“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

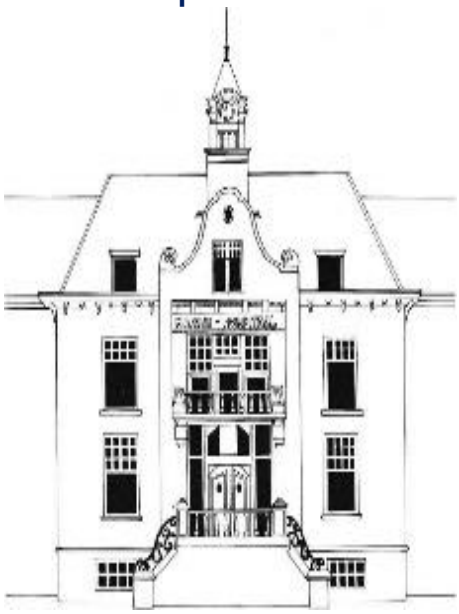
Deze extra toevoeging van het web-magazine fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website:
https://www.tenanker.com
en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

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 30 – 7 e jaargang
25-07-2024

42 jaar marine hospitaal Overveen deel 7 (slot)
Van Heiden, een Nederlander in de slag bij Navarino in 1827
Mijn jaren bij de Koninklijke Marine va Wies Platje deel (slot)
Een spook geschiedenis uit het jaarboek der adelborsten 1903
Kruistocht van de Catalina p 85 deel 6
Op weg naar de oost
De jongen met treurige ogen
Verslag van het politietoezicht op de visserij in de Noordzee 1953
De gezonde slaap van een onderzeese stoïcijn
Ons leger is geen leger (knipsel)
Op sleeptouw achter een helikopter aan…
Slenteren door Den Helder

42 jaar Marine Hospitaal Overveen (deel 7)



Ode aan het Marine Hospitaal Overveen door: schout-bij-nacht b.d. T. A. de Haan

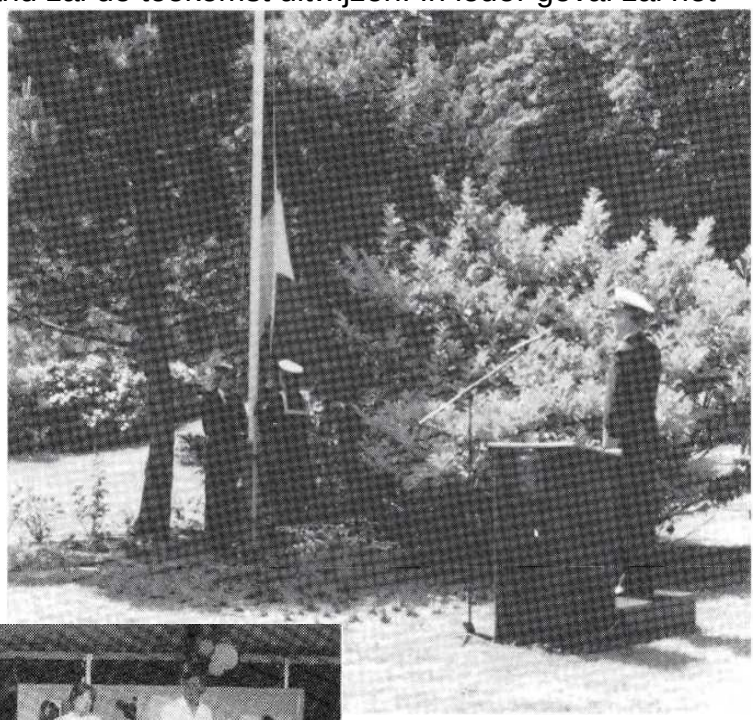
Er staat een gebouw in Overveen
dat een haven is voor de zieken.
Een Hollandse zeeman vaart overal heen
en Odysseus deed dat bij de Grieken.
De Griek had geen haven achter de hand
aan de Middellandse kusten.
Vond echter Kalypso op een strand
een nymf die hem troostte en suste.
Odysseus was een grote held,
maar Poseidon moest hij wel vrezen.
Die heeft hem herhaaldelijk uitgesteld
en dan moest hij maar zien te genezen.
Daar hebben zich nimfen mee bemoeid,
prinsessen en zelfs godinnen.
Die hebben jarenlang met hem gestoeid,
maar brachten hem veilig binnen.
Ook onze zeeman wordt wel geveld
door ziekten, lasten en lusten.
Soms is het nodig van dat geweld
te herstellen en uit te rusten.
In de Odyssee, dat machtige lied
is de stem van de góden te horen.
Maar onze problemen beroeren hen niet,
wij zijn veel te laat geboren.
Een haven vervult een belangrijke rol,
de zeeman kan er niet buiten.
Hoe jammer derhalve en kommervol
dat dit hospitaal moet sluiten.

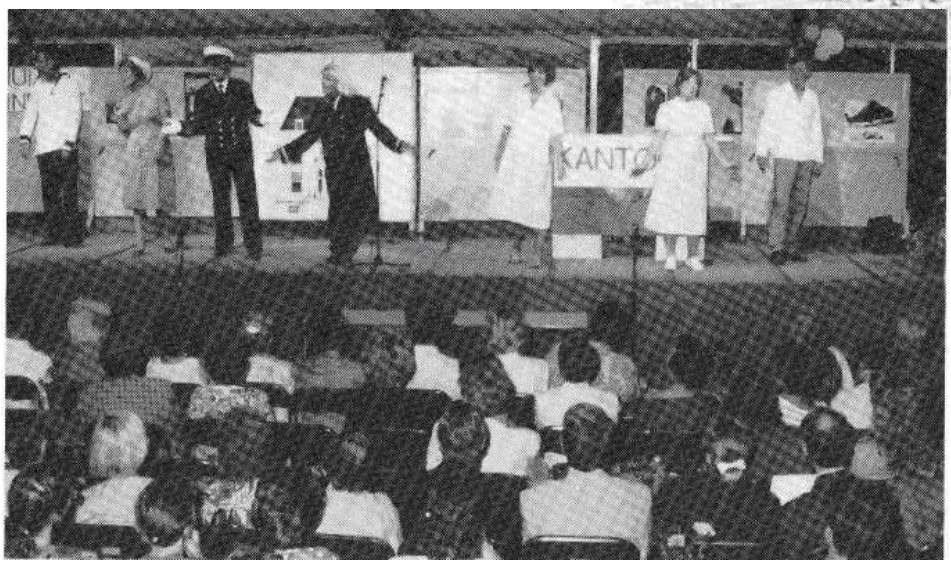
Epiloog

Van service naar interservice

Ruim vóór het marinehospitaal definitief de deuren sluit, wordt al druk gespeculeerd over de toekomstige bestemming van het gebouw. Komt hier een woongemeenschap voor 55-plussers, een gezondheidscentrum, of gaat het ziekenhuis jongeren huisvesten? Plannen te over, maar geen van deze haalt de eindstreep. Het MHO wordt uiteindelijk verkocht aan de Hogeschool Haarlem, die het hospitaalcomplex wil gaan gebruiken om er onder meer de PABO (pedagogische academie opleiding leerkrachten basisonderwijs) en de HEAO onder te brengen. De gemeente Bloemendaal heeft echter heel andere plannen met het ziekenhuis en wil het gebruiken voor woningbouw.

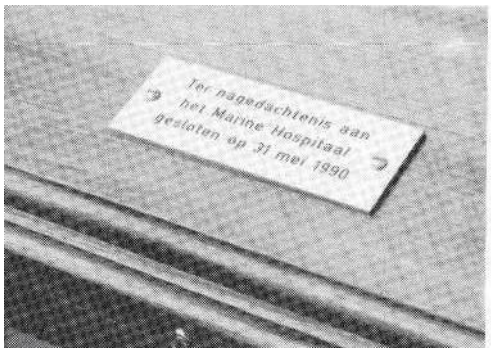
Eén ding hebben de gemeente Bloemendaal en de Hogeschool wel gemeen. Zij streven er beide naar de buitenkant van het MHO in oorspronkelijke staat te laten. Wat er nou werkelijk overblijft van het monumentale hospitaalpand zal de toekomst uitwijzen. In ieder geval zal het wapenschild, dat de hoofdingang sierde, de herinnering aan het marinehospitaal voortzetten. Het schild met de spreuk: Hic in portu navigas - U vaart hier een veilige haven binnen, prijkt nu aan de wand van de Helderse Centrale Ziekenboeg.





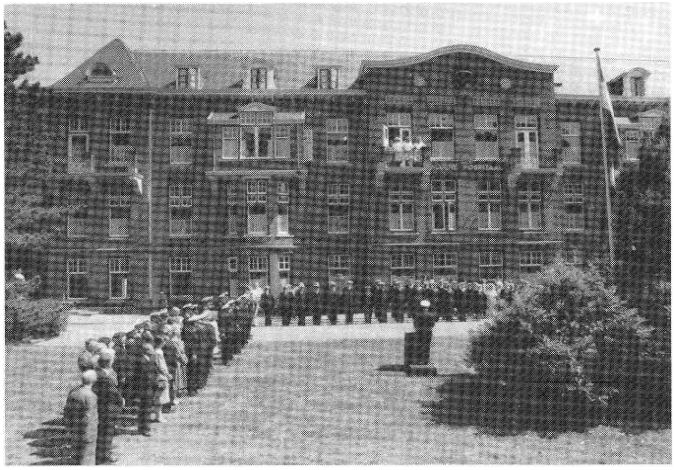
Het afscheid

Ondanks dat de sluiting van het MHO een triest gebeuren mag worden genoemd, is het afscheid gezellig, groots opgezet en neemt drie dagen in beslag. Woensdag 30 mei 1990 geeft de marinierskapel een tuinconcert voor genodigden, gevolgd door een receptie. Donderdag 31 mei om 15.00 uur wordt de vlag, die dagelijks in de riante ziekenhuistuin wapperde, voorgoed neergehaald. Het marinehospitaal is nu definitief uit dienst gesteld. Tot slot is er op vrijdag 1 juni een reünie en feestavond voor iedereen die ooit in het hospitaal heeft gewerkt. Meer dan tweeduizend mensen treffen elkaar, halen herinneringen op, genieten van een cabaretvoorstelling en dansen. De laatste dag is een overweldigend succes.



Het geliefde marinehospitaal mag nu dan wel gesloten zijn, de hier uitgevoerde taken blijven bestaan. Deze worden overgenomen door de krijgsmacht hospitaalorganisatie, bestaande uit het Centraal Militair Hospitaal in Utrecht en vijf perifere teams. De marine zal voornamelijk te maken krijgen met twee van deze teams. Een hiervan behoort bij het Gemini ziekenhuis in Den Helder voor het verzorgingsgebied boven het Noordzeekanaal in Noord-Holland. Het andere team, behorend tot het Haags Westeinde ziekenhuis, beslaat het restant van Noord-Holland en een gedeelte van Zuid-Holland.

Het Centraal Militair Hospitaal wordt in september 1991 in gebruik genomen. De Koninklijke Marine samen met de Koninklijke land- en luchtmacht onder één dak. Hopelijk gaat deze inter-service niet te koste van de service.



Colofon

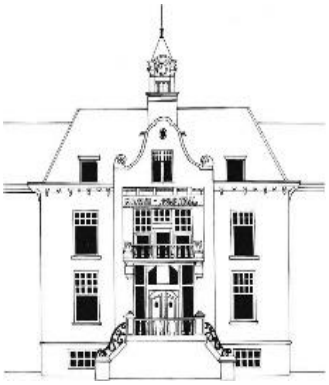
De informatie, gebruikt voor het herinneringsboek, is afkomstig uit de volgende bronnen:

- Maritieme Historie Den Haag
- Sectie Militaire Geschiedenis Koninklijke landmacht
- kranten
- ingezonden brieven en foto's van medewerkers en oud-medewerkers van het marinehospitaal
- interviews
- archiefmateriaal van het MHO.

Auteur: Monique E. van Rijen.
Redaktie: Monique E. van Rijen
Evelien Duvivier

LTZSD 2 OC R. Boxhoorn
Samensteller: LTZSD 2 OC R. Boxhoorn
Productie: Audio-visuele dienst KM

The END



Van Heiden, een Nederlander in de zeeslag bij Navarino in 1827

DOOR PETER J. VAN WIECHEN
FOTO'S VAN DE AUTEUR
TENZIJ ANDERS VERMELD

Op het centrale plein van het dromerige havenstadje Pylos, gelegen in het zuidwesten van de Peloponnesos, staat een groot monument van geelwit marmer. Op elk van de drie zijden van deze piramide staat in reliëf een persoon af- gebeeld. Het zijn drie admiraals. Zij speelden een hoofdrol in de gebeurtenissen in oktober 1827 die in de baai van dit plaatsje, toen Navarino geheten, plaatsvonden. De zeeslag luidde het einde in van de Turkse overheersing en was het begin van de Griekse onafhankelijkheid. Een van die drie admiraals is een Nederlander: schout-bij-nacht graaf Lodewijk Sigismund Vincent Gustaaf van Heiden. Hij was toen commandant van het Russische eskader. Wie was Van Heiden en wat waren die gebeurtenissen waarin hij zo'n belangrijke rol speelde?
Van Heiden, oogappel van Van Kinsbergen en kind van zijn tijd

Graaf van Heiden in zijn functie van vice-admiraal. Tekening J.J.G. van Wicheren.

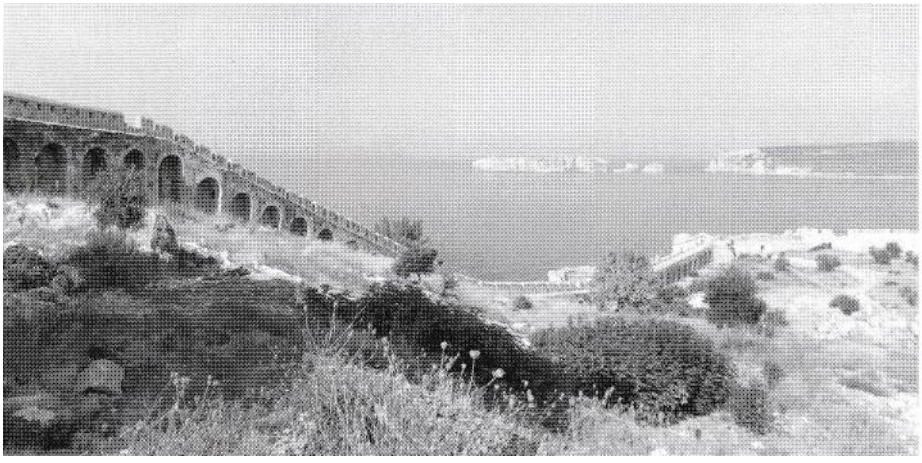
Van Heiden werd waarschijnlijk op 6 september 1772 geboren. Op die datum althans staat hij als boreling ingeschreven in het doopregister van de Waalse Gemeente in Den Haag. Hij was de tweede zoon van graaf Sigismund van Heiden, heer van Reinestein en Laarwoud, die zijn functie van landdrost van Drenthe combineerde met het kamerheerschap van stadhouder Willem V. Ook over zijn plaats van geboorte bestaat enige onzekerheid. De Drentse gemeente Zuidlaren wordt ook als geboorteplaats genoemd.

Op negenjarige leeftijd begon hij zijn loopbaan bij de marine. Al snel wist hij door zijn vlijt de aandacht te trekken van de toen al fameuze kapitein-luitenant-ter-zee van de keizerlijke Russische marine Jan Hendrik van Kinsbergen. Deze had in 1775 als „Held der Zwarte Zee" weer een functie bij de Nederlandse marine aanvaard. Met hem als „zee-pa" maakte Van Heiden snel promotie en werd in 1789 tot luitenant-ter-zee benoemd. In die hoedanigheid maakte hij een tocht naar Nederlands-Indië.

Na zijn terugkomst was hij actief op het flottielje dat in 1794 de Franse inval in Nederland moest verhinderen. Toen dat mislukte, vergezelde Van Heiden prins Willem V naar Engeland. Terug in Nederland werd de jonge officier korte tijd geïnterneerd en deelde vervolgens het lot van alle marineofficieren, waaronder ook Van Kinsbergen, die weigerden in dienst te treden van de marine van de Bataafse Republiek: zij kregen collectief ontslag. Van Kinsbergen aanvaardde toen een benoeming tot vice-admiraal van de Deense zeemacht. Hij heeft erover gedacht zijn oogappel Van Heiden als adjudant mee te nemen. Toen dat niet doorging moest Van Heiden zijn eigen weg zoeken en besloot zich onder de hoede van de als „kundig" bekend staande kapitein- ter-zee Vaillant te stellen en met hem naar Rusland te gaan om daar een baan bij de Russische marine te zoeken. Hij kreeg als troost van Van Kinsbergen een voor die tijd niet onbelangrijk geldbedrag mee.
Het eerste jaar in Rusland viel niet mee. Van Heiden was vaak ziek en een aanstelling bij de Russische marine liet op zich wachten. Maar Van Kinsbergen liet zijn pupil niet in de steek en schonk hem behalve een geldelijke ondersteuning later zelfs het pensioen dat hij kreeg als ridder in de Russische orde van Sint George. Van Heiden kreeg zo een vaste jaarlijkse toelage. In 1795 trad Van Heiden in dienst van de keizerlijke marine en kreeg een plaatsing in Odessa de Russische marinehaven aan de Zwarte Zee.

