“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 32 – 7 e jaargang
08-08-2024

Kruistocht van de Catalina P 85 deel 8
Schepen varen de Historie in 1963
De haven staking Curacao van 1922
De mannen met de witte koppels
Onderzeebootverkenners
Mijn jaren bij de KM – S. Kamer, deel 1 van 6
Een hoopvoller geluid bij de behandeling van het Marinegedeelte der Defensiebegrooting.
De Troposcatter site te Hoek van Holland deel 2 (slot)
Het doosje 2 van 3

23-07-1948 KRUISTOCHT VAN DE CATALINA P 85 DEEL 8 (WISSELMEREN)

Door de lucht naar het onbekende binnenland

25-08-1948 Nieuwe Apeldoornsche courant

De Wisselmeren, door woest maanlandschap van de kust gescheiden.

BIAK, 23 juli 1948

Alle dagen van deze maand zijn boordevol gevuld met vreemde, zeldzame en soms ongelooflijke gebeurtenissen. Nieuw-Guinea is het land der felste uitersten, hardste tegenstellingen. Hier grenzen leven en dood soms angstwekkend dicht aan elkaar. Dit is het land van een rauwe en wilde romantiek en tegelijk het land van opperste somberheid en trieste verlatenheid. Nogmaals: de achterhoek der aarde, de verloren wereld.

De Catalina P 85 brengt ons, als was hij een voor deze expeditie afgehuurde taxi, van kampong tot kampong. Voor de P 85 bestaan geen afstanden. Waar de rimboe ondoordringbaar is, waar de eindeloze oerwouden iedere poging om het land binnen te komen illusoir maken, daar stuift de P 85 vrij en ongehinderd door de hemel. En dan mogen er zware regenbuien op dat blank aluminium lijf neerstriemen, dan mogen de passen door de bergen verstopt zijn door enorme wolkenbanken, dan mogen er riffen zijn op de plaats waar de grote vogel moet neerstrijken: niets is in staat hem tegen te houden en op enkele, niet belangrijke storingen na, brengt hij ons over en langs heel Nieuw-Guinea.

En dan komt de dag, dat wij naar de Wisselmeren gaan.

Het was op een dag in October 1936, dat een vliegtuig over Nieuw-Guinea vloog. Daarin zat de officier-vlieger Wissel, marinevlieger in dienst van de Nederl. Nieuw-Guinea Petroleum Mij. Hij was in gezelschap van de heer Haak, een employé van de K.N.I.L.M.

Het was een vlucht over goeddeels onbekend land. Het doel was zo mogelijk waarnemingen te verrichten van een stuk Nieuw-Guinea, waarover nog nooit tevoren was gevlogen. Een stuk, dat doorgaans onzichtbaar is vanwege de nevels en wolkbanken die zich over dit deel der aarde uitstrekken.

Twee mannen vlogen over dat wilde land, van de Geelvinkbaai naar de zuidkust, via het eiland Japen. Er was die dag weinig wolkvorming. Twee Nederlanders vlogen het onbekende binnenland in. Dat was, ik herhaal het, in het jaar 1936.

Zij waren het, die de Wisselmeren ontdekten. Zij waren de eersten, die deze 3 watervlakten midden in de bergen aanschouwden en het moet een moment geweest zijn, zoals een man maar éénmaal in zijn leven meemaakt. De meren kregen de naam van die marine-vlieger: de Wisselmeren. Naderhand is er nog wel eens een vlucht gemaakt. Maar eerst kwam de grote wereldcrisis en er waren wel andere dingen dan tochten naar onbekende meren. Later kwam de tweede wereldoorlog. En tussen die crisis en die tweede wereldoorlog werd er door 't Nederlandse Binnenlandse bestuur, 't BB, een bestuurspost opgericht bij die Wisselmeren. Eén man ging er heen en die éne man vertegenwoordigde 't Nederlandse gezag. Die man was Jean Victor de Bruijn. Hij was 28 jaar oud. Onthoud U deze naam. U zult er nog van horen.

Om half 6 in de morgen startte de P 85 voor de tocht naar de Wisselmeren. Behalve de bemanning waren aan boord de filmer Wassenburg, een jong B.B.-ambtenaar, Jean Victor de Bruijn en Ormeling, het hoofd van de Indische topografische dienst. Het was me niet gelukt Pfaff, de fotograaf, mee te krijgen. Het toestel moest zo licht mogelijk gehouden worden. Iedere kilo gewicht telde deze dag. En zou zeker dubbel tellen als de zaak bij de Wisselmeren dicht zat. Ook dat moest geavontuurd worden, want in dit land zijn geen weerberichten.

Over zee eerst naar het eiland Japen en dan over de Geelvinkbaai. Het is nog vrij goed weer, hoewel er overal dikke wolkenbanken hangen. Soms gaan we daar overheen, soms er dwars door. Dat geeft een enkele maal nogal wat remous en we denken minstens een paar honderd meter naar beneden te tuimelen. Maar ik heb me laten vertellen, dat dit aanzienlijk minder is. Het lijkt erger dan het is. Dan komt het vasteland van Nieuw-Guinea in zicht: groen en grauw. Met er tegen aan spoelend het water van de Stille Oceaan. Inderdaad stille. Geen schip, geen zeil, geen mast is zichtbaar. Geen prauw, geen kano. Niets dan zee, zover je kunt zien. De eenzaamste zee, die denkbaar is. Maar wat zouden schepen hier ook moeten doen, aan het einde der wereld …?

Dan schuift de zee weg onder de Catalina en vliegen we het land binnen. Onder ons de oerwouden van Nieuw-Guinea, tot aan de horizon. Met de zon er overheen glijdend, met wat nevelflarden tussen dat groen en de hemel en op die nevel een kleine zwarte schaduw, die even hard voortglijdt als de P 85. Het is de schaduw van ons vliegtuig en het is het enige gezelschap op deze lange tocht, dat we hebben. Later wordt de boomgroei minder intens. Het land onder ons wordt kaler, ruwer, naakter. Het land krijgt een gans ander beeld. Het is alsof we een ander rijk binnenvliegen, dat niets te maken heeft met het voorgaande. Dit is het land tussen de kuststrook en het doel van de tocht: de Wisselmeren, en dit land heeft een onvergetelijke indruk op me gemaakt.

Het is moeilijk te beschrijven hoe zich de aarde hier vertoont: Kipling, de beroemde Engelse schrijver, heeft eens beschrijvingen gegeven van een woest deel van Centraal Afrika. Ik moest aan die beschrijving denken. En ook aan die van Rider Haggard, in de boeken „She" en ,,Ayesha". En aan sommige beschrijvingen van Wells. Dit landschap is, om het oud-testamentisch te zeggen: „woest en ledig". Het rijk des doods. Hier leven geen mensen. Hier leven de dieren der wildernis, hier stroomt een enkel armelijk riviertje. Hier is niets dan de schreeuw van een enkele bergvogel en de roep van de kleine dieren, die hier nog kunnen leven.

Dit landschap doet denken aan de afbeeldingen van het maanlandschap. Terracotta gekleurde bergwanden rijzen op. Schaars begroeide hellingen rijen zich achter elkaar en soms vliegt de Catalina over ravijnen die 500 meter diep wegzinken in de korst der aarde. Dit bergland, zo wild, zo verlaten, zo volkomen verzonken in de stilte der grootste verlatenheid, grijpt ons allen aan. Men moet er niet aan denken, dat men hier gedropt wordt en dat men dit land moet doorkruisen, te voet. En dit is gebeurd, maar dat is een ander verhaal.

Bergen … bergen … bergen … rauw en wild en onbegroeid. Kaal als de wanden van een vulkaan, die juist een dag tevoren gewerkt heeft. Bergmuren, die als het ware bedekt zijn met lava, pas gestolde steen. Zelden zag ik zo'n ruw en zo'n eenzaam oord als dit deel van Nieuw-Guinea. We glijden er over heen. Niemand spreekt, niemand rookt, iedereen is bezig met zichzelf. Iedereen voelt diep in zijn hart, dat we een vreemd, een zeer vreemd land binnen vliegen.

Vóór ons stapelen zich de wolken. Hoger rijzen de bergen, tot meer dan 3000 meter. En het is alsof iedere bergtop de wolken naar beneden zuigt. Toch moet hier de pas zijn, waardoor we de vallei der Wisselmeren kunnen binnendringen.

De Catalina stijgt ... het gedaver der motoren wordt hoger nóg hoger ... ik krijg het een beetje benauwd en het klopt in m'n slapen. Het is alsof ook daar een motor op hoge toeren aan het werk is. We zitten midden in de wolken. Boven ons vliegen de grijze en witte banken, onder ons schuiven ze, laag over laag, en ze zijn ook om en op de Catalina, die druipt van water. Soms is de amphibie als een grote, gestroomlijnde bobslee, die in razende vaart over 'n sneeuwheuvel jaagt. Wolken.... wolken.. niets anders. En het hoog zoemen der beide motoren. Ik zie de gezichten van de beide bestuurders en zie dat ze hun ogen strak gevestigd hebben op iets, dat eindelijk toch wel eens uit die baaierd van wolken te voorschijn moet komen.

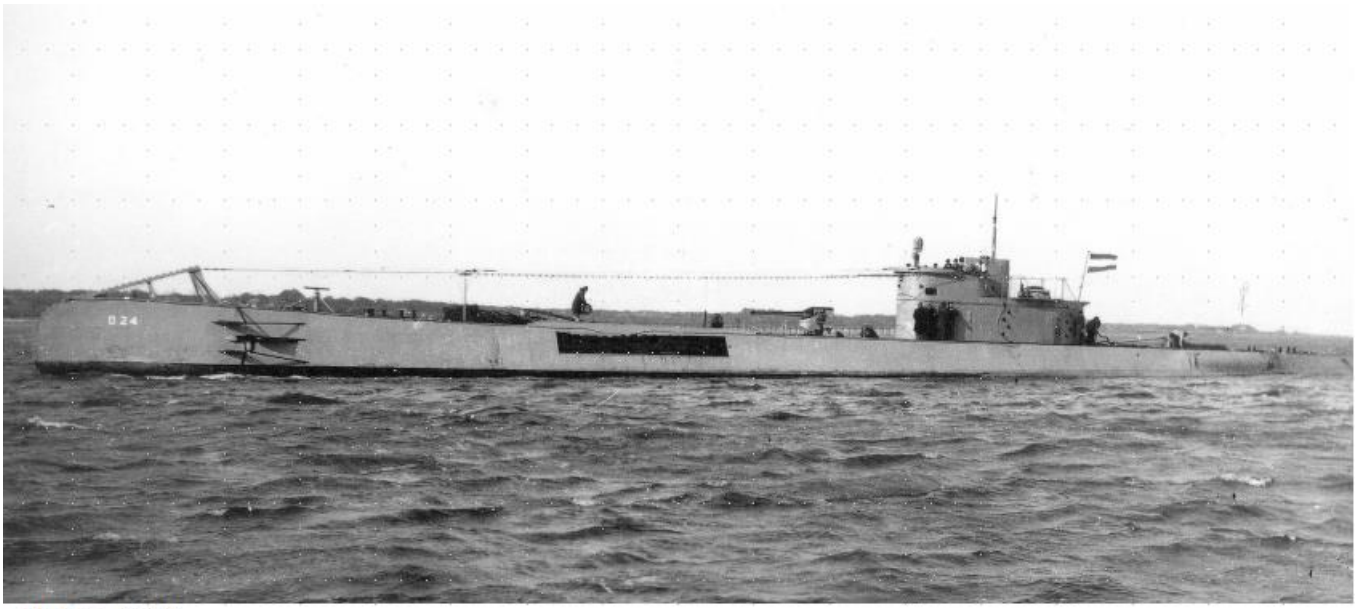
Het komt! Er is een moment, dat al deze mist en nevel en wolken oplossen, wegflarden. Vóór ons en boven ons is de zon. Heel ver beneden de schemering van groen en grijs. En daar, daar ligt iets wits en zilverigs. De topograaf naast me in de blister kijkt me aan en zijn mond maakt het woord: Wisselmeren.

Langs het dal van de Siriwo vliegen we de vallei der meren binnen. De vallei, verloren in het hart van een verloren brok wereld. De vallei van het onbekende. Nauwelijks betreden land, . land van mysteries.

Snel hoogte verliezend en koersend op dat stukje zilver achter het rotsmassief vliegt de Catalina P 85 de vallei binnen.

WORDT VERVOLGD

SCHEPEN VAREN DE HISTORIE IN



Hr.Ms. O 24

Hr. Ms. O 24

De onderzeeboot Hr. Ms. O 24 die bij ministeriële beschikking van 30 november 1962, nr. 636372/129032, uit de sterkte werd afgevoerd, liep reeds sinds 1 januari 1955 niet meer als zodanig te boek, doch wel als drijvende oplaadbatterij A 875. Het schip werd 12 november 1937 bij de Rotterdamse droogdokmaatschappij te Rotterdam op stapel gezet en op 18 maart 1940 te water gelaten.
Bij het uitbreken van de oorlog met Duitsland op 10 mei 1940 was het schip bijna gereed voor de proeftochten. Na de landing uit de lucht van Duitse troepen op Waalhaven, werd het schip naar de noordelijke oever van de Nieuwe Maas gebracht, van waar het als één der laatste schepen, tezamen met haar zusterschip Hr. Ms. O 23, op 13 mei 's avonds naar Engeland uitweek. Tijdens de overtocht moest met het schip, dat nog nimmer tevoren had gevaren, voor Duitse vliegtuigen worden gedoken. Ondanks de vele lekkages, waar men uit de aard der zaak mee te kampen had, werd het experiment gelukkig overleefd. Aan de werf van Thornycroft te Southampton werd het schip verder af gebouwd en in september 1940 begon het zijn roemvolle oorlogsloopbaan.

De operatiegebieden waren achtereenvolgens: Noordzee en Noorse kust van Dundee uit (1940-1941), Atlantische oceaan en Middellandse zee van Gibraltar uit (1941), Straat Malakka en de wateren rond Noord-Sumatra van Colombo uit (1942-1943), de Nederlands-Indische wateren van Fremantle uit (1945).

Het eerste schip, dat ooit door een Nederlandse onderzeeboot werd vernietigd, was een slachtoffer van Hr. Ms. O 24. Op 12 juni 1941 werd in het zicht van de Italiaanse kust de tanker Fianona van 6660 ton met kanonvuur en torpedo's aangevallen en tot zinken gebracht.
In 1946 keerde Hr. Ms. O 24 naar Nederland terug, waar het schip nog jaren als oefenboot dienst deed.

Hieronder volgen enkele technische gegevens.

Waterverplaatsing 962 ton boven water, 1208 ton onder water. Lengte 77.7 meter, breedte 6.5 meter, diepgang boven water 4.4 meter, 2 schroeven. Totaal vermogen van de 2 dieselmotoren 5250 apk en van de 2 electromotoren 1000 apk.
Vaart boven water 18.4 mijl, onder water 8 mijl. Bemanning 54 koppen (oorspronkelijk 39).
Bewapening: oorspronkelijk 1 kanon van 8.8 cm nummer 3, 1 dubbelmitrailleur van 40 mm (niet geleverd, in plaats waarvan 1 mitrailleur van 20 mm), 8 lanceerbuizen (4 boeg, 2 hek en 2 dek), later 6 toen de dekhuizen vervielen.
Naamseinen: O 24, P 24, O 24, S 804, A 875.

Hr. Ms. Paets van Troostwijck

Op 15 april 1950 behaagde het Hare Majesteit de Koningin om het, op 1 juli 1949 in dienst gestelde, experimentele vaartuig te noemen naar Adriaan Paets van Troostwijck, die, voordat hij zijn gaven als bestuurder in dienst stelde van de stad Amsterdam, een alom bekende natuur-onderzoeker was. Hij was één der eerste geleerden, die proeven met een electriseermachine nam, waarvan de meest vermaarde de zogenaamde Amsterdamse proef van 1789 was, de ontleding van zeewater.
Het schip werd in 1924 als walvisjager gebouwd bij Akers Mekaniske Versted te Oslo onder de naam Thor Jr. en later herdoopt in Istre.

In 1937 kreeg het schip met de drijvende traankokerij, waar het bij behoorde, een Duitse eigenaar en werd de naam veranderd in Süd III. In de laatste wereldoorlog werd het schip door de Duitse marine gevorderd en gebruikt om proeven met geruispeilinstallaties te nemen.

