“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 31 – 7 e jaargang

01-08-2024

De ondergang van de Zeesleepboot “Pluto”
Knaap van een Aap
Kruistocht van de Catalina P 85 deel 7
Een goed zeeman die niet bang was.
KPLTLGZM (KTC) ZEEMAN, MARNO. 112277 meldt zich.
Instructie techniek
De Troposcatter site te Hoek van Holland deel 1
The missing link
Het doosje 1 van 3
De oorlog kwam naar Aruba

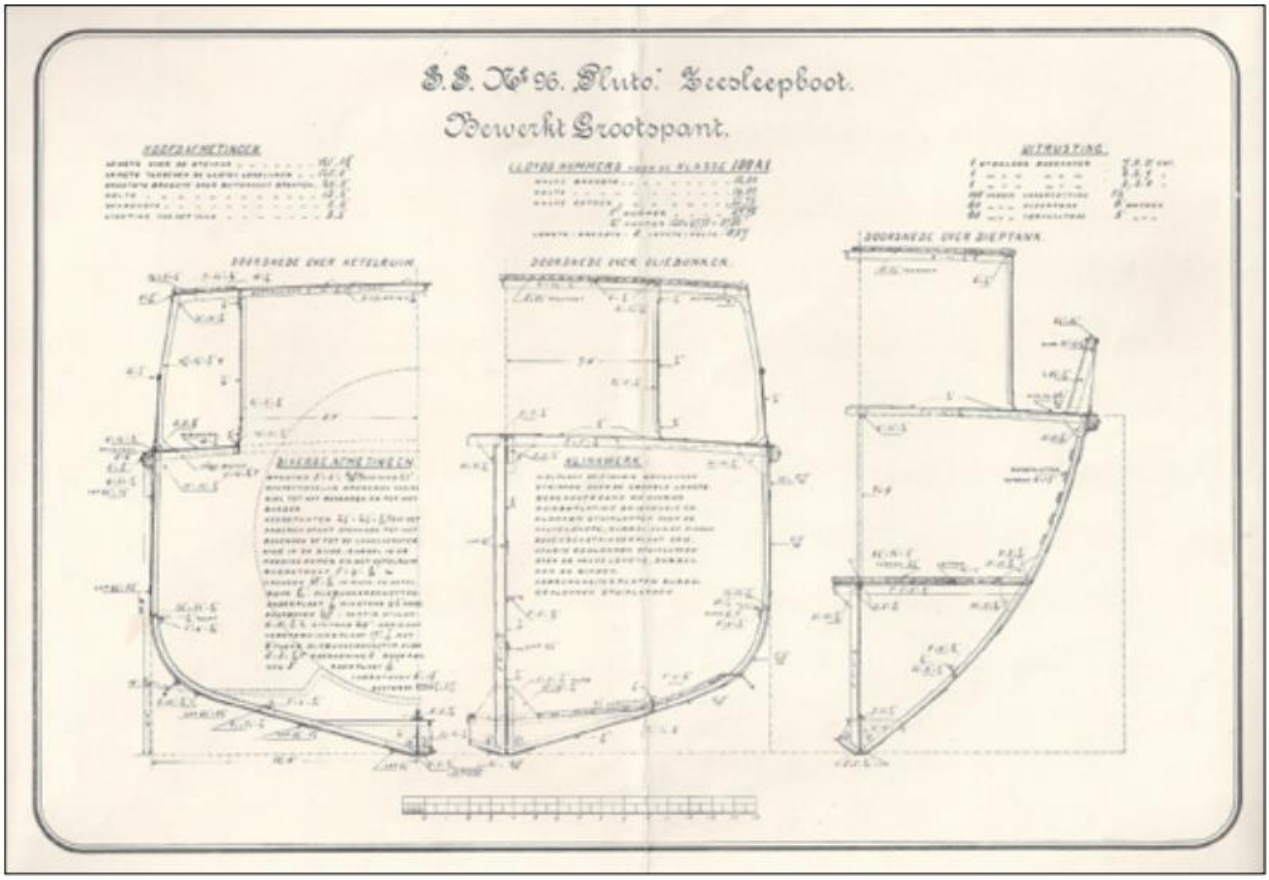
De ondergang van de zeesleepboot Pluto

Als er over scheepsrampen wordt verhaald, is er altijd weer een bepaald schip dat dan door iedereen met name genoemd zal worden: de Titanic. Waarom dit schip zo in de aandacht staat, geleid heeft tot een aantal speelfilms, tal van documentaires en publicaties, is niet helemaal duidelijk.

Wat maakt dit schip zo iconisch, was dit vanwege de eerste reis, dat het onzinkbaar zou zijn, dat het veel passagiers, waaronder landverhuizers, naar De Nieuwe Wereld ging brengen? Al deze opties waren zeker aan de orde en het aantal omgekomen passagiers was absoluut niet gering, want 1517 personen hebben deze reis niet overleeft. Hoe dramatisch ook, maakt dit de Titanic toch niet heel anders.

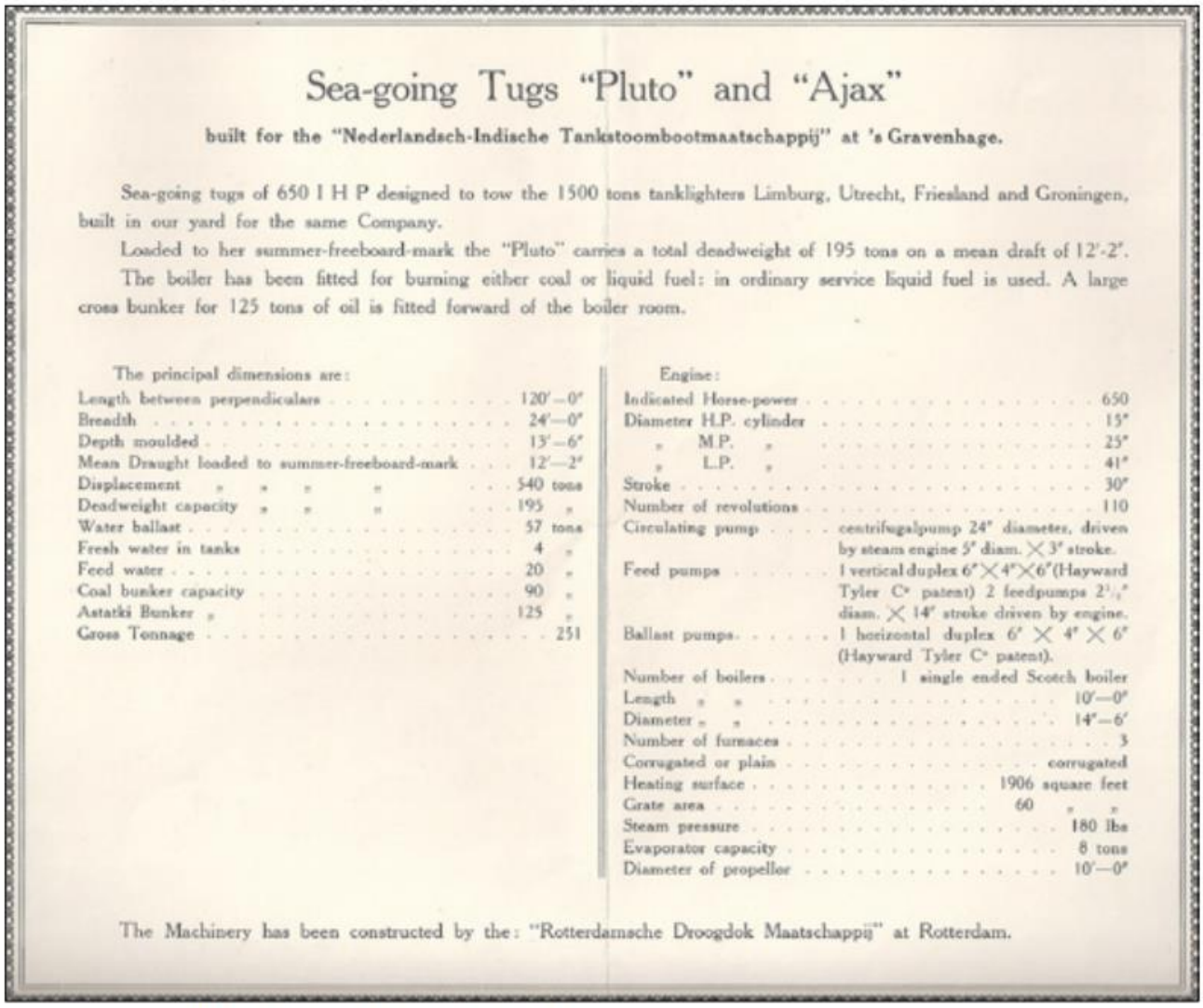
zijn immers schepen vergaan waarbij het aantal omgekomen passagiers helaas (veel) groter was, met als triest resultaat 4341 personen in 1987 bij de ramp met de Doña Paz. De Titanic komt dan, met de kennis van nu, ongeveer op de zesde plaats.

Het hoeft beslist niet om de grootte van een schip of het aantal personen aan boord te gaan om tot een dramatisch verhaal te komen. Ook kleinere schepen met slechts een paar bemanningsleden aan boord kunnen vergaan zoals blijkt uit het verloop van de eerste en tevens laatste reis van de onder stoom varende zeesleepboot Pluto.



Grootspand van de Pluto

Op 14 juli 1908 werd bij de N.V. Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij (NSM) aan de 3de Conradstraat te Amsterdam, onder bouwnummer 96, de kiel gelegd voor de zeesleepboot Pluto.



Sea-going Tugs "Pluto" and "Ajax"

built for the "Nederlandsch-Indische Tankstoombootmaatschappij" at 's Gravenhage.

Sea-going tugs of 650 I H P designed to tow the 1500 tons tanklighters Limburg, Utrecht, Friesland and Groningen, built in our yard for the same Company.

Loaded to her summer-freeboard-mark the "Pluto" carries a total deadweight of 195 tons on a mean draft of 12'-2".

The boiler has been fitted for burning either coal or liquid fuel: in ordinary service liquid fuel is used. A large cross bunker for 125 tons of oil is fitted forward of the boiler room.

The principal dimensions are:

Length between perpendiculars	120'—0"
Breadth	24'—0"
Depth moulded	13'—6"
Mean Draught loaded to summer-freeboard-mark	12'—2"
Displacement " " " "	540 tons
Deadweight capacity " " "	195 "
Water ballast	57 tons
Fresh water in tanks	4 "
Feed water	20 "
Coal bunker capacity	90 "
Astatki Bunker "	125 "
Gross Tonnage	251

Engine:

Indicated Horse-power	650
Diameter H.P. cylinder	15"
" M.P. "	25"
" L.P. "	41"
Stroke	30"
Number of revolutions	110
Circulating pump	centrifugalpump 24" diameter, driven by steam engine 5" diam. × 3" stroke.
Feed pumps	1 vertical duplex 6" × 4" × 6" (Hayward Tyler C° patent) 2 feedpumps 2 1/4" diam. × 14" stroke driven by engine.
Ballast pumps	1 horizontal duplex 6" × 4" × 6" (Hayward Tyler C° patent).
Number of boilers	1 single ended Scotch boiler
Length " "	10'—0"
Diameter " "	14"—6'
Number of furnaces	3
Corrugated or plain	corrugated
Heating surface	1906 square feet
Grate area	60 " "
Steam pressure	180 lbs
Evaporator capacity	8 tons
Diameter of propellor	10'—0"

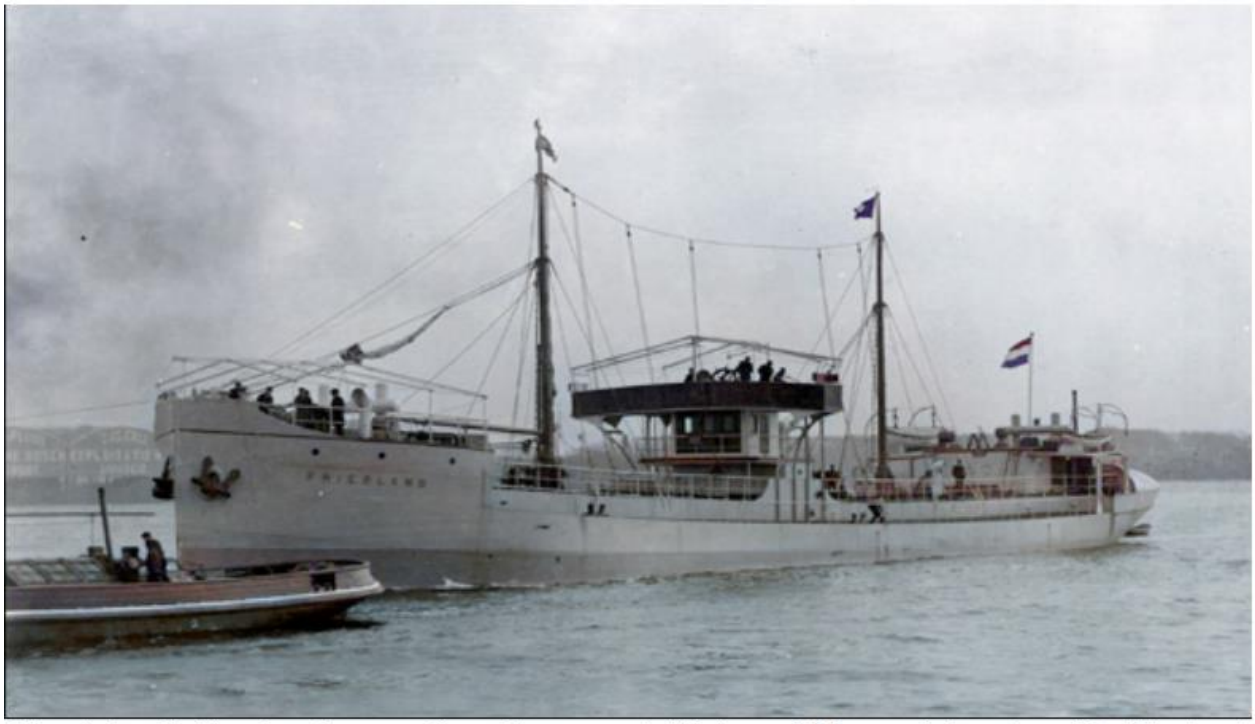
The Machinery has been constructed by the: "Rotterdamsche Droogdok Maatschappij" at Rotterdam.

Hoofdafmetingen van de Pluto

De opdrachtgever voor de bouw van de Pluto, alsmede haar zuster Ajax, was de N.V. Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij (NITM) te Den Haag. De gebruiker zou de in Londen gevestigde Anglo-Saxon Petroleum Company Ltd. worden en de beoogde thuishaven voor de Pluto werd Singapore. Deze laatstgenoemde en Shell gerelateerde onderneming had de beide sleepboten te Singapore nodig voor het slepen van o.a. de eveneens bij de NSM gebouwde petroleumtanklichters Friesland, Groningen, Utrecht en Limburg. De Friesland en Groningen liepen beide op 22 juni 1908 van stapel en de Utrecht en Limburg volgden resp. op 8 september en 22 december in dat jaar.

De stapelloop van de Pluto vond plaats op 5 december 1908 en na de noodzakelijke af- en inbouwwerkzaamheden werd op zaterdag, 9 januari 1909 de proefvaart gedaan. Tot zover verliep alles zoals gewenst. Het plan was dat de Pluto richting Singapore zou vertrekken en gelijktijdig de tanklichter Groningen als sleep naar die haven zou overbrengen. De vier genoemde tanklichters beschikten niet over een eigen voortstuwingsinstallatie zodat op eigen kracht naar Singapore varen was uitgesloten.

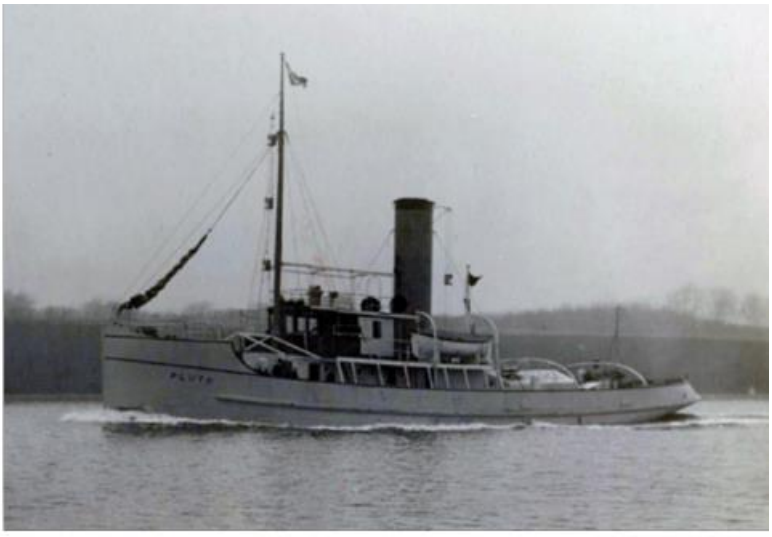
In de nacht van zondag 10 op maandag 11 januari 1909 is de Pluto van kolen en andere equipage voorzien en werd de laatste hand aan de uitrusting gelegd. Bij aankomst in IJmuiden



Van de tanklichter Groningen ontbreekt een ovezichtfoto; wel één van het zusterschip Friesland

was het weer erg onstuimig en is de Pluto voor de sluizen voor anker gegaan om te wachten tot de noordwester storm zou zijn geluwd.