Marineofficier in Rusland

Vanaf 1798 ging het voorspoedig met de carrière van Van Heiden. Inmiddels kapitein-luitenant-ter-zee geworden, had hij een onderkomen gevonden in het huis van de opperbevelhebber van de Russische vloot. Daar bleef hij tot na zijn volgende bevordering, nu tot kapitein der tweede klasse in 1803. Toen werd hij naar Sint-Petersburg teruggeroepen.
Hij kreeg een aanstelling als docent aan de cadettenschool en werd tevens verbonden aan het admiraliteitscollege. Naast deze functies kreeg hij bij tijd en wijle ook „een varende plaatsing". Zo voerde hij het bevel over een aantal oorlogsschepen, die zich te weer moesten stellen tegen de Zweden. Hij onderscheidde zich daarbij zo dat hij het tot opperbevelhebber van de Russische Oostzeevloot bracht. Zijn roem en kundigheid waren nu definitief onomstreden. Van een terugkeer naar Nederland was geen sprake meer. Hij voelde zich in Rusland thuis en spiegelde zich in zijn brieven naar het vaderland aan zijn grote voorbeeld Van Kinsbergen. Na een succesvol beleg vanuit zee tegen de stad Dantzig werd hij benoemd tot gouverneur en vlootvoogd in het op Zweden veroverde Finland. Hij zetelde in de vesting Sweaborg, een versterkte groep eilandjes tegenover het huidige Helsinki, en bij vriend en vijand bekend als het „Gibraltar van het noorden".



Baai van Navarino

Het hoogtepunt van zijn carrière was daarmee nog niet bereikt. In 1826 kreeg hij. inmiddels tot schout-bij-nacht bevorderd, het opperbevel over een Russische interventievloot, die via Engeland zich moest voegen bij de Engelse en Franse eskaders in de wateren rond

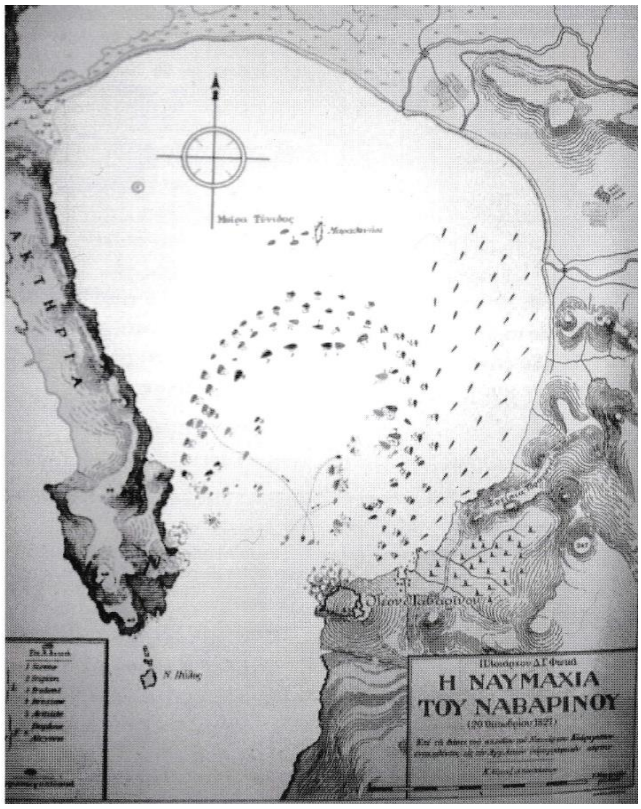
Griekenland. Daar waren de Grieken al enige jaren in opstand tegen de al ruim drie eeuwen durende Turkse overheersing.

De slag van Navarino

De vraag aan Rusland om mee te doen in de strijd in het oostelijk deel van de Middellandse Zee kwam niet zomaar uit de lucht vallen. Sinds tsaar Peter de Grote had Rusland zijn blik op Europa gericht. In het noordwesten betekende dat een forceren van een toegang tot de Oostzee en een daarmee gepaard gaande langdurige vijandige confrontatie met de Zweden, die de Oostzee als hun binnenzee beschouwden. In het zuiden belemmerde het Ottomaanse rijk elke toegang tot de Middellandse Zee. Het was Catharina de Grote die vond dat Rusland als orthodoxe natie een taak te vervullen had tegen het islamitische rijk.

Zij wist in Rusland een grote sympathie te kweken voor het christelijke Griekenland en tegelijkertijd nam de haat tegen de Turken toe. In de nodige schermutselingen in de tweede helft van de achttiende eeuw, waarbij de verovering van Navarino in april 1770 het enige lichtpuntje voor de Russen was, moesten zij het toch afleggen tegen de Turken en Albanezen en het leek er soms op dat zij de Grieken aan hun lot over lieten. Rusland bleef echter rnediterrane aspiraties houden, al werden die vooral door Engeland gefrustreerd.

Was deze „toegangsstrategie" van de Russen duidelijk, de visie van de anclere Europese glootmachten wisselde nogal. Oostenrijk wilde vooral een sterk Ottomaans rijk en beschouwde elke Griekse opstand als een gevaar. Want zo vroeg men zich daar af: „bestaan er eigenlijk wel Grieken?" De legeringen in Engeland en Franklijk weifelden. Zij wilden na de nederlaag van Napoleon vooral rust in Europa.



Positie van de schepen voor de aanvang van de zeeslag (uit Mpaltas).

Detail van het monument: beeltenis van Van Heiden

De publieke opinie in die landen zou echter voor een radicale ommekeer zorgen. Onder intellectuelen ontstoncl een toenemende sympathie voor de Griekse zaak. Men begon Griekenland steeds meer te zien als de bron van de Europese beschaving. De Franse en Britse marine ter plekke warenn openliik de Crieken tot steun. Gaandeweg ontstond er een soort romantische nieurwe kruistocht tegen de Turken. Deze filhelleense beweging werd gevoed door mensen als Lord Byron en Victor Hugo.

De dramatische val van de Griekse stad Mesolonghi met de collectieve zelfmoord van de legeraanvoerder Botzaris en de overgebleven bewoners van de stad, die zich niet aan de

Turken wilden overgeven, en de dood van Lord Byron in diezelfde stad kort daarop betekenden een definitieve ommekeer in Europa. De Griekse zaak had nu ieders sympathie.
De Turken kregen het moeilijker. Zi j waren op het vasteland nog steeds heer en meester maar op zee waren zij kansloos. Zij riepen daarom de hulp in van Egypte. De pasja zond zijn vloot met aan het hoofd zijn eigen zoon. Ibrahim Pasha, naar Griekenland. De baai van Navarino werd de tijdelijke thuishaven. De Egyptische steun was een grootgevaar voor de prille Griekse onafhankelijkheid maar was ook een regelrechte bedreiging voor alle Britse en Franse belangen in dat gebied. Gezamenlijk riepen zij toen de hulp van de Russen in. De aanwezigheid van Van Heiden bracht een verzoening tot stand tussen de rivaliserende Britse vlootvoogd Codrington en zijn Franse collega De Rigny. Gezamenlijk stelden zij zich tot taak de baai zodanig af te sluiten dat een Turks-Egyptische ondersteuning via de zee onmogelijk werd. En om van de Egyptische steun af te komen boden zij de Egyptische vloot een vrije aftocht naar Alexandrië aan.

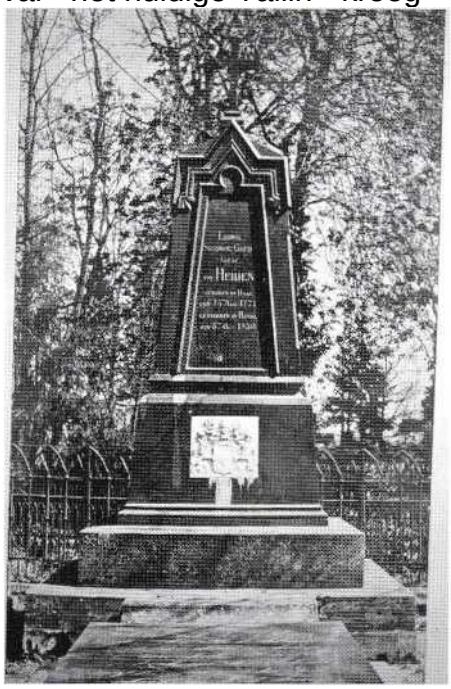
Monument van de Drie Admiraals in Pylos.

Het was de geallieerden ernst en zij zetten de onderhandelingen onder druk door met het gezamenlijk eskader de baai binnen te zeilen. De vijandige vloot kon geen kant meer op. Dat gebeurde op 20 oktober. Eerder was niet mogelijk vanwege de weersomstandigheden. Bij het naar binnen varen vond geen groot tref¬fen plaats. Dat veranderde toen er door de Egyptenaren een salvo werd afgevuurd op het Franse vlaggeschip. Dat was het begin van een complete zeeslag die de Egyptisch-Turkse vloot volledig vernietigde. Deze zeeslag had grote betekenis. De Griekse opstand kreeg door de verzwakking van de Turken nu alle kans de bevrijding van Griekenland door te zetten.

In Nederland onbekend

Was Van Heiden in Rusland en Griekenland een gevierd man. in Nederland is hij in tegenstelling tot andere „Russen" zoals Van Kinsbergen en Cruyse onbekend gebleven. Zij keerden naar Nederland terug terwijl Van Heiden definitief voor Rusland koos. Hij was getrouwd met een dochter van een Zweedse admiraal en wellicht heeft dat ook bijgedragen tot zijn definitieve vestiging in Rusland. Maar zeker is dat zijn overwinning in Griekenland hem voor Rusland een zeer verdienstelijk onderdaan heeft gemaakt.
Overladen met allerlei eerbewijzen - ook Hollandse - werd hij in 1835 in de rang van admiraal benoemd tot gouverneur van Estland. Daar is hij op 5 oktober 1850 overleden en begraven. Hij had drie zonen waarvan er twee in de voetsporen van hun vader traden. De oudste, Louis Henri, kreeg de functie van adjudant van zijne majesteit en woonde in een van de grote herenhuizen aan de Newa. Hij bleef Nederland trouw en veel Nederlanders, waaronder nogal wat Vriezeveners, die in de negentiende eeuw Sint-Petersburg bezochten, waren zeer over zijn gastvrijheid te spreken.
In Nederland herinnert niets aan Van Heiden. Zijn familie zou hier uitgestorven zijn en in Zuidlaren weet alleen de stadsarchivaris nog van zijn bestaan. In het Biografisch Woordenboek kloppen geboorteplaats en sterfdatum niet met de gegevens vermeld op het monument in Estland.

In Griekenland echter behoort hij tot de helden en behalve op het monument in Pylos, komen we hem als straatnaam in Athene en op postzegels tegen. In Reval - het huidige Tallin - kreeg hij een groots grafmonument. Maar hoe vergeten hij is valt te lezen in de nieuwste Nederlandse reisgidsen over Griekenland. Daar wordt hij von Heyden genoemd met als toevoeging „een Russische admiraal”.



Grafmonument van Van Heiden in Tallin, situatie 1938 luit Dekker).

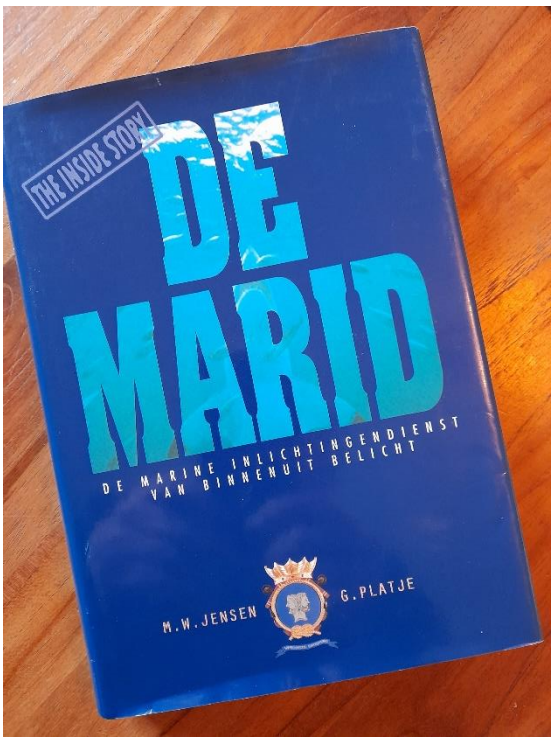
Geraadpleegde literatuur

Aa, Van der. Biografisch Woordenboek.
Clowes, W.L. The Royal Navy. London 1901.
Dekker, F. Voortrekkers Van Oud Nederland. Den Haag 1938.
Hosmar, J. De Ruslandvaarders. Zaltbommel 1986.
Mpaltas, Ch. Pylos. Athene 1987.
Onze Vloot. L.S.V.G. Van Heiden. Mei en december 1929.
Prud'Homme, R.B. J.H. van Kinsbergen. 1735-1819. Bataafse Leeuw 1990. Woodhouse, C.M. Modern Greece. a short history. London 1986.

MIJN LEVEN NA DE KONINKLIJKE MARINE

Hoofdstuk 9 (slot)

Wies Platje



Enige tijd na mijn FLO in 1994 werden plannen gemaakt voor een in 1995 te organiseren reünie ter gelegenheid van het vijftig jarig bestaan van de MARID. Ik werd gevraagd zitting te nemen in de voorbereidingscommissie. Tijdens een bijeenkomst van deze commissie werd het idee geboren om een beknopt overzicht van de geschiedenis van de dienst in de vorm van een brochure samen te stellen. In vond dit een goed idee en samen met oud-collega Martin Jensen namen wij deze taak op ons. Eenmaal begonnen voelde ik al snel dat mijn ambitie om er iets moois van te maken te groot was voor een uitgave in brochurevorm. Martin en ik vonden elkaar uiteindelijk in een opzet waarbij we medewerkers en oud-medewerkers van de dienst aan het woord zouden laten waarbij ik de achtergronden, de inleidende en begeleidende teksten voor mijn rekening zou nemen.

De medewerking aan dit project was overweldigend en stelde ons in staat een evenwichtig overzicht weer te geven van de diverse aspecten van de dienst. Oud diensthoofd Vermeulen, die al geruime tijd bezig was met een manuscript over de MARID, werkte spontaan mee met het ter beschikking stellen van zijn onderzoek naar de ontstaansgeschiedenis van de dienst en het functioneren daarvan in Nieuw-Guinea. Inmiddels was het al duidelijk geworden dat de brochure de omvang van een boek had aangenomen. Toen de SDu Uitgevers (voormalige Staatsdrukkerij) interesse toonde in ons manuscript kwam alles in een stroomversnelling en verscheen in februari 1997 het boek

De MARID, de marine-inlichtingendienst van binnenuit belicht.

Het manuscript werd voorgelegd aan de Militaire inlichtingendienst en na enig overleg kreeg het de zegen van de dienst. Toen het verschijnen van het boek aanstaande was hebben wij de presentatie daarvan voorbereid. Defensie werkte van harte mee met het beschikbaar stellen van het Defensie Voorlichtingscentrum in Den Haag. Viceadmiraal buiten dienst Kruimink (oud-hoofd van de MARID en jarenlang als Coördinator Inlichtingen- en Veiligheidsdiensten, de hoogste I&V adviseur van de minister-president) was bereid om het eerste exemplaar in ontvangst te nemen.

Telegraaf van 12 februari 1997: admiraal Kruimink neemt het MARID-boek in ontvangst

Het Tv-programma NOVA had belangstelling voor het boek en nodigden Martin en mij uit voor een interview. NOVA had hiervoor contact gehad met hun relatie bij de KM in Den Helder. Het was de bedoeling dat het interview gedaan zou worden op de brug van een in de haven liggend marineschip. Op de dag van de opname werd ook deze afspraak afgezegd en stond de NOVA-ploeg voor een gesloten poort! Uiteindelijk vond het interview plaats aan boord van het museumschip ex Hr.Ms. Tonijn bij het Marine museum.

Tijdens het interview maakte ik kennis met dr. Cees Wiebes, politicoloog en medeoprichter van het Nederlands Instituut voor Inlichtingenstudies (NISA). Hij vroeg mij lid te worden van dit instituut waarvan op dat moment oud diensthoofd Vermeulen de MARID vertegenwoordigde.