In 1946 werd het schip als onderdeel van de herstelbetaling aan Nederland overgedragen.
In 1949 werd het schip door de Nederlandse dok- en scheepsbouwmaatschappij te Amsterdam geheel hersteld en voor gebruik bij de Koninklijke marine verbouwd.
Het schip had een water verplaatsing van 442 ton, een lengte van 33.18 meter, een breedte van 6.60 meter en een diepgang van 3.60 meter. Een triple expansiemachine van 1500 ipk dreef 1 schroef aan, die het schip een vaart van 10 mijl per uur kon geven. De bemanning bedroeg 17 koppen en de bewapening bestond uit 2 mitrailleurs van 20 mm.
De naamseinen zijn geweest HE 1 en later A 893.
Bij de Koninklijke marine zijn aan boord van het schip waardevolle proeven genomen ten behoeve van de onderzeebootbestrijding en de geruispeilinstallatie van de nieuwe onderzeeboten.
Bij ministeriële beschikking van 13 februari 1963, nr. 640761/233170 werd het schip van de sterkte afgevoerd.

Normalisatie van lichte vaartuigen

Hr.Ms. Paets van Troostwijck

Dr. B. J. Tideman, hoofdingenieur der marine, adviseur voor scheepsbouw, schreef in het 'Memoriaal van de marine', verschenen in 1880: 'De lichte vaartuigen bij de marine zijn altijd het voorwerp geweest van strenge en niet steeds consequente critiek, terwijl vele pogingen om sloepen in den vreemde te koopen, evenzeer mislukten. De oorzaak zit wel daarin, dat men niet alle goede eigenschappen tegelijk kan vereenigen'.
Daaraan kan nog worden toegevoegd, dat de beoordeling der lichte vaartuigen, meer dan van grote schepen, zeer sterk van persoonlijke gevoelens en smaak afhangt.

Normaliseren van die klasse scheepjes, wier aard is omschreven in de ministeriële beschikking van 23 september 1960, nr. 580419/189041, als volgt: 'elk vaartuig, dat door een schip der Koninklijke marine met eigen middelen aan boord kan worden gehesen en aldaar geplaatst', is daarom moeilijk; steeds blijft de neiging bestaan om van de vastgestelde typen af te wijken of niet-genormaliseerde nieuwe typen in te voeren. Daarom was aan de commissie, ingesteld bij bovengenoemde beschikking, mede opgedragen typebeperking te bezien.
Op grond van het samenvattende rapport van die commissie en grotendeels met de voorstellen samenvallend, is bij ministeriële beschikking van 1 november 1963, nr. 666542/189041, besloten de volgende standaardtypen bindend te verklaren.

A. Motorsloepen
   1. snelle commandantssloep van 30 voet

2. motorsloep van 25 voet

B. Roeisloepen
   1. roei-/zeilsloep van 9 meter

C. Motorwhaleboten
   1. motorwhaleboot van 27 voet

D. Motorschouwen
   1. motorschouw van 11,5 meter

E. Motorjollen
   1. motorjol van 6,10 meter

F. Jollen
   1. jol van 14 voet
   2. jol van 10 voet

G. Sportzeiljachten
   1. sportzeiljacht der Vaurien-klasse

Bij die beschikking zijn dus 9 typen lichte vaartuigen bij de Koninklijke marine ingevoerd.
Gaan wij in de geschiedenis terug tot 1880, dan blijkt dat toen 13 typen bestonden, namelijk 5 soorten barkassen, 5 sloepen, 1 walvisboot, 1 reddingsloep en 1 vlet.
Voor zover na te gaan, is de daarop volgende normalisatie vastgesteld bij ministeriële resolutie van 26 juni 1916, D, nummer 89, en bij ministeriële resolutie van 14 augustus 1916, D, nummer 85. Er waren toen motorsloepen van 30 en 28 voet, stoomsloepen van 30 en 28 voet, 3 soorten barkassen, 4 soorten roei-/zeilsloepen, 1 reddingboot, 1 sloep D (is vrijwel niet gebouwd) en 1 vlet; samen 14 typen.
Maar in de jaren 1920 tot 1940 ontstonden vele andere typen, daar men zich wel aan de voorgeschreven lengten hield, doch de vormen op velerlei wijze varieerde. Voor de jagers 1925 en 1938 werden speciale motorboten ontworpen, en — daar die van 1925 mislukt bleken — werden toen bij Thornycroft Engelse motorsloepen gekocht. De 28 voetssloep kreeg een variant, bekend als type Arend; de mijnenvegers type Van Amstel ontvingen 9 meter lange motorsloepen, ontworpen door W. de Voogt te Haarlem, welke sloepen snel moesten kunnen varen en daarnaast een licht mijnenveegtuig voeren.

Wijlen de heer De Voogt ontwierp een 19-mijls commandantssloep voor de toenmalige kruiser Hr. Ms. De Ruyter (omstreeks 1935) en een 15-mijls commandantssloep voor de lichte kruisers, Hr. Ms. Tromp en Hr. Ms. Heemskerck.
Maar de ervaring leerde, dat, wanneer een der nog in dienst zijnde pantserschepen en het pantserdekschip van motorsloep moest verwisselen, de verwisselsloep niet op de klampen paste enzovoorts.
Voegen we hier nog bij, dat er diverse motorvletten waren ontstaan, en een speciaal soort jol voor onderzeeboten, dan zal het duidelijk zijn, dat een onoverzichtelijke chaos was ontstaan, die tegen 1940 werd verergerd door het motoriseren van roei-/zeilsloepen, die daarbij een afwijkende vorm van het achterschip kregen.

Na de tweede wereldoorlog werd de verwarring nog groter door het in marinebezit geraken van lichte vaartuigen uit de Duitse krijgsbuit en door allerlei typen, die meekwamen met gekregen of gekochte Engelse en Amerikaanse schepen.

Om weer tot een hanteerbaar pakket te komen werd bij ministeriële beschikking van 14 oktober 1949, nummer 189041, een commissie standaardisatie lichte vaartuigen ingesteld, welker rapport bij beschikking van 27 juli 1950, nummer 222107/189041, werd aangenomen en vastgesteld als richtlijn voor de bouw van toekomstige lichte vaartuigen. In dat rapport kwamen voor: 1 motorschouw, 1 motorsloep, 1 commandantssloep, 1 sloep van 9 meter, 1 whaleboot, 2 grootten roei-/zeil- jollen, 1 motorjol, 1 loodsjol, 1 vlet en 1 onderzeebootjol; tezamen 11 typen. Vervallen waren de barkassen, de stoomsloepen, 3 grootten roei-/ zeilsloepen, hun gemotoriseerde varianten, de reddingsloep, de sloep D, de motorvletten en de oudere typen motorboten.
Dat had zijn redenen: waren de lichte vaartuigen voorheen in hoofdzaak reddingmiddelen (en dienden ze ook voor de landingsdivisie), nu — en dit was al in de jaren dertig begonnen — zouden de reddingmiddelen uit vlotten bestaan. De behoefte was verschoven naar communicatiemiddelen en een enkel werkvaartuigje.

Wie had gedacht, dat nu regel was gekomen in de lichte vaartuigen, vergiste zich. Want toch werd voor de kruisers een reddingjol gebouwd en voor de onderzeebootjagers een afwijkende vorm van motorsloep. Bovendien bleken de diensten der hydrografie en van het loodswezen eigen eisen te hebben, waaraan de genormaliseerde typen niet konden voldoen.
Het werd dus nodig nog eens de standaardisatie onder de loupe te nemen, hetgeen geschiedde door de commissie van 1960. Die commissie, beseffende dat men niet meer moet vastleggen dan strikt nodig is, heeft zich bezonnen op het kleinst mogelijke aantal typen en op het vastleggen van alleen de vormen, de maximale gewichten en hijsbaarheid door middel van de in de praktijk voorkomende hijsmiddelen der schepen.
Ook heeft men de deur geopend voor de toepassing van nieuwe materialen. De vlagofficier materieel heeft in 1962 de beslissing genomen, dat alle lichte vaartuigen in het vervolg van kunsthars, zo nodig versterkt, moesten worden gebouwd. Aldus is ook zo veel mogelijk tegemoetgekomen aan eisen van a-magnetisme. Bovendien is bepaald, dat de hydrografie en het loodswezen niet onder de normalisatie zullen komen. De whaleboot zou vervallen op voorstel der commissie 1960, maar de minister heeft beslist, dat er een motorwhaleboot zal zijn.
Hoewel zulks niet in de beschikking staat, omdat de betrokken middelen geen lichte vaartuigen zijn, is het de bedoeling, dat men zich voor het redden van drenkelingen en voor het schoonmaken van het schip buitenboord en dergelijke zal bedienen van rubberboten, eventueel met aanhangmotor.
De taak van de commissie tot normalisatie van lichte vaartuigen is bij ministeriële beschikking van 1 november 1963, nr. 66451/189041, enigszins gewijzigd en bestaat nu, kort gezegd, uit het ontwerpen, het beoordelen van voorgestelde of nodige wijzigingen, het adviseren omtrent nieuwe typen, daarbij in acht nemend de praktische en logistieke eisen van verwisselbaarheid, capaciteit, gewicht en hijsbaarheid door alle bestaande schepen, die het type voeren.
Bij de typen, die in 1950 nieuw zijn ontworpen, is ernaar gestreefd de boten zoveel drijfvermogen te geven, dat een volgelopen en omgeslagen boot niet kan zinken.
De normale motorboot zal de vormen krijgen, die de commissie 1949 had vastgelegd, zodat de variant, die op de onderzeebootjagers voorkomt, niet meer zal worden gebouwd.
In de toekomst zal dus een nieuw schip moeten worden ingericht voor bestaande typen lichte vaartuigen en niet andersom zoals voorheen, een hoofdoorzaak van het ontstaan van een logistiek onaanvaardbare toestand.

Het zich houden aan een zo gering mogelijk aantal sloepstypen heeft een groot financieel voordeel: daardoor wordt het aantal nodige reservevaartuigen aanmerkelijk minder dan voor vele typen, waarvan uit de aard der zaak enige slechts in enkele exemplaren voorkomen, maar waarvoor dan toch een procentueel hoog aantal aanvullingsvaartuigen moet worden bijgebouwd.
De invoering van een sportzeiljacht werd nodig door het verdwijnen der roei-/zeilsloepen van de schepen; de bemanningsleden moeten gelegenheid hebben zich in het zeilen te bekwamen, dan wel zich daarmee te ontspannen.

Bron:
Jaarboek
KM 1963

Foto: Wikimedia commons

DE HAVEN STAKING VAN 1922

Voor en tijdens de eerste wereldoorlog was de haven van Curacao een belangrijke arbeidsplaats. Echter de kort hierna intredende recessie had natuurlijk ook gevolgen voor het havenbedrijf en de scheepvaartmaatschappijen.

Begin 1922 besloten de agentschappen van scheepvaartlijnen m.i.v. 1 April de lonen voor laden en lossen in de haven van 50 naar 40 cent p.u. te brengen. De maatregel werd bekend gemaakt in het Nederlands en Papiamentu.

Zonder voorafgaande waarschuwing werd daarop op de werf van de Kon. W.I. Mail-dienst gestaakt.
De firma S.E.L. Maduro, kolenleverancier, reageerde hierop met handhaving van het oude tarief. Twee schepen vertrokken zonder gelost te zijn en twee anderen weken uit naar Bonaire om daar elkaars vracht over te nemen.
Pater P.I. Verriet en John H. Sprockel van de kort tevoren opgerichte RK Volksbond bemiddelden om te trachten een schikking te treffen. Evenals in 1913 (de eerste havenstaking) had men door tussenkomst van de firma Maduro al 300 vreemdelingen ingezet, die een hoger loon kregen dan de Curaçaose havenarbeiders.
Op 1 Juli 1922 werd van katholieke zijde een voorlopige Bond van Bootwerkers opgericht. Nadat partijen m.u.v. de Red D Line (Later Grace Line) tot een schikking waren gekomen, dook op 14 Juli onverwachts een opruiend pamflet op.
Stakers verzamelden zich bij het raadhuis om de Procureur Generaal, mr. John B. Gorsira, te spreken. Gorsira bleek besprekingen te voeren in de scheepskantoren aan het De Ruyterplein (thans Plaza Jojo Correa), waar de stakers schreeuwend naartoe trokken.
Toen bleek dat de PG ook hier reeds was vertrokken, drongen de stakers vechtend het gebouw binnen, vernielden alles en verwondden de directeur, Willem R. Menkman.

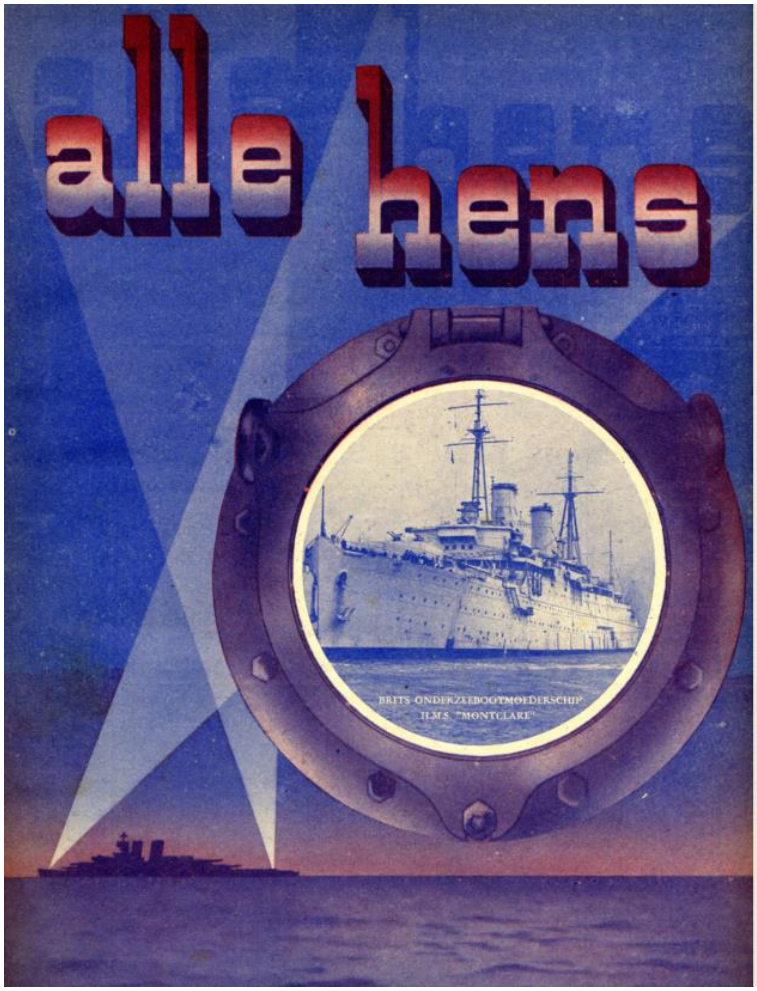
Gevolgd door de stakers, begaf Menkman zich naar het raadhuis, waar de zaak uit de hand liep. De commissaris van politie, Jan Appel, die te hulp schoot, werd met een stalen pijp buiten gevecht gesteld en een brigadier kreeg een houw in de hals.
Inspecteur K.W. Elhorst, pas uit Nederland aangekomen, mobiliseerde de beschikbare manschappen; de wapenkast moest geforceerd worden, toen bleek dat de sleutel zoek was, maar de patronen pasten niet bij de pistolen.
Toen men uiteindelijk kon optreden, werd Elhorst gegrepen. Hij loste een paar schoten waarbij een vrouw in haar huis, dodelijk werd getroffen, terwijl ze eten aan het opscheppen was.
Een man, die door een tweede kogel in de buikstreek werd geraakt, overleed de volgende dag.

Het grootste deel van het garnizoen, net terug van velddienst, was juist bezig zich te wassen en te verkleden. Op verzoek van de PG aan de gouverneur rukten zij toch vrij snel uit, maar onderweg naar het De Ruyterplein kwam het detachement tot de ontdekking geen munitie bij zich te hebben.
Om de stakers uiteen te jagen werd toen een bajonetcharge uitgevoerd, terwijl enige manschappen teruggingen om munitie te halen.
Een sektie soldaten ging naar de werf ter bescherming van de Venezolaanse havenarbeiders, die zich -terecht of niet- bedreigd voelden. Een derde sektie trok naar het raadhuis.
Het oorlogsschip Zeeland stoomde op naar de Handelskade met het doel de gemoederen tot bedaren te brengen, nadat van overheidswege het aanbod van de commandant om hulp te bieden was afgewezen. In totaal vielen er bij deze staking 4 doden en 19 zwaargewonden.
De volgende dag konden besprekingen gevoerd worden, die leidden tot de hervatting van het werk tegen een vergoedng van 40 cent per uur; daarbij kregen de arbeiders de toezegging, dat er per 1 Augustus het uurloon 45 cent zou bedragen voor werkdagen van 7 tot 12 en van 13 tot 18 uur en 80 cent per uur overwerk, zoals door de bootwerkers bedongen.

Uit de voorlopige Bond van Bootwerkers vloeide op 9 oktober 1922 de “Liga San Telmo” voort, de oudste vakbond van Curacao.