Ook op de 11de is de boot, namens de NITM, over genomen door de superintendant Meijer en vervolgens overgedragen aan de Rotterdamse Internationale Sleepdienst-Maatschappij die op haar beurt het overbrengen naar Singapore zou verzorgen.



De Pluto op 11 januari 1909

De inrichting van de Pluto was op dat moment ook heel bijzonder, ze lag voor aanmerkelijke dieper dan achter. De eerder genoemde superintendant Meijer wilde achter geen waterballast en liet daarvoor in de plaats in de achterpiek 4½ ton ijzer aanbrengen. Ondanks dit lag de Pluto voor 37 palm en achter 35 palm diep (1 palm is 10 cm). Naar voren toe bevond zich na de stookplaats een residutank gevuld met kolen en, gescheiden door een waterdicht schot, in de voorpiek twee watertanks gevuld met zoet water. Het gezamenlijke gewicht bedroeg 40 ton.

Naast de genoemde hoeveelheid kolen bevond zich ook 15 ton kolen in zakken aan boord, waarvan 7½ ton benedendeks verdeeld aan stuur- en bakboord naast de ketels. De overige 7½ ton was vanaf de machinekamer tot het achterdek, over het dek verdeeld. Deze zakken lagen

los op elkaar, drie lagen hoog zonder te zijn gestuwd. Tevens was de doorgang over het dek hierdoor beperkt en een ander gevolg was dat de zakken ook de waterpoorten verstopten, waardoor overkomend water niet snel kon worden afgevoerd én aan stuurboord een deur niet gesloten kon worden. Het gaat hier nu te ver om de gehele inrichting en belading te beschrijven, de Raad van Tucht (voor de scheepvaart) heeft als rechtsprekend orgaan hier later 14 pagina's aan gewijd.

Om welke reden dan ook, ondanks dat de voorspellingen ongunstig waren, in IJmuiden was sein 0 gehesen (weest op uw hoede) en daarna vervangen door stormsein 1, is toch besloten om de reis aan te vangen. Op woensdag, 13 januari om 12.00 uur, vertrok de onder Nederlandse vlag varende Pluto, met als gezagvoerder Thorwald Wettre, met de tanklichter Groningen aan de tros van IJmuiden naar het zuiden. Het zou dan ook hopeloos mis gaan. Er was nadrukkelijk gewaarschuwd voor slecht weer maar de gezagvoerder Th. Wettre werd door H.C. Kissing, beambte voor scheepszaken namens de NITM, op straffe van ontslag na weigering uit te varen, gedwongen te vertrekken. Tijdens de zitting van de Raad van Tucht heeft Kissing dit feit toen ontkend. Er waren echter getuigen in het voordeel van Wettre.

Een opmerkelijk feit was, zo werd later geconcludeerd, dat de gezagvoerder Wettre, het schip helemaal niet kende, nog de toestand, nog de inrichting. Tijdens de bouw was hij een enkele keer aan de werf geweest. Achteraf bleek ook dat de gezagvoerder nog nooit had gesleept. De 65-jarige 1ste machinist had alleen de proeftocht meegemaakt en was de enige aan boord die dus enig inzicht had over de staat en de inrichting van de boot. De 2de machinist bleek, ook als mosterd na de maaltijd, niet eens op de hoogte van de werking der waterpompen.

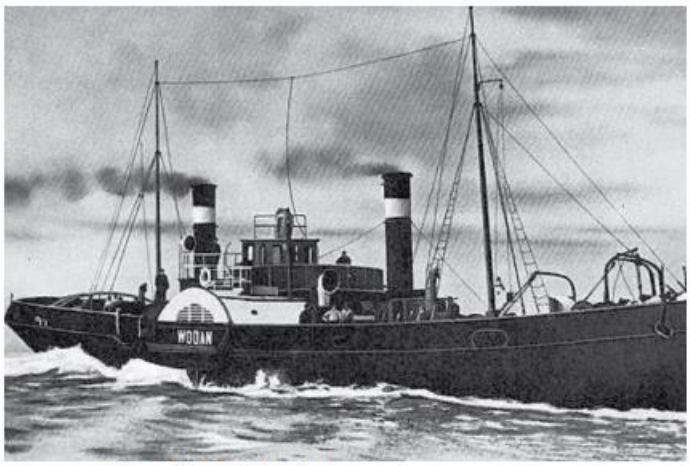
Lichtschip Noord Hinder

Lichtschip Maas

Na het verlaten van IJmuiden werd koers gezet op het vuurschip Noord Hinder. Om 18.30 uur, op een afstand van 8 Engelse mijl in zuidzuidoostelijke richting werd het "vuurschip Maas" gepeild. Het was 22.00 uur toen de stuurman op de brug kwam en een uur later liet weten dat de windkracht toenam en de zee ruwer werd, waarna de kapitein het commando weer over nam. Rond 02.00 uur werd opgemerkt dat de Pluto naar stuurboord ging overhellen. Er werd besloten eerst de aan stuurboord op het dek liggende de kolen te stoken maar dit is niet gedaan, wel de kolen die benedendeks lagen, waardoor het zwaartepunt hoger kwam te liggen. De als deklast geladen zakken met steenkool begon gevaarlijk naar stuurboord te schuiven en een poging om de kolenzakken over boord te gooien, werd door de overkomende golven onmogelijk. Uiteindelijk kwam door de niet afgesloten deur het water ook in de machinekamer.

De koers werd verlegd naar westnoordwest maar de Pluto bleef in toenemende mate overhellen waarna de stuurman op eigen gezag de tros heeft gekapt. De sleepboot heeft de koers verlegd en koos positie in de luwte van de Groningen maar veel leverde dit niet op, waarna er werd

getracht om de Waterweg te bereiken. Pluto en de Groningen bleven elkaar echter volgen waarbij de sleepboot de lichter driemaal heeft aangevaren. Deze momenten werden benut om de van reddingsgordels voorziene sleepbootbemanning over te nemen op de Groningen. Zij werden gevolgd door de stuurman en de gezagvoerder, die aangaf dat er aan boord van de Pluto niemand was achtergebleven.



Sleepboot Wodan

Toen de schepen uit elkaar waren gedreven, werd opgemerkt dat de 1ste machinist Döngers niet aan boord van de lichter was. De volgende ochtend heeft men hem nog op de brug van de Pluto gezien, trekkend aan de stoomfluit. De gezagvoerder heeft vrijwilligers gezocht om samen met hem in een redding-boot van de lichter, de machinist te gaan halen. Niemand was daartoe bereid „beter één leven verloren dan vijf" was de reactie. De stuurloze lichter dreef af naar de wal en op 14 januari om 07.30 uur, werden de beide ankers uitgeworpen in 16 vadem water (ong. 29 meter) en rond 10.30 uur kwam de sleepboot Wodan de lichter halen. Pas de volgende dag rond 10.00 uur, toen het weer was opgeklaard, is de lichter Groningen naar Rotterdam gesleept. Het was op 14 januari in de ochtend toen vanaf de lichter de Pluto voor het laatst werd gezien.

Na het onderzoek dat is gedaan naar de aanleiding en de verdere gang van zaken rond de ramp, kwam de Raad van Tucht tot het volgende besluit: „Verklaart niet bewezen, dat het bovenstaande ongeval door de daad of nalatigheid van den gezagvoerder Thorwald Wettre is veroorzaakt; evenmin dat hij zich schuldig heeft gemaakt aan verlating van het schip. Spreekt hem mitsdien vrij". Een uitspraak waar velen het overigens niet mee eens waren. De Pluto is vergaan en rust op de bodem van Noordzee. De machinist is nooit gevonden. Door sportduikers is er in het verleden op de Pluto gedoken en daarbij is in ieder geval de scheepsbel boven gekomen. Er mag niet meer op het wrak gedoken worden, omdat het in een drukke vaarroute ligt.

Bronnen: Vonnissen van den Raad van Tucht, 1 februari 1909.
NSM, statistieken en orderboek
NSM, diverse fotoboeken.

Bron

==========

KNAAP VAN EEN AAP

Op de ouwe Hermes kregen we in Caracas op een keer een gorilla aan boord. Het beest was bestemd voor Artis. Het zal ergens in de jaren dertig zijn geweest.

De verzorging van de levende have aan boord kwam op de timmerman neer, dat was toen zo de gewoonte.
Zo heb ik heel wat beesten de grote plas over gebracht, van honden en katten tot kamelen en vogelspinnen toe. Maar een aap ontbrak er op die dag nog aan.
Onder veel bekijks van passagiers en bemanning werd-ie met kooi en al aan boord gehesen.
Tja, daar sta je dan met zo'n beest.
Het was een drukte van jewelste er omheen, want iedereen wilde het monster natuurlijk van dichtbij bekijken. Hij werd er helemaal zenuwachtig van en gromde dreigend, de tanden bloot.
Geen wonder, hij zal doodmoe zijn geweest van de reis die-ie er al op had zitten.
En wie weet hoelang hij bij die handelaar die hem aan boord bracht in de kooi had gezeten.
Dus toen heb ik eerst alle nieuwsgierigen die er niks te maken hadden van het sloependek gestuurd. Want dat werd z'n stek.

Toen de drukte over was, werd hij wat rustiger. Hij en ik bekeken elkaar 'ns goed, we moesten het tenslotte drie weken met elkaar uithouden. Niet dat hij daar weet van had, trouwens.
Ik nam z'n verblijf eens goed in me op en kwam tot de conclusie dat de stakker daar niet de hele oversteek in kon hokken. Hij kon z'n kont er nauwelijks in keren. Samen met de tweede timmerman heb ik toen een wat grotere ruimte voor hem gemaakt. Er lag plenty hout daar op die kaai.
Toen het klaar was hebben we de boel goed aan de railing vastgesjord zodat mijn gast niet met kooi en al over het dek zou gaan stuiteren op de oceaandeining.
Aan de ene korte kant maakten we een schot dat er van bovenaf in kon schuiven, net zoals bij de kooi waarin hij zat.
Ik heb er een best slot op gezet, want stel je voor dat die knaap 's nachts aan de scharrel zou gaan.
Toen kwam het probleem van hoe krijgen we hem erin.
We hebben de eerste kooi zo stijf mogelijk tegen de nieuwe aan gezet en toen van bovenaf de beide schuiven omhoog getrokken.
Hij snapte het gelijk en kroop snel z'n nieuwe logeerkamer binnen.
Affijn, de schuif naar beneden en daar zat meneer, want het was duidelijk een mannetje.
Prinsheerlijk! Ik heb 'm direct z'n eerste middagmaal gegeven: wittebrood met banaan en een emmer water.

Man, wat kon die aap vreten! De hele dag door sleepte ik brood en fruit voor 'm aan, maar hij was eigenlijk nooit zat.
Maar goed, die handelaar had genoeg voer voor hem meegegeven, dus hij is niks tekort gekomen.
Toen we de dag daarop vertrokken zat-ie eerst maar raar naar al dat water te loeren, maar hij leek er snel aan te wennen.
Ik keek dagelijks wel een keer of tien bij hem of alles goed ging. Want hij mocht niet teveel bekijks hebben, daar kon-ie niet tegen, daar werd-ie bloednerveus van. Als ik naar 'm toe ging nam ik altijd gelijk een hapje voor hem mee, dus stond-ie al gauw de hele dag naar me uit te kijken.
Het was een knaap van een aap. Als-ie rechtop stond en zich uitrekte stak-ie wel een kop boven me uit en ik ben ook niet echt klein van stuk.
Ach, het was een aardig beest, net een mens.

Zo ‘s avonds na het eten rookte ik altijd even een pijp bij z’n kooi, terwijl hij op zijn maal aanviel. Ik praatte altijd tegen ‘m, daar werd-ie heel rustig van. Dan ging-ie er op z’n gemak bij zitten, hield z’n kop scheef en dan was het net of zat-ie aandachtig te luisteren.
Wanneer ik klaar was met m’n verhaal knikte hij nadenkend.
Maar het is niet goed met ‘m afgelopen.

Eén van de passagiers, een Amerikaanse vrouw, had er aardigheid in ‘m te pesten.
Ik had haar al een paar keer betrapt en weggestuurd, maar het was ‘n arrogant kakwijf dat nauwelijks naar me luisterde. Stijf van de centen maar poetskatoen in d’r schedel in plaats van hersens.
Ze had er lol in hem een banaan voor te houden en dan vlug weer weg te trekken als-ie die aan wilde pakken, zulke geintjes. Daar zou-die op een dag z’n bekomst van hebben, dat zat er dik in. Ik heb dat wijf aldoor gewaarschuwd, maar ze trok hooghartig haar neus voor me op. Als ik me omdraaide, zat ze gelijk weer bij ‘m te treiteren. En maar giechelen.
Op een middag vlak na het eten was het mis, en goed ook. Een gekrijs van jewelste op het sloependek als werd er een mager varken gekeeld, triomfantelijk gebrul er bovenuit.
Ook hoorde ik raar gebonk, net of stond er ergens nog een motor te draaien.
In twee, drie stappen was ik de trap op. En ja hoor, daar stond ze, ruggelings tegen de tralies. De kleren hingen haar in flarden langs het lijf.
Eén hand hield-ie om haar strot, met de andere stond-ie hard op z’n borst te slaan, oorverdovend brullend.
Ik heb op ‘m ingepraat wat ik kon maar toen dat wijf stil en blauw werd, heb ik het zeuntje om de eerste stuurman gestuurd.
Die heeft ‘m voor m’n ogen doodgeschoten, anders was ze eraan gegaan, dat geef ik je op een briefje. We hebben ‘m een zeemansgraf gegeven, ‘t arme beest.

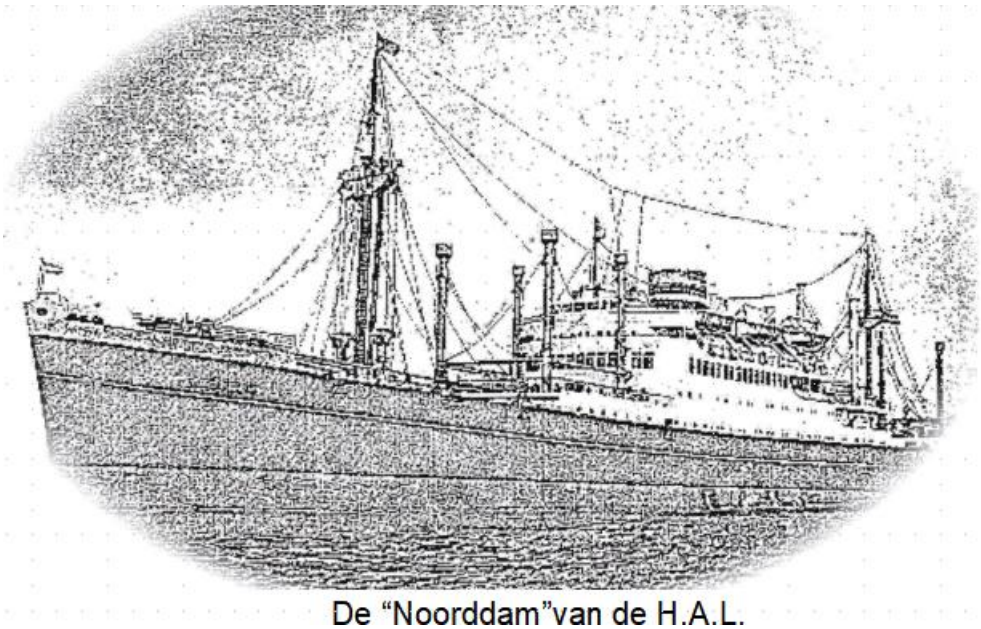
Wie verre reizen doet, kan veel verhalen.
Dat geldt zeker voor een zeeman, zoals m’n vader er ééntje was. Vader ging voor het eerst weg op 31 maart 1930. De vorige dag was hij met m’n moeder getrouwd.
Als matroos-timmerman op de Venezuela van de KNSM. Daar heeft hij een jaar of drie op gevaren, op de Colonvaart, zoals dat heette.
Na reizen op de Simon Bolivar, Costa Rica en Bachhus kwam hij op de Hermes terecht, waar het bovenstaande verhaal op speelt.
Dat duurde tot begin 1939, toen hij overstapte op de Ceres. Intussen was hij opgeklommen tot baas-timmerman en waren mijn broer en zus geboren. Op de Ceres voer hij ook uit eind maart 1940. Wat een reis van een week of acht moest worden, liep uit tot oktober 1945.

Voor hij het wist, was hij samen met zo’n 20.000 collega’s frontsoldaat geworden op de konvooivaart. Vader voer met de Ceres vooral tussen Noord-Amerika en het Caraïbisch gebied. Dat ging goed tot 13 maart 1943.
Komend van New York nam de Ceres in de wateren rond Curaçao in die ochtend twee torpedo’s in ontvangst van de Duitse onderzeeër U 68. Binnen tweeëneenhalve minuut was het gebeurd.
Een deel van de bemanning kon zich in de stuurboordssloep redden, kapitein Elderenbosch stapte zo van de brug het water in.
Na koppen tellen bleken er twee man te ontbreken. Drie van de geredden waren gewond.