Hij had het manuscript gelezen en hij was van mening dat het een waardevolle bijdrage was aan de geschiedschrijving over de Nederlandse inlichtingen- en veiligheidsdiensten. Eind 1997 werd ik lid van het NISA en maakt ik kennis met een aantal academici en geïnteresseerden die zich vanuit hun metier bezighielden met het fenomeen inlichtingendiensten en de impact daarvan op maatschappij en krijgsmacht en daarover gepubliceerd hadden.

Er ging een wereld voor mij open en ik kreeg het gevoel dat ik in de “next level” van de inlichtingenwereld terecht was gekomen. Zesmaal per jaar kwam het gezelschap bijeen waarbij een gast of één van de leden een presentatie verzorgde. Eénmaal per twee jaar verzorgde de NISA een tweedaags internationaal congres waarbij, naar gelang het onderwerp, uit heel Europa en Amerika geïnteresseerden en professionals aanwezig waren. Het onderwerp van het eerste congres dat ik meemaakte betrof Signals Intelligence gedurende de Koude Oorlog en daarna. Het werd gehouden in november 1999 in Amsterdam en ik hield daar een presentatie over de verbindingsinlichtingen activiteiten van MARID VI tijdens het conflict met Indonesië over Nieuw-Guinea. Gast die dag was Rudy Gout die het eerste hoofd was van de interceptiedienst nabij Hollandia en later op het eiland Biak. Zoals gebruikelijk verscheen na de bijeenkomst een congresbundel.

Bij drie volgende NISA-congressen was ik lid van de congresvoorbereidingscommissie en ik heb daar diverse internationale deskundigen en auteurs op het gebied leren kennen. Ook was ik co-redacteur van de desbetreffende congresbundels.

In mei 2002 bezocht ik een congres van het Duitse zusterinstituut IIHA in het voormalige stafcomplex van de Warschau Pact strijdkrachten in het nabij Berlijn gelegen Strausberg. Interessant waren de nog steeds intact zijnde geluid afsluitende sluizen die toegang gaven tot de grote vergaderzaal. Ik gaf daar een presentatie over de Marine-Inlichtingendienst. In aansluiting op het congres werd door de organisatoren een Inlichtingen bustour georganiseerd langs interessante locaties van de Koude Oorlog, zoals het hoofdkwartier van de Stasi aan de Normannenstrasse en de CIA-interceptietunnel onder het DDR-deel van Berlijn.

Na de presentatie van het boek nodigde het zaterdagochtend radioprogramma van de Tros, Martin en mij uit voor een interview. Op weg naar Hilversum werd een paar maal ons item in het programma aangekondigd. Ik herinner me nog dat ik in een jolige bui dacht: ‘jullie zeggen nu wel dat ik over 50 minuten in het programma zit, maar wat als ik nu omkeer?’.

Mijn vriend Ben de Jong, die in 2004 gepromoveerd was aan de Universiteit van Amsterdam op zijn onderzoek naar de memoires van Sovjet inlichtingenofficieren, vroeg mij om voor de geschiedenisstudenten die colleges bij hem volgden een gastcollege te verzorgen over de maritieme aspecten van de Koude Oorlog. Ik heb dat een aantal keren gedaan. Ik herinner mij een bijzonder voorval bij een van deze colleges.

Bij mijn verhaal toonde ik onder andere een foto van de Sudomekh scheepswerf in het toenmalige Leningrad. Ik vertelde daarbij dat tijdens de tewaterlating van een daar gebouwde onderzeeboot de tegenover de rivier Neva lopende Luitenant Jozef Schmidtkade werd afgesloten om te voorkomen dat op dat moment in de stad actieve Amerikaanse en Britse diplomaten van de tewaterlating foto's zouden maken.

Een vrouwelijke Russische student van Ben die tijdens de laatste jaren van de Koude Oorlog als jong meisje in de buurt van de werf gewoond had, reageerde met de opmerking dat ze dit een paar maal had meegemaakt en nu begreep waarom dat plaatsvond.

Omdat ik o.a. in het Marineblad en in de Militaire Spectator gepubliceerd had over de betrokkenheid van de Koninklijke marine bij de internationale counterdrugs bestrijding in het Caribisch gebied werd mij door een ander NISA-lid gevraagd om voor zijn studenten in Utrecht een verhaal over dit onderwerp te presenteren.

Gaandeweg kreeg ik steeds meer plezier in het schrijven en begon langzaam maar zeker bij mij een plan te rijpen om, deze keer alleen, een boek te gaan schrijven over de maritieme inlichtingenaspecten van de Koude Oorlog. Er werd ook vanuit het NISA druk op mij uitgeoefend dit te gaan doen omdat, behalve werk van enkele schrijvers in Amerika, over dit onderwerp nauwelijks gepubliceerd was. Ik herinner mij dat ik in 2017 de eerste stap op weg naar een manuscript zette: een groot stuk behangpapier dat ik aan de muur van mijn werkkamer op zolder bevestigde en waar ik horizontaal de hoofdstukonderwerpen schreef en verticaal daaronder de sub onderwerpen die ik wilde beschrijven. Zodoende kon ik mij een beeld vormen van de grote klus die op mij wachtte en kreeg ik inzicht in de bronnen die ik moest gaan aanboren. Er volgde een intensieve periode van onderzoek en schrijven die ruim twee jaar duurde en waarbij ik moet bekennen dat ik in die tijd aan heel veel andere zaken aanzienlijk minder aandacht heb geschonken. Ik heb een verzoek bij de Minister van Defensie ingediend om inzage te krijgen in een aantal archiefstukken waarvoor ik belangstelling had. Ik kreeg toestemming een grote hoeveelheid dossiers terplekke te bestuderen. Ook werd afgesproken dat ik voorafgaande aan publicatie het manuscript ter inzage zou geven. Met mijn ervaring opgedaan bij het vorige boek nog in mijn achterhoofd moet ik zeggen dat ik content was met de medewerking van de MIVD.

Toen het manuscript af was heb ik het laten lezen door drie bevriende NISA-leden. Zij gaven mij waardevolle aanwijzingen en wezen mij op enkele onvolkomenheden. Zoals een geschiedkundige betaamt benadrukte één van hen vooral de chronologie primair te stellen terwijl ik het manuscript in een thematische volgorde had gerangschikt. We zijn daar prima uitgekomen. Na het schrijfwerk volgde gesprekken met de redacteur van uitgeverij Boom over de uiteindelijke vorm, de opmaak van de inhoud en het bij de tekst plaatsen van de vele foto's. En dan komt in de zomer van 2010 het feestelijke moment dat 'jouw' boek met de post thuisbezorgd wordt.

Dan wordt het schoonschip maken op de werkkamer, stapels papier door de versnipperaar halen en mijn archief weer ordenen.

Als laatste haalde ik het stukbehangpapier waarop ik mijn werkschema had staan van de muur, klus geklaard!

Op 1 augustus 2010 bood ik, tijdens een bijeenkomst in de Haagse Julianakazerne het eerste exemplaar aan aan de toenmalige Directeur van de MIVD, generaal-majoor Pieter Cobelens.

Net zoals dat in 1997 het geval was trok de presentatie van dit boek ook de nodige aandacht. Een radio-interview in het zaterdagochtend programma van de NCRV Cappucino en in het zondagochtend geschiedenisprogramma van de VPRO Onvoltooid Verledentijd.

Naast recensies in de ‘vakbladen’ kwam ook de Telegraaf met een paginagroot artikel.

Oud-inlichtingenofficier onthult rol Nederlandse koopvaardijvloot tijdens KOUDE OORLOG

SPIONNEN OP ZEE

Beste CIA-bron voor Sovjetblok zeilde gewoon Den Helder binnen

Russen kennen alle geheimen van onze Walrus-onderzeers

MARID luisterde mee bij oliecrisis

Tatoeage

„Ex-marine-personeel wilde voor vaderland, flesje wijn en etentje bij Chinees graag helpen”

Ik kijk met veel plezier terug aan de jaren die ik aan het schrijven besteed heb en zeker ook aan de waardevolle en positieve reacties die ik na het verschijnen ontving. Het leverde uitnodigingen op voor een presentatie over de Koude Oorlog op zee. Recentelijk nog in de vorm van een podcast van Marineschepen.nl naar aanleiding van de media-aandacht voor militaire datastromen via onderzeese kabels en zeer recentelijk naar aanleiding van het zinken van het vlaggenschip van de Russische Zwarte Zeevloot de *Moskva*. Hetzelfde schip (toen Slava genaamd) dat door het MARID-team tijdens een eskaderreis in de Middellandse Zee in 1983 uitgebreid werd gefotografeerd.

Tijdens de begrafenis van het op 22 mei 2015 overleden voormalig hoofd van de Marine Inlichtingendienst G.Th. Vermeulen benaderde

zijn zoon mij, voor een gesprek met betrekking tot een manuscript over de geschiedenis van inlichtingen en veiligheid bij de Koninklijke marine waaraan zijn vader vele jaren werkzaam was geweest.

Toen ik werkte aan het manuscript van het boek *De Marine inlichtingendienst van binnenuit belicht* had ik veel contact met hem en ik zegde toe het werk van zijn vader te helpen afmaken. Dit kwam neer op het beschrijven van de MARID vanaf de betrokkenheid van de dienst bij het conflict rond het voormalige Nederlands Nieuw-Guinea tot aan het opgaan van de dienst in de MIVD.

Daarnaast werkten wij samen aan de redactionele bewerking van het werkstuk van zijn vader. Inmiddels is het manuscript gereed en verschijnt het boek, onder de vlag van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie met als titel *Kondschap en Securiteit* op 18 juni. *)

Met deze aflevering aan het Ten Anker ben ik aan het einde gekomen van de terugblik op mijn marine loopbaan en op de voornaamste bezigheden na mijn FLO.

Wat ik nog meer doe? Mijn vrouw Diny verdenkt er mij glimlachend wel eens van dat ik steeds een aanleiding zoek om te vluchten voor, in het verleden toegezegde, huishoudelijke werkzaamheden, en misschien is dat ook wel een beetje zo.

*) *het boek is inmiddels uitgegeven – zie publicatiebord nummer 22 -*

Zo vraagt mijn zoon Maarten mij nogal eens hem te helpen met het promoten van zijn schilderijen en dan kan ik geen nee zeggen.

Wij wonen sinds enkele jaren in het hartje van Son, zijn daar gelukkig en genieten volop van het fraaie Brabantse land dat ons toelacht op nog geen tweehonderd meter afstand van ons huis.

En toch is de marine nog steeds dichtbij!

G. (Wies) Platje (080340)
In dienst 011058 als SCHR 3
FLO 010794 als Ltz 1 bd

Noot redactie: Wies, ik heb nooit kunnen bevroeden dat jouw inbreng in “de Uitdaging” zulk mooie verhalen en ervaringen te weeg bracht…..

Bedankt !

EEN SPOOKGESCHIEDENIS,

Brrr, wat was dat een avond.
Eerst was ik geweest naar een spiritistische seance, waar lustig de tafels stonden te cancanneeren en reeds lang gestorven voor-, groot- en gewone ouders waren opgeklopt. Toen ik wegging, huilde de wind door de straten, en kletterde de regen droefgeestig neer op mijn paraplu. Ik was bepaald onder den indruk, want uit alle hoeken en gaten grijnsden mij doods- en geestenkoppen tegen, tenminste, dat leek me zoo toe.
Gelukkig ontmoette ik onderweg een paar kennissen die juist op pad waren gegaan om een klein fuifje te maken. Nu ben ik van nature een kalm mensch, maar ik vind dat je zoo af en toe

je eens bij de vrienden moet laten zien, wegens de relaties. Ook leek het me niet ondienstig, om in dit speciale geval mee te werken, teneinde op een nette manier mijn geschokt zenuwgestel weer in orde te brengen. Nu, dat gelukte mij volkomen, want toen ik laat in den avond op mijn kamer arriveerde, was ik in een bijzonder vroolijke stemming en dacht aan geen geesten meer. Ik herinner me nog flauwtjes, dat ik me half ontkleed neer liet vallen in een leuningstoel, nog even bonsde en suisde het in mijn hoofd, ik zuchtte diep en toon...

Ja toen geloof ik, dat ik den zwaren slaap des rechtvaardigen sliep. En in dien slaap kwam langzaam maar zeker het geestenheir weer opzetten. Eerst kleine, onschuldige kinderdoodshoofdjes, die me nogal vriendelijk aankeken. Maar al gauw namen de hoofden in omvang toe, de blikken werden dreigender ,.,

Groote God, daar ging zoowaar de kamerdeur open. Een oogenblik dacht ik, dat het mijn broer was, die ging slapen. Ik mompelde iets van: ja, ik ga dadelijk ook naar bed, maar toen ik even mijn oogen opende gingen mijn haren recht overeind staan van den schrik.

De maan wierp haar zilveren stralen door het raam, net op mijn waschtafel, vanwaar kommen en zeepbakjes mij glazig en geheimzinnig aanstaarden. De pendule liet juist twaalf sombere slagen hooren (u zult misschien zeggen, dat dit niet klopt met mijn late thuiskomst, maar ’t gebeurt wel meer, dat zij van den slag af is, ’t is al een oud stukje werk). Maar ’t vreeslijkste komt nog. Langzaam en statig kwam daar een spook binnenwandelen. Geen onschuldige geest, zooals op de seance, met wien je behoorlijk converseeren kon, en die eerst zijn naam noemde, nee hoor, een echt spook, met een lang wit kleed aan en akelig starende oogholten. Ik deed mijn oogjes weer toe en hield me slapende. Helaas, zonder eenig succes. Ik hoorde hem zachtjes nadersluipen, ik meende zijn koude hand al om mijn hals te voelen, toen plotseling een vreeslijk schaterlachen door de holle kamer klonk.

„Wat zou er nou loos wezen,” dacht ik bij mezelf en waagde het even om stikem mijn eene oog te openen. Jawel hoor, daar stond meneer. Bij gebrek aan een buik schudde zijn onderste rib van het lachen en de tranen biggelden langs zijn jukbeenderen. Ik had al gauw de reden van zijn vroolijkheid in de gaten. „O, heb je daar zoo’n aardigheid in, dat is anders een gewone Instituutsmodel sous-pantalon.” Hij knikte en aan zijn lachbui scheen geen einde te zullen komen. Enfin, een lachend spook zou wel zoo erg gevaarlijk niet wezen. En uitgaande van het idee dat het ijzer gesmeed moet worden, terwijl het heet is, ging ik op opgeruimden toon voort: „Zeg vriend, zou jo nou niet zoo goed willen zijn, om weg te gaan, ik wou heusch liever gaan slapen.” Maar zoodra ik dit gezegd had was ’t weer heelemaal mis. Hij begon te grijnzen en te hinniken als een paard en de pendule en de vazen op den schoorsteenmantel rinkelden mee, alsof ik een onbetaalbare mop gedebiteerd had. — „Schei nou uit met die flauwe bakken, ik heb jou toch ook niks gedaan.” Maar weer wekte ik de hilariteit op van spook, pendule en vazen en ook de kachel scheen het dezen keer erg grappig te vinden.

Toen werd ik kwaad. — „Zal je nou weg wezen, anders trap ik je de kamer uit.” En ik wierp hem alles naar zijn hoofd wat onder mijn bereik kwam, een kleerborstel, een schoen, een paar manchetten en ik weet niet wat al meer. Maar ’t ging er finaal door heen en alles kwam, terecht in een verzameling opgeprikte vlinders, waarmee mijn broer zich in zijn vrijen tijd onledig houdt. ’t Is te begrijpen, dat hij na deze handelwijze ook niet kalm bleef. Hij vloog op me af, zijn ijzige, magere vingertjes knepen mijn nek haast fijn en ik voelde zijn konden adem langs mijn gezicht strijken. Met waren mannenmoed verdedigde ik mijn kostbaar leven. Maar ’t was boter aan de galg gesmeerd. Reeds voelde ik mijn krachten meer en meer afnemen, mijn aanvallen werden steeds minder krachtig, ik had In gedachten al afscheid genomen van de wereld,

Je moet toch maar boffen. Juist had ik een laatste poging gewaagd, het spook begon al zegevierend te grinniken, toen hij met een van zijn puntige voeten bleef haken achter den zoom van zijn lange witte jas. Een oogenblik wankelde hij, ik hoorde een plons, het koude water spatte mij in ’t gezicht en weg was mijn tegenstander. Struikelen over den rand van een zitbad, dat scheen zelfs voor oen spook fnuikend te wezen. Maar de overwinning was te zwaar geweest. Met een doffen kreun viel Ik achterover in mijn bed.
„Meneer, ’t is acht uur.”