Het kantongerecht deed in November nog uitspraak met straffen van 3 1/2 tot 9 jaar gevangenis tegen de hoofdschuldigen. Het zwaarst werd Felix Chacuto gestraft, die als leider en aanstichter van de ongeregeldheden werd beschouwd.
In Januari 1923 werden de opgelegde straffen door het Hof van Justitie enigszins verlaagd; dit werd later bevestigd door de Hoge Raad.
Ter gelegenheid van de verjaardag van de koningin, kregen enkele veroordeelden in 1925 een half jaar gratie.

Bron: Onbekend , dank aan de auteur.



AH augustus 1948

De mannen met de witte koppels

Aan de Marine het voorbeeld

Op tournee

Bij de Marine dienen betekent nu eenmaal niet languit in een clubfauteuil te kunnen liggen, omringd door een keur van schone maagden, die je behalve met haar bekoorlijkheid, ook nog met kisten „Ritmeester”, flessen „Oude” en dozen kauwgum, de dagen maken tot een aaneenschakeling van eerste lentebloemen....
Anders gezegd, het bestaan van een Marineman komt neer op een gestadig „doorpersen” als hoofdschotel, hier en daar doorkruid met wat je noemt „gepeperde” wachtjes en, nu ja, bij tijd en wijle een „weekendpuddinkje”.
Evenwel, er zijn voor de Marineman in doorsnee zeker twaalf, voor de meer bezadigde (en economische) lieden zelfs vier en twintig dagen per jaar, waarop bij de Marine dienen niet een paar eerste lentebloemen, neen, wat zeg ik, een hele bos van rozen, tulpen en chrysanten betekent.... hier en daar met wat paardeblommen....
De dagen, waarop Sancta Salaria in de persoon van de Officier van Administratie zo onbaatzuchtig bankbiljetten neertelt....
Dan zijn alle zorgen vergeten, dan is „vastwerken” het belangrijkste van de dienst en tijgt de Marineman met een brede glimlach en een uitpuilende broekzak de wal op....
Wij kozen die dagen juist uit om eens nader kennis te maken met de mannen met de witte koppels en eens nauwkeurig uit te pluizen, wat er nu eigenlijk waar is van alle, en vooral van de minder aangename verhalen rond de — ge hebt dat als insiders al wel begrepen — Marine Verkeers- en Tenuepatrouille.

We laten het dit keer bij de Tenue-patrouille en zo waren we dan nog even getuige van een algehele bedrijvigheid, een gepoets en geboen zonder weerga in de verblijven der mannen, om dan in een jeep neer te zijgen en ons tegelijk met twee patrouilles door de geroutineerde chauffeur (nog voor kort facteur!) naar Amsterdam te laten „vliegen", het operatieterrein van die avond.
Even later nam een der patrouilles „de benen" en de andere met ons de jeep om respectievelijk op de drukke straathoeken der binnenstad heen en weer te wandelen en — wat sneller — het gehele passagiers-terrein van de Marine in de Hoofdstad te gaan bestrijken.
Er vielen weliswaar enkele rapportjes en — zonder onze objectiviteit uit het oog te verliezen — welverdiend. Maar overigens moesten we alle gedachten aan „hot news" laten varen en hadden we hoopjes tijd om, al patrouillerende, te luisteren naar de duidelijke uiteenzettingen, welke de Sergeant v. d. Werf — een tussen twee haakjes doorgewinterd dienaar van de H. Hermandad — ons gaf over het wel en wee van de Tenue-patrouille.

Het waarom en de taak van de M.T.P.
Er zijn algemene naoorlogse verschijnselen, als een geest van halfslachtigheid, een ruggegraatloosheid, de verduistering van de grens tussen het mijn en dijn, het gebrek aan een gevoel voor discipline in het algemeen, voor zelfdiscipline in het bijzonder. Geheel de maatschappij heeft een klap van de „Duitse molen" meegekregen en de Marine is er dan ook niet van gevrijwaard gebleven.
Nu is het verloren tijd om al de oorzaken daarvan te gaan filosoferen. Veeleer is het een taak om naar oplossingen ter verbeteringen te zoeken.
Wel nu, voor wat de Marine betreft, is de M.T.P. zulk een oplossing. In grote lijnen komt dies haar taak neer op het de Marinemensen bijbrengen en bewust doen worden van de noodzakelijkheid van een gedisciplineerde levenshouding, niet alleen als lid van de gemeenschap, welke de Marine heet, maar ook als individu — in het belang dus van de man zelf.
Het wordt hoog tijd, dat we meer begrip gaan tonen voor wetten en voorschriften en dat we zoveel kerel zijn, ze na te leven. Passagier- en tenue- voorschriften, houding en gedrag aan de wal. Dat zijn zo de factoren, waarop de M.T.P. de meeste nadruk legt. Haar taak met betrekking tot de controle op de uitvoering dezer voorschriften is preventief. D.w.z. de M.T.P. wil door haar aanwezigheid alle excessen voorkomen. Evenwel, zij weet, wanneer de eer en goede naam van de Marine wetens en willens in discrediet wordt gebracht — ook positief en zo nodig met harde hand op te treden.

Opleiding en werkwijze der M.T.P.
Er zijn van die lieden — en zij laten zich daardoor zo goed kennen — die met een complete encyclopaedie van scheldwoorden komen aandragen, wanneer de M.T.P. moet worden gedefinieerd, vooral wanneer het de werkwijze betreft.
Daarom drongen wij iets dieper binnen in de M.T.P.-organisatie en laten onze mening niet achter gesloten deuren. Welnu, de werkwijze heeft haar fundament in de theorie en deze is voor de M.T.P.-candidaten voorwaar geen sinecure. In een opleidingskamp van de Koninklijke Marechaussee bij Apeldoorn moeten deze mannen een straffe training ondergaan. Wellicht zullen we daarop binnenkort wat uitgebreider terugkomen; voldoende is thans te zeggen, dat zij daar volleerde politiemannen worden, die behalve de praktijk, ook de theorie — wetskennis e.d. — gedoceerd krijgen en na verloop van tijd ook volledig onder de knie hebben.

Met een revolver kunnen schieten is belangrijk voor een politieman en op de duur van je hoofd een levend wetsboek te maken, geeft niets dan positieve voordelen; belangrijker evenwel is tact van optreden hebben.
En is er een tak van opleiding, waaraan bij de M.T.P. veel aandacht wordt geschonken, dan is het de kunst Van optreden, het positief-paedagogisch element van iedere politie- of contróle-organisatie. Dan is 'dat het de leden bijbrengen van een zuiver rechtvaardigheidsgevoel en het bewustzijn, dat de gummistok voor de politieman de laatste instantie is en dat op deze wijze de beste successen worden geboekt. Toegegeven, dat er direct na de geboorte van de M.T.P. met betrekking tot de wijze van optreden, nog wel eens sprake was van ernstige kinderziekten, thans zijn we er van overtuigd, dat de meeste M.T.P.'ers hun taak juist verstaan en dat we alle spook- en griezelverhalen rond de M.T.P. vooreerst moeten zoeken bij de kankeraars.
En hierover kunnen we kort zijn. Wie zijn die kankeraars? Het zijn die lieden, waarover dagelijks de rapportjes binnenkomen. Marinemensen, die door hun onbeholpen houding en gedrag, door de wijze, waarop zij zich niet volgens de voorschriften kleden en t.o.v. superieuren gedragen menen, niet slechts zichzelven, maar bovendien de Marine in discrediet brengen. Het zijn de mensen, die er geen prijs op stellen om — al of niet voor hun plezier bij de Marine — hun persoonlijkheid en persoonlijke waardigheid te bewaren. Ja verder nog, het zijn diegenen, die langzaam maar zeker weer oorzaak dreigen te worden, dat de burgerrriaatschappij — ten koste van de goedwillende Marine-klanten — de neus gaat optrekken voor alles wat „maar soldaat" is. Kortom, kleinzielige, inzichtloze lieden, die niet willen toegeven, dat ze fout zijn....

Toekomstdromen

De taak der M.T.P., vastgelegd in vlootorder 1730a, is niet alleen beperkt tot de controle op de naleving van de passagier- en tenuevoorschriften en het toezicht houden op het gedrag aan de wal, maar strekt zich verder uit tot het o.m. aanhouden en voorgeleiden van deserteurs en wat dies meer zij.
Wij hadden een gezellig interview met de Commandant der M.T.P., de door zijn sportprestaties welbekende le Luitenant der Mariniers Fetter, over de moeilijkheden waarmee de M.T.P. te kampen heeft. Vooreerst was het de scheve indruk, welke vele Marinemensen over het werk en het doel van de M.T.P. hebben, welke wij met dit artikel hopen te hebben weggenomen. Dan het feit, dat de gehele organisatie te Den Haag is gevestigd, wat, wanneer het op patrouille-tochten yi Marine-centra aankomt — uren verloren tijd aan kilometers-vreten ten gevolge heeft. In de toekomst hoopt men te kunnen bewerkstelligen, dat iedere „passagiersstad" een eigen kern krijgt van M.T.P.-mannen. En met betrekking tot de bevoegdheden, welke de M.T.P. vandaag heeft, bestaat er de illusie, deze t.z.t. uitgebreider te zien. En wat wij hopen is, dat het principe „Aan de Marine het voorbeeld" werkelijk zo ideaal verwezenlijkt wordt, dat de gehele M.T.P. kan worden geluiquideerd om plaats te maken voor.... laten we het maar noemen.... het bureau uitreiking onderscheidingen voor het voorbeeldig naleven van de tenue- en passagiersvoorschriften.
Voortaan dus hoogstens vier „pijpjes" als je er niet meer verdragen kunt en de korporaal toch lekker maar niet zo voorbij lopen.

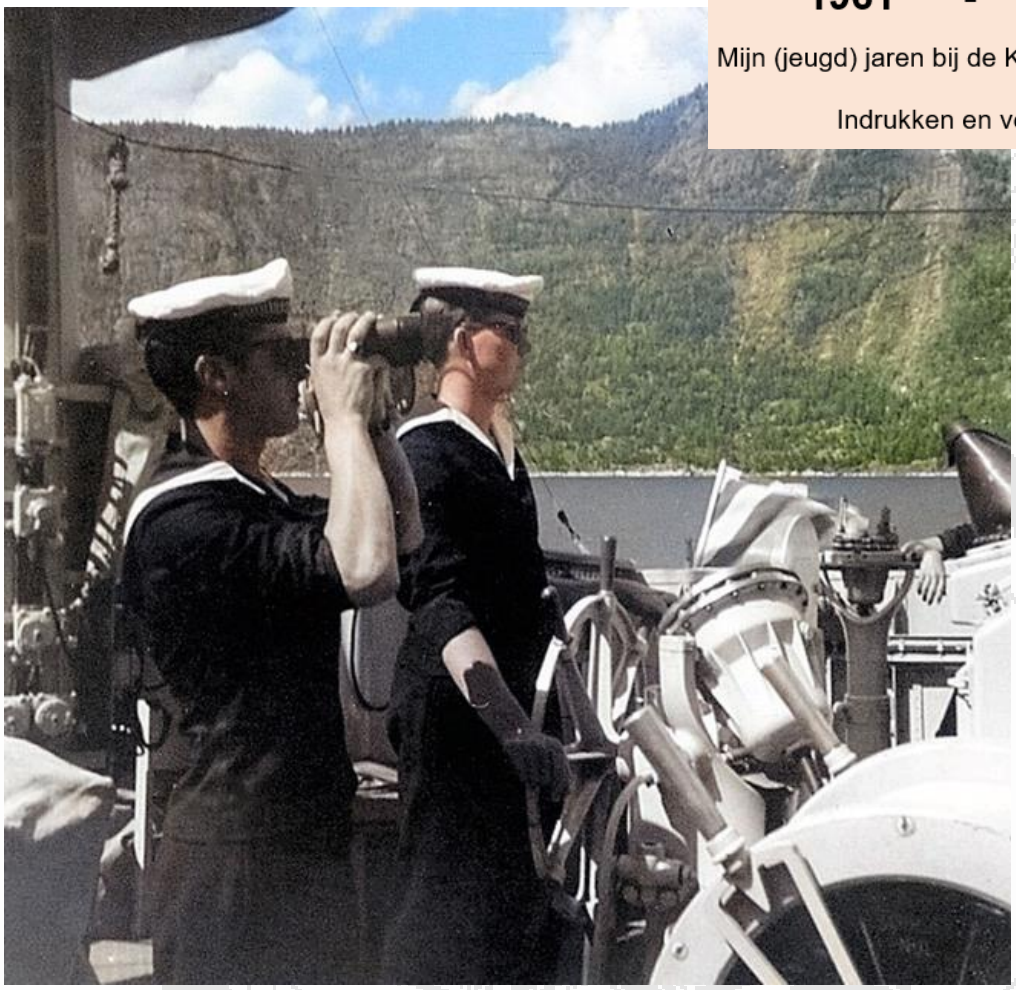
Sergeant der Mariniers, F. VERHORST, Marinierscorrespondent

In het Kader van “de Uitdaging”

1961 - 1967

Mijn (jeugd) jaren bij de Koninklijke Marine

Indrukken en verhalen



VOORWOORD

Na jarenlang gepoogd te hebben de herinneringen aan de zes marinejaren uit mijn jeugd op papier te zetten, is het nu dan eindelijk gelukt. Het resultaat in de vorm van tekst en foto’s is terug te vinden in de achterliggende pagina’s.

In mijn schooljaren was Gouda voor mij nog een wereldstad en was de rest van de wereld al helemaal onbereikbaar. Aan het einde van m’n middelbare schooljaren in Gouda kwam ik voor de keuze te staan wat te gaan doen. Een kantoorbaan die in het vooruitzicht lag, leek me saai en toevallig kwam er een wervingsbrochure van de Koninklijke Marine langs. Het avontuur lonkte en (verre) reizen maken was toen nog heel bijzonder maar daar was het mogelijk.

Het “verhaal geeft in inkijkje in de periode na school waarin ik als 18 jarige al gauw “alleen” op reis gestuurd werd naar het andere einde van de wereld. Daar in Nederlands Nieuw Guinea was Nederland in de nasleep van de koloniale tijd in conflict met Indonesië dat het land van de Papoeaas opeiste. Ik werd daar door de Marine, waarvoor ik zo’n driekwart jaar eerder een dienstverband voor 6 jaar had getekend. naar toe (uit) gezonden voor een periode van anderhalf jaar de Koninklijke Marine.

Gelukkig heb ik daar geen vervelende dingen hoeven ondergaan en er eigenlijk alleen maar een soort vakantiegevoel van overhouden. Net trouwens als van alle 6 jaren bij de Marine waar ik mooie jaren en soms ook bijzondere dingen meemaakte.

Nieuwsgierig geworden? Blader dan verder door m’n herinneringen en de foto’s.

Sijbrand Kamer
Juni 2024

Akte van Aanstelling

Marinenummer: 90482

KONINKLIJKE MARINE

AKTE VAN AANSTELLING BIJ DE ZEEMACHT ALS BEROEPSMILITAIR

KAMER, Sijbrand [1])

geboren 7 juni 1944 te Stolwijk,

is aangesteld bij de zeemacht als beroepsmilitair, zulks met ingang van 28 augustus 1961,

onder verplichting doorlopende werkelijke dienst te verrichten voor de tijd van

zes [2]) jaren te beginnen in de kwaliteit van

hofmeester der derde klasse;

op de datum van ingang van de verbintenis bedraagt zijn bezoldiging per maand ƒ 198.-.-.-.-.-.-.-.-

(een honderd acht en negentig [2]) gulden)

berekend naar plaatsing aan wal in Nederland.