Mijn vader mankeerde niets, maar was evenals z'n collega's alles kwijt: kleren, papieren, foto's van thuis, noem maar op.
Gelukkig werden de schipbreukelingen een paar uur later opgepikt door een Amerikaanse oorlogsbodem, die ze op Curaçao aan wal zette.
Vandaar ging het naar Amerika.

Vader werd naar Mobile aan de Golf van Mexico gestuurd, waar hij bij wijze van 'rust' een aantal weken op een grote scheepswerf te werk werd gesteld. De man ergerde zich daar kapot aan de rassendiscriminatie die in dat deel van de Verenigde Staten toen nog volop in gang was.
Gelukkig mocht hij korte tijd later weer varen.
Eerst op de Cottica, ook van de KNSM, later op de Vermeer waarmee hij in 1945 thuisvoer.
Toen me later bleek dat van de 70 zeelui in onze woonplaats er maar liefst 24 in de oorlog op zee zijn gebleven, besefte ik dat vader in die jaren door het oog van de naald is gekropen.
Eenmaal thuis keerde hij aanvankelijk de zee de rug toe en nam een baan als timmerman aan op werf Welgelegen in Harlingen. Lang heeft dat niet geduurd, want in het voorjaar van 1946 vertrok hij alweer, ditmaal op de KNSM-er Stuyvesant.
Hij kon de zee niet missen, heeft hij verteld.

In de zomer van dat jaar werd ik geboren, reden voor een groot verlof.
Vier jaar later maakte hij de overstap naar de Oranjestad en in 1958 begon hij aan z'n laatste schip, de Prins der Nederlanden, waarvan hij ook de bouw bij Piet Smit in Rotterdam had meegemaakt.
Ik heb goede herinneringen aan m'n vader. Niet alleen vanwege de prachtige verhalen die hij vertelde, maar ook gewoon omdat het zo'n fijne kerel was. Hoogtepunten waren voor mij die keren dat we naar Amsterdam reisden om hem op te halen.
We zorgden dan dat we vóór het schip het IJ opvoer al bij de Meeuwenlaanpont stonden.
Meestal duurde het niet lang, of dat in mijn ogen immens grote schip kwam getrokken door twee sleepboten statig voorbij glijden.
En wie stond er op de boeg de sleepkabels in de gaten te houden? Juist, mijn vader.
Op zulke momenten was ik zo trots als een pauw.



De "Noorddam"van de H.A.L.

Wanneer het schip voorbij was, gingen we snel naar het KNSM-eiland.

Als iedereen van boord was, mochten wij erop om vader in zijn hut begroeten.
Dan brak zijn verlof aan, wat ware feestdagen waren.
Bewonderend keek ik dan toe hoe hij met het grootste gemak historische scheepsmodellen bouwde.
Dat was zijn hobby, die hij ook mee naar huis nam.

In mijn werkkamer staat nog altijd een botter, die hij in twee jaar tijd, varend op de Atlantische Oceaan, heeft gebouwd.

Maar helaas kwam altijd onvermijdelijk het moment waarop hij weer weg moest en in alle vroegte op m'n kamertje afscheid van me kwam nemen. In maart 1964, bij z'n zestigste verjaardag, rondde hij z'n zeemansloopbaan af.
Hij heeft toen nog een paar jaar op jachtwerf Bodewes in Franeker gewerkt. In 1978 stierf hij, totaal onverwacht, 's ochtends in alle vroegte in zijn slaap. Helaas hebben we voor die laatste reis dus geen afscheid meer van hem kunnen nemen.
Zijn as hebben we verstrooid op de plek waar hij eigenlijk thuishoorde, op zee dus.
Een paar jaar later die van mijn moeder ook. Gelukkig leven mijn vaders verhalen nog altijd voort.
Af en toe vertel ik er eens één, want ik heb ze allemaal onthouden.
Maar ze klinken lang niet zo mooi als uit zijn mond...

16-07-1948 KRUISTOCHT VAN DE CATALINA P 85 DEEL 7 (MANOKWARI)

De 100 MANNEN van Nieuw-Guinea. De bittere waarheid.

21-08-1948 Nieuwe Apeldoornsche courant

MANOKWARI, 17 Juli.

Al deze dagen kruisen we over en langs en om de Vogelkop van Nieuw-Guinea. De Catalina P 85 brengt ons op plaatsen waarvan men rustig kan aannemen, dat de bewoners óf heel zelden óf nog nimmer een blanke zagen. Hier is een vliegtuig nog de opperste van alle sensaties, hier buigen Papoea's in de rivieren de hoofden. Want dat daar hoog in de zich boven de sago-wouden welvende hemel is de komst van het Onbekende, brenger van ongeluk en verderf. En vaak duiken de mannen in die kano's en prauwen, in de modder, om toch vooral dat verschrikkelijke niet te zien en niet te horen: het geluid van de vreemde, beangstigende tom tom... die daar davert en klopt en ronkt in de hemel.

Vanmorgen vlogen we naar Manokwari en het werd een vlucht door 't ijlste blauw en puurste wit van laaghangende cumuluswolken. Een feest van kleur en een feest van baaien, eilanden, grillige kustformaties, stranden en strandjes, vreemde wolkgestalten, regenbogen, van oost naar west over het toestel gespannen, van aarde tot aarde en van wuivende en golvende „boerenkool" onder ons. De „boerenkool", dat is het oerwoud, gezien vanaf 1500 voet hoogte. Met er dóór de droge en waterrijke kali's, de kleine riviertjes de stroompjes, gevoed door het

water van de bergen. En alles groen, groen, van horizon tot horizon. Wat onder dat groen is, wat leeft onder het bladerdak wie weet het...? Ja, de Papoea's, die er leven, zij weten het. En de enkele blanke, die de moed heeft hier te leven, de eenzame rimboeloper, de man van de jungle. Die gaat van post tot post. Dwars door de sagowouden, dwars door de horden muskieten, door de malaria-moerassen. Dwars door gebieden met vriendelijke, tot helpen bereid zijnde bevolking, dwars door de streken met een bevolking, die liever geen blanke ziet, die vijandig is. Omdat ze weet: de komst van de blanke betekent inbreuk op de eeuwenoude rechten. Op die adat. Betekent een einde aan de hongitochten, de snelpartijen.

Hier, in en bij de Vogelkop van Nieuw-Guinea, gebeuren vreemde dingen. Dingen waarvan de Europeaan, de Nederlander in de lage landen, geen idee heeft. Nieuw-Guinea is het onbekendste, vreemdste, wildste brok territoir, behorend tot de Kroon van Nederland, dat bestaat. Hoe kan het anders! Het ligt zo ontzaglijk ver weg van Holland en er zijn maar weinig Nederlanders, die leven in deze eeuwig groene gebieden. Die de kracht bezitten, moreel en fysiek, hier te werken. Hier liggen kansen, stellig, grote kansen wellicht. Maar voor sterke kerels, voor jongens die een grote dosis pioniersbloed bezitten. Die de wil en de kracht hebben voor een ideaal te kunnen vechten. Die zich willen en kunnen inzetten voor een groots doel: het openleggen van een land, waar duisternis heerst en waar de bevolking nog met één been staat in het stenen tijdperk.

Als U Groenland als continent beschouwt is Nieuw-Guinea het grootste eiland ter wereld. Dat wist U waarschijnlijk niet. Ik wist het ook niet. Het bestaat uit een Nederlands en Australisch deel. Dat Nederlandse deel is bijna 13 (dertien) maal zo groot als geheel Nederland. Het wordt bewoond door talrijke Papoeastammen en hoewel er op geen stukken na is te zeggen hoe groot het aantal der bewoners is, (grote stukken van Nieuw-Guinea zijn nog onbekend en geen blanke zette er ooit een voet) dit aantal wordt ruwweg geschat op rond een millioen.

13 maal Nederland 1 millioen mensen... dat is een groot land, een machtig groot land. Het is Nederlands bezit en dus wordt het bestuurd door Nederlandse ambtenaren.

Nu geef ik U een raadsel op, lezers. Hoeveel bestuursambtenaren, schat U, vertegenwoordigen in dit rijk het Nederlands gezag...?

Ge raadt maar ge raadt verkeerd - Helemaal verkeerd - Ik ga U nu dat getal zeggen en het is een authentiek getal, want ik kreeg het uit de mond van de eerste man van Nieuw-Guinea, Resident Van Eechoud.

Hier is het getal: 100.

100 bestuursambtenaren leiden een volk van 1 millioen mensen en een gebied van 13 maal de grootte van Nederland.

Waarom is dit land, Nieuw-Guinea zo onbekend? Waarom weet Nederland er niets van? Waarom moeten 100 ambtenaren zo'n reusachtig gebied besturen? Een taak, die haast wanhopig is.

De vraag is gemakkelijk te stellen, moeilijk echter te beantwoorden. Nieuw-Guinea ligt zo ver... het ligt aan de andere kant van de globe en het is de achterhoek van de wereld. Het behoort tot ons Indië maar eigenlijk ligt het zo ver van eilanden als Java en Sumatra en Borneo af, dat het er evengoed niet bij zou kunnen horen. Het ligt tussen Indië en Australië. Tussen Australië en Nieuw-Guinea ligt een ondiepe zee. Dat is logisch, omdat eens, eeuwen en eeuwen geleden, Nieuw-Guinea behoorde tot het vasteland van Australië. Tussen Nieuw-Guinea en Indië ligt

echter een diepzee. De dieren en de planten, die men op Australië aantreft, vindt men ook op Nieuw-Guinea.

100 bestuursambtenaren !

Ik weet niet of dit U iets zegt. 100 Nederlanders die de orde moeten bewaren, die het recht dienen te vertegenwoordigen op een gebied van 13 maal Nederland.

Wat zijn dat voor mensen, die 100 Nederlanders? In de dagen dat ik hier ben, heb ik er enkele tientallen van gezien en gesproken. Het zijn merkwaardige mensen. Ze hebben de „wereld" afgezworen en zich gegeven aan de stilte, de eenzaamheid en de verlatenheid van dit land. Ze zijn anders dan wij geworden, velen van hen, maar ze weten één ding heel zeker: dat dit eiland, dit onbekende Nieuw-Guinea, niet aan zijn lot mag worden overgelaten. Deze mensen zijn heel zeker van hun zaak, maar even zeker van de wetenschap, dat er veel onrecht geschiedt aan dit land. En dat verdriet en verbittert hen.

Tóch blijven ze. Niet voor een salaris. Niet voor een hogere bestuurspost. Niet voor een promotie. Wie zich hier inzet, met zijn hele hart en zijn hele wezen, is niet te betalen. Hier werkt de Hollandse bestuursambtenaar, die zijn plicht weet, voor zichzélf. Hij is alles tegelijk, zoals ik U reeds eerder schreef en hij moet zichzelf wegcijferen, ieder uur van iedere lange tropendag. Hij gaat op inspectietocht, die weken en weken kan duren. Dwars door de wildernis. Hij spreekt met de eerste mannen der stammen, hij moet hun adat kennen, hun gewoonten en gebruiken. En vóór alles: hij moet niet bang zijn. Om het in ronde woorden te zeggen: hij moet lèf hebben, hij moet voor de duivel niet bang zijn. Want als hij dat wèl is gaat hij ten onder. Hij keert niet terug in het kleine witte huis, ergens op een heuvel bij de kampong. En nooit zal hij op een schip terugkeren naar die verre lage landen, daar ergens bij de Noordzee. Waar men niets weet van het land waar hij ploeterde, sjouwde, streed en ten onder ging.

Als dit land, als dit onmeetbaar oerwoud spreken kon, zou men tragediën horen, die de Hollander in zijn Hollandse huis zouden doen huiveren. Maar men ként die tragediën niet. En dus behoeft er niet gehuiverd te worden. Toen ik, een paar weken geleden, ergens aan wal kwam, aan boord van de Marine Catalina P 85, dacht ik iets te weten van dit land. Ik wist er niets van. Daarna sprak ik met de mannen, die dit land leiden, pogen te leiden. En, keer op keer heb ik me verbaasd over de wil, het idealisme, de moed en harde mannelijkheid van deze kerels, die tegelijk ambtenaar van het Binnenlands bestuur en rimboeloper zijn.

Nieuw-Guinea het donkerste meest duistere deel van de Nederlandse kroon. 13 maal zo groot als de elf provinciën der lage landen tezamen en volkomen onbekend.

Mijn hemel ! zijn wij dan, als volk, zo traag geworden, zo passief zo zonder enige verbeeldings-kracht, dat wij iedere belangstelling voor dit land, óns land toch, verloren hebben? Dit is een vraag, die totaal buiten iedere „politiek" staat. Er mogen dan Indonesische kwesties bestaan, men mag er dan 't zij links of rechts georiënteerd over denken, daar valt Nieuw-Guinea buiten. Java... Sumatra... Borneo... Celebes... Ambon... van die namen puilen de kranten en tijdschriften uit. Kolommen en kolommen, dag-in, dag-uit.

Nieuw-Guinea...? Niet actueel! 13 maal Nederland en 100 bestuursambtenaren!

Arm Nieuw-Guinea, met zó weinig mannen en... zoveel mogelijkheden wellicht!

Verloren wereld!

WORDT VERVOLGD

OUD-PREMIER DE JONG OVER V I C E - A D M I R A A L VAN ERKEL

‘EEN GOED ZEEMAN DIE NIET BANG WAS’

‘Een ouderwetse recht-door-zee-commandant. Een gereserveerde man, een beetje streng, aardig en strikt eerlijk. ’ Zo karakteriseert oud-premier Piet de Jong (83) zijn vroegere commandant, de vice-admiraal b.d. ***Gerardus Bernardus Michael van Erkel,*** *die op 1 februari 1998 op 91-jarige leeftijd is overleden. De Jong was enige tijd diens tweede man aan boord van de onderzeeboot O 24. De toenmalige luitenant- ter-zee Van Erkel werd in 1939 belast met de bouw van de nieuwe onderzeeboten O 20 t/m O 27.*

De schepen, die tegelijkertijd bij verschillende werven in aanbouw waren, golden als voor die tijd zeer geavanceerd.
Gedurende de meidagen van 1940 werden de O 23 en O 24 naar de Lekhaven gevaren, gecamoufleerd en buiten bereik van Duitse parachutisten gebracht.
In augustus 1996 vertelde de oud-premier aan *De Opmaat* hoe deze boten in allerijl zeeklaar werden gemaakt met het doel naar Engeland uit te wijken: ‘De O 23 had al proefgevaren, maar de O 24 was nog niet klaar toen de oorlog uitbrak. De meeste spullen van de O 24 lagen die beruchte meimorgen nog aan de wal en moesten aan boord. Overal zagen we Duitse parachutisten omlaag komen. We hadden geen handwapens. Toen de boten naar de Lekhaven waren gebracht, liet het hoofdkwartier in Den Haag weten dat we niet naar Engeland konden omdat de Duitsers magnetische mijnen in de Waterweg hadden gelegd.’

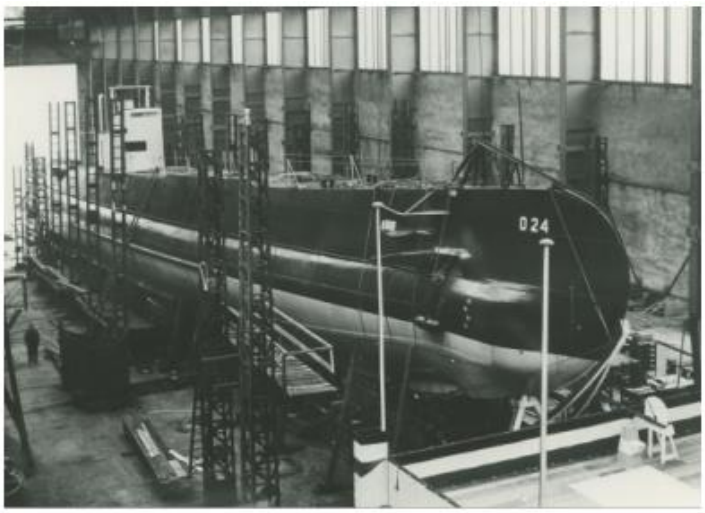
Kaptitein-ter-zee G.B.M. van Erkel. Bron: NIMH.

Nadat Drijfhout van Hooff, de oudste officier van de O 23 en De Jong nog enige tijd hadden deelgenomen aan de gevechten (ze waren in een kraan geklommen en volgden de inslagen van het Nederlandse geschut op de Duitse posities van het vliegveld Waalhaven, waarna ze de correcties doorschreeuwden naar beneden), besloten de commandanten Van Erkel en Koudijs in de nacht van 13 op 14 mei 1940 met hun onderzeeboten naar Engeland uit te wijken.
De Jong: ‘De machines hadden nog niet gedraaid maar toch ging het al op volle kracht. Op de Waterweg konden we dankzij de grote zaagtanden, speciaal gemaakt om door onderzeeboot-netten heen te snijden, een onderwaterversperring nemen. Maar de boten waren ook niet eerder onder water geweest. Het schip was nog te licht en uit voorzorg hadden we een heleboel koperen broodjes meegenomen als ballast. Buiten Goeree-Overflakkee bleek dat we ons hadden verrekend. Toen we onder water wilden gaan, zonk de 0-24 als een baksteen. Met een

bons kwamen we op de grond. “Nou,” zei Van Erkel heel nuchter. “We liggen hier best, we gaan allemaal te kooi en doen om beurten de wacht.” Maar halverwege de nacht werd ik gepord door het Hoofd van de Machinekamer. “Piet, het gaat niet goed,” zei hij. 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. Onze luchtnet lekte weg. Ik porde Van Erkel en die zei, volstrekt zoals het hoorde en niet in de war: “Oké, we gaan leegmaken.” Dus wij bliezen. En zowaar... ze rees.