Met deze woorden werd ik weer tot bewustzijn gebracht door onze dienstmaagd, die een roffeltje op de deur stond te geven. Lusteloos opende ik mijn oogen en keek rond. Om mij heen lagen dekens en kussens in wilde wanorde verspreid. Ik voelde een zware hoofdpijn en den onvervalschten Instituuts-Maandagmorgensmaak in mijn mond. Mijn blik viel op de tafel. Geen kleerborstel, geen manchetten. Onder mijn stoel maar één schoen. En opeens herinnerde ik me weer de vreeslijke nachtelijke ontmoeting. Kreunend stond ik op. Waarachtig, daar lagen de genoemde toiletartikelen tusschen de vlindertjes. „Zou het dan toch echt gebeurd zijn,” mompelde ik bleek en sidderend en het duurde eenigen tijd voor ik naar ’t voorwerp durfde kijken, dat mij zekerheid in dezen kon geven, mijn zitbad. En toen ik het eindelijk waagde even over den rand te gluren, kromp ik ineen van den schrik. Want daar, te midden van het stille, koele water, dreef het spook, Hoorbaar klapperden mijn tanden en op de laatste overgebleven droge plaatsen van mijn lichaam brak het angstzweet uit.
Zoo vond mijn broer me. Toen ik hem met horten en stooten ’t drama verteld had, keek hij me meewarig aan, vroeg of ik nog dronken was van den vorigen avond, om ten slotte over te gaan tot een luid spottend lachen. — „Dan zullen we eens zien, hoe of die persoon het maakt,” riep hij uit en naderde de plaats des onheils. — „Zie je wel, dat ik gelijk heb,” schreeuwde ik met heesche stem.

Want mijn broer begon plotseling te vloeken en te bulderen, dat het een aard had. Maar hij scheen het geval toch uit een ander oogpunt te beschouwen. Eensklaps nam hij een duik in de on’ gelukzalige badkuip, stormde even daarna snuivend van woede op me af en duwde mij het spook onder den neus, dat zich nu voordeed als een groote natte witte lap. En toen klonken akelig hard deze woorden door de kamer, die me op eens van ’t bovennatuurlijke, spookachtige terugbrachten tot hot alledaagsche, huishoudelijke leven:
„Ik zal jou nog eens een van mijn nieuwe overhemden leenen, kereltje.”
Maar ’t was toch mijn, schuld niet, dat dat ding daar nu te drijven lag. Ik had het den vorigen middag behoorlijk opgehangen aan den kapstok bij de deur. En ik zal me toch niet zoo vergist hebben, dat ik een doodgewone chemise voor een spookverschijning heb gehouden. Maar ’t kan eigenlijk ook best zoo zijn. Want als je na een combinatie van spiritistische seancen en cognacgroc gaat droomen, kan je gekke dingen doen.
„Wat zie jij er ongelukkig uit.”
Met deze hartelijke woorden werd ik een kwartiertje later door de huisgenooten aan de ontbijttafel begroet. En met schorre stem mompelde ik:
„Is er nog haring in huis?”

Bron: Jaarboek der Adelborsten 1903

16-07-1948 KRUISTOCHT VAN DE CATALINA P 85 DEEL 6 (MANOKWARI)

De start in de baai van Inanwatan - precaire ogenblikken

20-08-1948 Nieuwe Apeldoornsche courant

MANOKWARI, 17 Juli.

De 16e Juli van het jaar 1948 zal ik waarschijnlijk niet zo heel spoedig vergeten, zo boordevol als hij geladen was met vreemde ervaringen en gebeurtenissen, die ieder op zich dan wellicht zeer romantisch mogen lijken, doch die dit alleen zijn als men er achter staat en het geluk heeft ergens aan de kust van de Vogelkop van Nieuw-Guinea 'n bankje te vinden en een kruk. Dat bankje is dan het schrijfbureau en 't krukje de zitplaats.

Inanwatan heet de plaats waar wij gistermorgen heenvlogen, na het verblijf in Fak Fak. De Catalina was vrij zwaar, omdat er behalve de passagiers veel barang, veel bagage, mee ging. De commandant had die morgen zorgelijk gekeken maar ik dacht: ik vergis me. Het was nog zo vroeg en zo donker en je kon je heel goed vergissen in iemands gezicht.

Over de eindeloze wouden van de Vogelkop vlogen we. Over rivieren, verdroogd tot de bodem en andere gevuld met helder schuimend water. Over eilandjes langs de gekartelde kustlijn en door pluizige mistflarden. De twee motoren daverden hun nu al zo lang gehoord lied en over de blister suisde de door de propellers weggemalen lucht. Zo vlogen we naar Inanwatan.

Dat ligt in een baai. Die baai dringt diep in het land in en halverwege ligt dan Inanwatan. Een kampong waar 'n 1600 Papoea's leven. En waar een Nederlandse bestuurspost is gevestigd.

We daalden in de baai en hoewel de Catalina zwaar was, verliep de landing in de baai zonder enig incident.

Op het zelfde moment brak een oorverdovend leven over ons los. De blister werd geopend en toen werden wij geplaatst tegenover een tafereel, dat zijn weerga in wildheid en vreemdheid moeilijk zal kunnen vinden. Rondom het toestel vlogen 12 prauwen. Als ik zeg „vlogen" kunt u dat min of meer als realiteit aannemen, want de snelheid waarmee deze schepen door het water schoten was fantastisch. Iedere prauw bestond uit een enorm lange uitgeholde palm. In die palm zaten 12 roeiers, naakt tot op een smal schaamschortje, en iedere roeier was als een razende bezig het water weg te slaan.

Aan beide kanten van iedere prauw staken twee brede vlerken uit. Op iedere vlerk zaten twee rijen Papoea's, iedere rij van 12 man. In totaal werd elke prauw dus voortbewogen door 60 roeiers. Zo waren er 12 prauwen.

De mannen zagen er woest uit: met lange veren en pluimen op het hoofd, met vreemde figuren op de zwarte lijven geschilderd met grijze klei, sommigen met korte rokjes van gras, anderen met een lang mes of een stenen bijl in een der handen. En in het midden van iedere prauw stond een Papoea te dansen, op een vreemde wilde wijze, en hij was het, die het uiterste haalde uit de zwarte lichamen die zich bogen over de brede peddels, waarvan er eveneens vele beschilderd waren. Iedere prauw had een soort schegbeeld; nu eens een rennende hond, dan weer een kwaadaardig loerende kat en soms een krokodil. In elke prauw zat een Papoea, die in één en hetzelfde ritme op een tom tom sloeg. Op zijn ritme, en dat van de dansende man in het midden, werd geroeid.

Er werd, toen wij de blister openden van de Catalina, gebruld en gegild. Het toppunt van sensatie was daar. De vogel die was gekomen opende zichzelf, en uit dat zilveren vogellijf kropen de wezens die verwacht werden en over wie ze hadden gehoord van de Toean Besar, de bestuursambtenaar, die woont in het witte huis op de berg.

Door joelende en schreeuwende Papoea's werden we naar de wal geroeid. Het wankelde wel erg, dat prauwtje, en er kwam wel water over maar er werd met een tritonschelp, zo duchtig gehoosd, dat we toch behouden op de steiger aankwamen.

De begroeting der bevolking was uiterst hartelijk. Daar waren jongens die een fluitorkest vormden en achter elkaar, zonder pauze, bekende wijsjes bliezen, nadat eerst, in heel langzaam tempo, het Wilhelmus gespeeld was. Op enkele tientallen meters verhief zich de wildernis, met daarvóór de kamponghuisjes. Hoe zoudt u het vinden, als u daar onder de gloeiende zon, met op de achtergrond de gillende Papoea's, op zo'n oude, rotte, verweerde en nogal morsige steiger, hoorde blazen liedjes als „Waar in bronsgroen eikenhout" en „We gaan nog niet naar huis... nog lange niet., nog lange niet.. !" en „Triok, trink, Brüderlein trink …! Nu, ik kan u wel zeggen dat zoiets heel vreemd, heel raar, heel merkwaardig klinkt.

Daarna bood 'n bedeesd Papoeameisje (ze durfde geen seconde opkijken) de Resident van Nieuw Guinea bloemen aan, waarvoor de Resident eerbiediglijk dankte. En daarna kwam de dans.

In de dagen dat ik op Nieuw Guinea ben heb ik al vaak en veel zien dansen. Wonderlijke dansen. Wat nu kwam spande de kroon. Dagen en dagen geleden waren de mannen uit alle windstreken komen opdagen. Niet zozeer om de komst van de blanke mannen te aanschouwen als wel omdat er gedanst mocht worden. Als u dit dansen mogen niet begrijpt, het volgende ter verduidelijking. Een aantal Papoea-dansen is door het Nederlandse gezag verboden, omdat ze rechtstreeks 't begin zijn van 'n sneltocht. Iedere dans heeft zijn eigen betekenis, die men eerst kan leren door iets te begrijpen van de adat, de „wijze van leven en moraal" van dit volk, waarvan ik u reeds zei dat het goeddeels nog in het stenen tijdperk leeft. Deze dansen duren lang. Ze duren geen uur, geen twee uur.... geen zes uur... ze duren doorgaans van het ondergaan der zon tot 't opgaan der zon. Als de mannen zo lang gedanst hebben, zijn ze volkomen buiten zinnen, zijn ze volkomen in de macht der demonen van hun eigen adat en bevindt zich in hun hoofden geen enkele herinnering meer aan datgene, wat de blanke man van de Kompenie hun voorgeschreven en verboden heeft. De ernstigste excessen zijn in dergelijke toestanden, waarbij iedere danser de hoogste vorm van exaltatie en opwinding, van koorts en „amok" bereikt heeft, mogelijk. En niet alleen mogelijk, ze gebeuren ook. Maar deze dag mocht dan gedanst worden en ze dansten! Met dien verstande, dat de blanke man het teken zou geven als moest worden gestaakt.

Het werd enkele uren. Nooit zag ik vreemder dans. De mannen hadden hun bogen en messen, hun bijlen en versierselen, bij zich en zwaaiden daar, al dansend, mee. De instrumenten bestonden uit lange houten trommen, waarover de huid van een casuaris gespannen is. Dat geeft een dof, hol geluid, dat tot diep in de jungle hoorbaar is. Er wordt gedanst in groepen van 5 tot 8 man, en aan de buitenkant dansen de vrouwen. Heel jonge meisjes en vrouwen op reeds gevorderde leeftijd. De kledij is, laat ons zeggen, zeer summier, zeer beperkt en bestaat nauwelijks uit een enkel bedeksel van de onderbuik.

Het is me een raadsel hoe deze mensen het uithouden zó lang en in zulk een tempo te springen en schuiven en lopen. Ik ben er zeker van dat dit veel meer een kwestie is van verdoving, bedwelming, dan van fysieke kracht. Een Westerling zou een dergelijk tempo hoogstens een kwartier volhouden en er dan, en zeker in dit klimaat, bij neervallen.

Nadat eerst gedanst was voor de ingang van het huis van de bestuurs-ambtenaar ging het de kampong in. Voor ieder kamponghuisje stonden de vrouwen en mannen en kinderen te kijken. Beter gezegd: te staren. Woordeloos ..., geboeid ..., dromend ..., volkomen in de ban van het dansfeest, hun eigen feest, hun adat …

Ik kwam voorbij een huisje, waarvoor een afschuwelijk mens stond. Een blank mens, met een witte, doorschijnende, mat-rose huid. Met gele krullende haren, met wijd-opengesperde mond en een dierlijk-imbeciele trek over het geschonden gezicht. Het was een albino. Een vreemde, allervreemdste verschijning in deze wereld van donkere lichamen, roetzwarte haren. Een robot, een soort kunstmatig gewrocht mens, dat wij voorbijgingen en dat ons dof-starend nazag. Wat ging er om in het brein van deze mens, in dit ogenblik?
Er komt een uur dat wij weer heengaan van Inanwatan. Heel de kampong doet ons uitgeleide, nadat eerst nog een wedstrijd geleverd is tussen de snelste prauwen van het dorp. Dan kruipen we de blister in van de Catalina, boordevol herinnering aan dit vreemde oord. Wassenburg opgetogen over het zeldzaam mooie filmmateriaal dat hij voor de camera-lens kreeg, de fotograaf dolgelukkig met de series opnamen die hij maakte in een gebied waar zelden een foto gemaakt zal zijn. En ikzelf diep onder de indruk van dit land en dit volk, Nederlands gebied en Nederlandse onderdanen, maar vreemd en onbegrijpelijk voor de man die niets weet van de adat dezer mensen.

De motoren slaan aan, de schroefwind davert langs de blister en langzaam neemt de Catalina P 85 zijn aanloop. Dat is niets bijzonders, dat is al zo vaak gebeurd op deze reis. Ik zit in de blister en zie de groene rimboe-wal voorbijschieten. Direct gaan we stijgen; nog enkele seconden en het grote amfibie-vliegtuig zal zich oprichten en in de nevelig-blauwe hemel schieten. Zo gaat het iedere keer, zo zal het ook nu gaan.

De Catalina P 85 schiet als een raket door de baai. Die baai is kronkelig en van bocht tot bocht nauwelijks driekwart mijl. Voor beide bochten verheft zich de jungle. Donkergroen, een muur van bomen. Twintig, dertig meter hoog.

De Catalina is zwaar beladen. „Nogal looiig" heb ik commandant De Liefde horen zeggen. Nu ja, Catalina's zijn sterke machines. Er kan niets gebeuren.

Als een afgeschoten kogel uit een enorm mortier jaagt het toestel voort. Recht op de bocht aan. Vreemd, nóg niet los. Ik verlaat de blister, loop naar voren, en kijk omhoog. Daar zit de commandant, ... naast hem de tweede bestuurder. Op het gezicht van commandant De Liefde trillen grote zweetdruppels. En ik zie de aderen in zijn nek als koorden zwellen. Meer kan ik niet zien, maar ik weet dan genoeg.

De groene lawine springt als het ware naar voren. Ik besef heel duidelijk één ding: we moeten over die barrière heen. Maar dan zal de Catalina P 85 éérst los moeten zijn van het water en als hij dat niet is, nu direct nog niet, zullen we nooit over die groene muur heenkomen.

Er komen dan enkele momenten, dat men zich los voelt worden tussen tijd en ruimte en dat men zich vast gaat klemmen, en dat er gedachtenflitsen door iemands brein razen. Ik ben niet

de enige die het ziet. Wassenburg zit op een der stretchers en staart mij aan. Nooit zag ik dat ronde, gezellige gezicht zo strak en ernstig.
Ik tel de seconden.... een.... twee.... drie.... en ik knik in m'n knieën door. Het gieren der motoren neemt nog toe.... het is een tyfoon, die door het toestel scheurt.... nóg hoger wordt de toon.... Nu staat alles bij, nu geven de beide motoren hun maximum aan kracht aan de propellers. Zij moeten het doen.

Water bonkt.. ik hoor iets schuren, sissen, er valt iets weg: we zijn los … Ik kruip terug in de blister en kijk naar buiten. Ja, we zijn los en de groene muur ligt onder ons. Maar ook niet meer dan twee meter. Dan stormt de Catalina P 85 als een grote, vastberaden vogel de hemel in.

Later, diezelfde dag, spreek ik de commandant en ik vraag hem of het een zware start was, deze maal. Hij kijkt me wat koel aan en zegt: „Ja, hij was nogal zwaar en voor m'n lol doe ik de tweede keer niet meer zo. Het was een heel moeilijke, en nogal précaire start". En verder praten we er geen woord over.

WORDT VERVOLGD

Op weg naar de Oost

De Nederlandsche jongens, die zich hebben gemeld als oorlogsvrijwilliger en daartoe geschikt zijn bevonden, verblijven alvorens het Kanaal over te steken, eenigen tijd in een kamp te Mill in Noord-Brabant.

Het interieur van een barak, niet luxueus maar wel gezellig

Dezer dagen zijn wij in het kamp te gast geweest en wij kunnen niet anders zeggen dan dat de stemming er opperbest is, ondanks de primitieve outillage en enkele grieven, die natuurlijk te verwachten waren. Zonder de gegrondheid ervan te willen betwisten - integendeel - moeten wij trouwens bedenken, dat wij hier onder soldaten zijn; een soldaat, die nergens iets op aan te merken heeft behoort op de ziekenlijst te staan en deze jongens zijn kerngezond! Zooals gezegd: de outillage van het kamp is gebrekkig. Voor +- 2000 man zijn er bijvoorbeeld slechts drie pompen, wat wel erg weinig is. Er wordt echter hard gewerkt om verbeteringen aan te brengen: er komen douche- en waschgelegenheden; maar zooals overal elders doet ook hier het gebrek aan materialen zich gelden Ook de kleeding vormt een probleem. De schuld hiervan schijnt te liggen bij de aanmeldings- bureaux, die instructie gaven om niets mee te nemen wat waarde heeft. ,,in het kamp", zoo werd er gezegd,, ,,krijg je een volledige militaire uitrusting en er zal geen

mogelijkheid zijn je burgerkleeding naar huis terug te sturen." De jongens hebben dus hun alleroudste kleeding aangetrokken, wat nu moeilljkheden gaat opleveren. Voorts is er - vooral in den aanvang - wel wat erg slordig (we gebruiken nu maar een zacht woord) met de vrijwilligers omgesprongen. Er zijn er tientallen zonder gekeurd of beoordeeld te zijn met een attest van ongeschiktheid naar huis gezonden. Ook zijn tal van jongens minder goed te spreken over het feit, dat officieren, die zich indertijd vrijwillig als krijgsgevangene hebben aangemeld, thans het bevel voeren over oorlogsvrijwilligers, die veelal actief aan het verzetswerk hebben deelgenomen. Verder is de aparte officieren-keuken, hoewel ieder vol lof is over het eten, aanleiding tot heel wat schampere opmerkingen, evenals de trage doorzending naar Engeland. Het getuigt echter voor den goeden geest, die onder de jongens heerscht, dat vrijwel geen enkele zijn eens genomen besluit betreurt en allen vol enthousiasme zijn, om de taak die wacht energiek aan te pakken.