A/b ~~Hr. Ms.~~ het marine opkomst centrum te Voorschoten

Bij

Datum: 30 augustus 1961

DE MINISTER VAN DEFENSIE,

voor deze,

DE OFFICIER, BELAST MET DE AANNEMING,

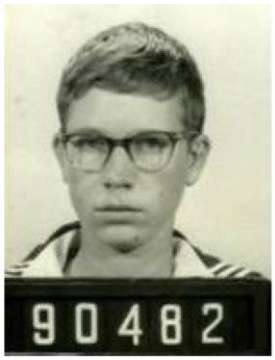
Handtekening:

Naam [3]): C.P. van Dulm

Kwaliteit: LTZ 1

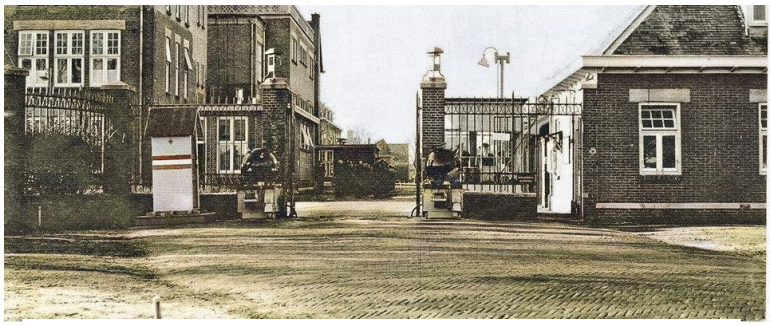
[1]) Naam en voornamen voluit in blokletters
[2]) Invullen in letters
[3]) Naam en voorletters in blokletters

Overzicht marine periode
Kazerneplaatsingen / Schepen



Sijbrand Kamer
Hofmeester 1
Diensttijd KM 28-8-1961 t/m 27-8-1967
Marinenummer 90482
Veteranenpasnummer 440607193
Geboren 07-06-1944 in Stolwijk
Woont (toen en nu) in Stolwijk
e-mail: s.kamer@live.nl

27-08-1961	30-08-1961 Keuring MOC Voorschoten
30-08-1961	Akte van aanstelling bij de zeemacht als beroepsmilitair m.i.v. 28-8-1961
11-09-1961	07-12-1961 MOK Hilversum voor EMV als Hofmeester 3e klas
08-12-1961	18-12-1961 MK Erfprins (ABCD basis opleiding)
02-01-1962	11-02-1962 MOK Hilversum opleiding Hofmeester
12-02-1962	05-06-1962 Hofmeester O.Off. Hr. Ms. Neptunus (A881)
06-06-1962	06-07-1962 MK Amsterdam / uitzendverlof
07-07-1962	Uit Nederland vertrokken per vliegtuig
09-07-1962	Keerkring en evenaar gepasseerd / In Ned. Nw. Guinea (Biak - Mokmer) aangekomen
10-07-1962	Per vliegtuig (over)geplaatst naar MK Hollandia
10-07-1962	17-10-1962 MK Hollandia (op de tjot) (Hofm. O.Off.)
01-09-1962	Hofmeester 2e klas
17-10-1962	18-10-1962 Hr. Ms. Overijssel ontruiming MK Hollandia
18-10-1962	16-11-1962 MK Biak (Hofm. Off.)
16-11-1962	Uit Ned. Nw. Guinea (Biak-Mokmer) vertrokken per vliegtuig
16-11-1962	Evenaar en keerkring gepasseerd
17-11-1962	In Nederland aangekomen
18-11-1962	14-01-1963 Mijnendienstkazerne Den Helder (Hofm. O.Off.)
15-01-1963	01-09-1963 Hr. Ms. Naaldwijk (M809) (Hofm. O.Off.)
01-09-1963	Hofmeester 1e klas
01-09-1963	12-04-1964 Hr. Ms. Naaldwijk (M809) (Hofm. Off.)
13-04-1964	02-09-1964 Mijnendienstkazerne Den Helder (Hofm. Off.)
05-06-1964	Verzoek om overgang dienstvak (van Hofmeester naar Telegrafist) afgewezen
01-09-1964	Ingelijfd als buitengewoon dienstplichtige lichting 1964 gemeente Hilversum
03-09-1964	09-09-1965 Mijnendienstkazerne Den Helder (Hofm. Off./Barkeeper)
10-09-1965	07-11-1965 Hr.Ms. De Zeven Provinciën (C802) (Hofm. Buitengewone. Dienst)
13-09-1965	Uit Nederland vertrokken per Hr.Ms. De Zeven Provinciën (C802)
21-09-1965	Keerkring gepasseerd
27-09-1965	Op de Ned. Antillen (Willemstad, Curaçao) aangekomen
08-10-1965	Uit de Ned. Antillen (Oranjestad, St. Maarten) vertrokken
21-10-1965	Keerkring gepasseerd
05-11-1965	In Nederland aangekomen
08-11-1965	13-02-1966 Mijnendienstkazerne Den Helder (Hofm. Off.)
14-02-1966	07-06-1966 Hr. Ms. Bruinisse (M856)
08-06-1966	14-06-1966 Hr. Ms. Breskens (M855) (zeemijn geruimd Hoek van Holland)
15-06-1966	06-12-1966 Hr. Ms. Blaricum (M853)
07-12-1966	25-08-1967 Hr. Ms. De Zeven Provinciën (C802) (Hofm. Off./pantry baas)
18-07-1967	Ontslagbrief Eervol ontslag uit de zeedienst m.i.v. 28-8-1967
25-07-1967	Ontscheping te Den Helder van Hr. Ms. De Zeven Provinciën (C802)
28-08-1967	Eervol ontslag en overbrenging als Hofmeester 1e klas (met groot verlof) naar de Kon. Marine Reserve (KMR)
01-10-1979	Ontslag KMR wegens dienstbeëindiging
01-02-1995	Toekenning Nieuw-Guinea-Herinneringskruis
12-12-2007	Erkenning veteranenstatus / toekenning veteranenpas

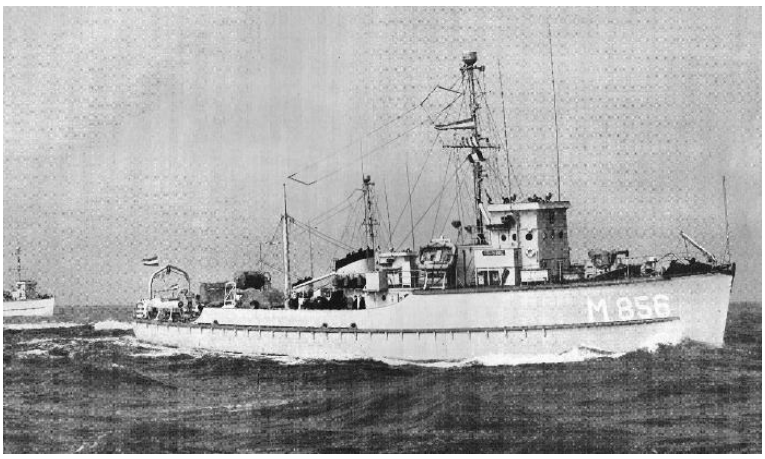


4 Mijnendienstkazerne Den Helder (Houtmansgracht)

5 Hr. Ms. Naaldwijk (M809)

6 Hr. Ms. De Zeven Provinciën

7 Hr. Ms. Bruinisse (M856)



Mijn marine tijd in 60er jaren van de vorige eeuw (1961 – 1967)

Wie ben ik

Mijn naam is Sijbrand Kamer; geboren op 7 juni 1944 in Stolwijk.
Na mijn lagere schooltijd (1951 – 1957) doorliep ik met goed eindresultaat in 4 jaar, tot medio 1961 in Gouda de Prinses Julianaschool Mulo (A).

1961

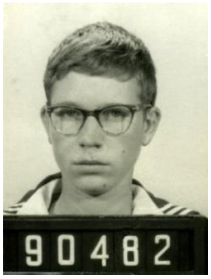
In het voorjaar van 1961 diende zich de vraag aan: wat ga ik doen na de mulo? Bij diverse bedrijven werden folders aangevraagd maar echt boeiend was dat in mijn toen nog 16-jarige ogen niet. Wel was dat het geval met een folder die mijn broer, die in datzelfde jaar van school zou komen, had ontvangen. Dat was niet zomaar een folder, nee een compleet boekje met allerlei wetenswaardigheden getiteld: Wat kan ik worden bij de Koninklijke Marine.

Keuring in het Marine Opkomstcentrum Voorschoten (MOCV)

Hoe dat aanmelden gegaan is weet ik me niet meer te herinneren, maar op een of andere manier heb ik laten weten dat ik geïnteresseerd was. Dat had weer tot gevolg dat ik ergens in augustus 1961 werd opgeroepen om me op een zondagavond omstreeks 21:00 uur te melden bij het Marine Keuringscentrum in Voorschoten. Daar aangekomen bleek dat er al meer jongelui in een lokaaltje verzameld waren en volgden er ongetwijfeld een aantal huishoudelijke mededelingen. Toen dat achter de rug was werden we verzocht (of was het bevolen) om te gaan douchen en volgde een eerste medische controle.

De volgende dag ging het keuringsproces verder met allerlei duidelijke en voor mij ook onduidelijke testen en proefnemingen. Rond 12 uur was het tijd om te gaan eten; wat daar nou toch op een metalen bord met vakjes werd gedeponeerd, was me een compleet raadsel. Nou maar verder lopen om een metalen kom met erwtensoep te laten vullen. Dat was in elk geval heel herkenbaar en smaakte goed. Ondertussen bestudeerde ik ook wat er op het bord lag. Ik herkende rijstkorrels en allerlei groenten en stukjes vlees. De enige rijst die ik tot dan kende, was rijstepap (al dan niet met rozijnen) met een kuiltje boter en suiker er overheen maar dit zag er toch wel heel raar uit en rook ook nog merkwaardig. Voorzichtig proefde ik een paar hapjes, maar nee dit was toch echt niet te eten.

De keuringsdagen verstreken met veel wachten en soms vage testen. Maar het werd woensdagmiddag en na ook weer een bijzonder vreemde middagmaaltijd met witte rijst en allerlei zeer merkwaardige “losse” gerechten erbij (die ik maar niet liet opscheppen) kwam het einde van de keuringsdagen met een bezoek aan de keuringsofficier voor de einduitslag. Ik was goedgekeurd maar op de vraag of ik al wist wat ik wilde gaan doen bij de marine moest ik het antwoord schuldig blijven. Oei, daar had ik me helemaal niet op voorbereid: ik wilde gewoon bij de marine, dat daar allerlei beroepsmogelijkheden waren, had ik wel in het wervingsboekje gezien maar verder geen keuzes gemaakt.



Als ik me goed herinner werd me toen ook niet gezegd waar ik wel (of niet) voor was goedgekeurd zodat ik kon kiezen. Weet je wat, zei toen de keuringsofficier: ik deel je nu in als Hofmeester en als later van dienstvak wil veranderen kan dat altijd nog.

Geen flauw idee had ik toen wat het dienstvak hofmeester inhield, maar het klonk heel interessant en ik stemde in en mocht vervolgens de aanstellingsakte ondertekenen. Wanneer ik voor de EMV (Eerste Militaire Vorming) op moest komen, zou ik al gauw nog schriftelijk te horen krijgen en daarna mocht ik naar huis.

Marine Opleidingskamp Hilversum (MOKH)

Na een aantal dagen kreeg ik bericht dat ik me op maandagmorgen 11 september moest melden voor de EMV in het Marine Opleidingskamp te Hilversum en zo verzeilde ik dus begin september in de mooie Hilversummer bossen. In een legertruck werden de uitgestapte treinreizigers afgehaald van station Hollandsche Rading. Na binnenkomst in de kazerne was er een korte “ontvangst” en indeling in een aantal groepen . Daarna werd vrijwel iedereen direct naar de kapper gestuurd om de haren, die toen toch echt nog niet lang waren, naar een marine model te laten knippen. Vervolgens moest de hele groep naar het kledingmagazijn waar de maat van kleding met een schuin oog werd ingeschat. Twee bruinige plunjezakken werden gevuld met kleding, twee dekens en nog wat “los” spul waarna we naar een slaapzolder in een van de grote barakken gingen. De kleding etc. moest volgens een vast model in de wel erg kleine kastjes worden opgeborgen. Daarna kregen we instructies hoe je met naald en (rode) draad zelf je Marinenummer (voor mij 90482) in de kleding moest naaien. Wat direct nogal opviel was de vele vreemde woorden en begrippen. Dat was veelal Maleis en binnen de toenmalige marine veelvuldig gehanteerd taalgebruik. Als nieuw gekomen schepeling werden we geen beginner of nieuweling of zoiets genoemd maar baru (spreek uit als baroe). Maar goed, zo waren we (tot het nummeren van de kleding klaar was) gedurende een aantal dagen bezig met naaiwerk, soms afgewisseld met loopoefeningen op het exercitieterrein.

Op zondagmorgen hoefde er niet gewerkt te worden aan de kleding, maar was er (mijn eerste) grote parade op het exercitieterrein. Zeer indrukwekkend en veel te zien in het lekker warme zonnetje. Wat er gebeurde weet ik niet, maar op enig moment werd ik wakker in het gras en zag ik allerlei mensen om me heen. Bleek ik onderuit gegaan te zijn door in de warmte staan staren; m’n bril kapot en een paar dagen ziekenboeg lagen in het vooruitzicht.

Daarna pakte ik de EMV draad weer op met lessen krijgstucht, rangen en standen, exerceren, schietoefeningen en roeien op de Loosdrechtse Plassen. Na de eerste maand was er een ouderdag met parades en demonstraties van wat weer er al van konden.

De opleidingen gingen weer verder en zo moest er ook in het bos in stikdonkere nachtelijke uren langs het hekwerk dat het kamp omringde worden wachtgelopen met een met op scherp staande patronen geladen geweer (Garand M2).
Na drie maanden werd afgesloten met de Volharding, een roeitocht en een loopmars en werd zo de militaire opleiding met goed gevolg afgerond.

Marinekazerne Erfprins

Hierna volgden twee weken ABCD opleiding op MK Erfprins in Den Helder in een licht Napoleontische en zeer koude winterse omgeving. Daar ontvingen we gedurende die twee weken vooral theorie lessen in ABCD (Atomische, Biologische, Chemische oorlogsvoering en Damage control = scheepsbeveiliging). Ook waren er praktische oefeningen in een met water vollopende scheepsmoot waarin de gaten gedicht moesten worden, gasmaskers op en af zetten tijdens gasaanvallen en brandblusoefeningen op het buitenhaventerrein.
Deze twee weken werden met goed gevolg doorlopen en waarna de tijd aangebroken was voor het eerste Kerst-/Nieuwjaarsverlof.

1962

Marine Opkomst Centrum Hilversum MOKH

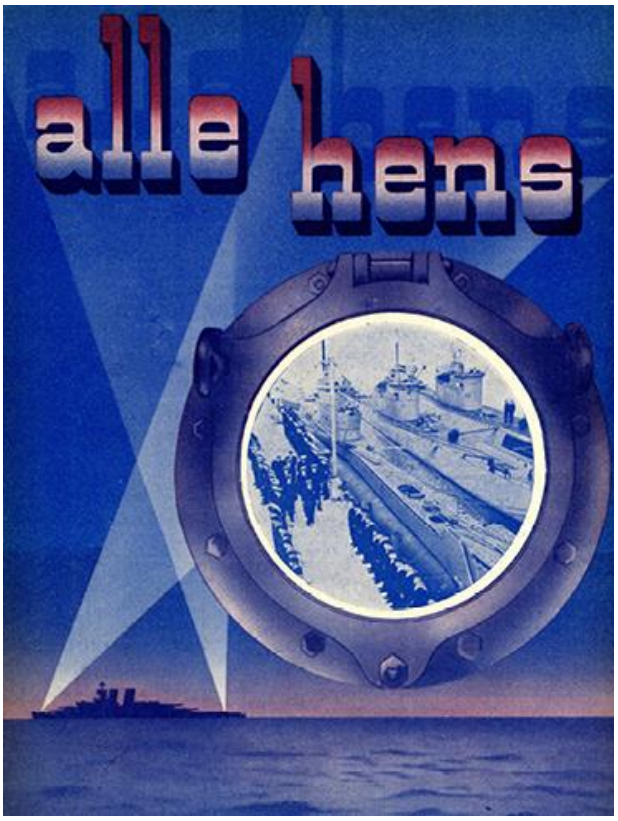
Na de verlofperiode moest ik me in januari weer melden in Hilversum en volgde ik gedurende zes weken de opleiding voor het dienstvak Hofmeester. Op zich wel een leuke, maar ook weinig boeiende ervaring met onder andere het model leren tafeldekken, glazen oppoetsen (poleren), eten uitserveren en nog wat huishoudelijk werk.
Als leerling hofmeesters werden we in februari per naar het Haagse Metropole-Tuschinski theater gebracht om daar de bediening te assisteren tijdens de première van de Marine film “Mare Liberum”, een voorlichtingsdocumentaire. Onder de vele gasten en genodigden was ook Prins Bernhard aanwezig.

Het gehele opleidingstraject werd ook met goed resultaat afgerond waarna ik aan het “echte” werk gaan beginnen. Daarvoor werd ik begin maart overgeplaatst naar Den Helder.

Hr. Ms. Neptunus (A881)

Daar kwam ik voor mijn eerste “echte” scheepsplaatsing terecht op de letterlijk al zeer, zeer oude Hr.Ms. Neptunus. Het was een zogenaamd batterijschip uit 1908 en diende als logementschip ofwel wachtschip. Er zat weinig beweging meer in en ze ging zeker niet meer door de Moormanbrug naar zee. De ware aard van het hofmeestervak werd me daar pas duidelijk. ’s Morgens huishoudelijk onderhoud in hutten van een aantal onderofficieren, dan zorgen voor de warme middagmaaltijd, nog weer een poosje huttenonderhoud en als je geen wachtdienst had brak daarna “vastwerken” aan, om een uurtje of vier als ik me goed herinner. Nou als dit alles was, had ik eigenlijk al snel spijt van de dienstvak keuze.