Na opening van het torenluik scheerde er meteen een Duitse Messerschmitt over ons heen. Ik zag dat-ie geen bommen meer had. Hij kon nog wel 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 aangekomen werden terstond voorbereidingen getroffen om de O 24 af te bouwen. De hoogwaardige koperen broodjes, die in de meidagen waren meegevoerd om het schip te ballasten, werden voor veel geld verkocht aan de Engelsen die er later scheeps-schroeven van hebben gemaakt.’
Van Erkel kreeg de O 23 toegewezen, waarmee hij een aantal successen boekte. De Jong werd eerst oudste officier en later commandant van de O 24, waarmee hij onder andere in de Middellandse Zee en in de Stille Oceaan in actie kwam.



De O 24 in aanbouw op de werf van de Rotterdamse Droog-dok Maatschappij. Na de behouden aankomst in Portsmouth werd Van Erkel commandant van de O 23. Foto: NIMH

Van Erkel zou in 1942 met het Nederlandse onderzeeboot-moederschip Hr.Ms. *Colombia* naar Colombo vertrekken, maar dit schip werd getorpedeerd. Van Erkel werd gered en bereikte Colombo in 1943.
In zijn latere loopbaan werkte hij op het hoofdkwartier en na de bevrijding op het Ministerie van Marine in Den Haag.
Toen een hooggeplaatste bureaucraat eens achteloos opmerkte dat de ‘onderzeebootcom-mandanten wat harder moesten worden door bijvoorbeeld minder vijandelijke drenkelingen uit zee te vissen’, werd Van Erp oprecht kwaad. Hij vond dit een infame opmerking van iemand die ‘de zee alleen maar kende van schilderijen’.

In Indonesië trad de in 1947 tot overste bevorderde Van Erkel onder andere op als commandant van de divisie torpedobootjagers. Na zijn terugkeer in Nederland werd hij belast met het toezicht op de bouw van de kruiser *De Zeven Provinciën,* over welk schip hij in 1953 het bevel kreeg. In 1954 werd hij in Den Helder de chef-staf van de Commandant Zeemacht. In datzelfde jaar volgde zijn bevordering tot commandeur.
Zijn laatste functie, van 1960 tot 1964 was commandant van de *Allied Forces Central Europe.*

Van Erkel was officier in de Orde van Oranje Nassau. Hij verwierf tweemaal de Bronzen Leeuw en was tevens drager van de Britse *Distinguished Service Order.*

Bron: April 1998

DE OPMAAT

Nr. 4

PETER GERRITSE

==========

In het kader van “de Uitdaging”.

KPLTLGZM (KTC) ZEEMAN, MARNO. 112277 meldt zich.

Ludiek geschreven ……..

Even ter inleiding, al als klein knulletje wilde ik varen, ik wilde later stuurman worden.
Helaas, toen ik klaar was met de middelbare school en naar de zeevaartschool wilde kon ik geen stuurman worden, ik droeg namelijk een bril en dat mocht in die tijd niet.
Gelukkig banjerde op grote schepen ook een of ander vreemd figuur rond die allerlei vreemde dingetjes deed en die bovendien wel een bril mocht dragen. Ik wist helemaal niet wat die gozer allemaal uitspookte maar hij mocht varen en dus koos ik maar voor dat beroep. Het beroep van radiotelegrafist.

De Ruijterschool Vlissingen (1959)

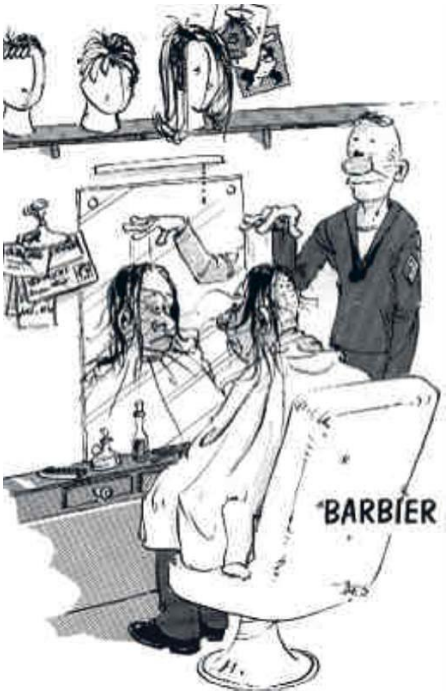
1959 - Voor de zeevaartschool

Ik kreeg mijn opleiding aan de De Ruyterschool in Vlissingen.
Bij de uitreiking van het certificaat op 3 maart 1960 werd mij met een scheef lachje ook een vriendelijke brief van de Minister van Oorlog (zo heette die man toen) overhandigd waarin stond dat ik ter vervulling van mijn militaire dienstplicht was ingelijfd bij de Koninklijke Marine en dat

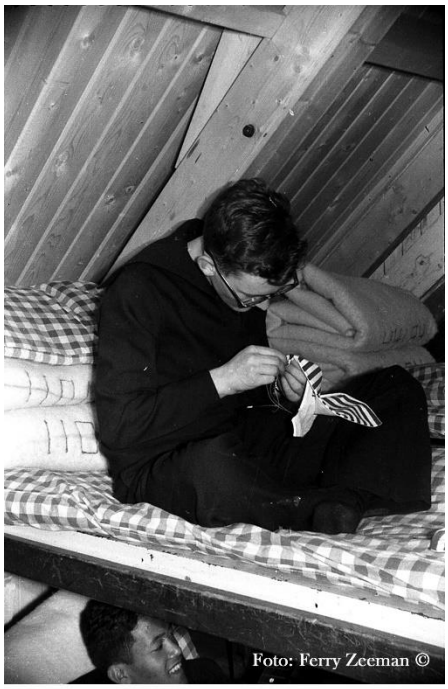
mij zeer vriendelijk verzocht werd mij op 25 april bij het Marine Opleidingskamp in Hilversum te melden.
Bij de brief was, ook heel sympathiek, keurig een gratis treinkaartje naar Hollandse Rading gevoegd met het verzoek of ik mij op die dag per eerste reisgelegenheid op weg wilde begeven!
De bijna twee maanden tussen 3 maart en 25 april zomaar niksen was niks voor mij dus besloot ik die tussentijd op te vullen met varen, want dat wilde ik toch altijd al.

1960 - ms Aegir

Aldus monsterde ik aan als kok op een heel klein coastertje, het m.s. Aegir, en daar had ik een fantastische tijd op.
Maar helaas, en dat zullen jullie ook wel weten, kan je van een schip op zee niet zomaar op elk moment afstappen waardoor ik pas op 25 april in Cuxhaven kon afmonsteren.



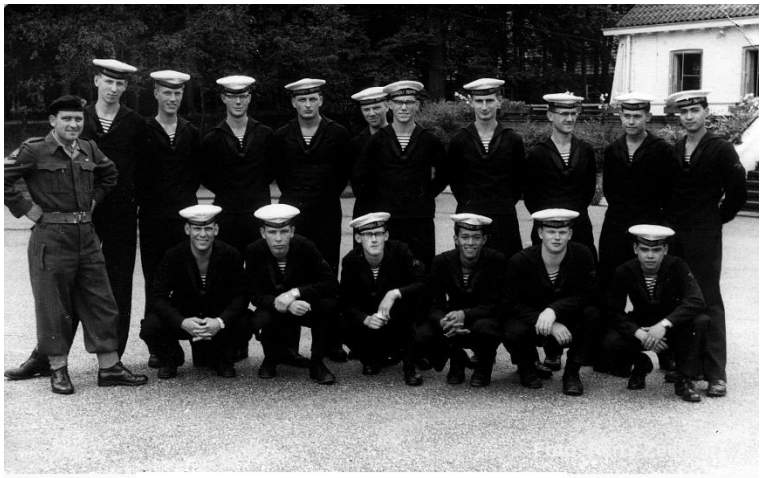
De volgende dag in Hollandse Rading aangekomen stond daar netjes een vrachtwagen met heel vriendelijke chauffeur op mij te wachten. Hij bood mij heel beleefd en bereidwillig aan mij naar het MOKH te rijden zodat ik dat eind niet hoefde te lopen. Allemaal heel netjes en sjiek geregeld, toch?
Bij het MOKH aangekomen kreeg ik meteen van een meneer met wat gouden galons op zijn mouw de wind van voren. Tot groot ongenoegen van de Commandant van de kazerne had ik me een dag te laat gemeld. De smoes dat ik niet eerder kon afmonsteren van de AEGIR omdat zij pas de dag tevoren de haven binnenliep was een verzachtende omstandigheid maar ik moest wel beseffen dat mijn dienst bij de marine het landsbelang diende!
Enfin, ik werd noch net niet naar huis gestuurd. Ik mocht zelfs, al was het onder begeleiding, doorlopen.
En de eerste daad van die begeleider was een bezoekje aan de barbier regelen.
Die barbier ging meteen ook heel enthousiast met zijn tondeuse aan de slag. Mijn wilde haren, naar de regels van de zeevaartschool toch al kort geknipt, werden nog meer model bijgewerkt.
Hij vertelde erbij dat hij het, speciaal omdat ik het was, deze keer zomaar gratis en voor niks deed maar als ik volgende keer langs kwam mij dat wel geld zou kosten.
Zijn tarief was een kwartje of zo. Later werd ik gewaarschuwd die goede man wat meer dan een kwartje te betalen want anders werd mijn haar wel heeeeel erg model geknipt.
Vervolgens bracht mijn begeleider mij naar het magazijn waar ik heel vriendelijk ’s Konings wapenrok kreeg aangereikt. Dat was een hele baal kleding en bovendien ook twee wollen dekens, een stoer matrozenmes en nog veel meer, maar het allerbelangrijkste, er zat ook een blauw zakje naai, 1 stuks bij.



1960
Bij de marine leer je borduren

Dat alles kreeg ik allemaal ook zomaar gratis! Voor de zeevaartschool moesten mijn ouders aardig wat neertellen voor mijn uniform. Man-man, wat een luxe ontvangst.

Ik moest wel voor ontvangst tekenen.
Beladen met al die spullen werd ik naar een barak met de titel KADERSCHOOL gebracht.
Op de zolder ontmoette ik een hele groep lotgenoten die allemaal gezellig keuvelend ijverig aan het borduren waren. Dat bleek dus het doel van het zakje naai.
Mijn lotgenoten waren net als ik allemaal koopvaardijtelegrafisten die ook net als ik recent naast ons certificaat zo'n vriendelijke uitnodiging van de Minister van Oorlog hadden ontvangen. Wij zouden KTC-ers worden, dat stond voor korporaal telegrafisten met certificaat .
Een hele week lang mochten wij op die zolder vertoeven. Wij hadden allemaal een marinenummer gekregen en dat nummer mochten wij in die week in al onze kleding, dekens, sokken, etc. borduren.
Aan het eind van dit gezellige groepsgebeuren was het Koninginnedag. Wij mochten onze blauwe muts tooien met een wit petkapje en het lintje erop met de welbekende 16 letters.
Nu nog een mooie braniekraag omdoen, WAUW, wij zagen er meteen als echte matrozen uit.
Dit betekende ook het einde van de naaizolder maar nog niet naar huis want dat was pas na 6 weken.
Na Koninginnedag kwam een Korporaal van de Mariniers die ons leerde hoe te salueren en te marcheren.



1960 - Bak 183 - Mijn lotgenoten

Kreten als Aaaaantredennnnn!, Geef Aaaacht!, Rechts Richtennnnnn!, Rechts uit de flaaaaank Aaaars! HALT! Klinken nu nog in mijn oren.
Opmerkingen over wat er niet goed ging hoorden we tot in den treuren.. "
Hé jij daar, welk is jouw linker achterpoot? En jij begon met?
Wij beginnen opnieuw: Voorwaarts Aaaars! twee, drie, vier! Zwaai op tot schouderhoogte!, enz.

En het eindigde altijd met: Ingeruuu-ukt Aaaars!.

1960 - En je leert er te marcheren

’s Ochtends werden wij vrolijk gewekt met een schril fluitje en “Overal” geroep. De eerste keer dat ons dat overkwam verstonden wij het verkeerd, wij dachten dat er “Overval!” geroepen werd. Wij stonden gelijk naast ons bed paniekerig elkaar aankijkend wat er aan de hand was en wat wij moesten doen.
Gelukkig kwam onze baksmeester ons geruststellen en vertellen dat het “Opstaan” betekende. En het werd niet omgeroepen maar gepraaid!
Nadat wij ons hadden opgefrist en aangekleed gingen wij ontbijten en vervolgens was er “baksgewijs”.
Ja, wij leerden een heleboel nieuwe woorden.
’s Avonds kwam een jongen met een petroleumlampje alsmaar “Rond!” roepend onze zolder op lopen. Hij werd vergezeld van een officier die ons vriendelijk instopte en welterusten wenste. Zo’n zorgzaamheid hadden we op de zeevaartschool niet.
Ja. ij leerden ook heel veel vreemde woorden. Als je wilde douchen noemde je dat mandiën en als je naar de WC wilde zei je dat je ging berrakken.

1960 - Loosdrechtse Plassen
Roeien en zeilen

De schrijver noemde je de toelis en de timmerman de kajoe en zo waren er nog meer van die moeilijke termen.
Bij de marine hielden ze ook veel van muziek. Overal hadden zij een gezellig fluitsignaaltje of deuntje trompetgeschal voor.
Na een maand mochten wij netjes in de rij ons “katje” halen. In onze muts werden uit een enveloppe allerlei losse munten en muntjes, in totaal ƒ51,- bij elkaar, gestort. Heel wat meer dan die paar gulden zakgeld die wij op de zeevaartschool kregen! En ging niet gelijk tellen of het klopte, want dan had je de administratie heel erg beledigd. Het klopt. Het klopt altijd. Het kan niet anders dan kloppen!

3 Maanden EMV waarin wij het verschil leerden tussen een generaal en een admiraal en dat we een officier met meneer moesten aanspreken maar niet als die officier toevallig een broek met een rood biesje droeg want dan was hij een opeens officier van de mariniers en dus een luitenant!

We kregen ook gezellige uitjes naar de Loosdrechts plassen waar we mochten roeien en zwemmen. Daar kregen wij zelfs ook een mooi diploma voor.
Een gezellige wandeling over de hei met een rugzakje met boterhametjes en gewapend met een heel groot geweer met bajonet noemde men een dropping.

Wij gingen ook een paar dagen met een vrachtwagen naar Amsterdam waar wij bij de TOKM een cursus ABCD kregen. Ik heb begrepen dat die cursus later NBCD werd genoemd en nog later ook andere mooie benamingen kreeg.

1960 - Dropping

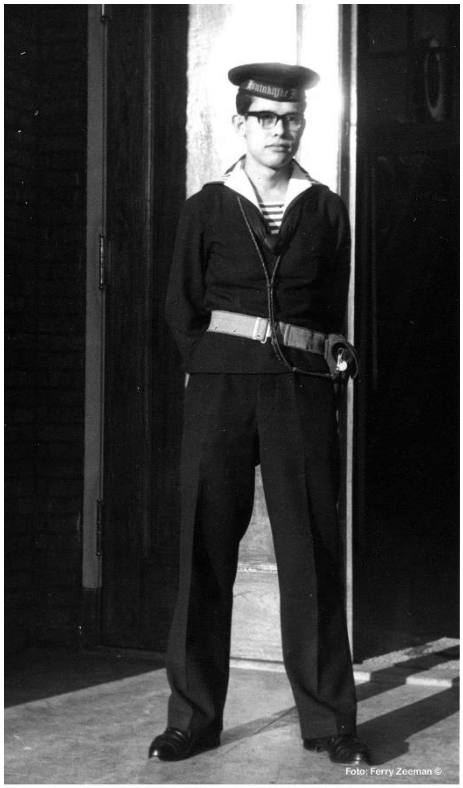
Het was een gezellig logeerpartijtje waar wij ook veel van geleerd hadden.
Toen we zelfs geleerd hadden een geweer te slopen en weer in elkaar te zetten en er ook nog een keer mee mochten schieten waren wij volleerd marineman en begon de kaderopleiding, ook drie maanden.
Tijdens de kaderopleiding gingen wij ook zelf onze bak bij het marcheren commanderen en leerden wij uit het boekje “Militaire Krijgstucht”.
Vooral Artikel 34 van dit Reglement vond ik heel “indrukwekkend” klinken, daarom dat ik dat even citeer:
“Mindere militairen, die door herhaald wangedrag blijken ongevoelig te zijn voor krijgstuchtelijke bestraffing, of wier liederlijkheid hen onwaardig maakt in de militaire stand te blijven, kunnen door de betrokken Minister van Marine of van Oorlog hier te lande uit de dienst worden weggejaagd”.
Dit laatste heb ik bij de marine nooit zien gebeuren. Wel heb ik een paar keer meegemaakt dat er jongens werden ontslagen. Zij mochten netjes hun koffer inpakten en vertrekken. Maar met stokken en bezems door een meute werden weggejaagd? Neen, dat heb ik niet meegemaakt. Dus zullen de Jannen zich in mijn tijd wellicht nooit herhaaldelijk liederlijk misgedragen hebben.
Enfin, allemaal indrukwekkend zaken die een korporaal moet weten.