Zo even zijn de P-books uitgereikt,
Nu zijn de jongens officieel soldaat geworden

Als de katjes muizen, mauwen ze niet

Bron alsmede de tijdlijn onbekend !

De jongen met de treurige ogen

Hans Cristian Andersen Boulevard, genoemd naar de wereldberoemde Deense dichter en sprookjesverteller. Zijn standbeeld siert een hoek van Ny Christiansborg, de nieuwe burcht van Christian. Er vlak tegenover ligt het cryptische gebouw van de Tuborg bierbrouwerijen. En dat alles in de onmiddellijke nabijheid van het permanente pretpark Tivoli, waar 's wereld beste artiesten in de open lucht furore maken en de beste concerten gratis te beluisteren zijn.

Wonderful Copenhagen! Een moderne stad, maar dan één met een tastbaar historisch allure. Vlakbij, over de bruggen heen, liggen de restanten van bastions en vestingwerken, zeewaarts gericht.
København, noemen de Denen hun hoofdstad, en dat betekent Koophaven, Koopmanshaven, Handelshaven. Er is geen betere naam denkbaar voor deze bewaker van de Sont, door de eeuwen heen. Kopenhagen is het Singapore van Noord-Europa. Het op Amager gelegen

vliegveld Kastrup is eveneens een knooppunt van internationaal (lucht)verkeer. Het is de bakermat van de naar Vikingen genoemde vliegtuigen van de SAS, maar Russen, Amerikanen, Japanners, Nederlanders, Duitsers en Engelsen gebruiken het vliegveld ook als springplank naar de rest van de wereld.

En kilometers verderop, in de haven, meren de veerboten naar Bomholm, Zweden, Duitsland, Aarhus en Groenland. Hier meren de beroemde, goed onderhouden Maerskline schepen, en de uit Arctische wateren bekende blauwe DAN-schepen. Colourful, international Copenhagen!

De spiegel van dit alles is de Andersen Boulevard, waar de hele wereld wandelt, tussen de stalletjes met warme pølser (hot dogs) door.
Alle scheepvaart- en luchtvaartmaatschappijen hebben hier hun kantoren, alle wereldbanken en verzekeringsmaatschappijen ook.
Vonkend dalen in de vroegvallende winterseizoen-avonden lichtreclames neer over de schuifelende menigten, die op en neer lopen of vertier zoeken in de moderne snackbars, gedistingeerde hotels of pretpark Tivoli.

Het was in een van deze snackbars, dat ik hem voor het eerst opmerkte: een jongen die nederig en serviel van tafeltje tot tafeltje ging en de leeggegeten borden, de leeggedronken flesjes en de weggeworpen waar meenam. Het was zoiets als slavenarbeid. Deze jongen hoorde hier trouwens niet thuis; bij deed zijn werk werktuiglijk, niet geëngageerd, maar toch wel grondig.

Aan de tafeltjes hoorde men allerlei talen spreken, voornamelijk die van gastarbeidende Spanjaarden en Noord-Afrikanen. Ze deden lawaaierig en opgewonden, ook vanwege de blonde Deense meisjes die hen bijna altijd vergezelden.

Maar die serviele, gebogen jongen viel niet op. Twintig jaar kon hij zijn. Gekleed in een absurde, dunne regenjas schuifelde bij rond, omlaag kijkend, spiedend naar voorwerpen die opgeruimd moesten worden, dood voor de wereld, zoals de wereld hém ook niet opmerkte.

Het was feitelijk ontstellend iemand zó te behandelen. Hadden die mensen dat dan niet in de gaten? Waren ze zó hard, zo beperkt in hun menselijkheid? De jongen leek op een decoratieve plant in het raamkozijn van een of ander deftig restaurant: levend wel, erbij behorend, maar uitsluitend functioneel.

Niemand zag hem. Maar hij was nodig, hard nodig. Het leek of hij treurig was. Zijn gezicht had een constant strakke, onveranderende uitdrukking van gelatenheid. Er kon geen lachje af.

Hij moest zich stoten en bezeren aan wat hij zag. Hij moest beseffen een outcast te zijn in deze deinende, vlotte, zelfbewuste samenleving.
Toen ik die avond opnieuw de snackbar binnenkwam, was het decor veranderd. Dat wil zeggen: er waren andere figuranten opgekomen. Er waren allemaal andere mensen, behalve de jongen met de treurige ogen.

Waar kwam hij vandaan? Ik kon hem niet thuisbrengen. De blonde, knappe meisjes met de brede, ietwat uitstekende jukbeenderen waren Deens, puur Deens. De zwarte vlotte jongens waren Italiaans. De beniger, kroeshariger typen waren Noord-Afrikaans, met af en toe een volslagen Negrito er tussen door, op het Abessijnse af, slank als een Arabisch renpaard, klein van gelaat, spits van neus, mesties, een mengeling van negro en arab, zoals in Dar es Salam veel voorkomt.

Er waren meer typen, veel meer. Aziaten, klein van stuk, sluik van haar, spleetogig; de Japanse crew van een JAL-vliegtuig.

Ginds zat de Philippino met het sterke Amerikaanse accent.
Daar de grote, grove Germaan, de rustige en dunne Anglosaks, de kleine Fransman. Ze waren er allemaal, en ze hadden allemaal een naam. Op die ene jongen na. Het was angstig.

Ik haalde opnieuw een kop koffie met smørrebrød, de onovertroffen Deense sandwich. Toen ik terugkwam was het tafeltje schoongemaakt. De jongen aaide er met een doek overheen en keek niet op. Zijn ogen waren enigszins spleetvormig. Zijn haar was sluikzwart Ik vroeg me af waarom hij die dunne nylon jas aan had. Het leek of hij hier niet permanent was, of bij ieder ogenblik - als bij daar zin in had – kon vertrekken. Naar huis. Waar was zijn huis? Waar hoorde hij thuis?

Wonderful Copenhagen! Een moderne, door de oorlog onverwoeste stad die zichzelf desondanks volledig en stijlvol saneerde.
Een kosmos-metropool met praktisch geen krotten. Een stad van formaat. Een stad om spontaan verliefd op te worden. En de meermin uit Andersens sprookje dacht: het best was om in het maanlicht op een zandbank in de kalme zee te liggen, en te kijken naar de grote stad aan de kust, waarvan de lichtjes als honderden sterren twinkelden.

Wonderful Copenhagen! Stad, waar iedereen zich thuis voelt. Aan de Christian Andersen Boulevard ligt het bewijs. Zelfs de meermin heeft, versteend, een plaats gevonden in Kopenhagen.
Alles en iedereen heeft er een plaats, behalve de jongen met de treurige ogen, dat schuifelende toppunt van serviliteit, dat onopvallend brok pure dienstbaarheid.
Er kwam een moment dat het te veel werd. Dit konden al die vrolijke mensen die ene mens niet aan doen.
Van welke kustlijn was hij hier aangespoeld? Hoe wreed is de massa tegenover de enkeling-vreemdeling!
Hier liep een man, een jongen nog, een dienend mens. Geen felle kreten hingen om hem heen, zoals: verworpenen der aarde, verenigt u; Vrijheid-broederschap; Zie naar uw naaste. Niets van dat allles.
Hij was er. Hij zou een zeeman kunnen zijn, pas aangekomen, vreemd, onwennig rond-schuifelend door een gevestigde samenleving. Zoiets had ik zelf ook al tientallen malen ondervonden overal ter wereld. Overal thuis en toch nergens. Het weeë besef er naast te staan. Ver van werkelijke, geborgen vrolijkheid. Ver van geborgenheid en familieschap.
Hij had ook niets van de piloot, van de vliegtuigsteward, even in Kopenhagen, even hier, even daar, gewend aan verschuivende decors en flexibel genoeg om er boven te staan, er naast te staan.

De jongen ruimde de tafeltjes op, nu al meer dan acht uren lang. Nog even, dacht ik; nog even en hij dondert de borden neer en verdwijnt in de menigte op de overvolle boulevard.

Nog even en bij gaat troost zoeken bij de meermin. Nog even ...
Maar er gebeurde niets; hij bleef. Hij bleef zoals hij was, eender, onaangedaan.
Ik keek op mijn horloge. Het werd tijd om te gaan. Weldra zou ik uit deze stad worden getild.
Ik zou Kopenhagen vergeten. Het geheim van de herkomst van de jongen zou onopgelost blijven.
Maar ergens op het Raadhuisplein, waar overdag honderden tamme duiven huizen, schreed plotseling het antwoord voorbij: een Deense man met een vrouw aan zijn zij.

Die vrouw was het antwoord. Ze had diezelfde kleur van huid, dezelfde spleetvormige ogen, dezelfde jukbeenderen. Ze droeg een zilverachtige bontjas. Een bontjas van zeehondenvel.
En ze droeg gekleurde laarzen, eskimo-laarzen. Hier lag het antwoord.

De jongen met de treurige ogen kwam van Kolonie Groenland. Hij was een verdwaalde Eskimo met een ver, groots, groot en wit land in gedachten. Hij zag. Hij keek. Hij keek in de verte, een en al verwondering over deze bezeten stad rondom hem.
En ik besefte dieper dan ooit dat we nergens anders geheel aarden dan waar we geboren zijn.
En ik herken sindsdien die blik in vele ogen.

==========

VERSLAG VAN HET POLITIETOEZICHT OP DE VISSERIJ IN DE NOORDZEE.

Voor het politietoezicht op de visserij op de Noordzee gedurende dit seizoen was aangewezen van 1 januari tot 11 april Hr. Ms. Jaguar, eerst onder bevel van luitenant ter zee der 1e klasse J. Chr. H. van den Bergh en van 27 februari af onder bevel van luitenant ter zee der 1e klasse P. van Rees, vanaf 14 april door Hr. Ms. Hermelijn onder bevel van de luitenant ter zee der 1e klasse P. van Rees.
Gedurende de verschillende vaartochten bracht Hr. Ms. Hermelijn een bezoek aan Aberdeen, Esbjerg, Wilhelmshafen en Huil.
Op de 4e december werd het politietoezicht beëindigd, aangezien de drijfnetvisserij in de Noordzee toen als geëindigd kon worden beschouwd.
Evenals vorig jaar bleek ook thans het opblaasbare 7-persoons rubbervlot uitstekend te voldoen voor communicatie met de vissersvaartuigen.
Gedurende het visserijseizoen werden de volgende aantallen vissersvaartuigen gepraaid.

Nederlandse	267
Poolse	10
Britse	11
Duitse	18
Franse	1
Belgische	4

Er werden 48 Nederlandse vissersvaartuigen aan een inspectie onderworpen, waarbij de uitrusting der schepen grondig werd onderzocht. Tekortkomingen werden in de inspectierapporten aan de inspecteur voor de scheepvaartinspectie in het 4e district toegezonden. In het algemeen kon geconstateerd worden, dat de uitrustingen in goede orde waren.
Van de inspecties werd ook gebruik gemaakt om de schippers steeds te wijzen op de noodzaak en het belang van het juist voeren van de voorgeschreven lichten en merken. In het begin was het wel noodzakelijk hier steeds op aan te slaan. Naarmate het seizoen vorderde werden echter steeds minder overtredingen geconstateerd, zodat met waarschuwingen kon worden volstaan; er werden hiervoor dan ook geen processen verbaal opgemaakt.
In een tweetal gevallen werd bemiddelend opgetreden tussen Nederlandse vissers en Britse snurrevaadvissers, een algemeen verzoek over de radio om de eerstgekomene meer de ruimte te laten bleek voldoende te zijn om de vrede te handhaven.
Ernstige geschillen tussen vissersvaartuigen van verschillende nationaliteit werden niet ontmoet.

Winkelvaartuigen van Nederlandse of vreemde nationaliteit werden in het geheel niet waargenomen.
In enkele gevallen gelukte het Hr. Ms. Hermelijn koopvaardijschepen opmerkzaam te maken op de drijfnetvleten en daardoor schade te voorkomen. Het is opgevallen, dat de koopvaardijschepen bijna altijd zeer veel moeite doen om de vleten te ontwijken, van niet vissende trawlerschepen kan dit niet steeds gezegd worden. Vooral in de zuidelijke Noordzee zal het niet altijd mogelijk zijn, speciaal 's nachts, om schade aan de vleten te voorkomen, daar deze zeer uitgestrekte gebieden beslaan.
Gedurende het visserijseizoen werd aan boord aan 58 vissers medische hulp verleend, van wie 25 man voor diverse kwalen in de ziekenboeg aan boord werden opgenomen. De luitenant ter zee arts werd op verzoek om medische assistentie 36 maal naar verschillende loggers geroeid om daar aan boord 39 patiënten te bezoeken. 2 patiënten werden wegens ernstige ziekten naar Scarborough gebracht voor hospitaalopname (1 acute prostaat en 1 acute apendicitis). 1 patiënt werd wegens acute apendicitis naar Den Helder gebracht voor operatief ingrijpen. Aan boord Hr. Ms. Hermelijn staan de kooien beschikbaar voor zieken niet in de ziekenboeg, doch achteruit bij de ingang van het volksverblijf. Voor ernstige zieken geen gunstige plaats, deze moeten dan ook zo snel mogelijk naar de wal worden afgeleverd. De verhouding tussen bemanning en aan boord genomen zieke vissers was steeds zeer hartelijk en vriendschappelijk. Het viel op, dat zich vaak oudere mannen, met een leeftijd boven de 50 jaar, aan boord van de loggers bevonden.
Gedurende het seizoen werd aan 29 verschillende loggers op aanvraag technische assistentie verleend. In de meeste gevallen betrof de hulpverlening het repareren van de radioinstallatie of het echolood. In enkele gevallen werd ook reparatie aan de hoofdmotoren verricht (kapotte olieleidingen) en werden gebroken onderdelen gelast.
Overtredingen van de voorschriften inzake het radiotelefonieverkeer, werden niet geconstateerd. De visserijgolf is zeer druk bezet, maar de vissers houden zich goed aan de zendtijdregeling. Het kost wel enige moeite om in te breken voor berichten van urgent karakter.
Met het hospitaalkerkschip „De Hoop" werd steeds nauw samengewerkt, er bestond een hartelijke verhouding. Bij de aanvang van het seizoen werden de kapitein, de dokter, de dominee en de marconist ter nadere kennismaking in de longroom ontvangen.
Vaarprogramma's werden uitgewisseld en via de radiotelefonie werden geregeld de posities overgegeven. Hoewel de taak van Hr. Ms. Hermelijn en van De Hoop uiteraard niet dezelfde was kon op deze wijze de assistentie (medisch en technisch) aan de vissersvloot op de beste wijze worden verleend.
Op zee werd verschillende malen contact gemaakt met HMS Wotton, één van de Britse visserij-politievaartuigen, en 1 maal met het West- Duitse F.S.B. Frithjof.
In Esbjerg werd het Deense visserijpolitievaartuig Vornaes ontmoet. Het aan boord geplaatste militiepersoneel, dat van beroep visser is, heeft bij de inspectie uitstekend werk verricht. Door hun praktische kennis en ervaring met de visserij en zijn gewoonten en werkwijzen kunnen zij de commandant waardevolle adviezen geven. Zij zijn voorts zeer bekwaam in het van grote afstand herkennen van vissersvaartuigen.

Bron: Jaarboek Koninklijke Marine 1959

De gezonde slaap van een onderzeese stoïcijn

'Al die explosies, al die dreunen... De commandant doet alsof het zo hoort'

De Jong: ‘Hoe kraak je een onderzeeboot? Dat is een verhaal van voor de oorlog, toen de O 23 en O 24 in aanbouw waren. In een bar kwam ik onze ingenieur Max Gunning tegen. Ik vroeg: “Die boten kunnen officieel duiken tot 100 meter. Maar je maakt mij niet wijs dat er geen veiligheidsmarges zijn ingebouwd. We kunnen vast wel tot 150 meter gaan.” “Absoluut niet,” zei hij. “Op het moment dat de waterdruk te hoog is, treden er moleculaire veranderingen op in het gelaste materiaal en dat kun je horen. Alsof je zilverpapier in elkaar propt.” Dat verhaal heb ik altijd onthouden.