ONDERZEEBOOTVERKENNERS



De Onderzeeboot-bestrijdingsdienst is een van de jongste dienstvakkken in de Koninklijke Marine en daarom zou ik U eens iets willen vertellen over de opleiding van de matrozen die deze Asdic-apparaten moeten bedienen, de „Onder- zeebootverkenners".

Toen in Mei 1940 de K.M. genoodzaakt werd om de Nederlandse wateren te verlaten en overstak naar Engeland werden de Nederlandse schepen daar alras voor diverse taken ingedeeld. Zij werden daartoe ook met de nieuwste wapenen en instrumenten, waarvan sommige ons voor dien tijd nog niet bekend waren, uitgerust. Zo werden de schepen ook uitgerust met „Asdic", en moesten er dus eveneens matrozen worden opgeleid om deze toestellen te bedienen. Deze opleiding werd snel ter hand genomen, en reeds in Augustus 1940 doorliepen de eerste Nederlandse matrozen een cursus op de toentertijd te Portland gevestigde Engelse Onderzeebootbestrijdings school, H. M. S. „Osprey". Aangezien deze eerste cursussen geheel in het Engels gegeven werden moesten de matrozen welke erheen gezonden werden voldoende Engels kunnen spreken en verstaan om alles te kunnen volgen. Voor zover voor het bemannen van de Nederlandse oorlogsschepen nodig was werden gedurende de volgende oorlogsjaren nog meerdere Nederlandse matrozen op H.M.S.„Osprey" opgeleid voor wat nu heet „Onderzeebootverkenner 2de klasse".

Ook in Ned. Indië werden in 1941 schepen met Asdic uitgerust. Het benodigde bedieningspersoneel kreeg, eveneens met Britse hulp, een opleiding te Singapore. Na de val van Indië vonden ook opleidingen plaats te Sydney (Australië).

Al spoedig werd de noodzaak gevoeld om ook enig personeel tot een hogere graad op te leiden zodat hun ook het onderhoud van de apparaten kon worden toevertrouwd. De eerste Nederlandse matrozen doorliepen voor dit brevet een cursus in H.M.A.S. „Rush- cutter" te Sydney.

Toen in 1944 de voorbereidingen werden getroffen om na de bevrijding van Nederland met volle kracht te beginnen met de opbouw en uitbreiding van de K.M. kwam ook de behoefte naar voren om straks met Nederlandse instructeurs de nieuwe bibit — waarvan men zeker niet kon verwachten dat zij voldoende Engels zouden kennen om Engelse cursussen te kunnen volgen — ook in het Nederlands tot onderzee- bootverkenners te kunnen opleiden. Daartoe volgden in de periode van Augustus 1944 tot Juni 1945 de eerste onderzeebootverkenners, welke gedurende de voorgaande oorlogsjaren al heel wat ervaring op dit gebied hadden verkregen, de Britse Instructeurs-O.V. cursus op H.M.S. „Nimrod" in Schotland. Nog enkelen volgden en zo kon, toen Zuid-Nederland was bevrijd _en vele vrijwilligers zich bij de KM. als O.V.W. kwamen

aanmelden, in April 1945 worden begonnen met het opleiden van matrozen tot Onderzeeboot-verkenner. Dit was mogelijk dank zij de grote hulpvaardigheid van de Britse Admiraliteit welke de gelegenheid bood om dit personeel op de Britse O.B. scholen door Nederlandse instructeurs op te doen leiden met gebruikmaking van het voor deze opleiding onmisbare materieel waarover deze scholen beschikten.

Zo werden in de periode van April 1945 tot Februari 1946 op H.M. S. „Nimrod" tientallen O.V. 2's afgeleverd, terwijl op H.M.S. „Osprey" (toen ook in Schotland) nog een tweetal O.V. 1 klassen door Nederlandse instructeurs werden opgeleid. Begin 1946 werd deze periode beëindigd en was men onderwijl begonnen om zo spoedig mogelijk in Nederland zelf een O.B. school aan het draaien te krijgen. In verband met het enorme tekort aan woonruirfite viel het oog op een schip en zo werd een oude Batavierboot, welke gedurende de oorlog in Engeland ook reeds als opleidingsschip dienst had gedaan, voor dit doel aangekocht en vervólgens in Nederland verder voor haar nieuwe bestemming uitgerust. Zoals U zich kunt indenken heeft het nog wel enige voeten in de aarde gehad voordat deze drijvende school startklaar was.

Begin November 1946 traden dan toch de eerste leerlingen aan boord van Hr Ms „Zeearend" aan.

Hr Ms „Zeearend" is uitgerust om zowel officieren als schepelingen voor hun taken in de onderzeebootbestrijding te oefenen. Hiertoe is het schip met de modernste apparaten op O.B. gebied uitgerust. Zo vindt men daar aan boord instructie-installaties welke precies eender zijn als de aan boord der varende schepen opgestelde installaties, zodat de leerlingen zich hier reeds volkomen met de inrichting, het gebruik en het onderhoud van deze apparaten vertrouwd kunnen maken. Voorts treft men aan boord verschillende soorten oefen-installaties aan welke worden gebruikt om de klassen te oefenen in het gebruik en de bediening van de diverse apparaten, terwijl met andere installaties de wijze van uitvoeren van een aanval op een onderzeeboot voldoende getrouw kan worden nagebootst om, zowel de onderzeebootverkenners als de officieren welke de aanvallen moeten leiden, hierin intensief te kunnen oefenen en wel in een veel korter tijdsbestek dan men dat op zee in de praktijk zou kunnen doen, terwijl ook nagegaan kan worden welke fouten door de verschillende deelnemers worden gemaakt. Deze laatste oefeningen vooral zijn naast hun grote instructieve waarde bovendien bijzonder aardig en het is werkelijk de moeite waard eens te komen zien met welk vuur die oefeningen soms door de klassen worden gespeeld.

De volgende opleidingen kunnen a/b van Hr Ms „Zeearend" worden gegeven en vinden, eensdeels tegelijkertijd, anderdeels beurtelings, reeds nu plaats: De opleiding tot „Onderzeebootverkenner 2de klasse"; in deze cursus welke 12 weken (waarvan 2 weken zeeoefening) duurt, wordt de schepeling afgeoefend in de bediening en het gebruik van de installaties der schepen.

De opleiding tot „Onderzeebootverkenner 1ste klasse", deze cursus welke 10 weken duurt beoogt de geoefendheid van de O.V. 2 practisch op een zodanig hoog peil te brengen, dat hij aan boord kan optreden als leider van de O.B.- groep en voorts de leiding kan nemen bij het dagelijks onderhoud;

De opleiding tot „instructeur-O.V.; in deze cursus van 22 weken wordt de O.V. 1 zodanig geïnstrueerd in de inrichting, het gebruik en de bediening van de Asdic-, en ook van de oefeninstallaties, dat hij als instructeur kan optreden en O.B.-oefeningen kan leiden.

Verder vinden a/b van Hr Ms „Zeearend” plaats: cursussen voor officieren in de wijze van aanvallen en de O.B.-tactiek, cursussen voor monteurs in de inrichting en het technisch onderhoud van de installaties en cursussen voor de bij de Onderzeedienst geplaatste seiners in het bedienen van de aan boord der onderzeeboten opgestelde geruischpeilinstallaties.

Hoe veel de. Onderzeebootverkenners op de Zeearend ook kunnen leren, zij zullen pas bruikbare O.V.’s worden na in de practijk met onderzeeboten geoefend en er op „gepingd” te hebben. En daar wilde ik het ten slotte nog even over hebben.

Deze periode van zeepraktijk duurt ruim twee weken. Dit jaar worden deze oefeningen gehouden aan boord van Hr Ms „Johan Maurits” in samenwerking met Hr Ms „O 24”. Een of twee klassen schepen zich voor elke oefenperiode aan boord van Hr Ms „Joh. Maurits” in, waarna opgestoomd wordt naar het oefenterrein in het Engelse Kanaal. In de dan volgende oefenweken, welke voor elke klas altijd weer een welkome afwisseling zijn, kan de O.V. zijn gehele toch grotendeels theoretische opleiding aan de praktijk toetsen en kan hij zich vertrouwd maken met alle omstandigheden die zich op zee voordoen en welke toch nog vaak zo anders zijn dan op het schooltje op de droog-oefeninstallatie het geval was. Ook krijgt hij een idee over het gebruik en de tactiek van zijn „aartsvijand”, de onderzeeboot. Schrijver dezes heeft deze zomer twee van dergelijke oefenreizen meegemaakt en ik kan U verzekeren, dat dit het aardigste en interessantste gedeelte van de opleiding is. Na een dergelijke oefenreis kent de nieuwe O.V. enigszins de moeilijkheden welke zich in de praktijk voordoen, hij heeft een inzicht gekregen wat er zo al aan vast zit, hij weet, dat hij alleen door veelvuldig oefenen zijn verkregen geoefendheid op peil kan houden en hij heeft ook ervaren welk een verantwoordelijkheid op hem als dienstdoend O.V. rust als luister, en waarschuwingspost ter beveiliging van het eigen schip en eventueel van de door het eigen schip beschermde schepen, tegen aanvallen door vijandelijke onderzeeboten. Bedenk eens dat het hele schip er in oorlogstijd op vertrouwt, dat de op post zittende O.V. tijdig zal waarschuwen voor eventueel onder water schuilend gevaar. De taak van O.V. is zeker waard gedaan te worden, ja is zelfs nodig zeer goed gedaan te worden.

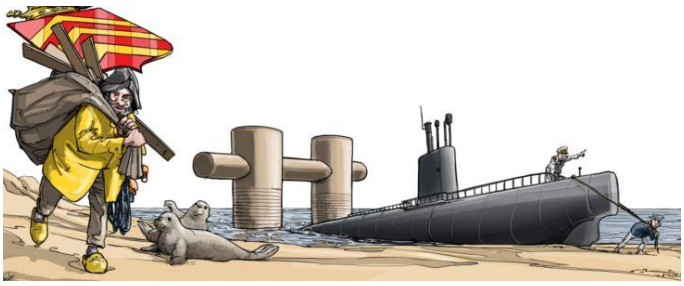
Ik wilde eindigen met een enkel woord tot onze jeugdige matrozen. Er is een oud spreekwoord dat zegt: „Wie de jeugd heeft, heeft de toekomst”. Ons brevet is nog zeer jong en zeker staat nog een grote toekomst voor haar open. Daarom jongelui, wanneer de tijd daar is om een brevet te kiezen denk dan eens aan het brevet „Onder- zeebootverkenner”. Uit U zullen de O.V. 2’s en vervolgens ook de O.V. I’s en Instructeurs-O.V. moeten voortkomen.

En daarom zeg ik tot U

Tot ziens op Hr Ms „Zeearend”.

Bron: Alle Hens oktober 1948

Volgende week : de taak van de OV



De zeeman stond op het punt weer scheep te gaan voor een lange, lange reis en zijn vrouw en twee kinderen*' deden hem uitgeleide op de kaai.
Dus over drie jaar ben je weer terug? vroeg de vrouw.
Inderdaad, antwoordde de zeeman, maar maak je nu vooral niet overstuur, wanneer het deze reis een paar dagen later zou worden.'
De vrouw overdacht achterdochtig dit antwoord en zei dan: Zo, nou als je dan weer te laat thuis komt, denk dan vooral niet dat ik er in zal trappen, wanneer je met een van die oude smoesjes aankomt, zoals bijvoorbeeld dat het schip vergaan is en dat je naar huis hebt moeten lopen!

EEN HOOPVOLLER GELUID BIJ DE BEHANDELING VAN HET MARINEGEDEELTE DER DEFENSIEBEGROOTING.

Na ons artikel in het November-nummer verscheen 25 November d.a.v. het Voorloopig Verslag van de 2e Kamer der Staten-Generaal over het VIII ste Hoofdstuk der Rijksbegrooting en 9 December de Memorie van Antwoord. 12, 17 en 19 December kwam de begrooting in avondvergadering in mondelinge behandeling.
Onze algemeene indruk over de Memorie van Antwoord is, dat daaruit — zooals in jaren niet is geschied — weder een geest van vertrouwen spreekt in het belang van de Marine, van dit deel van de weermacht, welke ons land, als groote koloniale- en handeldrijvende natie niet kan ontberen. Deze indruk werd ook bevestigd door de rede van den minister; geen als axioma vooropgezette meening geen op ondeugdelijke gronden berustende voornemens, integendeel voorzichtige en niet dan na nauwgezette bestudeering en weging uitgestippelde denkbeelden, getoetst aan meeningen van deskundigen.
Het verwonderde ons dan ook niet, dat omtrent de plannen ten aanzien van de vloot nog niets definitiefs kan worden beluisterd.
In de Memorie van Antwoord vinden wij op blz. 13 : In de Nota van Wijzigingen op de begrooting voor 1930 VIII ste Hoofdstuk, stuk no. 27, heeft ondergeteekende reeds medegedeeld, dat hij thans het oogenblik nog niet gekomen achtte om zijn plannen ten aanzien der vloot uiteen te zetten, doch dat hij zulks wilde doen bij de indiening eener suppletoire

begrooting voor 1930, waarbij de thans teruggenomen post van ƒ 250.000.— weder zou worden opgebracht.

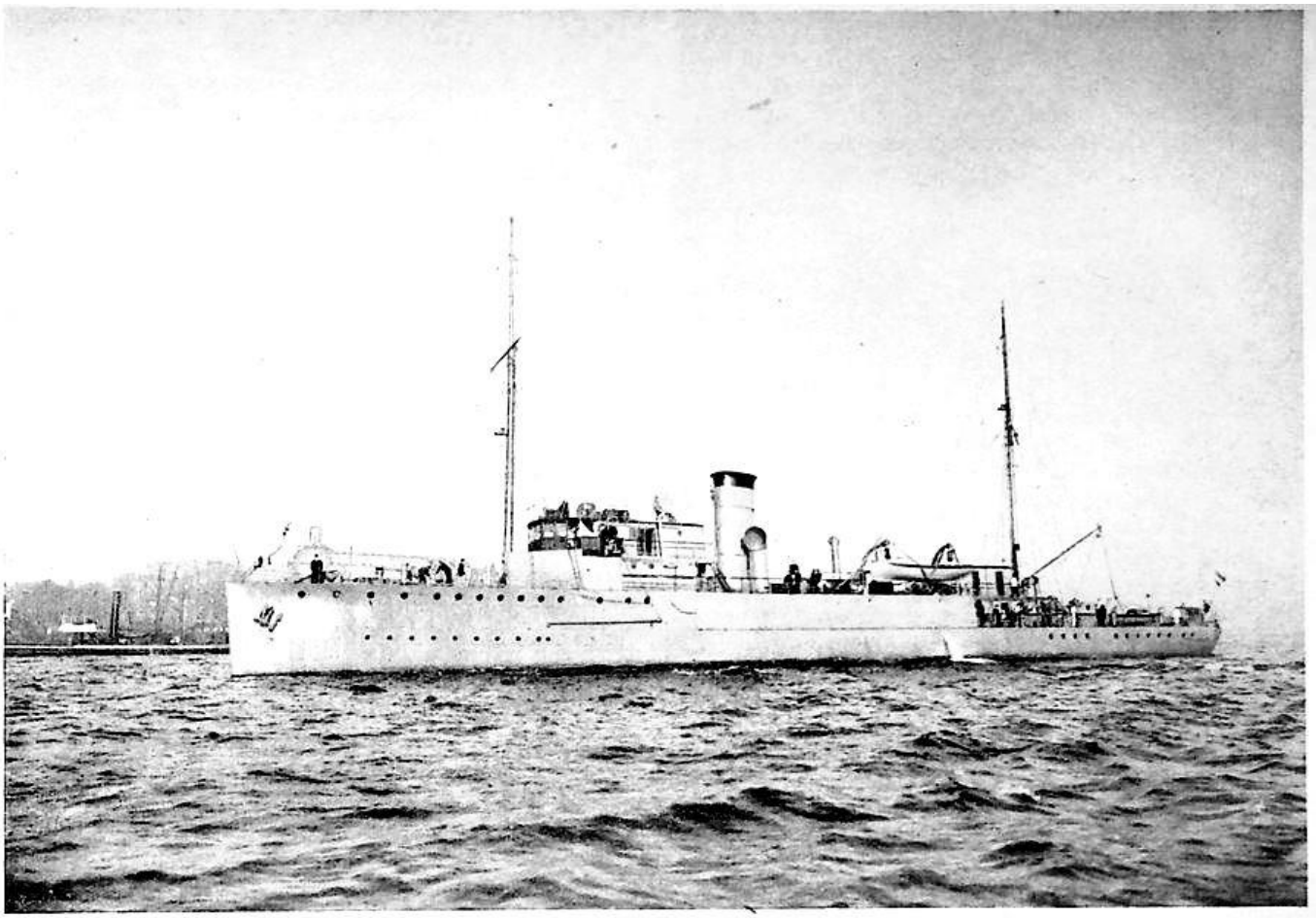
Bedoelde suppletoire begrooting zal eerst kunnen worden ingediend, nadat het overleg met zijn ambtgenoot van Koloniën omtrent de samenstelling der Vloot in Indië is beëindigd en de Indische Regeering en de Volksraad over de plannen zijn gehoord.
Thans kan hij alleen mededeelen, dat hij eenige uitbreiding der vloot in Indië overweegt, doch dat daarbij ten zeerste rekening zal moeten worden gehouden met onze financieele, personeele en materieele krachten, zoodat die uitbreiding in elk geval slechts geleidelijk kan geschieden.
Nu de voorstellen betreffende nieuwen aanbouw bij suppletoire begroeting 1930 zullen worden ingediend, en het overleg met zijn ambtgenoot van Koloniën nog niet geëindigd is, vertrouwt ondergeteekende, dat de Kamer er mede zal instemmen, dat hij de indiening dier suppletoire begrooting benut om zijn standpunt omtrent den voorrang, die aan een behaalde soort van schepen behoort te worden gegeven, uiteen te zetten en om der Kamer zijn plannen voor te leggen omtrent de vervanging der pantserschepen in Nederland.
In zijne rede op 19 December zegt de Minister over het materieel der zeemacht het volgende „De geachte afgevaardigden de heeren van Rappard, Duymaer van Twist en van Dijk hebben gesproken over de vervanging van het bestaande materieel, bestemd voor Nederland.
Gelden voor die vervanging zullen worden aangevraagd wanneer zulks noodig is, met dien verstande, dat overeenkomstig mijn opvatting aanbouw voor Indië, ter vervanging van de schepen, die de leeftijdsgrens hebben bereikt, en een eventueele uitbreiding der vlootsterkte, in Indië primair behooren ie zijn, een standpunt, geloof ik, door zeer velen gedeeld, daar „— ik zeide het zooeven — het belangrijkste centrum van de maritieme middelen in Indië is gelegen.