1960 - MKAD

Vervolgens gingen wij gezellig met ons allen opnieuw in een vrachtwagen een ritje maken naar Amsterdam, of zoals het in marinetermen heette: de MARKAZ Amsterdam of MKAD, maar nu met eindbestemming de VBS waar wij onze vakopleiding zouden krijgen.

Vanaf nu was alles wat wij deden of leerden spannend geheim, van “Dienstgeheim” tot “Zeer Geheim”. Dat laatste was zo geheim dat wij dat niet eens mochten weten.
Behalve dat daar onze seinsnelheid drastisch werd opgevoerd en wij ook alle NATO geheimen en procedures moesten leren mochten we ook bij toerbeurt een paar keer onderofficier van de wacht spelen.

Tijdens een van die keren dat ik onderofficier van de wacht was kwam een officier van de mariniers mij uitfoeteren.
De vlag hing niet “toebloks”. “Toebloks”? Ja, “toebloks”, had ik dat niet opgemerkt? En bovendien wist ik ook niet wat toebloks betekende! Kun je nagaan hoe dom die onderofficieren van de wacht tegenwoordig zijn. In zijn tijd …..
Die opleiding heeft ook 6 maanden geduurd.
Toen die achter de rug was mochten deze Puppies 3 die - behalve op de betonnen HMS Noord-Brabant in het MOKH - nog nooit een voet op een echt schip hadden gezet zich opeens Korporaal noemen.
En wij mochten zelfs zeggen waar wij naar toe wilden.
Na een koude en lange winter was mijn keuze snel gemaakt. Nederland had toen nog koloniën, Overzeesche gebiedsdelen. Allemaal lieflijke tropische eilandjes met mooie tropische stranden, palmbomen en mooie meisjes in hoela rokjes. Ik zei dus enthousiast “Weg met die kou, ik wil nar de West!”
Het werd dus de Oost! NNG bestond toen ook nog.
NNG waren ook tropisch eilanden met palmbomen en met prachtig witte stranden, alleen waren die geen zandstranden maar karangstranden waar je je voeten op kapot liep.



1960 - VBS
Onderofficier van de wacht

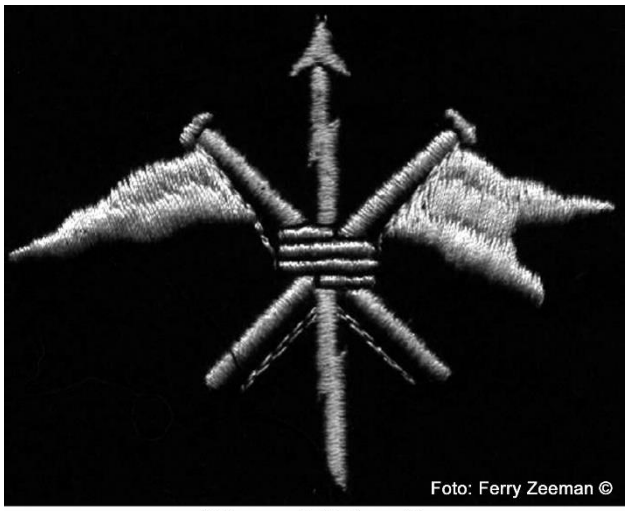
HMS Noord-Brabant
Foto van internet geplukt

In de binnenlanden van het grote eiland liepen de meisjes toen in rieten rokjes en zelfs topless, maar zover ben ik niet geweest.
Ik kreeg een mooie tropenplunje, zowel in wit als in khaki. Die plunje bevatte ook One-Size-Fils-All onderbroeken met knopen en touwtjes die je zelf kon instellen dat-ie niet van je kont gleed maar waar wel je aanhangsel regelmatig door de gulp naar buiten kwam kijken.
Gelukkig hoefde ik niet weer mijn marinenummer te borduren want dan had ik minstens twee weken op zolder moeten doorbrengen.

Tijdens de reis mochten wij niet op militairen lijken. Daarom kregen wij een mooie bruine koffer waar de “tjet” in mooie sierletters mijn naam op schilderde. Deze koffer heeft later nog mijn hele koopvaardijtijd mijn barang vervoerd.
Na een vliegreis van meer dan dertig uur met een KLM DC-7 over de Noordpool kwam ik in Biak aan.
Wij verbleven in de marinekazerne Sorido waar het goed toeven was.

Enfin, ik mocht in Biak een jaar op het radiostation werken en daar mocht ik als telegrafist aan de slag. Dat groentje dat dan wel 2 gele chevrons droeg maar verder van toeten noch blazen

wist werd gelukkig door alle collega's die allemaal veel ouder waren heel prettig ontvangen en ingewerkt.



Dienstvak Telegrafist

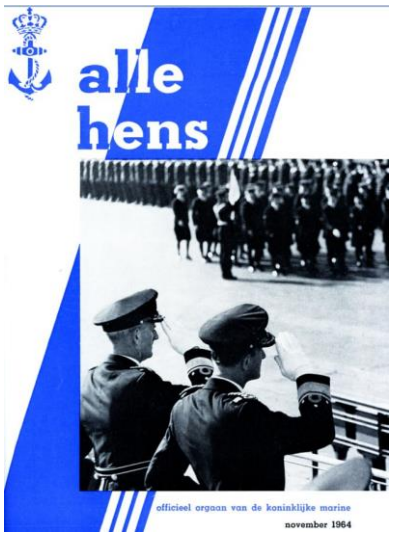
De apparatuur was heel modern, veel moderner dan bij de koopvaardij. We hadden behalve telegrafie oo TOR (Telex on Radio) en hadden dag en nacht verbinding met Nederland, was het niet rechtstreeks dan was het via Curacao.
Tijdens mijn verblijf daar brak de oorlog tegen Indonesië om NNG in alle ernst uit en werd onze dienstplicht van 21 maanden met drie maanden verlengd.
Ondanks de oorlogsspanning heb ik het in Biak heel goed naar de zin gehad.
Wij hadden daar veel privileges, hoefden bijvoorbeeld niet aan baksgewijs mee te doen en waren ook vrijgesteld van allerlei andere klussen en als wij overdag geen wacht hadden was het vooral veel aan het strand vertoeven.
In Biak heb ik wel een paar marineschepen vanaf de wal mogen aanschouwen maar ben nooit op een van de schepen geweest.
Voor ik uit Biak vertrok mocht ik ook nog even poseren voor een marine wervingsboekje.
Al met al heb ik toch een prettige diensttijd gehad en heb daar veel geleerd.
In de marine heb ik geleerd dat je heel lang baroe bent.
De eerste week dat je in dienst bent ben je baroe omdat je nog geen mooi lint in je muts hebt.
Heb je na die week je mooie lint om ben je opnieuw baroe omdat je nog moet leren marcheren en salueren. Kom je op de kaderschool ben je opnieuw baroe en op de VBS was je , hoe kan het anders, alweer baroe.
Kom je in NNG aan is het weer baroe omdat je met melkflessen loopt. Pas als je heel hard aan je kleurenschema hebt gewerkt en niet weer van de ouwe jongens te onderscheiden bent ben je baroe af.

Toen ik na 24 maanden Koninklijke Marine weer in Nederland terug was en met Groot Verlof ging mocht ik eindelijk doen waarvoor ik naar de zeevaartschool was gegaan: VAREN!!!
Maar al met al bewaar ik mooie herinneringen aan die twee jaren bij de marine.

Ferry Zeeman.

Zij waren op de kop af twee weken getrouwd en morgen zou hij weer terug moeten naar zijn schip voor een verre reis raar Australië. Zij was even alleen in de keuken om de sla toe te bereiden. Eensklaps hoorde hij een merg en been doordringende gil en ademloos de keuken binnenstormend riep hij uit: Wat is er gebeurd lieveling?

Een rups, een afschuwelijke rups, riep zij vol afkeer, haar platinablond cold waved kopje aan zijn stoere borst nestelend. Maar denk je eens in Henry, stel je voor dat mij dat morgen was overkomen, wanneer ik alléén thuis zou zijn geweest.



in verband met de invoering van het leerlingen - stelsel werd in Hilversum een nieuwe cursus in- gesteld bij de Af deling

instructie – techniek

Bijzonder veel marinemannen staan gedurende hun carrière een zekere tijd voor de klas om de door hen verworven kennis aan jongere marinegeneraties over te dragen. Vandaar dat in 1947 een cursus Instructietechniek werd opgenomen in het programma van de kaderschool; iedereen die na die datum tot onderofficier werd benoemd heeft dientengevolge met de elementaire beginselen van het lesgeven kennis gemaakt.
Met de invoering van het leerlingenstelsel bij de Koninklijke marine is er ook hier een wijziging nodig geworden; in de toekomst zal het lesgeven aan jeugdige schepelingen hoe langer hoe meer verschuiven van de glaslokalen naar de praktijk en deze cursus is hierbij aangepast.

VROEGER ÈÈN CURSUS

Tot voor kort was het zo dat er eigenlijk maar één cursus Instructietechniek bestond. Deze cursus was opgenomen in het programma van de kaderschool en werd bovendien gegeven aan de officieren en onderofficieren die direct na afloop van de cursus les moesten gaan geven. Het accent lag hierbij op het lesgeven in de klas. Men onderwees eerst een zekere hoeveelheid theorie, terwijl de cursisten daarna om beurten het geleerde in de praktijk moesten brengen. Deze cursus is praktisch ongewijzigd blijven bestaan, al zijn er wel enige nieuwe punten in het rooster opgenomen zoals b.v. kennis van het geprogrammeerde onderwijs.

CURSUS WERK- INSTRUCTIE

De cursus die thans is opgenomen in het programma van de kaderschool heeft echter een geheel nieuw aanzien gekregen, zo zeer zelfs dat men bij deze cursus spreekt over werkinstructie. Waar vroeger de hele cursus in het teken stond van het „opleiden tot klasse-in-structeur” is nu de nadruk komen te liggen op het geven van individuele instructie (van man tot man) door de toekomstige kwartiermeester of korporaal aan jeugdige schepelingen die onder hun toezicht zijn geplaatst. De cursisten beginnen met enige lessen in klasseverband, waarbij de algemene principes van het lesgeven en het instrueren onder de loep worden genomen. Hierbij wordt bovendien aandacht besteed aan de juiste manier van opvangen van de jeugdige nieuwkomers, zodat deze zich zo snel mogelijk zullen aanpassen aan de omgeving waar gewerkt en geleerd zal moeten worden.

ACCENT OP ZELFWERK - ZAAMHEID

Zoals ook het leerlingenstelsel waarvan de invoering de stoot heeft gegeven tot de overschakeling op deze cursus het accent van de vakinstructie verlegt van het klasseverband

naar de zelfwerkzaamheid, zo bestaat ook de cursus werkinstructie zelf niet alleen uit luisteren. Een belangrijk deel van de tijd besteden de leerlingen aan het systematisch uitwerken van een project. De klas wordt daartoe opgesplitst in groepjes van 4 a 5 man. Ieder groepje krijgt opdracht om een maquette te maken van één der gebouwen van het Marine Opleidingskamp of van het bekende Hilversumse oefenschip: de „Noord Brabant".
Eén man is de leider en dus de leermeester van de groep en hij moet er voor zorgen dat zijn groep de benodigde opmetingen doet en plannen maakt om met de voorhanden zijnde materialen tot het beste resultaat te komen. Hoeveel voldoening een zelfgemaakte sportschool of „Witte Olifant" ook mag geven, het resultaat is natuurlijk slechts bijzaak. Het gaat erom de verkregen gegevens en de gemaakte plannen door te geven aan de anderen. Eerst gebeurt dit in de vorm van een les. De leider van iedere groep moet voor de klas gaan staan en voor zijn medecursisten kort en helder uiteenzetten wat men van plan is te gaan doen, hoe men dit wil .gaan doen en wat of de kritieke punten hierbij zijn. De klas wordt gevraagd niet zuinig te zijn met haar kritiek op hetgeen er ten beste wordt gegeven. Zo wordt men gedwongen om zichzelf goed rekenschap te geven van de problemen die zich voor kunnen doen bij een op het oog eenvoudige vorm van werkinstructie.

WISSELEN VAN LEIDER

Hierna gaat men aan het werk, maar na enige tijd wordt er gewisseld van leider. Iemand die b.v. met de „Noord Brabant" bezig was wordt leider van de groep die de garage bouwt. De aftredend leider moet wederom kort uiteenzetten waar de problemen liggen en hoe men die heeft opgelost of denkt te gaan oplossen. Na deze korte overdracht moet de nieuwe leider voldoende gegevens hebben om het werk te kunnen afmaken. Of het werk wordt afgemaakt is niet zo belangrijk, het gaat hier ten slotte niet om een cursus handenarbeid. Belangrijk is wel dat men in gaat zien hoe of men aan een nieuweling kan duidelijk maken wat er van hem wordt verwacht.

DISCUSSIES

Natuurlijk wordt er bij de voorbereiding en tijdens de uitvoering van de taak gediscussieerd (in groepjes of in klas- verband) over de wijze van aanpak van een dergelijke opdracht; men maakt een werkanalyse en de goede en slechte punten, die naar voren komen, worden uitgebreid behandeld. Op deze manier krijgen de toekomstige leermeesters van het leerlingenstelsel een beter inzicht in de lang niet eenvoudige taak van het al werkende instrueren.

OVERIGE CURSUSSEN

Op het ogenblik worden er in totaal vier cursussen gegeven bij de afdeling Instructietechniek: de cursus werkinstructie, de cursus instructietechniek voor onderofficieren en burgerambtenaren die niet de status van officier bezitten, de cursus instructietechniek voor officieren en ambtenaren die wel de status van officier bezitten en ten slotte de cursus Methodisch opleiden die bestemd is voor Chefs van opleidingen en eventueel oudere officieren.

Bron: Alle Hens november 1964

DE TROPOSCATTER SITE TE HOEK VAN HOLLAND DEEL 1

D. Ruis

Inleiding.

Hoek van Holland is tijdens haar 150 jarige bestaan als toegangspoort voor de Rotterdamse haven altijd van groot strategisch belang geweest. We vinden in het dorp aan de monding van de Nieuwe Waterweg nog vele zichtbare sporen van haar militaire geschiedenis. Zo vragen veel mensen, bezoekers van Hoek van Holland, bewoners of opvarenden van passerende schepen, zich af waar die vier ‘geheimzinnige’ grote schotelantennes voor dienen. Duidelijk zichtbaar steken zij boven de duinen uit en zijn vooral vanuit zee gezichtsbepalend voor het dorp. Heeft deze installatie te maken met een radiozendstation of een radarinstallatie? Nee, het is een voormalig militair relaisstation met straalzenders, ook wel “troposcatter” genoemd. De naam “troposcatter” duidt op de troposfeer en op rondstrooien. Het relaisstation is een overblijfsel van de Koude Oorlog en werd bediend door militairen van het Amerikaanse leger.
Begin 1967 werd begonnen met de bouw van het relaystation (1) in het Spanjaardsduin (2). Het werd een zwaar beveiligd en geheim complex gelegen op militair terrein, zwaar beveiligd en aan alle kanten omgeven door een groot hek voorzien van bordjes “US property”.
Op 21 september 1967 werd de ‘microwave relay site’ of “troposcatter” operationeel, maar wat ging aan de plaatsing van deze geheime installatie te Hoek van Holland vooraf?

Aquarel Ad Kikkert. Duin met militaire installaties 1968

Het ontstaan van de “Koude Oorlog”.

In juni 1941 viel het Duitse leger de Sovjet Unie binnen. Hierdoor kwam Sovjet Rusland in het

kamp van de geallieerde landen terecht. Na D-Day op 6 juni 1944 boekten de geallieerde legers overwinning na overwinning op het Duitse leger. Hierdoor ontstond de noodzaak om de situatie na de oorlog te bespreken.
In februari 1945 kwamen de drie leiders van Rusland, Groot Brittannië en de Verenigde Staten, te weten: Stalin, Churchill en Rooseveld bijeen in Jalta op het Krim schiereiland in de Sovjet Unie. Zij spraken over het trekken van de nieuwe grenzen door Europa.
Ook spraken zij over de toekomst van Duitsland en besloten het land na de capitulatie in vier sectoren te verdelen, een oostelijke sector onder controle van de Sovjet Unie en drie westelijke sectoren onder toezicht van Engeland, de Verenigde Staten en Frankrijk. Binnen de oostelijke sector lagen de landen welke waren 'bevrijd' door de Russische troepen. Dit werden vazalstaten waar op last van Stalin een volledig communistisch bewind werd ingesteld. Deze landen zouden tot het uiteenvallen van de Sovjet Unie in 1990/1991 onder communistische invloed staan.
De hoofdstad van het verslagen Duitsland, Berlijn, lag diep in de Russische zone. Deze stad werd ook verdeeld in vier sectoren. De stad werd bestuurd door vier militaire commandanten van de geallieerde legers. De samenwerking met de Russen verliep echter moeizaam en werd regelmatig door hen gefrustreerd waarbij zij de afspraken en overeenkomsten anders uitlegden of negeerden.