Ik ben begonnen in de K 14,-15,-16 en -17. We hebben er bijna alle havens en baaien van Nederlands Oost-Indië mee aangedaan. Indië was toen een fantastisch land. Er heerste geen kwaaiigheid, geen agressie. Als er moeilijkheden waren ging je naar het kamponghoofd en alles kwam in orde. Eind ‘37 ben ik met het ss. *Johan de Witt* teruggevaren naar Nederland. Ik herinner me een hevige storm in de Golf van Biskaje op de dag dat prinses Beatrix werd geboren. Groot feest aan boord, op kosten van de maatschappij, maar door de zeeziekte kwam bijna niemand opdagen.

De Jong aan boord van de O 24 in Straat Soenda. December 1945. Foto: NIMH

In de mobilisatie voeren we met de O 13 en O 14 weg uit Den Helder om te oefenen. Jan van Dulm was de commandant en ik tweede officier op de O 13. We zouden de nieuwe lucht-verversing uitproberen in Dakar. Maar in Casablanca kregen we een telegram van minister Dekker dat we moesten doorvaren naar West-Indië. Het waren de dagen van München. Chamberlain was er inmiddels achter dat hij door Hitler werd beduveld. Spanning alom! Wij moesten naar de Karieb maar hadden geen goede kaarten. De Franse admiraal die in Casablanca de baas was, wilde ons alleen een “overzeiler” geven, een kaart van een groot gebied met weinig details. Hij zei: “Het wordt oorlog. Ik heb alle spullen dadelijk zelf nodig.” We kregen mondjesmaat brandstof los, net genoeg om op halve kracht naar Barbados te komen. Als tweede officier was ik tevens navigator en dat ging nog op de ouderwetse manier. Stersbestek maken als er geen bewolking was of een zonsbestek overdag. En zichtpeilingen als je je in de buurt van een kust bevond.

Van ons hoofdstation op de Antillen had O 14-commandant G.B.M. Van Erkel al vernomen dat hij Barbados het best in de avond kon aanlopen. Dan zag je de lichten. Lichten hebben hun eigen karakter. Donkere rotsen niet. Op het uitgerekende moment zag je de lichtflits van de vuurtoren. Dat geeft je als navigator een goed gevoel. We ankerden en gingen te kooi. Bij het krieken van de dag bleek dat we dicht bij de kom van de haven lagen, niet ver van het kantoortje var de havenmeester. We zijn toen doorgevaren naar Curaçao.
Maar de oorlogsdreiging nam iets af en we werden teruggeroepen. Met Sint-Nicolaas lagen we op de Azoren. Daar heb ik voor Zwarte Piet gespeeld en mijn neus gebroken. We zaten in de achterbak van een auto die met zeildoek was overkapt en die werd bestuurd door ‘n beetje rauwe eiland-chauffeur. Met een noodvaard jakkerde hij van een helling en botste op een paard. Ik sloeg met mijn neus tegen een houten beugel. We hadden geen dokter aan boord, dus die boel werd een beetje ontsmet met Aqua Velva. Een dokter in Der Helder zei later dat

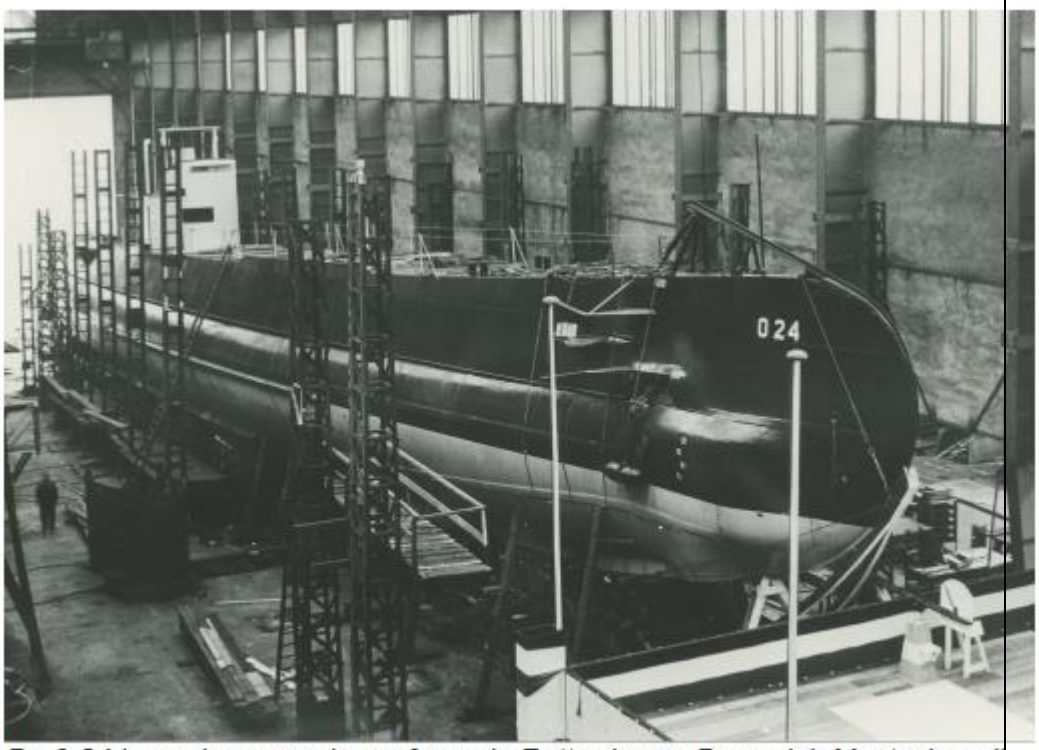
die neus niet goed genezen was en dat-ie opnieuw gebroken moest worden. Dat moment heb ik eer paar jaar uitgesteld, maar het is toch niet meer helemaal goed gekomen.

Tijdens de mobilisatie voeren we steeds voor de kust om onze neutraliteit binnen de driemijls-zone te bewaken. Wie binnen dat gebied kwam kreeg een waarschuwing. We oefenden met de O 11 op de Noordzee, buiten de gronden. We schoten op een zigzaggend doelschip.
Op een dag kwamen we er te dichtbij en toen voer dat hele zaakje over ons heen. We werden negentig graden omgedrukt en kwamen met een bons op de grond. Er stond daar ongeveer dertig meter water. Ik herinner me één detail: een leren jas die horizontaal in de toren hing. We konden nog boven komen. Daar bleek dat het torenluik was ontwricht De periscoop was over het hoofdluik gebogen en het mijnentuig zat in de schroef.
Hoek van Holland was in die zeer strenge winter van 1939 onze basis. Elke morgen waren de trossen vastgevroren aar de bolders. We ontdooiden ze met twee keteltjes kokend water.
Tijdens de “schemeroorlog” zijn we door een Frans vliegtuig gebombardeerd. Die zag ons kennelijk aan voor een Duitse U-boot. De bom viel gelukkig een eind achter ons.

Kort voor de meidagen van ‘40 werd ik overgeplaatst naar de nieuwbouwprojecten. De O 23 had toen al proefgevaren maar deO 24 was nog niet klaar toen de oorlog uitbrak.
In de kluis lag de geheime brief met het bevel *“Vaarklaar maken voor het vertrek naar Engeland. De boot daar afbouwen en dan terugkeren naar Nederland. ”* Dat hebben we gedaan, alleen... dat laatste duurde zes jaar.
De morgen van 10 mei 1940 was het duidelijk dat de beide O-boten niet konden worden afgetimmerd bij de Rotterdamse Droogdok Maatschappij. Ze belden ons die morgen uit bed.

De meeste spullen van de O 24 lagen nog aan de wal en die moesten aan boord. Intussen zagen we overal Duitse parachutisten omlaag komen. Wij hadden geen handwapens. We zijn toen de rivier overgestoken en hebben de O 23 en O 24 afgemeerd in de Tweede Lekhaven, verder weg van de para’s. Het hoofdkwartier in Den Haag liet weten dat we nog niet naar Engeland konden. De Duitsers hadden magnetische mijnen in de Waterweg gelegd en die zouden eerst geveegd worden. Nou... dat was de volgende dag natuurlijk niet gebeurd. Toen kwam luitenant-ter-zee der 1e klasse Koudijs, een van de O-bootcommandanten, naar ons toe en zei: “t Gaat mis. We capituleren.” Op een gegeven moment zijn we zo goed en kwaad als het ging gaan deelnemen aan de gevechten. Drijfhout van Hooff, de oudste officier van de O 23 en ik zijn in een kraan geklomen. We konden door onze kijkers de inslagen zien van het Nederlandse geschut op de Duitse posities van het vliegveld Waalhaven. Als het vuur verkeerd lag, schreeuwden we de correcties door naar bene-den, die werden dan weer doorgebeld. Maar dit duurde toch te lang om effectief te zijn. Die nacht hebben we zowel op de 23 als de 24 alles waterdicht gemaakt en zijn in het donker de rivier afgezakt. Een spookachtig tafereel. Het Shell-complex brandde en er stonden hele steigers in lichterlaaie. Wat ik me goed herinner is de stank van brandend vlees. We hebben aan de loodsen bij de Vianda-steiger nog gevraagd: “Gaan jullie mee naar Engeland?” Maar ze gingen niet. Ze hadden allemaal vrouwen en kinderen. Met twee boten voeren we uit. Van Erkel op de O 24 en Koudijs op de O 23. Moet je nagaan: de machines hadden nog niet gedraaid. Toch ging het al volle kracht.

In de Waterweg lag een onderwaterversperring waarvan wij het bestaan niet wisten. Geen nood! Op de boeg hadden we grote zaagtanden, speciaal gemaakt om door die onderzeebootnetten heen te snijden. Dat lukte. We stoomden naar buiten. Nou waren de boten nog niet eerder onder water geweest. De kans was groot dat er iets niet zou kloppen. Bovendien was het schip nog te licht. Uit voorzorg hadden we een heleboel koperen broodjes meegenomen als ballast.



De 0-24 in aanbouw op de werf van de Rotterdamse Droogdok Maatschappij. Tweede officier De Jong was betrokken bij de geslaagde overbrenging van de niet-afgebouwde boot naar Engeland. Foto: NIMH

Buiten Goeree-Overflakkee bleek dat we ons hadden verrekend. Toen we onder water gingen zonk de O 24 als een baksteen. Met een bons kwamen we op de grond. Verder gebeurde er niets ernstig. Dus we zeiden: “We liggen hier best. We gaan allemaal te kooi en doen om de beurt de wacht.” Het Hoofd Machine-kamer kwam halverwege de nacht waarschuwen. “Piet, het gaat niet goed.” Hier en daar spoot water naar binnen. Weliswaar niet veel, maar genoeg om problemen te krijgen. Bovendien liepen de lenspompen vast omdat ze rommel aanzogen die onderin lag. We hadden geen tijd gehad om het scheepsvlak te reinigen. Ons luchtnet lekte weg. “Leegmaken!,” zei de commandant. Dus wij bliezen. En zowaar... ze rees. Na de opening van het torenluik scheerde er meteen een Duitse Messerschmitt over ons heen. Ik zag dat-ie geen bommen meer had. Hij kon nog wél mitrailleren. Telkens als-ie ons beschoot gingen we aan de veilige kant van de periscoop-golfbreker staan. Toen gaf die piloot het op. In Portsmouth hebben we terstond voorbereidingen getroffen om de O 24 af te bouwen.
De werf in Southampton was echter niet ingericht voor het onderhoud van onderzeeboten.
De opzichter zei tegen me: “Mister De Jong, al die prachtige dingen waarmee jullie onderzee-boten bouwen heb ik hier niet. Ik beschik alleen over *gun-metal* en *mild steel.”* Ik zei: “Meneer, ik weet de oplossing. Op de even dagen bouwt u met *gun-metal* en op de oneven dagen met *mild steel.”* Dat vond hij een reuze voorstel. Ik kon dat zeggen omdat het drukvaste deel al helemaal klaar was.

We werden in Londen door de koningin ontvangen om het Bronzen Kruis in ontvangst te nemen als waardering voor onze geslaagde ontsnapping. In een grote kring gezeten kregen we een kopje thee. Naast mij zat de *‘Chef d’Equipage’...* Riksman. Een nogal gezette man met een vreemde gewoonte: als iemand het woord tot hem richtte ging-ie staan en hees zijn broek op.

Geallieerd convooi, geëscorteerd door O-boten en vliegtuigen. *Bron: Amerikaanse opname.*

De koningin zei: “Schipper, u ziet er gezond uit.” Hij verrees van zijn stoel, hees de broek omhoog en zei: “Deels frisse lucht, deels sterke drank, Majesteit!”

Na het afbouwen van de O 24 vertrokken we naar de Schotse meren *(loughs)* die heel diep zijn. In het ene *lough* deden we torpedo-proeven, in een andere geruis-oefeningen. In weer een ander meer testten we het neutraliseren van magnetische velden door het aanleggen van een “tegenveld”. Dat is nodig om geen last te krijgen van magnetische mijnen.
In Dundee werden we onderdeel van een internationaal flottielje met Fransen en Noren. De officieren logeerden in een meisjesschool. Onze torpedo’s lagen in een oude jamfabriek aan de haven. We gingen twee à drie weken naar zee. om de noord, precies in de aanlooproute van de Duitse U- boten.
De Noorse kust was moeilijk. Geen verlichting... en de stroomatlassen van dat gebied waren zelden accuraat. Vooral stormen zijn op de koude Noordoost-Atlantische Oceaar een verzoeking. Met zijn tweeën stonden we op de brug waaraan we onszelf hadden vastgebonden. Je kreeg ijskoude golven over je heen. Kwam een golf aanrollen dan haalde je diep adem en was het bellen blazen. Langer dan twintig minuten hielden we het niet uit. Het was twintig minuten op en veertig af. Beneden probeerden we onze kletsnatte rommel te drogen bij de dieselmotor. Er was veel spanning. Nu is het met mij zo dat ik pas iets voel als alles achter de rug is en het gevaar is geweken. De commandant kan zich niet permitteren om onzeker te zijn. Hij is de enige die door de periscoop kijkt, de enige die zie hoe de aanval verloopt. De anderen wachten op wat komt. Hij moet zijn angst uitstellen en net doen alsof het zo hoort. Op een bepaald moment zijn we bij Noorwegen hevig aangevallen met dieptebommen en waren we ingesloten door anti-O-bootschepen. Maar we zijn er toch in geslaagd om aan die ring te ontsnappen.

Enkele van onze O-boten zijn niet meer van die kust teruggekomen. De O 22 hebben ze pas in 1995 kunnen lokaliseren. Maar de O 13 is nooit teruggevonden. Als zulke dingen gebeuren is het moeilijk om telkens weer naar zee te gaan. Maar die onafwendbaarheid levert ook galgenhumor op.
Een Nederlandse commandan had in een toespraak gezegd: “Na de oorlog zullen jullie namen worden gebeiteld in het monument van de Onderzeedienst.” Tijdens een dieptebom-aanval hoorde ik een van de matrozen tegen zijn maat zeggen: “Hoor je ze beitelen?”

De boegbuiskamer met de bemanning van de 0-24. Als de buizen werden bijgevuld werd het slaap-vertrek een vette troep. Niemand kon dan naar bed. Gedurende de hele oorlog waren de mannen tachtig tot honderd uur per week in touw. Desondanks was de stemming aan boord prima. Bron: NIMH

Ondeugdelijke torpedo's

De geallieerde torpedo’s deugden in het begin niet. Onze Nederlandse torpedo’s waren wél goed afgesteld, maar we hadden er veel te weinig van. Het heeft lang geduurd voordat de techneuten hun ongelijk bekenden. Eerst zeiden ze: “Die commandanten kunnen niet lanceren.” De Amerikaanse torpedo’s misten zelfs doelen op een afstand van 700 meter. Ten slotte is een van de O-boot-commandanten ‘boos’ geworden. Hij koos een eilandje uit met steile onder-waterwanden en daar hebben ze van korte afstand de ene na de andere torpedo op afgevuurd. Ze explodeerden geen van alle.
Het op diepte houden van een torpedo gebeurt door middel van waterdruk tegen een mem-braan. In de werkplaatsen verliep dat prima. Wat bleek? Ze hadden zich niet gerealiseerd dat er onder water altijd overdruk is. Die veroorzaakte lekkages achter de diepteregelaar. Het regelmechanisme was van slag. Eenmaal gelanceerd corrigeerde zo’n torpedo zichzelf

voortdurend verkeerd. Britse torpedo's vertoonden dientengevolge "dolfijnengedrag": onder water - boven water. Vanaf het aangevallen schip kon je die dingen gewoon zien aankomen.

