van reservisten en dienstplichtigen alleen van toepassing, wanneer zij in werkelijke dienst zijn.

6. Iedere meerdere is verplicht op de voorgeschreven wijze de hem door minderen gebrachte groet te beantwoorden.

7. Militairen brengen aan in uniform geklede gewezen officieren en aan vlooien legergeestelijken, wanneer deze in dienstkleding zijn, dezelfde eerbewijzen, welke zij verplicht zijn te brengen aan de militairen met de rang, waarvan de bedoelde gewezen militairen de onderscheidingstekenen dragen of waarmede deze geestelijken zijn gelijkgesteld.

8. Aan buitenlandse officieren worden dezelfde eerbewijzen gegeven als aan Nederlandse officieren van overeenkomstige rang.

9. Militairen, ridders der Militaire Willemsorde en militairen, dragers van het Kruis voor Moed en Trouw, ontvangen, wanneer zij het modelkruis zichtbaar dragen — met inachtneming van de punten 3 en 4 — de militaire groet van de niet met dit ordeteken gedecoreerde ranggenoot, mindere in rang of militair zonder rang.

10. Deze circulaire treedt in werking op 1 December 1948 en vervangt alsdan de daarmede in strijd zijnde bepalingen van het Reglement op de Eerbewijzen, opgenomen in 2 VKM I.

(Besch. m.v.m. no. 140419/16126, dd. 13 November 1948).

D

Alle militairen der zeemacht blijven op grond van punt 2 b. en c. verplicht de militaire groet te brengen aan alle militaire meerderen der zeemacht, behalve voor zover zij in de punten 3 en 4 van die verplichting zijn ontheven.

[1]) Deze vrijstelling geldt alleen voor de militaire groet aan de militaire meerdere. Schildwachten en posten brengen de voor hen in 2 VKM I voorgeschreven eerbewijzen ook aan de daarvoor in aanmerking komende militairen van andere kunne.

Tot volgende week