Tijdens de conferentie van Londen op 19 december 1947 werd zonder resultaat met de Sovjets onderhandeld over de verdere toekomst van het bezette Duitsland. Protesten van de westerse geallieerden werden stelselmatig verworpen.

De spanningen tussen het vrije Westen en het Oostblok namen steeds verder toe. Men besloot nu om de drie westelijke zones van Duitsland samen te voegen onder één bestuur en snel een nieuwe valuta in te voeren in die westelijke zone. Hiermee zou het nieuwe West-Duitsland een democratisch en economisch blok vormen tegenover het communistische Oost-Duitsland.

Onder druk van Russische militaire dreiging werd op 17 maart 1948 te Brussel door Groot-Brittannië, Frankrijk en de Benelux-landen een verdrag gesloten tot wederzijdse militaire hulp indien één van hen zou worden aangevallen.

Conferentie te Jalta op de Krim. V.l.n.r. Churchill, Rooseveld en Stalin.

De samenvoeging van de westelijke zones en de invoering op 20 juni 1948 van de Duitse Mark als betaalmiddel voor die zones zorgde ervoor dat de Russen nu regelmatig het verkeer tussen de westelijke bezettingszones en Berlijn gingen hinderen. De toegangswegen naar Berlijn liepen door de Sovjet zone. Door afsluitingen van het weg-, water- en spoorwegverkeer isoleerde zij W-Berlijn. Ook besloten zij de energie leveranties aan W-Berlijn te stoppen. Zij wilde op deze wijze de geallieerden dwingen hun sectoren in Berlijn te verlaten om zo de hele stad in handen te krijgen.
De geallieerden commandanten besloten nu om een luchtbrug te openen op W-Berlijn om op deze wijze de westelijke sector van levensmiddelen, brandstof en verdere noodzakelijke

artikelen te voorzien. De luchtbrug duurde van 25 juni 1948 tot 12 mei 1949. Toen de Russen merkten dat hun isolatiepolitiek niet werkte werden, in overleg met de Verenigde Staten, de blokkades opgeheven.

Als gevolg van al die toenemende spanningen tussen de twee machtsblokken sloten de Verenigde Staten en de verdragslanden op 4 april 1949 een militair verbond, de Noord-Atlantische Verdragsorganisatie, NAVO.

De Koude Oorlog was begonnen en zou voortduren tot het uiteen vallen van de Sovjet Unie in 1989. De spanningen tussen de twee machtsblokken werden verder versterkt door diverse invallen van Russische troepen in die Oostblok landen waar de bevolking in opstand kwam tegen hun communistische regimes. Het gevolg was een toename van Amerikaanse militairen in West Europa. Hierdoor ontstond in de Westerse Wereld de behoefte aan meer, veiliger en snellere mogelijkheden om te communiceren tussen de militaire hoofdkwartieren.

De Koude Oorlog bracht ook voor Nederland als NAVO lid consequenties met zich mee. Men moest drie mobilisabele divisies gereed houden, waarvan één parate divisie. De Noord-Duitse laagvlakte, onder andere de Lüneburgerheide, tegen de grens met Oost-Duitsland werd aangewezen als mobilisatie bestemming voor het Nederlandse leger. Hun taak was het opvangen van een eventuele aanvalsgolf van het Sovjet-Russische leger. Veel Nederlandse dienstplichtige militairen zouden daar worden gelegerd of regelmatig voor oefeningen naar dit gebied gaan.

Ondertussen had de Sovjet Unie naast de Verenigde Staten ook de beschikking gekregen over een atoombom. Verder waren zij bezig met de opbouw van een grote koopvaardij- en vissers-vloot en een krachtige oorlogsvloot. De koopvaardij en vissersschepen werden voorzien van moderne elektronica ten behoeve van spionage doeleinden en voeren regelmatig op de Noordzee en naar de haven van Rotterdam.

Hoek van Holland tijdens de Koude Oorlog.

Direct na de bevrijding in mei 1945 was men begonnen met het ontmantelen van de Duitse militaire stellingen binnen de “Festung Hoek van Holland”. Dat betekende het verwijderen van alle soorten wapens en munitie, het opruimen van alle soorten mijnen, het inventariseren van voorraden, onder andere voedsel en brandstof en het slopen van obstakels en Duitse verdedigingswerken, zoals bunkers. Deze werkzaamheden zouden geruime tijd duren.

In het kader van de spanningen tussen het West- en Oostblok werden in het strategisch gelegen Hoek van Holland al in 1945 de nodige militaire maatregelen genomen.

De kustverdediging bestond nu niet meer uit statische systemen zoals forten, kanonnen en bunkers, maar werd weer zoals vroeger uitgevoerd door de oorlogsvloot. Een nieuw element was hierbij de enorme toename van de elektronische systemen.
Het oude, uit 1889 stammende, kustverdedigingsfort werd met de omliggende terreinen, gebouwen en een aantal voormalige Duitse bunkers gereed gemaakt als accommodatie voor het op te richten Marine ‘Commando Maas’. De eerste commandant van het commando werd de Kapitein-luitenant ter zee (KMR (3) G. Quint.
De commandostructuur werd geleid vanuit het Ministerie van Marine(4) in Den Haag, Den Helder en de Van Ghentkazerne te Rotterdam.

Het commandement kreeg als taak:

1: Het uitoefenen van controle op de scheepvaart

2: Het zorgen voor bevordering en beveiliging van militaire operaties en transporten over zee en over land.

3: Het beveiligen van militaire objecten.

Het vestingwerk werd nu ‘Marinekazerne Hoek van Holland’. Er kwam een uitgebreide telefooncentrale en een radiocommunicatiestation. Van hier uit had men onder andere dagelijks verbinding met het lichtschip Goeree, radio Scheveningen en de seinpost Hoek van Holland. Veel van deze berichten, in het bijzonder de weerberichten, zond men door naar de militaire vliegvelden. De semafoor of seinpost Hoek van Holland werd bemand door marinepersoneel en deels ingericht voor allerlei vormen van elektronische communicatie ten behoeve van elektronische oorlogvoering. Buiten de klassieke spionagemiddelen werd de elektronische oorlogvoering een alles overheersende factor (en is dat nog steeds).
Hierbij moet men denken aan het afluisteren en interpreteren van alle elektronische signalen.

Het relay station of de troposcatter te Hoek van Holland.

Dus niet alleen telefonie en telegrafie maar ook faxverkeer, telex, sonar, maar ook signalen die te maken hadden met vuurleidingssystemen (verschillende vormen van volgradar).

In het Spanjaardsduin werden twee leegstaande grote Duitse munitiebunkers van de batterij ‘Vineta’ omgebouwd tot respectievelijk commandocentrum en radiostation. Vanuit de seinpost en het fort werden in 1953 telefoon en telexlijnen aangelegd naar deze twee bunkers. Ook werd er een aangepaste versie van de geheime codeermachine “Enigma” (5) geïnstalleerd. In de eerste bunker met de Duitse naam Hamburg werden alle scheepvaartbewegingen, zowel van de koopvaardij als van de marine, gemonitord en in kaart gebracht. In de tweede bunker met de

Duitse naam Bremen werd een radiostation gevestigd, bemand door radiotelegrafisten en codeurtelexisten. Het marinepersoneel bestond uit mannen en vrouwen, de laatsten van de Marine Vrouwenafdeling (MARVA). In 1956 werd de eerste zeeradar op de seinpost geïnstalleerd. Hiermee kon men naast de reguliere scheepvaart in het bijzonder de Sovjet schepen volgen.

Zo werd het Marinecommando “Maas” een belangrijk steunpunt tijdens de Koude Oorlog. Deze belangrijke positie zou verder toenemen in 1967 met de bouw van de troposcatter, de in gebruik neming en de komst van een detachement Amerikaanse militairen. Dit was een uiterst geheim Amerikaans communicatie project in het kader van de NAVO activiteiten.

Afbeeldingen:

1. Schilders aan de Nieuwe Waterweg, Maarten van der Schaft & Martha Vollering, pag. 145, nr. 186 Aquarel van Ad Kikkert, Duin met militaire installaties, 1968. Gemeentearchief Rotterdam.
2. Officiële conferentie foto
3. Troposcatterinstallatie, foto G. van Geffen.

Noten:
(1) steunzender
(2) Vinetaduin is Duitse naam.
(3) Koninklijke Marine Reserve
(4) Tot 1959 daarna Ministerie van Defensie.
(5) Duitse uitvinding om berichten in code te verzenden.

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

WORDT VERVOLGD

Bron:

The missing link

Sinds de Britse geleerde Darwin zijn beroemd geworden theorie uitbracht, dat mensen van apen plegen af te stammen, is gezocht naar bevestiging hiervan.
De vondsten van oeroude menselijke schedels, zoals die van de Neanderthal-mens, moesten de langzame overgang van aap naar mens aantonen, maar steeds was er verwarring onder de geleerden. Er ontbrak iets in de schakel aap-mens, en dat gemis werd een begrip: the missing link.

Een andere Brit, Sir Hardy, heeft het probleem dertig lange jaren bestudeerd en is tot de volgende conclusie gekomen. Een miljoen jaren geleden werden de apen in de harde strijd om het bestaan naar ondiepe plaatsen aan de kust verdreven, om daar voedsel te zoeken.

Aanvankelijk waadden zij daar rond, maar langzamerhand leerden ze zwemmen.
In de loop van duizenden jaren verloren deze apen hun haren, maar behielden hun hoofdhaar, ter bescherming tegen de zon. Zij leerden rechtop staan, hetgeen in water gemakkelijker is, en zij leerden versteende zee-egels en schelpen als wapenen te gebruiken. Daarna keerden zij terug naar het land, rechtop lopend, in staat om op jacht te gaan om in hun onderhoud te voorzien.

Aldus Sir Hardy, die eveneens beweert, dat de liefde voor de zee en voor de moderne onderwatersporten, compleet met aqualong, snuiver, of zwemvliezen, allemaal tekenen zijn van erfelijke aanleg.

Daar sta je dan als zeeman maar weer van te kijken. Dikwijls genoeg heb je je afgevraagd, hoe je zo stom kon zijn om naar zee te willen. Steeds was er in je gedachten een schakeltje zoek: the missing link.

Maar achteraf gezien, na het Sir Hardy tijdperk, is alles duidelijk. De man heeft gelijk.

Die zee-apen verloren dus hun haar, omdat ze veel in het water stonden. Mogelijk, maar niet hun streken. Vooral de mannetjes niet. Deze zijn nog steeds zwaarder behaard dan de vrouwtjes.

Hieruit volgt logischerwijs, dat de vrouwtjes meer in het water stonden, dus het zware viswerk moesten doen, terwijl de mannetjes aan het strand speelden. De natuurlijke emancipatie van de vrouw is hiermee bewezen.

Hardy heeft ongetwijfeld gelijk. Neem bijvoorbeeld de oergeluiden uit de badkamer naast mijn hut. Neem de aapachtige, wijdbeense loop van de doorsnee zeeman. Neem het van de hak op de tak springen tijdens messroom-gesprekken. Verder is het een bewezen feit, dat 'n zeeman veel van bananen houdt.

Daar staat tegenover, dat veel zeelieden niet kunnen zwemmen. Onze bootsman bij voorbeeld vaart al meer dan twintig jaren, maar dreigt onder de douche nog te verdrinken. Misschien is hij gedegenereerd.

Het is echter een feit, dat er masten op een schip staan, waarmee bewezen wordt, dat intuïtief een oerwoud wordt nagebootst. Trouwens, waarom heten laadbomen inderdaad laadBOMEN? De ra is een degelijk voorbeeld van takvorming, terwijl stagen gemakkelijk terug te brengen zijn tot lianen. Maar al te gemakkelijk beziet de buitenstaander het gemak waarmee matrozen de mast in klimmen. Dit is aangeboren behendigheid, aapachtige aanleg.
Onder ons, zeelieden, is het frappant te noemen dat apen naar zee gingen om MENS te worden.
Dat hebben wij altijd al geweten.
Thank you, sir Hardy!

SCHEEPSGRAPPEN.

De kompassleutel

Hierbij werd de leerling-stuurman naar de machinekamer gestuurd om de kompassleutel te gaan halen.
Hem werd verteld dat het (magnetische) moederkompas aan het begin van een nieuwe reis moest worden bijgesteld.
Hiervoor was een speciale moersleutel nodig die in de machinekamer werd bewaard.
Als je op de Westerdam van de brug naar de machinekamer wilde moest je hiervoor een twintig meter lange, smalle ijzeren trap af die door vet en olie aardig glad was.
De Westerdam was een motorschip en er stonden twee huizenhoge diesels in.
Voor het losdraaien van de moeren van de cilinderdeksels van die motoren was een enorme slagsleutel nodig die ruim een meter lang was en tegen de 40 kilo woog.
Die moersleutel werd door twee man op de schouder van de leerling gelegd die hiermee de trap op wankelde.
Achteraf gezien was dat eigenlijk behoorlijk gevaarlijk op zo'n bewegend schip.
Het verhaal ging dat eens een leerling-stuurman, die zwetend en steunend met dat stuk gereedschap op de brug verscheen, zo kwaad werd dat hij in de boot was genomen dat hij naar de railing liep en de slagsleutel zonder verdere omhaal in de Noord Atlantische Oceaan kieperde.
Er waren toen wel wat problemen omdat er maar een zo´n moersleutel aan boord was en het

de gewoonte was om in New York tenminste twee cilinders van de hoofdmotoren open te maken voor zuiger-inspectie.

De heksenpis.

Als iemand steeds in de maling wordt genomen leidt dat er soms toe dat niets en niemand meer wordt vertrouwd.
Een voorbeeld hiervan is het verhaal van de heksenpis.
Op zeeschepen moet door stuurlieden en machinisten een journaal worden bijgehouden.
De stuurlieden hebben meestal maar een journaal en dat ligt op de brug.
De machinisten hebben meestal een klad- en een netjournaal.
Het kladjournaal op de Westerdam lag in de machinekamer en zat uiteraard vol met ezelsoren, vetvlekken en afdrukken van vuile vingers.
In het journaal in de machinekamer werden de temperaturen van de cilinders van de hoofdmotoren, de temperatuur van de vriescellen en de peilstanden van de dieptanks en dergelijke bijgehouden.
Het was de taak van de assistent machinisten om al die meetpunten op te nemen.
Als je het druk had en een beetje handig was kon je sommige metingen en peilingen overnemen van de vorige wacht en als je dat niet al te dikwijls deed liep dat wel goed.
De gegevens uit het kladjournaal werden aan het einde van de reis overgeschreven in het netjournaal.
Hierbij werden natuurlijk wel eens fouten gemaakt, maar die waren te verbeteren door gebruik te maken van een vloeistof die ˜heksenpis werd genoemd.
Dit spul zat in een doosje met twee flesjes: het ene bevatte een rode vloeistof en de andere was kleurloos.
De fout moest eerst ingesmeerd worden met de rode vloeistof, waardoor een zorgwekkende grote rode vlek ontstond.
Daarna moest de kleurloze vloeistof er overheen, waarna het wonder geschiedde: het geheel werd kleurloos en de fout was weg.
Na droging kon je er zo weer overheen schrijven.
Een machinist die zich werk in zijn vrije tijd wilde besparen had het netjournaal mee naar de machinekamer genomen om het daar in te vullen.
Toen hij een fout maakte riep hij de leerling en vroeg of hij even de heksenpis bij de tweede machinist wilde halen: het staat op de plank boven zijn bureau.
De leerling keek hem aan met een gezicht waarop eindelijk begrip doorbrak.
Haha, de heksenpis halen! Ja, dat is een goeie!
En dan zeker weer het hele schip rond: nee dan moet je bij de purser zijn, nee dat heeft de hofmeester net meegenomen, volgens mij is het bij de bootsman, kijk eens bij de marconist, de chef kok heeft het net weggehaald!
Haha, je zoekt maar een andere idioot!

Bron: Website Sleeptros

HET DOOSJE (1)

Het doosje, een ogenschijnlijk eenvoudig voorwerp, maar beladen met de zwaarte van herinneringen en onuitgesproken emoties. Het was een schatkist van verleden tijd, bewaard door mijn moeder als een kostbare schat, een testament van liefde en verlies.

Ik herinner me nog hoe mijn moeder het doosje koesterde, hoe ze het met een zekere eerbied behandelde, alsof het de laatste verbinding was met een wereld die ze had gekend. En toch, ondanks haar stilte over de inhoud, kon ik voelen dat het doosje een krachtige betekenis voor haar had, een diep begraven schat van herinneringen die te pijnlijk waren om te delen. Na haar overlijden viel het doosje in mijn handen, een erfenis van verdriet en geheimen. Het duurde jaren voordat ik de moed vond om het te openen, om de woorden te lezen die mijn moeder had bewaard als kostbare schatten.