Meer dan de helft van de oorlog heb ik onder Britse operationeel bevel gevaren. Er waren nogal opvallende verschillen tussen de Britten de Amerikanen.
Punt één van de Engelse *"Sailing Order"* constateert meestal dat de bemanning *"gereed is voor de oorlog".* De Britten kenden echter operatiegebieden met verschillende doelstellingen. Soms gold de opdracht: "To *sink enemy shipping".* Maar in de *"restricted areas"* moest je goed uitkijken welk schip je aanviel. Er waren ook gebieden waar je niets mocht.
Bij de Amerikanen was zondermeer het parool: *"Sink on sight"* en *"Unrestricted Submarine Warfare".*
Op grond van deze orders is de Duitse *Grossadmiral* Dönitz na het Proces van Neurenberg *niet gehangen.* Hij kon met recht aanvoeren dat ook aan de kant van de geallieerden in de strijd ter zee alles geoorloofd was.

De ijzeren ring

Op weg naar de Middellandse Zee hebben we enige tijd deel uit gemaakt van de *"Iron Ring".* De grote Duitse kruisers lagen in Brest. Van spionnen kwam het bericht dat ze van plan waren naar de oceaan uit te breken. Alle onderzeeboten stoomden vanuit o.a. Dundee op in de richting van Brest, door de Ierse Zee. Wij liepen 18 mijl aan de oppervlakte, wat voor die tijd heel snel was. Daarom lagen we op station benoorden Spanje.
Het "sluiten van de ring" heb ik tweemaal meegemaakt. In de Middellandse Zee hadden we Gibraltar als basis en een patrouille-gebied van Genua tot Napels. Monaco was toen de enige kustplaats die verlicht was. We probeerden de aanvoerlijnen van Rommel naar Afrika af te snijden. Er zijn daar door ons op beperkte schaal successen geboekt.
Ik herinner me een Italiaans schip dat zich veilig waande en gewoon een rechte koers volgde. Op klaarlichte dag. Fluitje van een cent. We vuurden onze torpedo's af. Meteen raak! We kwamen aan de oppervlakte om eventueel mensen op te pikken. Toen verscheen er een Italiaans vliegtuig dat het op ons had voorzien. Wij doken. Ik herinner me dat er heel wat vissersbootjes in de buurt waren. Dus die lui zijn hopelijk opgepikt. Wij konden er verder niets meer aan doen. Zo gaan die dingen in een oorlog.

Heel vroeg in de morgen kregen we een keer een schip op de geruispeiler. We tuurden door de periscoop. Een groot vreemd grijs schip. Een soort hulpkruiser. We gingen in de aanval. Niet zo ver van het schot af zei de commandant: "Ik vertrouw het niet. Kijk jij eens, Piet." Op het moment dat ik keek kwam er godzijdank net een zonnestraaltje over het water en toen zag ik een groot rood kruis. Een hospitaal schip. We zaten nog een halve minuut af van het schot. Net op tijd. Het was een soort rare zuinigheid van die kapitein om geen lichten te voeren. Meestal hadden die hospitaal schepen grote lichten op en grote rode kruizen.

O-boot tegen U-boot

In diezelfde Middellandse Zee nam de Nederlandse O 21 onder commando van Jan van Dulm op zeker moment een klein silhouet waar met een forse boeggolf. Goed kijken leverde de

conclusie op dat het om een Duitse U-boot ging die op haar beurt de O 21 observeerde. De oudste officier, de Vries, vuurde twee torpedo's af. Een voltreffer! De Nederlanders zagen enige tientallen met olie besmeurde Duitsers die naar hen toe zwommen. De ijzeren discipline van die lui! Eenmaal aan boord liet de Duitse commandant zijn mannen aantreden. Hij was stom-verbaasd dat ze door een Nederlandse O-boot waren getorpedeerd. "Wij zijn toch niet in oorlog met Holland?" De Duitser stelde Van Dulm voor om hem en zijn mannen naar de Spaanse kust te brengen. Ze zouden dan wel aan land zwemmen. Van Dulm maakte hem meteen duidelijk hoe de kaarten lagen. De hele club werd krijgsgevangen gemaakt en verdween onderdeks.
De aankomst in Gibraltar was nogal triomfantelijk. Er waren daar 90.000 geallieerde soldaten gelegerd. Waarom zo veel? Omdat men in die tijd bang was dat Franco mee zou vechten aan de zijde van Hitler en Mussolini. Er viel geen klap te beleven. We mochten zeilen in de haven met *dingey's.* Als je won kreeg je een theelepeltje.

In de kajuit van Hr. Ms. Gelderland, van welk schip De Jong enkele jaren de commandant was. De opname dateert uit 1958. Bron: NIMH.

Op een gegeven moment viel er zoveel te repareren aan onze O-boten dat we naar Schotland zijn opgestoomd voor reparatie. Toen dat achter de rug was voeren we om de Kaap (het Suez-kanaal was te gevaarlijk, daar zat Rommel dichtbij) naar de Oost om de Japanners te gaan bestrijden.
We kwamen uiteindelijk in Ceylon terecht en waren gebaseerd op de *Plancius,* het onderzee-boot-moederschip.
Onze Nederlandse inlichtingendienst draaide toen al op volle toeren. De toekomst van Nederlands-Indië stond immers op het spel en ze zaten daar tussen allerlei vuren. Ze noemden

zich de *"Independent Company".* Kapitein Scheepens zat erbij, Van Tuyl van Serooskerken en Sisselaar. Die lui konden alles: parachute-springen, infiltreren in opvouwbare kano's. Wij hebben ze naar bepaalde plekken gebracht en ze afgezet.
Kapitein Scheepens sprak Maleis, maar ook Atjehs. Overdag verkenden we per periscoop de landingszone. Meestal zijn die Indonesische baaien heel diep. We zetten ze in het donker aan de wal en wachtten dan een tijdje totdat we het gevoel hadden dat het goed zat. Het ging ook wel eens mis. Op een dag hadden we weer een ploeg aan land gezet. Na enige tijd hoorden we geweervuur. Om ze vuursteun te geven hebben we met zware mitrailleurs over alles heen geschoten de jungle in.
Wat bleek? De landingsploeg had de branding onderschat en was omgeslagen en uiteindelijk aan het strand terecht gekomen. Daar stonden ze zich uit te kleden toen er een Japanse patrouille verscheen. Ze hebben de kano's nog weten te bereiken en zijn toen poedelnaakt bij ons aan boord gekomen. In 1944 nam ik deel aan de *Commanding Officers Qualifying Course.* Met de O 23 voeren we terug via de oude Suez-route die inmiddels veilig was. Ik kwam te laat voor de cursus. Dus zei het hoofdkwartier: "We hebben een klusje voor je. We sturen je naar Washington om iets te regelen voor het Korps Mariniers."
Ik voer erheen met een grote *trooper,* de *Andes.* Om tijdens oefening met de reddingsvlotten de tijd te doden deden ze spelletjes. Ze vroegen bijvoorbeeld: "Wat doen we met Hitler als we hem gevangen hebben genomen?" Er kwamen allerlei oplossingen.
De een zei: "We gaan er alle kermissen van Europa mee af." Ik stelde de vraag aan een grote neger, die een beetje achteraf stond. "*We//*, " *he said, "Paint him black en send him to the States.* " Tjonge... wat was dat raak en wat wrang!

Wachten onder de zoutlagen

De laatste operationele acties van de Tweede Wereldoorlog maakte Piet De Jong als commandant van de O 24 mee in de Stille Oceaan. Op 13 juni 1945 ontsnapten hij en zijn 70-koppige bemanning in de Straat van Makassar ternauwernood aan de dood nadat de torpedo's die zij hadden afgeschoten op een Japanse torpedobootjager, hun doel misten.
De Jong: 'De zee was spiegelglad zodat ze op het aangevallen schip een duidelijke bellenbaan zagen. De Jap week onmiddellijk uit en kwam op volle kracht achter mij aan.
Ik besloot zo diep mogelijk te duiken. Het duurde niet lang of we waren omzwermd door dieptebommen.

Ze gooien die dingen, afgesteld op verschillende diepten, overboord. Als ze het goed doen zijn er boven je, onder je en naast je enorme explosies. Toen we doken wisten we al waar de *"layers"* zaten. Die zijn heel belangrijk. Zeewater is niet overal even zout. Je hebt zoute en minder zoute lagen. Als we genoeg tijd hadden maakten we in het operatiegebied altijd eerst een proefduik. Op de instrumenten konden we zien waar de zoutgehalten verschilden en hoe dik die lagen waren. De kunst is dat je onder een paar van die *layers* gaat varen. De geluidsstraal waarmee ze je zoeken, verandert door die lagen enigszins van richting. Hij wijkt wat af. Ze kunnen dan niet meer precies peilen waar je zit.
Toen we doken wist ik de *layers* te zitten, maar ook waar het rif liep. Ik ben parallel daaraan gaan varen, want een aanvallend schip durft nooit op volle kracht in de richting van zo'n rif te gaan. Die opzet lukte.

Maar die bommen hadden me toch te pakken gehad want we merkten al gauw dat de schroefas-werkbuis behoorlijk lekte. De boot was achter veel te zwaar. Je kunt niet pompen. Dieper duiken ging niet. We zaten al te diep. Plotseling trad toen die moleculaire verandering op, waartegen Max Gunning me had gewaarschuwd, in die bar. Het geluid van zilverpapier dat in elkaar wordt gepropt. We hebben toen echt een beschermengel gehad! Ik moest met veel motorvermogen naar boven. Dat is link, want ze horen je meteen. Ik heb gewacht totdat er dieptebommen kwamen, want door hun eigen explosies kunnen ze enige tijd niet goed uitluisteren en zo'n moment moet je benutten om je te verplaatsen.'

Bloedvlag van zes meter

De oorlog eindigde voor Piet de Jong in Australië waar hij in Freemantle de droge mededeling ontving dat de oorlog voorbij was. Dat papiertje, de Amerikaanse *'Sailing-Order'* uit augustus 1945 is het enige document dat hij uit die tijd heeft overgehouden. Toen deO 24 in februari 1946 na zes gevechtsjaren de geruïneerde haven van Rotterdam binnenvoer, wapperde - naar oud VOC-gebruik - de wimpel van top. Zes meter lang. Voor elk jaar dat ze van huis waren geweest had men er een meter 'bijgeborduurd'.
Aan de wal was de opbouw van een nieuwe maatschappij zojuist begonnen onder de gelijktijdige categorische verdringing van wat voorafging.
'Onward, Christian soldiers!'

Bron: Augustus 1996
DE OPMAAT
Nr. 6

PETER GERRITSE

==========

Knipsels…..

'Ons leger is geen leger'

Voor Nederlands-Indië had het bericht over de Japanse aanval op Pearl Harbor een gruwelijke actualiteit. De strategische betekenis van de archipel (grondstoffen, waaronder olie), werd terdege onderkend. De vraag of het KNIL een Japanse aanval het hoofd zou kunnen bieden, is snel te beantwoorden. Nooit! Maar ook de enige effectieve machten, marine en luchtmacht, bezweken onder het door Japanners ontketende geweld.

De Japanse Ellende

Het KNIL, een politiemacht moest een leger worden.

Een gezaghebbend getuigenis over de tactische waarde van het Indische leger in begin 1942 danken wij aan de Amerikaanse brigadegeneraal b.d. Elliott R. Thorpe. Uitspraken, die hij baseerde op een vertrouwelijk gesprek met generaal Hein ter Poorten, kort na diens benoeming tot opperbevelhebber van het KNIL. Thorpe vertelt: ‘Terwijl hij door zijn werkkamer ijsbeerde, zei Ter Poorten: “Ons leger is geen leger, maar een politiemacht.
Het merendeel bestaat uit Ambonese vrijwilligers. Op een militaire krachtmeting met Japan is het totaal niet berekend.
We weten niets van moderne oorlogvoering en modern wapentuig. Maar het meest wezenlijk is de vraag of dit leger opgewassen zal zijn tegen de mentale schok van een aanval met de enorme vuurkracht die Japan kan inzetten. Wij kunnen ongeveer 36.000 man op de been brengen voor de bescherming van een enorm gebied met een kustlijn van duizenden mijlen. Zelfs bij een verdrievoudiging van ons leger, kunnen wij op zijn best vier of vijf divisies vormen. Maar zelfs als er genoeg mankracht kan worden opgebouwd, blijft de vraag bestaan hoe en waarmee ik ze moet uitrusten. We hebben moderne wapens in Amerika besteld, maar de levering laat op zich wachten. We zijn er beroerd aan toe. Maar we zullen doen wat in ons vermogen ligt. En dan maar hopen dat de situatie in dit deel van de wereld zich in ons voordeel zal wijzigen.’”

Eén geweer per twee soldaten

Thorpe: ‘Ter Poorten was een dappere, intelligente militair, die het slachtoffer was van “te weinig en te laat”.
Men had hem weliswaar blanco mandaat gegeven om in de hele wereld wapens te kopen, maar daarmee kun je geen leger uitrusten. De VS hadden hun prioriteiten wat de wapenproductie en levering betreft, elders liggen. Zodoende ontbeerde men in Indië tanks, schoot het KNIL met vijftig jaar oude geweren en had men, na de mobilisatie van de meeste blanke burgers, zelfs geweren te kort. Het motto luidde: één geweer per twee soldaten. De kustverdediging was volstrekt ontoereikend. Een van de vuurmonden was afkomstig van een gesloopt Amerikaans slagschip en dateerde van 1889. Het stuk had geen richtmiddelen. Het afvuurmechanisme bestond uit een stalen strip, een eind bamboe en een vislijn. Het werkte nochtans, maar het had tegen Japanse slagschepen weinig in te brengen.’

Luchtshow boven Andir

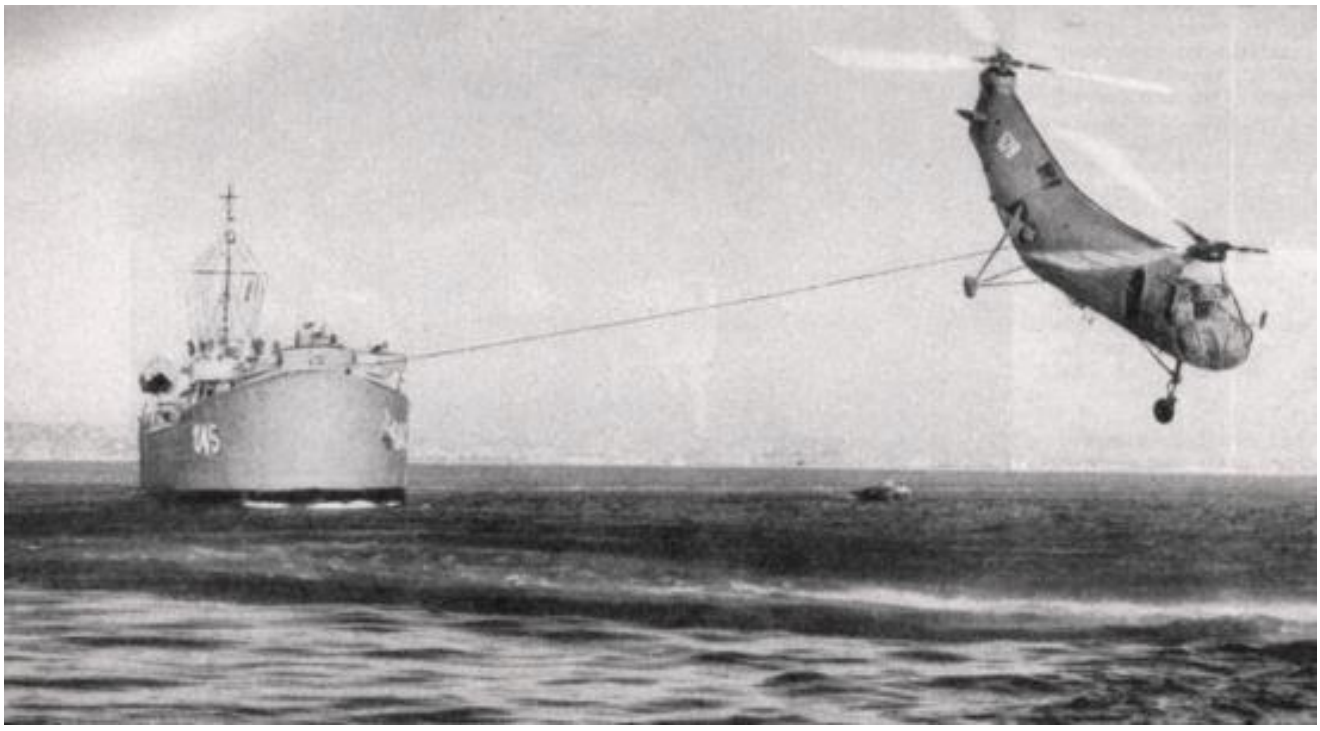
‘Het noodlot’, noteert Thorpe, ‘achtervolgde de Nederlands-Indische strijdmacht. Een in de VS bestelde groep watervliegtuigen werd op 6 december 1941 naar Java gevlogen. Net op tijd om na een tussenlanding op Pearl Harbor grotendeels te worden vernietigd...
Het luchtafweergeschut op het vliegveld Andir was zó ondermaats, dat de Japanners, na hun bommen op het vliegveld te hebben afgeworpen, van pure vreugde staaltjes luchtacrobatiek ten

beste gaven. Het ontbrak de verdedigers aan alles, behalve aan de heldenmoed der wanhoop. De voorzieningen voor het troepentransport per trein waren prima in orde. ‘Maar... er waren geen troepen om te vervoeren,’ aldus Thorpe.
Voeg daarbij dat de Japanners over een superieure inlichtingendienst beschikten en het is duidelijk dat de Nederlandse defensie van Indië kansloos was.
Thorpe: ‘Zijn landgenoten hebben Ter Poorten na de oorlog tot zondenbok voor de capitulatie van het KNIL gemaakt.
Maar als het Nederlandse volk de echte schuldige voor het debacle wil leren kennen, laat het dan in de spiegel kijken.