Het „overleg met mijn ’ ambtgenoot van Koloniën is nog „niet geëindigd, en overeenstemming over de samen- stelling der vloot in Indië moet verkregen zijn, alvorens ik voorstellen aan de Kamer kan doen. De geachte afgevaardigde, de heer van Dijk, heeft „er zijn leedwezen over uitgesproken, dat ik een post „van 2% ton, welke door mijn ambtsvoorganger op de begrooting was uitgetrokken, terugnam. Ik moest dat „doen om de eenvoudige reden, dat ten aanzien van het materieel, waarvoor dat bedrag was aangevraagd, het overleg met Indië nog niet was geëindigd. Wat het materieel in Nederland betreft, zal de vervanging der oude pantserschepen, die thans voor opleidings- en oefeningsdoeleinden nog goede diensten bewijzen en nog een zekeren tijd zullen kunnen bewijzen, maar die binnen afzienbaren tijd voor vlagvertoon en zeker voor de bescherming van de Nederlandsche belangen in het buitenland niet meer geschikt zullen zijn, onder de oogen worden gezien. Dit in het bijzonder als antwoord op het daaromtrent door den heer van Dijk gevraagde. In ieder geval — ik moet daarop wijzen — zal de vervanging slechts geleidelijk kunnen geschieden, daar ik uiteraard heb rekening te houden met de budgetaire eischen. Bij de door mij, naar ik hoop, binnen niet te langen tijd in te dienen suppletoire begrooting zal de Kamer gelegenheid vinden het vlootvraagstuk desverlangd nader te bespreken met het oog op de taak van de vloot, zoowel in Indië als in Nederland.

De geachte afgevaardigde, de heer van Rappard, sprak over den opiumjager „De Arend”.
De Arend” wordt door de Regeering voldoende geacht om onze belangen in de West-Indische wateren te behartigen. Hierbij wordt er van uitgegaan, dat gedurende een zekeren tijd een van de grootere schepen de wateren van Curacao en omgeving zal bezoeken en dat hier te lande beschikt wordt over materieel, dat, mocht het noodig zijn, binnen korten tijd West-Indië kan

bereiken. Intusschen — en dit wederom in antwoord aan den geachten afgevaardigde den heer van Dijk — is dit inderdaad een voorloopige regeling. Gedurende het jaar 1930 zal „De Arend" te Curaçao verblijven en na te zijn afgelost, zal dit schip zijn bestemming naar Oost-Indië volgen. Daarna zal een oorlogsschip aldaar tijdelijk gestationneerd worden tot een definitieve regeling voor de maritieme bescherming van Curaçao zal zijn getroffen. Het is de bedoeling dat de „Gelderland" in het aanstaande voorjaar, na het ondergaan van een belangrijke herstelling, in dienst gesteld zal worden, allereerst ter bevordering van de opleiding van officieren-vuurleiders, kanonniers en afstandswaar- nemers, en daarnaast nog voor enkele andere doeleinden, omdat wij van dat schip een zoo groot mogelijk rendement moeten trekken.
De eigenlijke artilleristische opleiding samen te brengen met enkele andere opleidingen is ongetwijfeld mogelijk. Het ligt in de bedoeling de „Gelderland" gedurende de wintermaanden in dienst op te leggen.

Wij volstaan voorloopig met de bovenstaande denkbeelden omtrent het materieel te vermelden en zouden hierbij slechts het vertrouwen willen uitspreken, dat de indiening der suppl. begrooting spoedig zal volgen, aangezien de materieels-aangelegenheid zooals wij die in het November-nummer hebben uiteengezet, zeer urgent is, en iedere dag verlies achteruitgang beteekent.



De Opiumjager „Arend" met een bemanning van 1 Luitenant ter zee 1e kl., commandant; 7 Officieren (w.o. 1 Off. van Gezondheid) 10 Onderofficieren en 70 schepelingen.

Omtrent het personeel zegt de Minister): „De geachte afgevaardigde, de heer van Dijk, besprak het personeelsvraagstuk. Ik wil wel zeggen, dat dit vraagstuk in beginsel inderdaad is opgelost en het gaat er nu nog slechts om, te zorgen, dat de vastgestelde formatie volledig blijft, voor

zoover zij volledig is, en het wordt, voor zoover aan de volledigheid nog een en ander ontbreekt. In ieder geval is de toestand nu zoo, dat de personeelsvoorziening geen beletsel meer behoeft te vormen voor eenige uitbreiding van het materieel.
Wij nemen van den inhoud van den laatsten zin dankbaar nota, hetgeen ons ontslaat van 't nader bespreken der personeels uiteenzettingen en cijfers uit een vorig tijdperk.
Over het gebruik van inheemsche krachten in Oost- Indië op de vloot, ontleenen wij het volgende : „De geachte afgevaardigden de heeren van Dijk en Cramer hebben eenige beschouwingen ten beste gegeven omtrent het vraagstuk der Inlanders.

De moeilijkheden bij het gebruik van meer Inlandsch personeel op de vloot in Indië zijn nog niet geheel opgelost.
De eerste, meer gespecialiseerde opleidingen van Inlandsch personeel voor de zeemacht zijn begonnen in 1916 op de school voor Inlandsche schepelingen te Makassar.
Jaren zijn voorbij gegaan met het zoeken naar de voor marine-schepeling meest in aanmerking komende elementen onder de Inlandsche bevolking. Makassaren, Ambonneezen en Javanen zijn opgeleid tot schepeling, en volgens de thans algemeen gangbare meening vindt men de laatsten het meest geschikt om de taak van het marinepersoneel aan boord van Hr. Ms. schepen van oorlog te vervullen.
De opleiding van de korpsen meer gespecialiseerde Inlandsche vaklieden op de vloot is nog van zeer recenten datum en het is te begrijpen, dat tewerkstelling van dit personeel op de vloot gepaard gaat met eigenaardige moeilijkheden. Het Europeesch element aan boord, officieren onderofficieren en manschappen, zullen moeten wennen aan de mentaliteit en de hoedanigheden van de Inlandsche onderofficieren en manschappen en de Inlander zal zich tot op zekere hoogte zijn plaats op de vloot nog moeten veroveren.
Hij zal moeten toonen, dat hij in alle opzichten een bruikbaar schepeling is, maar bij de pogingen, die daartoe door den Inlander aangewend worden, moet worden gerekend op de volledige medewerking van de zijde van het Europeesch personeel.
Op het oogenblik is de werving en opleiding van Inlandsche schepelingen voor de vloot in vollen gang. Het ligt n.l. in de bedoeling van den commandant der zeemacht in Nederlandsch-Indië het korps Inlandsche schepelingen in 1933 voltallig te hebben. Dat niet alle marineofficieren onmiddellijk ingenomen zijn met de vervanging van een gedeelte der Europeanen door Inlanders, laat zich begrijpen; de wisselwerking van elkaar verstaan, elkaar begrijpen zal moeten zijn voltrokken vóór er sprake kan zijn van een volkomen onderling vertrouwen en een volkomen op wederkeerige welwillendheid steunende samenwerking.

Maar dit is een quaestie van tijd, zooals dat ook „het geval is geweest bij de opleiding van de officieren en het mindere kader voor het Nederlandsch-Indische leger. Op het oogenblik zijn bijv, zonen van Inlanders leerlingen op de Koninklijke Militaire Academie en „reeds in het verleden heeft ook die academie onderscheidene zonen van Indië onder haar leerlingen geteld.
In tegenstelling met de meening van den geachten afgevaardigde, den heer Cramer, als zouden de zee- officieren in hef algemeen het gebruik van Inlandsche schepelingen afkeuren, kan ik mededeelen, dat, voor zoover mij gebleken is, de groote meerderheid van de zee-officieren van oordeel is, dat de Inlandsche schepeling bij bepaalde takken van dienst, zooals aan boord van opnemingsvaartuigen, van mijnenleggers, niet alleen zeer bruikbaar, maar zelfs onmisbaar is.
Daarenboven is mijn meening, dat geen marine- officier bezwaar zal maken tegen een redelijk gebruik van Inlanders op de vloot; het verzet — indien daarover gesproken mag worden — richt

zich dan ook niet tegen den Inlander als zoodanig, maar meer tegen het aantal Inlanders, dat op de vloot zal worden te werk gesteld. Het is dus meer een relatief dan een qualitatief probleem. Ik heb alle vertrouwen, dat het mettertijd zal worden opgelost en dat de Inlander inderdaad het bewijs zal leveren, dat hij in meer dan één functie aan boord zeer bruikbaar is.

In dit gedeelte beluisteren wij eene zorgvuldige over- weging en aangenaam aandoende behandeling van deze zoo uiterst delicate, doch tevens hoogstbelangrijke aan- gelegenheid. Gegeven de ernst, waarmede dit vraagstuk door Z.E. wordt behandeld, zijn wij overtuigd, dat spoedig ingezien zal worden, dat — speciaal op de gevechts- schepen — het gebruik van inheemsche krachten, om verschillende redenen, zeker reeds bereikt, zoo niet overschreden is. Wij veroorloven ons op deze plaats nog eens met aandrang te wijzen op de noodzakelijkheid van lots verbetering der gepensioneerden van vóór 1 Juli 1925.

Met groote instemming lazen wij dan ook dat de Ministerraad dit vraagstuk, hetwelk wij een eereschuld zouden willen noemen der natie tegenover de oud militairen, met ernst ter hand heeft genomen. Met vertrouwen zien wij dan ook het resultaat waarbij hun belangen worden daarin besproken en zullen nog verder besproken worden tegemoet.

Aangaande de Rijkswerven lezen wij :
Zooals de Kamer weet, ben ik ten aanzien van het „werfvraagstuk haar zeer tegemoet getreden. Toen ik optrad, heb ik mij laten voorlichten omtrent de werf te Hellevoetsluis.
Ik herinnerde mij, dat in deze Kamer was aangenomen een motie, ingediend door den geachten afgevaardigde den heer Hiemstra, waarin de wenschelijkheid werd uitgesproken, dat door den Minister alsnog een commissie — het zou de derde zijn — zou worden ingesteld, welke het vraagstuk in onderzoek zou nemen. Ik heb aan die motie mijn ‚stem onthouden, omdat ik vertrouwen schonk aan het beleid van den toenmalige bewindsman. Minister Lambooy heeft naar aanleiding van den wensch, in de motie uitgesproken, geen commissie in het leven ‚geroepen, maar wel een nieuw onderzoek ingesteld. De oplossing heeft hij niet meer voltrokken. Hij heeft, uit zeer begrijpelijke courtoisie, dit belangrijke vraagstuk niet willen afdoen vóór zijn heengaan, maar het ter afdoening overgelaten aan zijn opvolger.

Ik vond dat dus, en ook de nog niet volledig uitgevoerde motie. Het vraagstuk bestudeerende, heb ik de overtuiging gekregen, dat, wil men de werf te Hellevoetsluis opheffen, dit slechts zal mogen gebeuren, nadat de werf te Willemsoord een zoodanige reorganisatie heeft ondergaan, dat zij in staat zal zijn, al den arbeid, vrijkomende uit Hellevoetsluis, op te vangen.
Wanneer de werf te Hellevoetsluis echter niet zou „worden opgeheven, zou toch de reorganisatie van de „werf te Willemsoord wenschelijk zijn — om meer dan „één reden. „Ik heb dus besloten, dat de werf te Willemsoord in ieder geval zal worden gereorganiseerd; dat blijft altijd productief werk. Die reorganisatie zal gebeuren met grooten spoed, ik zal mij daarbij laten voorlichten niet door een groote commissie, die een log gevaarte is, maar door een kleine, onpartijdig samengesteld, en heusch niet uitsluitend bestaande uit militairen. Ook niet uitsluitend uit burgers.

Hoofdzaak is, dat zij onpartijdig zal zijn, degene die haar rapport in ontvangst zal nemen, en dat ben ik, moet daaraan volledig vertrouwen kunnen schenken. Die commissie zal volle vrijheid hebben om ook het vraagstuk van Hellevoetsluis onder de oogen te zien.

Zij kan ook tot de slotsom komen, dat Hellevoetsluis gereorganiseerd moet worden, of dat opheffing in het belang is van den Staat. In ieder geval zal ik het rapport, zonder mij gebonden te achten aan de geschiedenis, beoordeelen en daarna in volle vrijheid de beslissing nemen die ik de juiste acht.
Wij hebben in het bovenstaande, hoewel lang niet volledig, de hoofdpunten aangestipt. Plaatsgebrek belet ons helaas hier een overzicht te laten volgen van de uitstekende wijze waarop niet alleen de Minister van Defensie maar ook de heeren van Dijk, Schaepman en Boon, in, aan duidelijkheid niet te wenschen overlatende bewoordingen, de onhoudbare theoriën van Mr. Marchant en medestanders betreffende eenzijdige ontwapening, hebben ontzenuwd.
Wij moeten volstaan met onzen lezers aan te bevelen de Handelingen er op na te lezen. Zij zullen dan met ons beseffen hoe de ontwapenaars van alle begrip der werkelijkheid gespeend zijn.

DE TROPOSCATTER SITE TE HOEK VAN HOLLAND DEEL 2 (SLOT)

D. Ruis

Het relaystation of de troposcatter te Hoek van Holland.

Het verzenden van berichten voor de NAVO en de Amerikaanse troepen in Europa, naar onder andere Amerika, gebeurde aanvankelijk via Frankrijk. Nadat Frankrijk, onder president de Gaulle, zich op 11 maart 1966 terugtrok uit alle militaire activiteiten van de NAVO en alleen politiek lid bleef besloot men het politieke hoofkwartier van de NAVO over te brengen van Parijs naar Brussel. Ook de telecommunicatie via Engeland naar Amerika moest nu worden herzien.

De berichtgeving vanuit West-Duitsland, Wiesbaden, naar de Verenigde Staten, Washington, werd nu via Nederland geleid. Men besloot in de duinen te Hoek van Holland een relaisstation met straalzenders, ook wel Troposcatter genoemd, te bouwen. De Troposcatter kreeg vier grote paraboolantennes, een grote loods bestaande uit golfplaten voor de vijf 30kw Jetta generatoren en een werkplaats voor het onderhoud- en controle centrum. Hier lagen ook reservedelen opgeslagen. Buiten stonden twee grote brandstoftanks voor de noodgeneratoren. De site zorgde hiermee voor de eigen elektriciteit en gebruikte niets van het openbare netwerk. Twee antennes waren gericht op Brüggen in W-Duitsland en twee antennes op Martlesham Heath, een Royal Air Force basis in Engeland.

Het relay station werd bediend door Amerikaanse soldaten van de Alfa compagnie van het 447 Signal Battalion. Hun hoofdkwartier was in Prümm, W-Duitsland, gevestigd. Deze militairen waren overwegend jonge mannen, rond de 20 jaar oud. Onder hen waren gewetensbezwaarden die geen wapens wenste te dragen. Zij werden veelal om de paar maanden overgeplaatst naar andere locaties op de wereld, ook naar brandhaarden als Vietnam.