Toen ik eindelijk de deksel oplichtte, voelde het alsof ik een verboden schatkamer betrad, een wereld van verborgen emoties en onuitgesproken verhalen. De brieven, keurig opgevouwen en vergeeld door de tijd, onthulden een verhaal van liefde en verlies, van hoop en wanhoop.
Ik las de woorden, doordrenkt van emotie, en voelde een golf van begrip en mededogen over me heen spoelen. Elk woord, elke zin, leek een venster naar het hart van mijn moeder, naar de diepten van haar pijn en haar verlangen naar troost.
Het doosje, eens een mysterie, werd nu een kostbare schat van herinneringen, een erfenis van liefde en verdriet die ik koesterde met elke vezel van mijn wezen. En terwijl ik de brieven las, voelde ik de band met mijn moeder sterker worden, alsof ze nog steeds bij me was, haar liefde en haar pijn overgedragen door de woorden die ze had achtergelaten.

Inleiding

Na het lezen van de brieven van mijn moeder en de goed bewaard gebleven artikelen uit kranten en tijdschriften van 1954, is uiteindelijk mijn verhaal tot stand gekomen.
In het weefsel van het leven zijn momenten van vreugde en verdriet met elkaar verstrengeld als takken aan een boom. Op de oevers van de tijd staat een imposante boom, zijn takken uitgestrekt als een omhelzing naar de hemel. Maar zoals het leven vaak doet, bracht een bijlslag van het noodlot een onvermijdelijk verlies.

Er was eens een boom, en er was eens een man met een bijl. De boom rilde van angst toen de man zijn mooiste tak wegnam, maar de snede sneed dieper dan alleen hout; het sneed in de ziel van de boom. Toch, te midden van de pijn en het verlies, vond de boom de kracht om te zingen, zijn eigen lied, geboren uit de liefde die zijn wortels had gevoed.

In de schaduw van deze boom begint mijn verhaal. Een verhaal dat zijn oorsprong vindt in de brieven van mijn moeder, bewaard als kostbare schatten in een doosje dat het verleden bewaart. Door deze brieven en de krantenartikelen uit een ver verleden, ontvouwt zich het verhaal van mijn vader, een man die ik nooit heb gekend maar wiens echo's nog steeds weerklinken in mijn hart.
Dit is geen verhaal van verdriet alleen, maar van veerkracht en hoop. Want net zoals de boom zijn lied bleef zingen, zo blijft ook mijn hart kloppen, doordrongen van de liefde en herinneringen die zijn achtergelaten.

Mijn leven begint

Rond de tijd dat ik ben geboren was er verdriet bij ons thuis. Zeven dagen voordat ik op de wereld kwam is mijn vader verdronken.
Op een herfstachtige dag in oktober van het jaar 1954, werd onze familie getekend door het tragische verlies van een dierbare ziel. Terwijl mijn moeder de last van de zwangerschap droeg, werd ons huis gevuld met een zwaarte die niet kon worden weggenomen. Zeven dagen voor mijn geboorte, op een dag doordrenkt met stilte en verdriet, verloor ik mijn vader aan de meedogenloze golven van het water. Bovenstaande regels, geschreven in de taal van het lot, vormen een onuitwisbaar deel van mijn bestaan.

Ze hebben mij gevormd tot wie ik nu ben, doordrongen van een diep begrip van het menselijk lijden en de kracht die schuilt in het hart dat blijft kloppen, zelfs te midden van het donkerste duister. Het verlies van mijn vader, voordat ik de kans kreeg om zijn gezicht te kennen of zijn stem te horen, heeft een onuitwisbaar stempel gedrukt op mijn leven. Maar uit de schaduwen van verdriet is een krachtige veerkracht geboren, een veerkracht die me heeft geleid door de stormen van het leven en me heeft gevormd tot de persoon die ik vandaag ben. De herinnering aan mijn vader, hoewel vaag en omgeven door een sluier van verdriet, blijft levendig in mijn hart. Zijn afwezigheid heeft me geleerd om te koesteren wat er is en om te putten uit de kracht van herinneringen die eeuwig zullen voortleven.

De UK 60 was een stalen kotter, net na de oorlog gebouwd door Jac. Bodewes in Hoogezand. De kotterkwam in 1946 in de vaart. Het schip had een lengte van 19,34 meter, 5,63 meter breed en diepgang van 2,55 meter, voortgestuwd door een 120 pk Industrie.
Het was zes oktober 1954 mijn vader was samen met zijn bemanning aan het vissen met de UK 60 op de Noordzee boven de rug van Terschelling. Een rug is een verhoging van de zeebodem, bij vissers heel bekend als visbestek. De UK 60 viste die tijd van het jaar met de bodem trawl.

Doorkijkje

De UK 60 sneed door de golven van de Noordzee, haar stalen romp krachtig voortgestuwd door de 120 pk Industrie die haar al die jaren had voortgedreven. Aan boord bevond zich mijn vader en zijn bemanning, allen doorgewinterde vissers die de zeeën als hun tweede thuis beschouwden.

Het was een koude ochtend op 6 oktober 1954, de lucht zwaar van verwachting terwijl de UK 60 lag te vissen Westelijk aan de rug van Terschelling, een bekend visbestek waar de

zeebodem rijk was aan leven. Mijn vader en zijn bemanning waren vastberaden om een goede vangst binnen te halen, met hun ogen gericht op de uitgestrekte horizon.

Neeltje (UK 60) *Bron foto: collectie Jan van den Berg*

De bodemtrawl werd overboord gevierd, langzaam afzinkend naar de zeebodem onder hen. Twee scheerborden, als deuren die zich onder de kracht van het voortslepende schip, het net wijd openenden om de vis te vangen die zich onder de oppervlakte verschuilde.

Maar wat begon als een veelbelovende dag veranderde al snel in een strijd tegen de elementen toen een plotselinge storm opstak, haar woede uitend in razende golven en huilende winden. De UK 60 werd als een speelbal van de zee, haar bemanning wanhopig proberend om stand te houden.
Terwijl de golven tegen de romp beukten en de wind loeide als een bezetene, werd de situatie steeds grimmiger. Mijn vader stond aan het roer, zijn gezicht getekend door vastberadenheid maar ook door de angst voor wat komen ging.

Met elke golf die over het dek sloeg, voelde mijn vader de druk van de verantwoordelijkheid op zijn schouders rusten. Hij wist dat hij zijn bemanning moest beschermen, dat hij hen veilig naar huis moest brengen, zelfs als dat betekende dat hij zijn eigen leven op het spel moest zetten. Maar de zee was genadeloos, haar kracht onverslaanbaar. In een laatste wanhopige poging om de kotter te redden, stuurde mijn vader het schip recht in de golven, haar boeg omhoog reikend naar de hemel als een laatste groet aan de zee die haar zou opslokken.

En zo eindigde het verhaal van de UK 60, haar lot verzegeld door de onverbiddelijke kracht van de zee. Maar terwijl de golven haar overspoelden en haar bemanning verzwolg, bleef haar geest voortleven, een testament van moed en opoffering te midden van de wildernis van de zee.

Dezelfde visserijmethode wordt tegenwoordig veelvuldig toegepast in verschillende varianten. De UK 60 viste over de zij van het schip, daarvoor had hij twee davits (grote beugels) in de zij staan waar hangerblokken in hingen, de één stond voor en de ander achter op het schip. Door deze hangerblokken werden de vislijnen uitgevierd die aan de visborden bevestigd zaten.
Alle werkzaamheden gebeurde over de gehele zij van het schip, waardoor de bemanning op de hand en gebruikmakend van de deining van de zee het visnet binnen moesten halen, dit is routine werk, maar ook gevaarlijk werk, daardoor zijn met vissen veel ongelukken gebeurd, waarbij velen hun vingers hebben verloren. Gelukkig worden tegenwoordig de netten op grote rollen achter op het schip opgedraaid, waardoor dit werk een stuk veiliger en lichter geworden is voor de vissers.

De traditionele visserijmethode die m'n vader hanteerde, waarbij het net over de zij van het schip werd uitgevierd en binnengehaald, was een zwaar en gevaarlijk karwei. De constante dreiging van het onverwachte hing als een donkere wolk boven de bemanning. De twee davits in de zij van het schip, met hun hangerblokken en vislijnen, waren de levensader van de operatie, maar ook potentiële bronnen van gevaar.
Gelukkig zijn de tijden veranderd, en met moderne technologieën en veiligheidsvoorschriften is het werk van vissers aanzienlijk veiliger geworden. Het gebruik van grote rollen achter op het schip om de netten op te draaien heeft het zware handwerk verminderd en het risico op letsel aanzienlijk verkleind.

Terwijl we terugkijken op de tijd dat m'n vader en zijn bemanning vocht tegen de golven en de wind, kunnen we ook erkennen hoe ver de visserij is gekomen. Maar laten we ook nooit vergeten degenen die hun leven hebben gewijd aan de zee, die de fundamenten hebben gelegd voor de moderne visserij, en die de zeeën hebben bevaren met moed, doorzettingsvermogen en een diepe verbondenheid met het maritieme leven. Hun nalatenschap zal altijd voortleven, als een eerbetoon aan de harde werkers van de zee.

Het verhaal wat ik ga beschrijven is vaak verteld. In het verhaal miste ik altijd iets…
Mijn nieuwsgierigheid groeide en wilde antwoord op deze vraag.
Aan wie kun je na 64 jaar nog vragen wat er die nacht is gebeurd op de UK 60.
Natuurlijk alleen aan personen die het zelf hebben meegemaakt.
Ik miste heel vaak het verhaal van de bemanningsleden wat zij die nacht persoonlijk hebben ervaren. En daarom haal ik mijn informatie bij de enige overgebleven oom die toen nog leefde.
Bijna ieder jaar in oktober bracht ik een bezoek aan ome Piet van de UK 60, nu voor het eerst samen met mijn schoonzoon Anderson die getrouwd is met mijn dochter Lobke. Anderson is vanaf het begin dat ik het verhaal aan hem heb verteld geïnteresseerd. Hij wilde het graag horen van een betrokkene. Het verhaal van ome Piet hoor ik dit jaar misschien voor de vijftigste keer, maar nu met aanvullende vragen kan hij tot in detail een beeld schetsen voor mij wat er in die nacht in oktober 1954 is gebeurd.

Mijn vader was schipper op de UK 60 en op maandag vier oktober 1954 waren ze net als alle andere weken uitgevaren met vijf personen aan boord. Twee jongere broers van mijn vader, Jaap en Piet van den Berg. Jaap was getrouwd en Piet had verkering. De andere bemanningsleden waren Klaas de Boer (Ka) en Albert Post.

Het is duidelijk dat mijn zoektocht naar antwoorden dieper graaft dan alleen de oppervlakte van het verhaal. Het toevoegen van de persoonlijke ervaringen van de bemanningsleden kan een diepgaander begrip bieden van wat er werkelijk gebeurd is tijdens die noodlottige nacht op de UK 60. Het bezoek aan ome Piet lijkt een langverwachte kans om het verhaal vanuit een ander perspectief te horen, en de toevoeging van mijn schoonzoon Anderson geeft een nieuwe dimensie aan deze zoektocht.

Terwijl ome Piet zijn verhaal vertelt, kun je je voorstellen hoe de gebeurtenissen zich ontvouwden vanuit zijn eigen ogen, zijn stem doordrenkt van herinneringen en emoties die al die jaren zijn blijven bestaan. En door zijn verhaal aan te vullen met eigen vragen, kun je een completer beeld krijgen van wat er werkelijk gebeurde op die noodlottige nacht in oktober 1954.

Doorkijkje

De toevoeging van ome Piet, brengt ook een menselijk element in het verhaal. Hun persoonlijke situaties en relaties voegen diepte toe aan de personages en kunnen helpen bij het begrijpen van hun motivaties en reacties tijdens de gebeurtenissen. Met Anderson aan mijn zijde, die de interesse en het begrip voor dit verhaal deelt, sta ik klaar om een nieuw hoofdstuk toe te voegen aan de geschiedenis van de UK 60, een hoofdstuk dat misschien wel het meest onthullend en betekenisvol van allemaal zal zijn.

Ome Piet stelde het op prijs zijn verhaal aan ons te vertellen en begon: Hij schetste eerst de situatie aan boord en deed dit zeer gedetailleerd, het was die middag zoals hij verteld redelijk visweer, maar de weervooruitzichten waren zorgelijk, er zou storm komen de komende nacht, oktober staat namelijk bekent om zijn zware stormen.
De vissers die op zee waren spraken met elkaar op de zendinstallatie over de weers-verwachting, niet iedereen in die tijd had deze installatie. De UK 60 wel, ome Piet was zichtbaar trots om dit te vertellen.

De vissers spraken voornamelijk hun bezorgdheid over de misleidende weersverwachtingen die het KNMI doorgaf voor de nacht van zes op zeven oktober 1954.
Vele vissers namen het besluit om de netten binnen te halen en een veilige haven op te zoeken, ditzelfde besluit werd ook op de UK 60 genomen.

Doorkijkje

Het is fascinerend hoe de vissers destijds communiceerden en reageerden op de weers-omstandigheden, vooral in een tijd waarin moderne technologieën zoals weersatellieten nog niet bestonden. Het bezitten van een zendinstallatie moet een waardevol bezit zijn geweest voor schepen zoals de UK 60, waardoor ze informatie konden ontvangen en delen die van cruciaal belang was voor hun veiligheid.

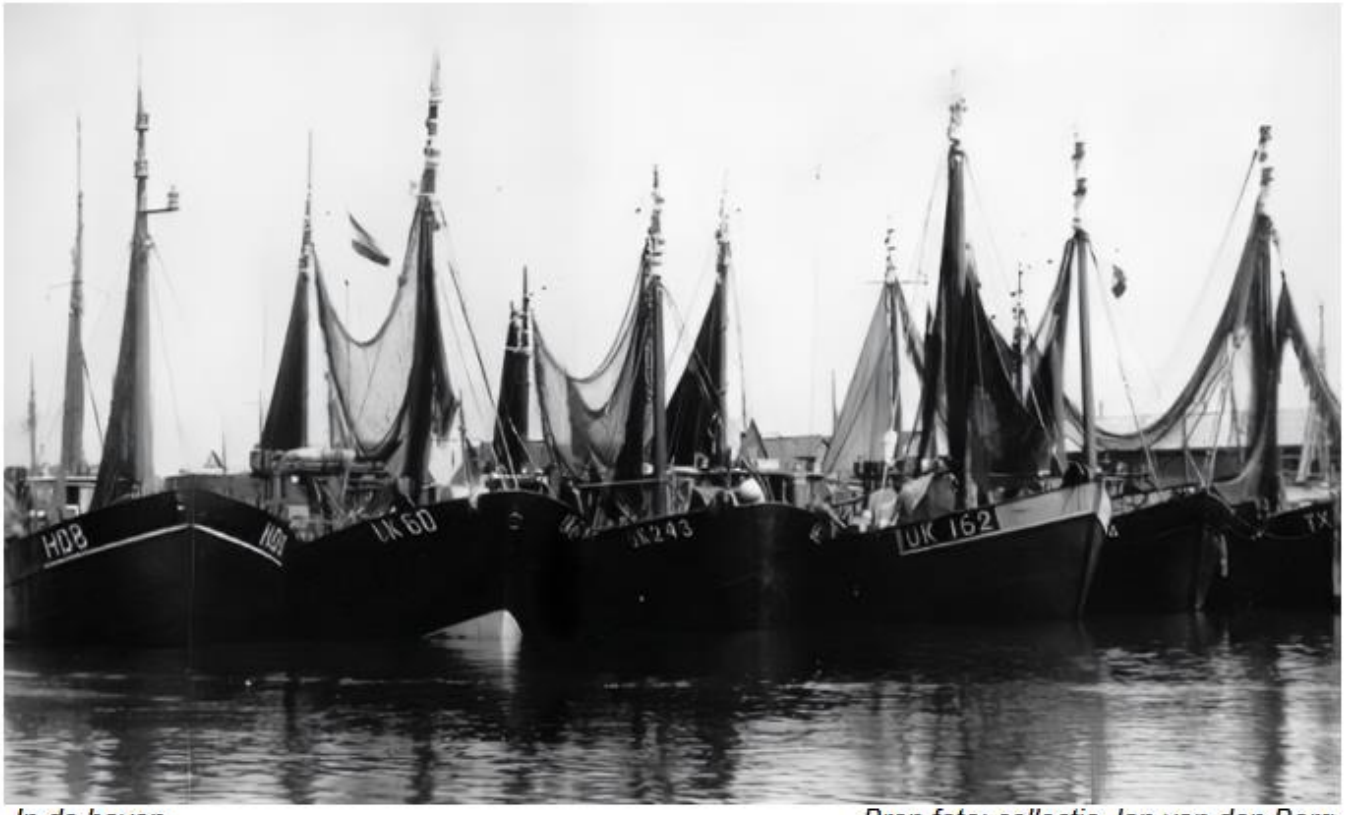
Het is begrijpelijk dat de vissers bezorgd waren over de misleidende weersverwachtingen van het KNMI. Vertrouwen op dergelijke voorspellingen was van levensbelang voor hun werk, en het falen ervan kon rampzalige gevolgen hebben. Het besluit om de netten binnen te halen en een

veilige haven op te zoeken getuigt van het verantwoordelijkheidsgevoel en het instinct voor zelfbehoud van de bemanning van de UK 60.