DE OPMAAT oktober 1997 nummer 7

Op sleeptouw achter een helikopter aan

Door Hugo Hooftman

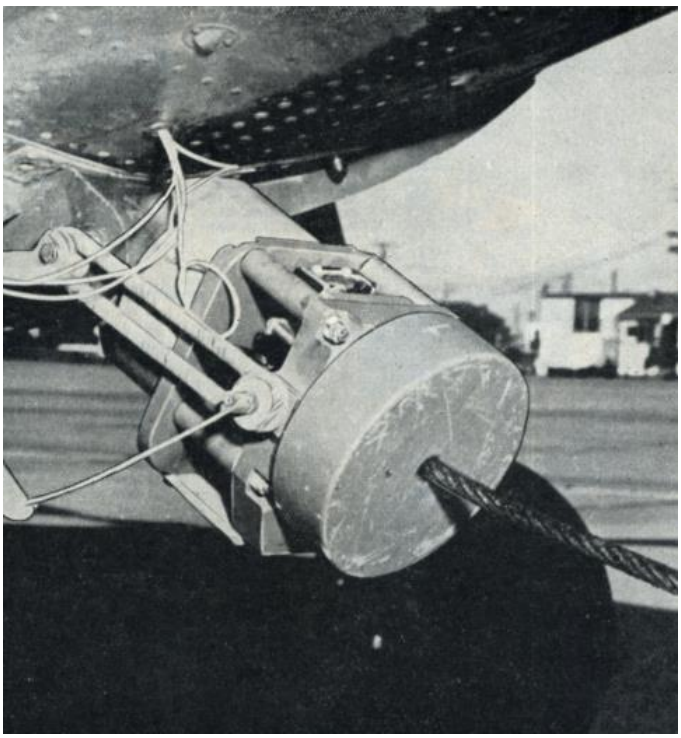


WE zijn er zo langzamerhand wel aan gewend geraakt dat de helikopter een ” echt „manusje van alles” is.

Toch is het merkwaardig voor zoveel doeleinden men de hefschroever, vooral in Amerika, bezigt.
Tot de nieuwste toepassingen van de helikopter behoort het slepen van schepen, tanks, gecrashte vliegtuigen en zelfs het vegen van mijnenvelden. Het is vooral de Vertol Aircraft Corporation die op dit gebied pionierswerk heeft verricht met haar H—21 Work Horse, een helikopter met twee rotors in tandem, die door één motor worden aangedreven. Op de Naval Amphibious Base in Coronado, Californië, werden een serie proeven genomen met H—21’s,

waarbij deze helikopters complete landingsvaartuigen, LST's en amphibische trucks op sleeptouw namen. Deze proeven volgden op het werk dat Vertol eerder had gedaan op het gebied van mijnenvegen met behulp van helikopters. Al in 1951 werden door Vertol HRP—I's en H—21's de eerste mijnen geveegd. De H—21 werd daartoe voorzien van ronde rubber drijvers inplaats van wielen, met behulp waarvan op zee kon worden geland. De proeven werden genomen op het Naval mine countermeasures station in Panama City, Florida.

De Vertol (vroeger Piasecki) is in staat om met z'n neus ver voorover te vliegen en met z'n staart hoog in de lucht. Dit is de gebruikelijke „houding" bij het landen. Thans kan zonder moeite een LST, een „Landing Ship Tank" van 3000 ton waterverplaatsing en met een lengte van meer dan 120 meter door een Vertol helikopter op sleeptouw worden genomen. Het voordeel van de helikopter moet o.m. zijn, dat hij schepen op sleeptouw kan nemen bij een ruwe zee, wanneer de sleepboten hun werk moeten staken.
Ook is een helikopter gauw op de plaats van bestemming om een of andere sleepopdracht uit te voeren. In geval van oorlog kan een „beachhead" door helikopters snel worden opgeruimd. Amphibievoertuigen, die b.v. door mijnen of afweergeschut buiten gevecht zijn gesteld, kunnen snel door helikopters worden weggesleept.
Al met al is men in Amerika nogal enthousiast over dit werk en men voorspelt het een grote toekomst. Vertol heeft de H—21B helikopter voorzien van een elektrische lier achter in de romp. Zodra de vlieger in de cockpit op een knop drukt, wordt de lier in werking gezet.
Een LST van 3000 ton zou door een H—21B in zes minuten tijds 180 graden gedraaid kunnen worden, een „Duck" van 2% ton kan door een H—21B aan land worden getrokken. Ook het mijnenvegen met behulp van helikopters heeft heel wat voordelen. Helikopters kunnen bij een ruwe zee mijnen vegen, wanneer gewone mijnenvegers het werk moeten staken. De toegang van een haven kan b.v. gemakkelijk door helikopters vrij van mijnen worden „geveegd", zonder het gevaar dat de mijnenveger zélf op een mijn loopt.



SUCCES VAN VERTOL

De Vertol helikopter is inderdaad een succesvol ontwerp. Niet alleen Frankrijk en Duitsland hebben deze helikopter besteld, ook Zweden plaatste kortgeleden een bestelling. Ip Amerika vliegen Navy, Army en Air Force ermee. De motor is een Wright R—1820 van 1425 pk startvermogen en 1275 pk kruisvermogen. Er worden op het ogenblik proeven genomen met zo'n Vertol voorzien van een tweetal gasturbines.
Het is een raar gezicht de Vertol bezig te zien als hij iets op sleeptouw heeft. Hij vliegt vlak boven het water met z'n neus omlaag en z'n staart hoog in de lucht. De Vertol is zo manoeuvreerbaar dat hij gemakkelijk kan landen op LTS's of onderzeeërs;- De Vertol bleek in staat een gestrande LCU los te trekken en ook kon hij zelfs het zware anker lichten.

Ook landingsvaartuigen vanaf de beach in zee trekken.is door Vertols gedaan. In oorlogstijd kan op deze 'wijze een „beach" snel worden gezuiverd van onklaar geraakte voertuigen. Een LVCP met 6 man aan boord werd door een H—21 Workhorse met een snelheid van 22—25 knopen naar een beach getrokken. Ook een M—48 tank van 48 ton kon zonder moeite door een H—21 op sleeptouw worden genomen.
Waarschijnlijk openen zich hier nieuwe perspectieven. Op velerlei manieren heeft de helikopter al bewezen dat hij voor het' slepen van schepen en landingsvaartuigen in velerlei gevallen beter voldoet dan gewone sleepboten. Het zal interessant zijn de verdere ontwikkeling op dit gebied nauwlettend te blijven volgen.

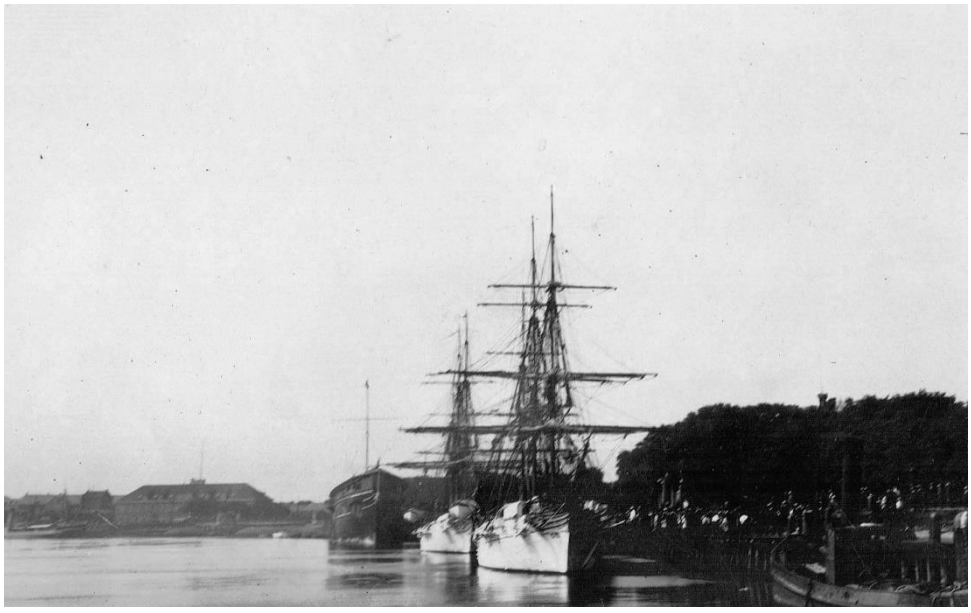
alle hens
OFFICIEEL ORGAAN DER KONINKLIJKE MARINE

December 1957

Slenteren door Den Helder

Honderd jaar geleden brachten twee Zweedse opleidingsschepen een bezoek aan Den Helder!

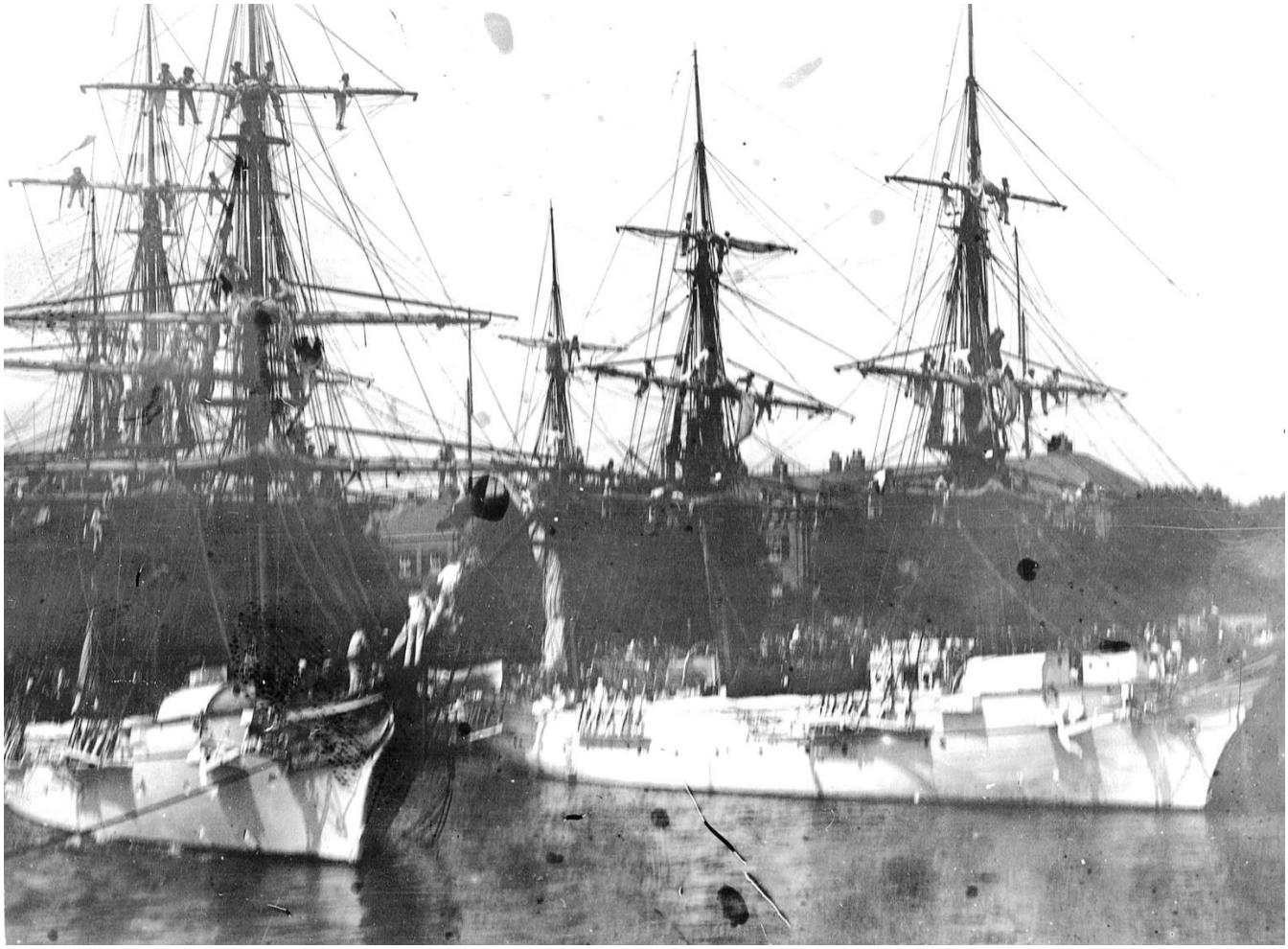
Het was zo mooi gepland, de Helderse Courant van dinsdag 24 juni 1924 meldde vol trots dat een paar Zweedse opleidingsschepen van 4 tot 9 juli in Den Helder zouden verblijven. Maar door het slechte weer van de laatste dagen is de komst van deze beiden schepen vertraagd, zodat zij pas op 7 juli arriveerden in de Helderse haven. Dientengevolge was van enig officieel huldebetoon van de zijde van onze marine geen sprake; de stafmuziek zou aanvankelijk de Zweedse gasten hebben begroet, maar nu de aankomst verlaat was en nog vrij plotseling plaats had, kon hiervan niets komen.



Op de foto v.l.n.r. Hr. Ms. Emma, de Najaden en de Jarramas.

En zo was het slechts een officier van onze marine, die namens de commandant van Hr. Ms. Wachtschip de Zweden kwam begroeten, zodra zij het Marsdiep binnenvoeren. De entree was weliswaar niet zeer groots, want de ,,Najaden" en Jarramas" zijn twee driemast volschepen, geheel zonder stoomvermogen, en zij werden door de beide sleepboten

van de firma Wijsmuller naar binnen gesleept, zodat alle zeilen gestreken waren. Maar de beide vaartuigen waren, met hun volle tuigage en de rijzige drie masten, die elk had, nochtans zeer decoratief, toen zij binnenkwamen en in de haven meerden. Maar dat duurde nog geruime poos. Slechts weinig belangstellenden bevonden zich aan het hoofd, toen omstreeks 11.00 uur de beide vaartuigen om de hoek van de Kaaphoofd verschenen, begeleid door hun chaperonnes, die ze veilig in de haven zouden brengen. Niemand eigenlijk wist ervan, anders was de belangstelling natuurlijk veel groter geweest. Want dergelijk buitenlands bezoek krijgen we niet elke dag meer. Enkele belangstellenden, waarvan sommigen gewapend met kijkers, bevonden zich op het Wierhoofd en keken richting horizon. Deze was, zelfs voor de niet zeeman, alleszins het bekijken waard. Immers aan de lichtende horizon silhouetteerden vele vletjes van onze Helderse vissers; zij vormden een fraaie achtergrond, waartegen zich de sierlijke Zweedse scheepjes aardig aftekenden. Een loodskotter voer heen en weer in het Marsdiep en hees de donkerblauwe nummervlag. Fel puffend en blazend doorkliefde het stoombarkasje der marine de wateren, om de vertegenwoordigde officier van onze marine naar de Zweedse gasten te brengen; een vliegmachine van het Marinevliegkamp ‘De Mok” cirkelde ter begroeting rondom de beide schepen. Intussen was de ,,Drenthe” met de ,,Najaden” snel genaderd: de ,,Jarramas” bleef nog wat achter, en het tafereel aan het hoofd was wat levendiger geworden. De Zweedse vlag was gehesen en zo, Alle Hens in de want en aan dek, ging het onze haven in. Even later volgde de ,,Jarramas”.



De Jarramas en de Najaden liggend aan de Buitenhaven.

De beide schepen staan onder bevel van de fregattenkapitein Graaf Wachtmeister; zij telden tezamen 250 man, waaronder 180 jongens. Op elk schip bevinden zich namelijk 90 scheepsjongens, die opgeleid worden voor matroos. Zij hebben al dadelijk een goede beurt gehad, daar de beide schepen, die van Gothenburg komen, niet minder dan twaalf dagen onderweg zijn geweest en drie stormen hebben meegemaakt.

De foto's bij dit artikel zijn gemaakt door Mina Walinschat van Foto-Bureau ,, Helder". Dit artikel is eerder verschenen in het Nieuwsblad Den Helder van vrijdag 5 juli 2024.

Cees Rondèl