De eerste eenheid in de Hoek stond onder commando van een Kapitein en een Staf Sergeant. Zij bestond uit een 15 man sterke onderhouds- en bewakingsploeg. De bewakingsploeg

bestond uit ongeveer 10 man en draaide 24 uur in wisseldiensten. Zij waren uitgerust met waakhonden. De onderhoudsploeg bestond uit 7 specialisten, twee van hen waren 24 uur per dag op de site om de apparatuur te controleren en te bedienen.

Bediening apparatuur relaystation Hoek van Holland.

Ook beschikte men over een NATO groene vrachtauto zonder opschrift. Het voertuig mocht van de Nederlandse regering geen militaire kentekens dragen. De manschappen mochten ook geen uniformen dragen. Zij hadden een burgerstatus en liepen in burgerkleding, vrije tijdskleding. Zij hadden geen opsporingsbevoegdheden en moesten in geval van onraad de Koninklijke Marechaussee te Hoek van Holland waarschuwen. Het werk van deze soldaten bestond dus uit wachtlopen en onderhoud aan apparatuur en materieel plegen.

Eén maal per jaar was er volgens de heer Heystek, buurman van het complex, inspectie door hoge Amerikaanse militairen. Zij kwamen met legerauto's waarop de nodige sterren waren aangebracht. Ook vertelde hij dat de bewaking van het complex erg streng was en dat de buitenverlichting 's avonds automatisch aanging. De troposcatter en directe omgeving baadden dan in het licht, zo ook het huis van de heer Heystek.

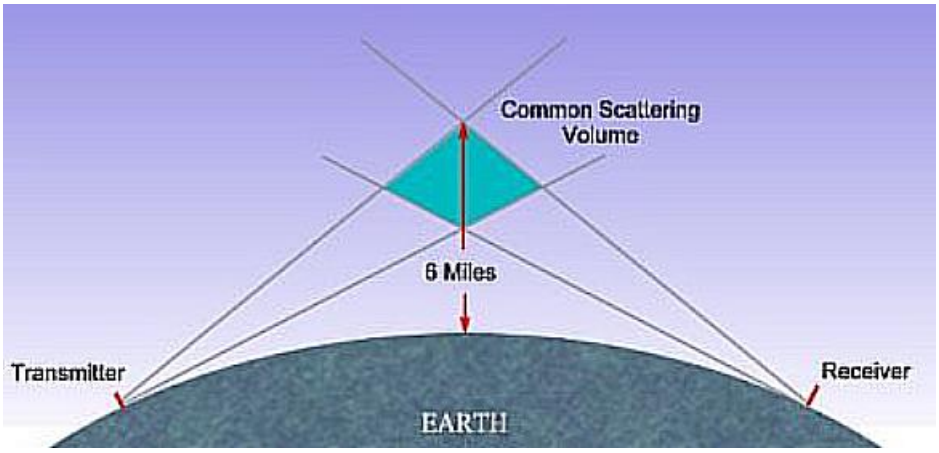
De militairen woonden in de vakantiehuisjes naast café-restaurant "Zonnewende" aan de Schelpweg en in het 'Koetshuis' aan de Rietdijkstraat te Hoek van Holland. De soldaten aten in het restaurant gedeelte van het Koetshuis. In de weekeinden gingen de soldaten uit in de disco 'Hotel America' of in het café "t' Fust aan de Prins Hendrikstraat. Hier zijn dan ook heel wat relaties ontstaan tussen de jonge vlotte Amerikaanse militairen en de Hoekse meisjes. Ook op het strand vermaakten zij zich met de Hoekse schonen. Uit een aantal vluchtige relaties ontstonden ook vaste relaties en een aantal Amerikaanse militairen trouwden met een meisje uit Hoek van Holland waarna de dames mee gingen naar Amerika.
Een van die soldaten, Rick Quirk, beschrijft dat zij vanaf de site een mooi uitzicht hadden op het Hoekse strand en dat zij het druk hadden om met verrekijkers de meisjes op het strand te observeren. Ondanks het feit dat de aanwezigheid van de Amerikanen geheim was zegt hij: "Geloof maar dat de Hollandse jongens wisten dat de Amerikanen aanwezig waren want wij pikten hun vriendinnen in". Rick ontmoette zijn eerste Russische militair in Hotel America. Dat was een Russische ambassadebewaker in Londen, die elk weekeind met de veerboot en de Russische trein naar huis ging (1). Aanvankelijk mocht Rick hem niet maar na verloop van tijd werden ze vrienden en leerde hij alles van hem over het communisme. Rick Quirk nam aan het einde van zijn diensttijd te Hoek van Holland afscheid met de volgende woorden: "The Hoek was a great place. Unfortunately we had to leave". Uit bovenstaande blijkt dat de Amerikaanse militairen een gemakkelijk en goed leven leidde in Hoek van Holland.

De werking van de troposcatter.

Het micro-wave systeem zorgde vanaf 1968 voor een uitvinding die het beste van twee radio frequentie gebieden moesten samenbrengen. Namelijk de gedragingen van een UHF (Ultra High Frequency) radiosignaal en een HF (High Frequency) radiosignaal. De troposcatter zendt en ontvangt microgolfsignalen over grote afstanden tot 200 mijl.

Een HF (Hoog Frequent signaal) draait om de aarde als een ‘golf’ doordat het botst tussen aardbodem en luchtlagen. De afstand is eigenlijk onbeperkt maar de diverse luchtlagen, de wisseling van dag en nacht en het weer hebben een sterke invloed op het signaal (storingen). Hoe hoger de frequentie hoe meer het signaal de neiging krijgt rechtdoor te gaan, afhankelijk van de richtingshoek van de schotelantenne, over de horizon of recht de ruimte in.

Een UHF of hoger (Ultra High Frequency) signaal gaat in een rechte lijn. Een dergelijk signaal is zeer zuiver en weinig storing gevoelig omdat het direct van A naar B gaat. Het nadeel is dat het niet over de horizon kan kijken dus is de reikwijdte, afhankelijk van de hoogte van de mast en waar hij staat, niet veel meer dan 30 tot 100 km.
Het idee was een frequentie te kiezen die een relatief grote afstand tussen A en B kon afleggen met zo weinig mogelijk golven tussen de luchtlagen en de aardbodem. Tegelijkertijd wilde men niet naar alle kanten uitzenden (makkelijker te onderscheppen), wat normaal gebeurd met een HF (Hoog Frequent) signaal waarbij een draadantenne wordt gebruikt. Deze antenne moet dan minimaal zo lang zijn dat het een ‘golf’ kan vangen, bij voorbeeld 5 meter (5 meter band). Een straalzender is dan alleen mogelijk als de schotelantenne groot genoeg is om het te ‘lange signaal’ te vangen zodat de golf die op je afkomt niet vlak voor je landt en over je heen stuitert.



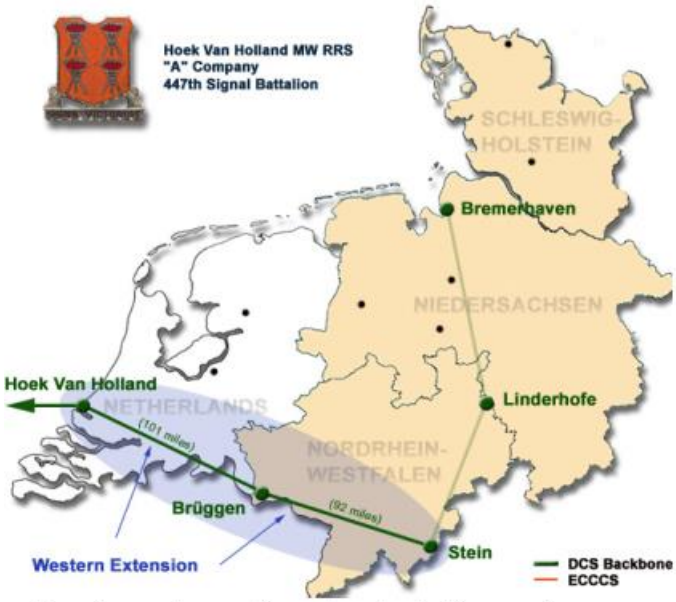
De signalen werden ontvangen in een zeer geconcentreerde stralingsbundel. De frequentie die de Amerikanen hiervoor gebruikten bevindt zich tussen de 1.5 en 2 Gigahertz. (1000.000.000 miljoen Hertz).

De radiosignalen van het zendstation gaan omhoog door de bovenste lagen van de laagste atmosfeer laag rond de aarde, de troposfeer. Zij komen dan in de tropopauze, de grens tussen de troposfeer en de stratosfeer. Hier worden de radiosignalen verstrooid (scatter) waarna zij weer worden opgevangen en gebundeld door het ontvangststation. De communicatie per troposcatter is veilig omdat de radiogolven moeilijk te zijn onderscheppen door vijanden.
Dit systeem van straalzenders werd overigens door de Amerikanen over de hele wereld toegepast. Vanuit iedere plaats waar zij een basis hadden. De hoek van aanstralen (gericht op de troposfeer, boven de tropen tot hoogten van 16 tot 18 kilometer en boven de poolgebieden tot 8 kilometer) bepaald de afstand naar de volgende ontvangst antenne.

De straalzenders staan dus op bepaalde afstanden van elkaar en op elkaar gericht. De verbinding vanuit de Verenigde Staten ging, met soortgelijke relay stations als in het Vineta duin, via Groenland, IJsland, Ierland, Engeland en als laatste Nederland naar Duitsland en terug.

De sluiting van het relaystation Hoek van Holland.

Het uiteenvallen van de Sovjet Unie in december 1991 betekende het einde van de Koude Oorlog. Hierdoor en door de moderne elektronica zoals verbindingen per satelliet werd het relais-station overbodig. Het station werd door de Amerikanen ontmanteld en in december 1992 verlieten de Amerikaanse militairen Hoek van Holland.
De troposcatter installatie en het terrein werden overgedragen aan het Nederlandse Ministerie van Defensie. Nadat het complex verlaten was begon de site te vervallen. Door dit verval kwamen er aluminium en ijzeren delen van de antennes naar beneden. Ook veroorzaakte de wind geluidsoverlast.



Kaart van de westwaartse berichten route

Defensie wilde het complex laten slopen en vroeg bij de gemeente Rotterdam een sloop-vergunning aan. Er ontstond nu een discussie tussen voor- en tegenstanders van de sloop. Het resultaat van de discussie was, dat de gemeente Rotterdam op advies van het gemeentelijk projectbureau Waterweg en de Deelgemeenteraad geen sloopvergunning afgaf. Men wilde de troposcatter als markant ‘landmerk’ van Hoek van Holland behouden. Aanvankelijk wilde defensie de sloopprocedure doorzetten maar besloot in augustus 2001 dat de installatie niet zou worden gesloopt, mede in verband met een vleermuizenkolonie die er een winterslaap hield. Wel sloopte men de loods, waarin asbest zat, en de brandstoftanks waarvan de wanden waren doorgerot.
Het ministerie droeg op haar beurt de troposcatter weer over aan de dienst der Domeinen, het Rijks vastgoedbedrijf. Het complex werd nu verlaten en begon te vervallen. In 2003 kwam het beheer van het duingebied in handen van de Stichting Zuid-Hollands Landschap (ZHL).

Eind februari 2007 werd het ‘Vinetaduin’ als onderdeel van het natuurgebied ‘Kapittelduinen’ overgedragen aan het ZHL die daarmee het eigendom en beheer kreeg inclusief de troposcatter. Er kwam nu overleg wie het beheer van de schotels op zich zou nemen.

De Stichting Militaire Erfgoed wilde zich inspannen voor de conservering en behoud van de troposcatter als herinnering aan de Koude Oorlogsperiode. Eind 2007 haakte de Stichting Militair Erfgoed af. Zij hadden geen geld genoeg om de troposcatter te conserveren. Ook ZHL beschikte niet over de nodige fondsen, zij stelden dat eventuele gelden voor de conservering beter konden worden besteed aan het natuurbeheer in het gebied.

Restauratie van de troposcatter.

Medio 2014 besloot de gemeente Rotterdam aan een schildersbedrijf te Hoek van Holland opdracht te geven om de troposcatter op te knappen. Op 1 oktober 2014 begon men met het roestvrij maken en het verwijderen van de losse delen van de installatie. Hierna werd de installatie behandeld met een speciale marine coating. Door deze maatregelen is de troposcatter behouden als uniek overblijfsel uit de Koude Oorlog en landmark van Hoek van Holland. Met de sluiting van het Amerikaanse relay station kwam er een eind aan een meer dan honderd jarige militaire aanwezigheid van Nederlandse-, Duitse-, Britse- en Amerikaanse militairen te Hoek van Holland.

Bronnen:

Rapport Koninklijke Marine, Commandant der Zeemacht in Nederland, d.d. 16-10-1963. m.b.t. Marinekazerne Hoek van Holland en Commandement Maas.

Internetsite van het 447 Signal Battalion, US. Army in Germany 1945-1989. Gedeelte A-Company 22e Signal Group.

Internet Facebook pagina van de 532nd Signal Company Hoek van Holland, DCS.

Internet site ‘Forteninfo. Militair erfgoed in Nederland en België. René Ros.

Uitleg werking troposcatter, verklaard door Jos de Krom, voormalig radiotelegrafist Koninklijke Marine als zodanig werkzaam geweest in de bunkers Hamburg en Bremen.

Artikel uit Militairy & Aerospace, electronics, februari 2018.

Diverse krantenartikelen uit Algemeen Dagblad-Waterweg editie, Westlandse Courant, Vuurtoren en Hoekse Krant.

Afbeeldingen:

1. Bediening apparatuur troposcatter, openbare Facebookpagina 532nd Signal Company Hoek van Holland D.C.S.
2. Illustratie werking troposcatter, Militairy & Aerospace, electronics, februari 2018.
3. Kaart signaal bereik troposcatter Internet site 447th Signal Battalion.
1. Restauratie troposcatter, foto G. van Geffen.

Noot:

(1) Hoek van Holland had een directe treinverbinding met Moskou.

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

The End

==========

Het doosje (2)

Doorkijkje

Het opbergen van alle losse spullen en het zeevast zetten van de overige visserij-materialen was essentieel om de veiligheid van het schip en haar bemanning te waarborgen tijdens de komende storm. Het feit dat de wind aanwakkerde terwijl deze voorbereidingen werden uitgevoerd, benadrukt de urgentie en het belang van deze taken. De specifieke windrichting, uit het Noordwesten, die ome Piet noemt, voegt nog een extra uitdaging toe aan de situatie. Deze windrichting bracht hoge golven met zich mee, afkomstig uit de uitgestrekte ruimte van de Noordzee, en kon onvoorspelbare golven veroorzaken in de verschillende waterdieptes waar de UK 60 zich bevond.

Het is geruststellend om te horen dat de UK 60 een zeewaardig schip was, met een goede stabiliteit die haar in staat stelde om de uitdagingen van de zee het hoofd te bieden. Deze eigenschap van het schip was van onschatbare waarde tijdens momenten van tumult en gevaar, en speelde ongetwijfeld een cruciale rol in het overleven van haar bemanning tijdens de komende storm.

Een aantal uren later rond middernacht van de zesde oktober kreeg de UK 60 te maken met zo'n onverwachte golf die ervoor zorgde dat een raam van de stuurhut uitgeslagen werd.
De bemanning stond op de brug en was door dit onverwachte voorval drijfnat geworden.

De kotter werd onmiddellijk met de kop op de golven gelegd.
Zo ligt het schip het veiligst.
Het achter zeiltje was ook neergehaald zodat de kotter helemaal geen zeil voerde, het weer werd zienderogen minder, het weerbericht van 23.00 uur meldde zware storm, toen was het echter al te laat.
De motor werd langzaam gezet en de kop werd op de wind gelegd, zodat de bemanning een noodreparatie kon verrichten.
Voor deze noodreparatie werd zeildoek gebruikt die van de olie jassen werden geknipt die de bemanning aan dek droeg, voor bescherming met werken aan dek.
Ondanks de laarzen en de rubberjassen was iedereen doornat.
Na deze noodreparatie die redelijk was gelukt, kreeg de bemanning opdracht van mijn vader droge kleren aan te trekken in het vooronder.
Het vooronder is een slaap en ook kookruimte voor in het schip, waar je vanaf de brug lopend over het dek naar toe moet. Verder was alles in orde aan boord. Tegen een collega had mijn vader op de zendinstallatie gezegd, dat het op lagerwal zou spannen en hij wist, dat daar ook verscheidene kleinere Urker vaartuigen waren. Eigenlijk zegt mijn vader hier: Hoe korter je bij de kust zit met deze windrichting, hoe onberekenbaarder de zeegang kan zijn.