Terwijl ome Piet zijn verhaal voortzet, krijg je een voorstellen hoe de spanning aan boord groeide naarmate de storm naderde, en hoe de mannen zich voorbereidden op de uitdagingen die voor hen lagen. Zijn gedetailleerde beschrijvingen bieden een levendig inzicht in de gebeurtenissen die leidden tot die noodlottige nacht, en wij luisterden aandachtig, naar elk woord dat een nieuw stukje van de puzzel kan onthullen.

Het net werd binnengehaald en de vis van de laatste trek werd verwerkt.
Als voorzorg voor de storm werden alle losse spullen die aan het dek lagen, zoals vismanden, de visnetten, meertrossen, losse planken enzovoort opgeborgen in het visruim wat de gewoonte was op de UK 60 met storm op komst.
Wat niet naar beneden kon, werd stevig vastgesjord met dikke touwen.
Ten tijde van deze werkzaamheden wakkerde de wind behoorlijk aan, er werd grote zorg besteed aan het zeevast zetten van alle losse delen aan het dek.

De wind kwam uit het Noord Westen Deze windrichting zorgt voor hoge golven die worden aangevoerd van de ruimte van de Noordzee.
Waar wij visten, vertelde ome Piet heb je verschillende waterdieptes deze kunnen onberekenbare golven veroorzaken, golven die uit het niets opkomen.
Gelukkig was de UK 60 een zeewaardig schip en zegt hiermee dat het schip een goede stabiliteit had.



In de haven. *Bron foto: collectie Jan van den Berg*

Jan van den Berg

WORDT VERVOLGD

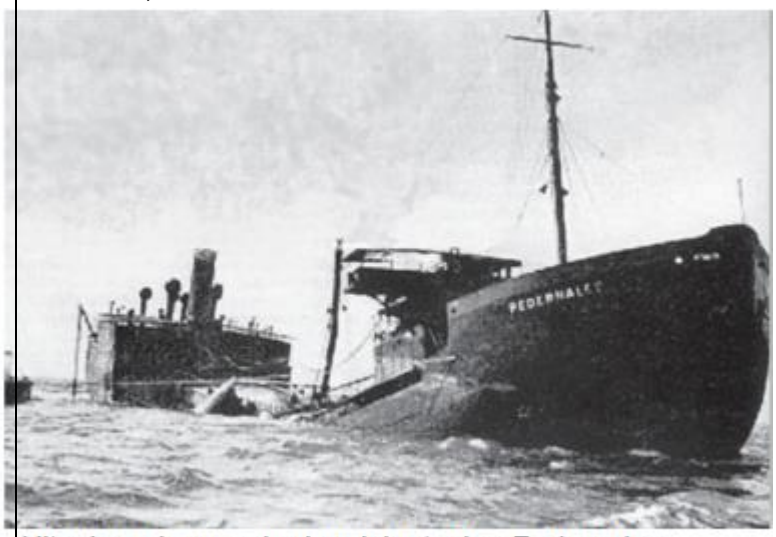
De oorlog kwam naar Aruba

Door Joop Kooijman

In de nacht van 16 februari 1942 werden tankers rond Aruba en de Lago-raffinaderij aangevallen door nazi-Duitse onderzeeboten met de bedoeling om de geallieerde brandstofvoorziening een zware klap toe te dienen. De Arubaanse vliegtuigbenzine was wegens de hoge kwaliteit van enorm belang voor de oorlog-voering door het Verenigd Koninkrijk en de levering daarvan wilden de nazi's verhinderen. Voor zover bekend was de aanval op Aruba de eerste aanval op het westelijk halfrond en de tanker Pedernales gaat de geschiedenis als het eerste slachtoffer van deze aanval.

Kapitanleutnant Werner Hartenstein commandant U 156.

De commandant van de nazi-Duitse Onderzeedienst, admiraal Karl Dönitz, was terecht van mening, dat men zonder bevoorrading geen oorlog kan winnen en was vastbesloten om Groot-Brittannië te isoleren, door te trachten de zeeverbindingen te verbreken. Dit leidde tot de langste slag uit de Tweede Wereldoorlog, de ‘Slag om de Atlantische Oceaan'. De aanval op Aruba maakte hier deel van uit.
Op 19 januari 1942, dus ruim een maand nadat Adolf Hitler de oorlog aan de Verenigde Staten had verklaard, vertrokken vier Duitse onderzeeboten uit de Franse haven Lorient. Onder de codenaam ‘Neuland' gingen de onderzeeboten U 67, U 161, U 156 en U 502 onderweg naar het Zuidelijk Caribisch gebied met de opdracht om zo veel mogelijk vrachtschepen en tankers tussen Trinidad en Aruba tot zinken te brengen.



Uitgebrande en gebroken lake tanker Pedernales. Bron: Wikimedia

De bevoorrading van de raffinaderijen op Aruba en Curaçao vond plaats met zogenoemde ‘lake tankers', die speciaal werden ontworpen en gebouwd om het Meer van Maracaibo te kunnen bevaren. Er waren zandbanken, die het uitvaren met de met ruwe olie beladen tankers zeer moeilijk maakten. Zeker vijftig tankers voeren tussen Curaçao en Aruba op en neer naar Venezuela om de ruwe olie te laden, bestemd voor raffinage op Aruba en Curaçao. Deze twee raffinaderijen samen leverden de grootste hoeveelheid brandstof aan de geallieerde oorlogsvoering. Oceaantankers laadden de geraffineerde brandstoffen op Aruba en Curaçao en voeren daarmee naar de oorlogsgebieden. De Arubaanse lake tankers hadden Britse officieren en de overige beman-ningsleden waren afkomstig uit Aruba, Bonaire, Curaçao en wat Brits-Caribische eilanden. In de nacht van 16 februari 1942 om 1.31 uur, viel de enige dagen tevoren aangekomen onderzeeboot U 156, die onder bevel stond van Kapitänleutnant Werner Hartenstein, de voor

San Nicolas op Aruba ten anker liggende volgeladen tankers Esso Pedernales en de Esso Oranjestad met torpedo's aan. De gevolgen waren verschrikkelijk. De tankers vlogen onmiddellijk in brand en de Oranjestad zonk in 70 meter diep water. Op de nog drijvende Peder- nales verloren acht opvarenden het leven en op de Oranjestad 15 mensen, op enkele buitenlanders na, allemaal Antillianen. Daarna richtte de U 156 haar torpedo's op de aangemeerd liggende lege Amerikaanse tanker Arkansas, waarvan er één

Amerikaanse soldaten op wacht bij de raffinaderij van de Lago Oil and Transport Company te Sint Nicolaas Aruba. Bron: Nationaal Archief

de tanker raakte, maar beperkte schade aanrichtten. Een andere torpedo kwam op het strand terecht en de derde is tot de dag van vandaag nog onvindbaar. Aruba was verlicht als ware het vredestijd. Er was geen militaire tegenstand, dus de U 156 kon naar hartenlust dood en verderf zaaien. Daarna voer de U-boot naar een gunstige positie om de raffinaderij te beschieten. De enthousiaste kanonbemanning had haast, laadde het kanon met een granaat en schoot. De gevolgen waren rampzalig. Niet voor de raffinaderij, maar voor de U-boot. Het kanon was ontploft en er viel een dode en een zwaargewonde. Wat was er gebeurd? Men had vergeten de stalen afsluitdeksel van de kanonsloop te verwijderen en hiermede werd de raffinaderij gespaard. Met het 37 mm kanon werd getracht de raffinaderij te bestoken, maar dit mislukte. Van de 16 afgevuurde granaten raakte er één een brandstoftank, die niet werd doorboord en de andere raakte een woning. De actie van de U 156 was ten einde en de U-boot voer weg om de zwaargewonde af te zetten op een bevriend eiland. Er was nog een tweede gelukkige gebeurtenis: Het Amerikaanse vrachtschip Henry Gibbons beladen met 3.000 ton TNT-springstof stond kort voor de aanval van de U-156 op het punt Oranjestad te verlaten, maar was vertraagd omdat de bemanning eerst koffie wilde drinken, waardoor Aruba voor een tweede ramp werd bespaard.

Op de aanvoerroute patrouilleerde de andere onderzeeboot, de U 502, onder commando van Kapitänleutnant Jürgen Rosenstiel en al spoedig werden twee lake tankers onderschept, namelijk de San Nicolas en de Tia Juana. Deze tankers werden tot zinken gebracht, waarbij 24 opvarenden de dood vonden, waardoor het totale aantal dodelijke slachtoffers tot 47 steeg.

Het was algemeen bekend, dat sedert september 1939 de nazi-Duitse onderzeeboten slachtingen op de Noord-Atlantische Oceaan onder de geallieerde koopvaardijschepen aanrichtten en dat na Pearl Harbor en de oorlogsverklaring aan de Verenigde Staten op 12 december 1941 door de Führer Adolf Hitler, de Tweede Wereldoorlog ook inderdaad wereldomvattend werd. In het Caribisch gebied leefde men zoals in vredestijd en men was totaal onvoorbereid.

Zelfs vandaag is de onnozelheid bij vele politici en westerse volken ten aanzien van wereldbedreigingen groot. De CO-2 uitstoot neemt toe en de belangstelling

Duitse torpedo op Arubaans strand. Bron: Life Magazine 2 maart 1942

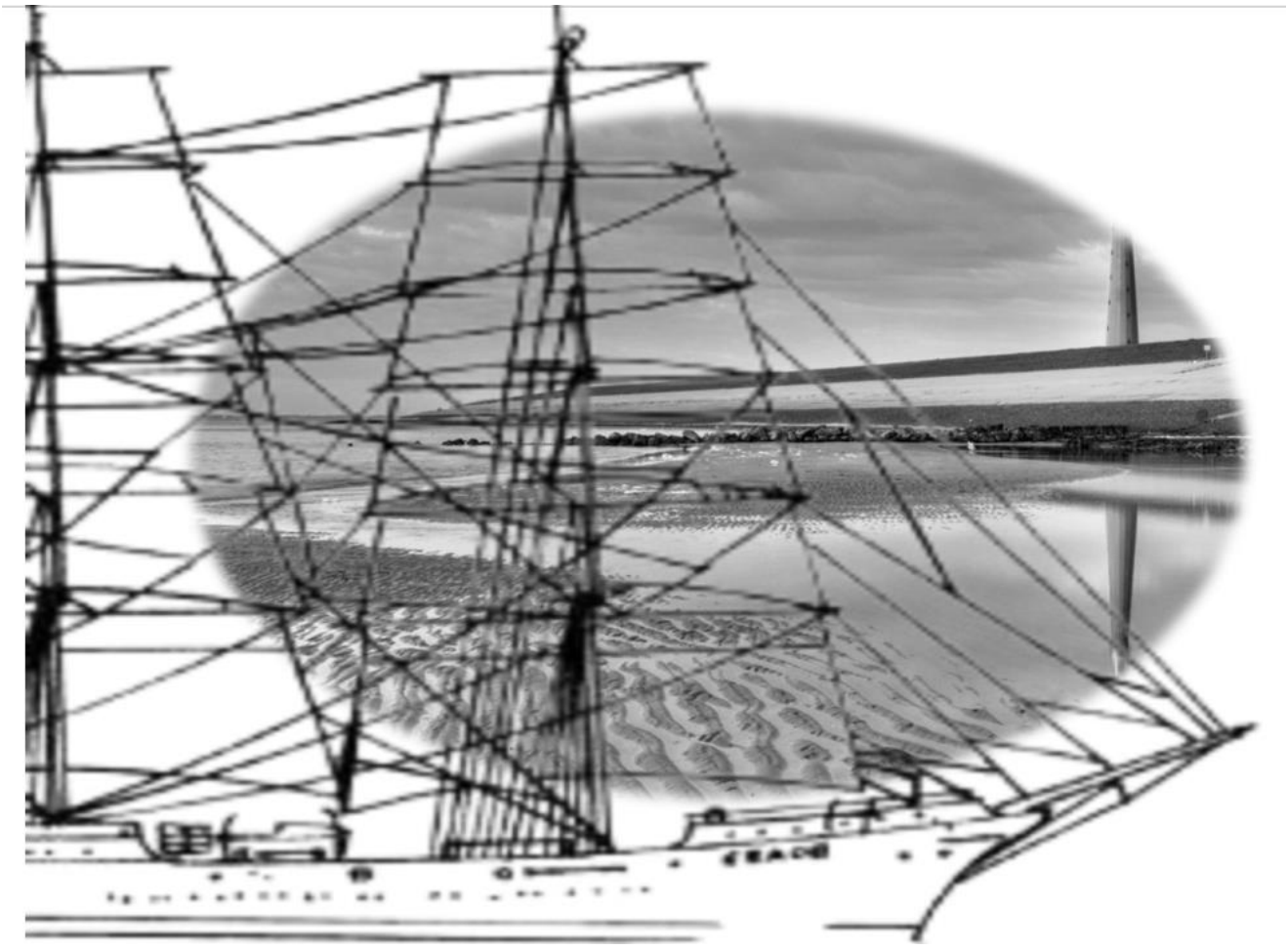
Kanon van het type waarmee de U 156 was uitgerust.

voor defensie neemt af. Hopelijk zullen wij voor rampen worden behoed.

***Bronnen**: auteurs William Hochstuhl, Dan Jensen en Gross Admiral Karl Dönitz.*
Bron: Joop Kooijman

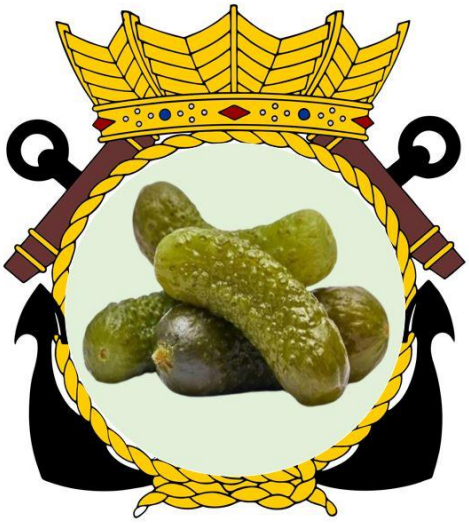
De geschiedenis van Hr.Ms. Augurk.

De marine heeft vele schepen in dienst, maar ook in dienst gehad en om deze laatste categorie gaat het nu. Als er één beroemd schip heeft gevaren dan is het de oude Augurk wel. Er zijn heel wat mensen die daar op gediend hebben maar helaas heeft niemand er een foto van. Het schip had nogal enorme afmetingen, die werden uitgedrukt in Chinese meters. Waar het schip werd gebouwd is ook niet bekend.



Nadat het was afgebouwd kreeg het als thuishaven Den helder waar zij alleen maar de voorsteven hebben gezien, want het achterschip lag dan ergens bij Schotland afgemeerd. Na verschillende proefvaarten op de Atlantische oceaan werd het schip ingedeeld bij het befaamde sleepbotenbestrijdings eskader samen met het zusterschip "Zure Bok". Er zijn op deze schepen heel wat aardige voorvallen gebeurd.
De kanonnen waren zo groot dat de kanonniers als ze geen zin hadden om te werken gingen kaarten in de loop van een kanon.

Op een dag gingen de Eerste officier en de Schipper een rondje over het schip maken, maar verdwaalden en kwamen pas na jaren terug
. De Eerste officier was inmiddels Vice-admiraal en de schipper gepasseerd Officier van vakdiensten met direct ingaand pensioen.



De koks hadden een eigen onderzeeboot om daarmee te kijken of de aardappelen al gaar waren.
Ordonnansen reden op bromfietsen door de gangen, beter gezegd, autowegen. Hr.Ms. Karel Doorman was de commandantsloep en enkele fregatten dienden als passagierssloepen als ze in het weekend voor anker lagen op de Atlantische oceaan. Helaas is er een ongeluk op de Augurk gebeurd met dodelijke afloop, en dat kwam zo: op de Stille oceaan maakte het schip een slagzij van 5 graden want het was toen windkracht 12. Toen is er iemand van de brug afgevallen en doordat het schip zo hoog was is die jongen tijdens de val verhongerd. Het schip heeft eenmaal een echte actie meegemaakt. Het heeft toen met de voorsteven het Nauw van Calais afgesloten, want er waren in de buurt van Portugal vijandelijke kano's gemeld. Het schip heeft dit met succes gedaan, op één punt na; de vijand is over land verder gegaan.
De Augurk is kort daarna uit dienst gesteld en gesloopt. Tot besluit wil ik nog vermelden dat het schip een snelheid had van 3.36 mijl per uur en met de hulpvoortstuwing bestaande uit 8 roomkloppers en 6 scheerapparaten heeft het eens 4,87 mijl per uur gehaald.
Het is jammer dat het schip niet meer bestaat, want u zult dit alles wel niet geloven, maar u had het dan met eigen ogen kunnen zien.

tot volgende week...