In betere tijden *Bron foto: collectie Jan van den Berg*

Doorkijkje

De nacht van 6 oktober 1954 bracht de bemanning van de UK 60 een onverwachte beproeving, toen een plotselinge golf de stuurhut trof en een raam verbrijzelde. De scherpe klappen van de golven doorweekten de bemanning. Om de kop van het schip op de golven te leggen was een cruciale zet om de stabiliteit te behouden te midden van de woelige zeeën. Het neerhalen van het achterzeil verminderde de weerstand en hielp de kotter beter te manoeuvreren in de storm.

De noodreparatie die volgde, met zeildoek uit de oliejassen van de bemanning, getuigde van hun vindingrijkheid. Ondanks de uitdagingen van werken in de stromende regen en de ruwe zee, volbracht de bemanning de reparatie met succes.

De opdracht om droge kleren aan te trekken en zich terug te trekken in het vooronder, een multifunctionele ruimte voor slapen en koken, was een welkome opluchting na de ontberingen van de storm.

De waarschuwing aan een collega via de zendinstallatie toont de nuchtere kijk van mijn vader op de situatie, en zijn begrip van de onvoorspelbaarheid van de zee onder deze omstandigheden. Het verhaal van deze nacht op de UK 60 is niet alleen een getuigenis van de ontberingen en gevaren van het vissen op zee, maar ook van de moed, en onderlinge solidariteit van haar bemanning, die samen streden tegen de krachten van de natuur om te overleven.

De bemanning had als voorzorg een strakke lijn gespannen van de brug naar de ingang van het vooronder om zich vast te kunnen houden om (veilig) naar voren te kunnen lopen.
Mijn vader had opdracht gegeven om het luik goed te sluiten als iedereen voorin was.
Afgesproken was dat als één van de bemanningsleden droge kleren aan had en wat had gegeten hij mijn vader zou aflossen zodat mijn vader hetzelfde kon doen.

Het was kwart over vier in de nacht, ome Jaap had zich verkwikt door droge kleren aan te trekken, en zou net het ijzeren luik, dat over de ingang van het logies lag openen en toen gebeurde het.
Het zal wel altijd onopgelost blijven of de kotter van de zee viel, of dat mijn vader van koers veranderde, maar eensklaps, één moment, werd de kotter door een geweldige grondzee totaal onderste boven geworpen. De motor stopte meteen. De accu's vielen uit de daarvoor bestemde accu kist in de machinekamer, het licht viel uit…

''Het is voor een mens moeilijk te realiseren, dat boven nu onder is en onder nu boven".

Gevoelens van machteloosheid en angst overmeesterde de bemanning. De eerste gedachte die bij eenieder opkwam *"dit is het moment dat wij moeten gaan sterven"*.
Aardedonker en dan zulke omstandigheden. De brandende kachel hing met de poten bevestigd aan de lanen, zwak zagen zij het schijnsel van de brandende kolen. Onvoorstelbaar wat er gebeurde: het water gulpte via de kachelpijp naar binnen. Ook door de reten van het ijzeren luik kwam water binnen. De beide luiken in de vloer van het vooronder, kwamen met een smak in het water terecht.
Het moment waarop de kotter werd omgegooid door de genadeloze kracht van de zee, markeerde een keerpunt in de nacht van 6 oktober 1954. De plotselinge en verwoestende grondzee liet de bemanning verbijsterd en machteloos achter, gevangen in een wereld van duisternis en chaos.

Het gevoel van desoriëntatie en wanhoop moet overweldigend zijn geweest, terwijl de bemanning zich realiseerde dat hun vertrouwde omgeving plotseling was omgevormd tot een

vijandige en onvoorspelbare arena. Het water stroomde in ongeziene hoeveelheden binnen, door scheuren en openingen die voorheen ondenkbaar leken.
In deze angstaanjagende duisternis was de brandende kachel een zwakke bron van licht en warmte, een symbolisch baken van hoop te midden van de wanhoop. Maar zelfs dit vertrouwde teken van comfort werd al snel bedreigd door het binnendringende water, dat genadeloos zijn weg vond door elke opening, zelfs door de kachelpijp.

De losse vloerluiken die met een smak in het water vielen, markeerden het verlies van controle over de situatie. De symboliek van deze gebeurtenis, waarbij de symbolen van veiligheid en beschutting letterlijk werden weggespoeld, was onmiskenbaar.
Te midden van deze rampzalige omstandigheden, moeten gevoelens van machteloosheid en angst elke bemanningslid hebben overspoeld. Maar te midden van de duisternis en de dreiging van de zee, bleef hun vastberadenheid ongebroken, hun geesten verbonden door een gemeenschappelijk verlangen naar overleving.

Doorkijkje

Het verhaal van de UK 60, gemarkeerd door dit dramatische keerpunt, zal altijd herinnerd worden als een testament van de kracht en moed van haar bemanning, die vochten tegen de kansen om te overleven te midden van de razende krachten van de zee.

De eierkolen hadden het luik opengedrukt en het kolenstof vermengde zich met de verstikkende smook en rook van de uitdovende kachel.
Met de handen werden de laatste resten gedoofd van de gloeiende kolen in de hangende kachel. In deze situatie bevonden zich de vier overlevende, opgesloten in een enge ruimte met hun wanhoop en doodsangst.
Ze waren echter alle vier goed bij hun positieven.
De oudste had al vele stormen over zijn hoofd horen gaan en veel zout Noordzeewater was al tegen zijn oliejas aangestormd, maar een dergelijke situatie was nog nooit voorgekomen.
De twee jongste broers beseften de onmogelijke toestand, die niet zo lang kon duren.

De oudste matroos zei tegen zijn maten met veel emotie in zijn stem: " Jongens onze tijd is gekomen. Wij gaan sterven… laten wij God bidden of Hij genade wil schenken en die achter-blijven wil troosten."

Dit speelde zich af in fragmenten die qua tijd niet zijn in te schatten maar uren leken te duren.
Het water bleef stijgen in het vooronder de vooruitzichten voor de bemanningsleden waren de verdrinkingsdood.
En steeds gulpte het water naar binnen… ze hadden een steunpunt gezocht en gevonden aan de mast omtimmering goed verbonden aan de tafel en steunden zich aan elkander.
Ook de banken, waar onder normale omstandigheden op wordt gezeten hadden het begeven.
De klok was met een smak van de haak gevallen in het water.
Uit het benauwde gemoed van de mannen perste zich de bede van Ps. 130:

"Uit de diepte riep ik tot U, o Here"!

Eén opperde toen de mogelijkheid, dat de kotter zich wel zou richten op de tanks in de zijde, die misschien, ja wel zeker als luchtkamers fungeerden.

De beklemmende situatie waarin de vier overlevenden zich bevonden, omhuld door de verstikkende rook en de dreiging van verdrinkingsdood, bracht een gevoel van hopeloosheid en doodsangst met zich mee. Maar te midden van deze duisternis en wanhoop, bleven ze vastberaden en helder van geest, zich bewust van de ernst van hun situatie.

Voor de oudste matroos, een ervaren zeeman die vele stormen had doorstaan, was deze noodsituatie ongekend. Maar zelfs in het aangezicht van de dood, hield hij zijn koelte en stuurde hij zijn medebemanningsleden naar een gezamenlijk gebed om genade en troost.
De jongere broers, minder ervaren maar niet minder moedig, beseften de ernst van de situatie en stonden zij aan zij met hun oudere metgezel, klaar om hun lot te aanvaarden met waardigheid en vastberadenheid.

Terwijl de tijd voortschreed, voelden ze hoe het water gestaag bleef stijgen in het vooronder, een onheilspellende herinnering aan hun naderende einde. Maar zelfs te midden van deze dreigende ondergang, zochten ze steun bij elkaar, hun kracht en vastberadenheid versterkt door de banden van kameraadschap en geloof.

De suggestie dat de kotter zich zou kunnen richten op de tanks in de zijde bracht een sprankje hoop in deze duistere nacht, een laatste beroep op de mogelijkheid van redding. Maar zelfs als deze hoop ijdel bleek te zijn, zouden ze hun lot met waardigheid en moed aanvaarden, hun geesten verlicht door het geloof en de hoop op genade. In deze momenten van beproeving en wanhoop, bleven de mannen trouw aan hun geloof en aan elkaar, hun geesten verenigd in een gezamenlijk gebed om verlossing en troost te vinden in de armen van de Heer.

De ademhaling werd moeilijker en steeds gulpte het water naar binnen en het water steeg, steeg… hoelang deze toestand van met de kiel van het schip naar boven drijven heeft geduurd, valt moeilijk te zeggen. Want wat is tijd? Tijd wordt bepaald aan de omstandigheden. Naar schatting moeten het echter 10 of meer minuten zijn geweest. En toen gebeurde het wonder. Met een vervaarlijk geruis begon de kotter te richten, ze hoorden in hun gevangenis de knap van de afbrekende mast en de kotter lag weer recht, onder was weer gewoon onder. Toen begon de strijd om de uitgang te vinden door het zwalpende water met twee geopende openingen van de twee luiken in het logies.
De ene broer vond het eerst de uitgang, de trap was weggeslagen, maar hij trok zich omhoog en kon het luik openmaken.

Het was alsof de tijd stilstond terwijl de bemanning van de kotter worstelde met de dreiging van verdrinking, hun ademhaling belemmerd door het stijgende water in het vooronder. In die momenten van wanhoop en onzekerheid, kwam plotseling een wonder tot stand. Met een huiveringwekkend geluid begon de kotter zich te herstellen, haar kiel terugkerend naar haar normale positie, haar beweging een symfonie van hoop te midden van de chaos van de storm. Het kraken van de afbrekende mast klonk als een overwinningslied, een teken dat de ergste beproevingen misschien voorbij waren.

Met hernieuwde vastberadenheid begon de bemanning aan de zoektocht naar een uitweg, ondanks de uitdagingen van het zwalpende water en de beschadigde structuren. In een daad van moed vond een van de broers als eerste de uitgang, ondanks het ontbreken van de trap die was weggevaagd door de kracht van de storm.

De anderen volgden en waren toen even later ook op het dek.
De oudste matroos was de verkeerde kant uit gekrabbeld en moest geholpen worden om er ook uit te komen. Snerpend sloeg de wind door het afgebroken tuig.
De top van de afgeknapte mast werd heen en weer geslingerd aan het knikstag en veroorzaakt levensgevaar. Want de kotter was in één woord een wrak.
Een kwartier daarvoor nog een levend iets, met kracht om zich te roeren. Een kunststuk van allerlei menselijke techniek werd voor die tijd de UK 60 genoemd. Nu niets meer. Gelijk een walvis waarin een granaat is ontploft.

Dwars op de zee, diep in het water lag de kotter en elke golf joeg dwars over het hulpeloze schip. De eerste gedachte van de resterende bemanning was Jan. Ze meenden in de stuurhut iets te zien staan. Het was het visbord, dat als door een reuze hand was neergekwakt naast het stuurwiel. De regulateur van de motor stond nog op dezelfde toeren als toen ze omlaaggingen. Het hart van het schip stond stil en de wekker stond stil op kwart over vier.

De eerste zorg van de bemanning was om de kotter voor de wind te laten liggen, daarvoor hebben ze een ballastbrood van 50 K.G gevonden, die normaal op de punt van het visnet werd geknoopt om het net aan de grond te krijgen, deze was klem komen te zitten tussen davit en de verschansing; hier werd de visdraad op vast geknoopt en vervolgens overboord weggevierd. En werkelijk, weer gehoorzaamde het wrakke schip aan het overleg van de mens en de kotter ging met de kont in de zee liggen. Een glimp van hoop op lijfsbehoud ging door de mannen.

Wat eens een trotse kotter was, nu lag het als een weerloos wrak dwars op de zee, elke golf die genadeloos over het dek spoelde. Het contrast kon niet groter zijn tussen het levendige schip dat het eens was geweest en de machteloze toestand waarin het nu verkeerde, als een walvis getroffen door een fatale explosie.
In de stuurhut, nu verlaten en verwoest, stond slechts het visbord als stille getuige van de chaos die was achtergelaten. De regulatoren van de motor en de wekker stonden stil, de symbolen van een tijd die nu voorgoed voorbij was.
De eerste zorg van de overgebleven bemanning was om de kotter voor de wind te laten liggen, een teken van hoop op overleving te midden van de ruïnes van hun schip. Met een ballastbrood als onverwachte hulp slaagden ze erin om het wrak te manoeuvreren, gehoorzaam aan het overleg van mens en schip.
De glimp van hoop die door de bemanning ging bij het zien van de kotter die gehoorzaamde aan hun commando's, was een baken van hoop te midden van de wanhoop en verwoesting. Het was een moment van overwinning in een zee van tegenspoed.
De toestand bleef uiterst hachelijk, ondanks de inspanningen van de bemanning. Een van de broers wierp alles wat kon drijven overboord in de hoop dat de misschien zwemmende schipper iets zou kunnen grijpen. Het was een begrijpelijke menselijke reactie: de drang om iets te doen, om een reddingslijn uit te gooien, hoe klein de kans ook leek.

Hoewel de orkaan enigszins leek te luwen, of dat nu echt zo was of een illusie door de vermoeidheid en stress, zochten de mannen tijdelijk beschutting. Twee van hen schuilden in de kleine ruimte van de W.C., terwijl de andere twee zich ophielden in het kombuisje op het achterdek. Hier probeerden ze zichzelf te beschermen tegen het voortdurend binnenstromende water, dat elke beweging van het schip vergezelde.

Langzaam, bijna onmerkbaar, begon het daglicht door te breken. De glimp van licht die over de witgekuifde golftoppen viel, bracht een sprankje hoop te midden van de chaos. Het schip, dat eens trots de naam Neeltje droeg, leek nu niet meer dan een stuk brandhout dat doelloos op open zee dreef. Met de komst van het daglicht werd de omvang van de ravage pijnlijk duidelijk. De mannen verlieten voorzichtig hun schuilplaatsen en betraden het door water overspoelde dek. Wat ze daar aantroffen, was verwoestender dan ze zich hadden kunnen voorstellen. De houten opbouw was volledig van de stalen onderbouw van de stuurhut weggerukt. Het reddingvlot, dat aan de stuurhut was vastgebonden, was eveneens verdwenen, verzwolgen door de zee.

Zonder stuurhuis, zonder schipper...
Bron foto: collectie Jan van den Berg

Doorkijkje

De bemanning stond oog in oog met de ontstellende werkelijkheid van hun situatie. Ondanks de ravage en het verlies, bleef een sprankje hoop bestaan. Met de kracht van hun overlevings-drang en de hulp van het daglicht, zouden ze een weg moeten vinden om deze beproeving te overleven, hopend op redding uit deze nachtmerrieachtige situatie.

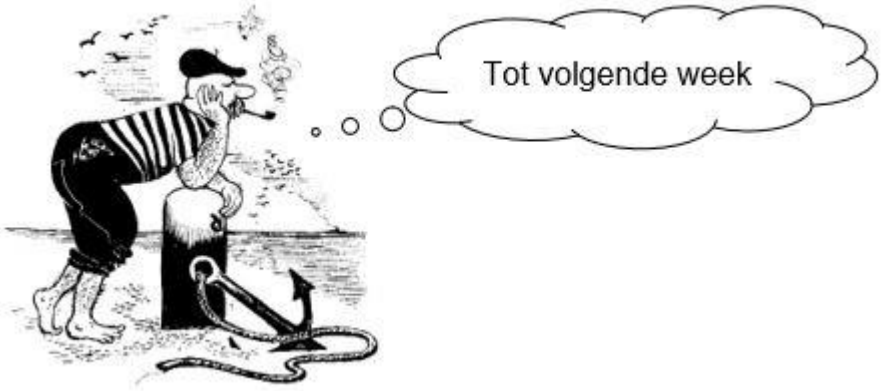
De woorden van mijn ome Piet raakten me diep, doordrenkt van emotie terwijl hij zijn gedachten deelde. Machteloosheid was alles wat hij voelde, met het besef dat mijn vader hoogstwaar-schijnlijk verdronken was en dat hetzelfde lot hem te wachten stond. Zijn gedachten gingen uit naar zijn ouders, zijn meisje, en naar mijn moeder, die hoogzwanger was en binnenkort mij zou baren, beladen met dit immense verdriet. Deze gedachten brachten zelfs na al die jaren een golf van emotie teweeg.

Terwijl ze geconfronteerd werden met de verwoesting om hen heen, merkten de mannen op dat de kostbare instrumenten van de kotter verdwenen waren, weggevaagd door de kracht van de storm. Het water had de machineruimte overspoeld, waardoor de ravage alleen maar groter

werd. De motor stond onder water en de accu was vast komen te zitten bij de vislier, waardoor verdere schade werd aangericht.

Desondanks bleven sommige delen van het schip gespaard. Het visruim had slechts een beperkte hoeveelheid water, terwijl de voorpiek volledig droog bleef. Maar in het vooronder was het water gestegen tot boven de kachel, een teken van de ernst van hun situatie.

Jan van den Berg

WORDT VERVOLGD

==========