“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

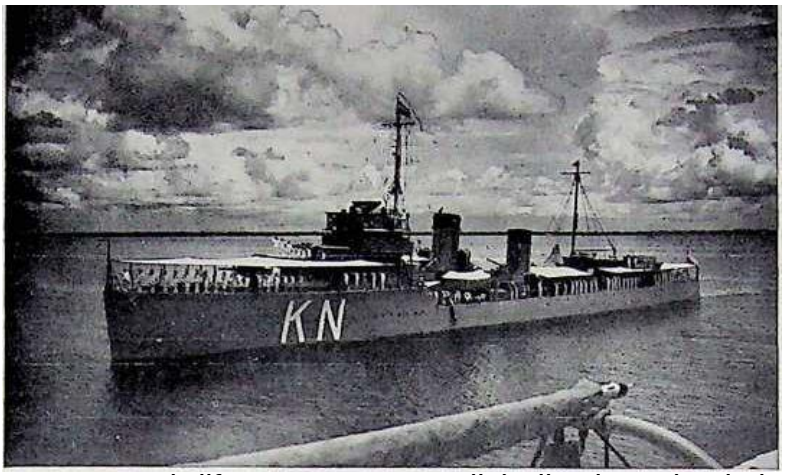
Deze extra toevoeging van het web-magazine fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website:
https://www.tenanker.com
en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

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 33 – 7 e jaargang
15-08-2024

Onze Marine – Hr.Ms. Kortenaer enz. enz.
Kruistocht van de Catalina P 85 deel 9
De Mok
De Curaçaose Landmacht in de 20e eeuw deel 1
De Ondergang van HMS Sheffield
De taak van de OV
Het dodenschip
Mijn jaren bij de KM – S. KAMER DEEL 2
HET DOOSJE 3 (SLOT)
Contact Zeeleeuw

ONZE MARINE



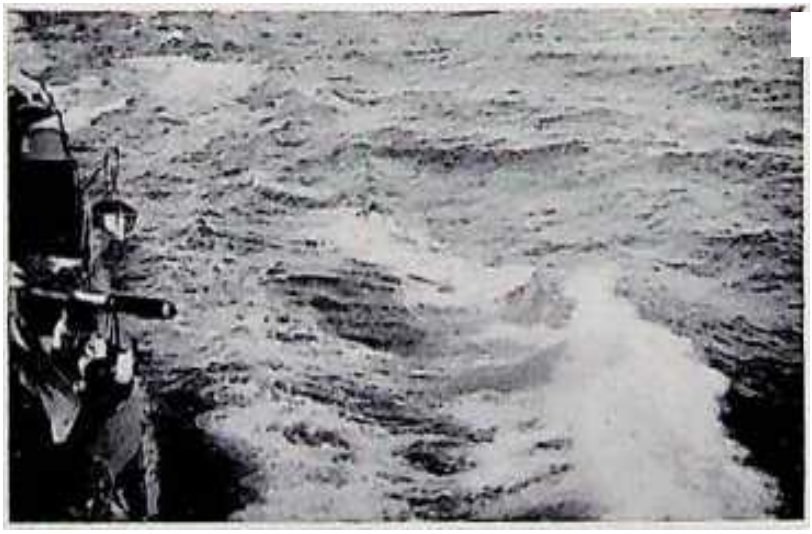
Hr. Ms. „Kortenaer”

Egbert Meussen Cortenaer was een bescheiden zeeman met uitstekende kwaliteiten en bovendien een zeer bekwaam vlaggekapitein, die onder Maerten Tromp en Van Wassenaer Obdam, aan boord van hun admiraalsschepen, de van deze vlootvoogden ontvangen opdrachten, op correcte wijze uitvoerde. Op de „Eendracht", het admiraalsschip van Van Wassenaer, was Cortenaer (Kortenaer schrijft men tegenwoordig) zijn vlaggekapitein gedurende zes jaren van 1653 tot 1659. En toen hij op 8 Mei 1659 benoemd werd tot vice-admiraal, waarvoor hij op 29 Mei van dat jaar aan boord van de „Eendracht”, in handen van Van Wassenaer den eed van trouw had afgelegd, bleef Kortenaer nog steeds deze, toch ondergeschikte functie van vlaggekapitein behouden. In 1661 en 1663 trad hij als zelfstandig vlootvoogd op. Tijdens den ongelukkigen slag bij Lowestoft, op 13 Juni 1665. sneuvelde Kortenaer als luit.-adm. van Holland en West-Vries- land aan boord van de „Groot-Hollandia”. De torpedobootjager „Kortenaer”, die naar dezen zeeheld genoemd is, werd in 1925 op de helling gezet bij Burgerhout's machinefabriek en scheepswerf te Rotterdam; werd in 1927 te water gelaten en op 3 Sept. 1928 in dienst gesteld. Van 5 Nov. 1928 tot 8 Maart 1929 maakte dit schip zijn eerste reis met bestemming West- Indië, alwaar Curaçao, Bonaire, de Bovenwindsche eilanden en Suriname werden bezocht en St. Thomas, Britsch Guyana, Trinidad en Ponta-Delgada werd binnengeloopen.

De „Kortenaer" zou daarna gereed gemaakt worden voor Oost-Indië, doch werd in den avond van Zondag 9 Juni 1929 onverwachts en met grooten spoed gereed gemaakt om naar West-Indië te vertrekken, in verband met den overval van Urbano op Curaçao en de gevangenname van den Gouverneur. Binnen 24 uur was het schip gereed. Onder stoom liggende voor Hoek van Holland nam de „Kortenaer” een detachement mariniers over, sterk 41 man. en stoomde met een 22 mijls vaart naar West-Indië via Ponta Delgada en St. Thomas, waar het schip — onbekend met het verdere verloop der gebeurtenissen op Curaçao — gevechtsklaar voor Willemstad verscheen, op 21 Juni 's morgens half zes. Wel verkeerde het eiland nog in staat van beleg, doch het gezag was geheel in handen van de autoriteiten. Gelet op de groote snelheid. de dikwijls hevige slingeringen, de overkomende spatzeeën, de te groote bemanning en daardoor verminderde bewoonbaarheid van het schip, was deze reis een bijzondere prestatie.

Op sommige trajecten maakte de „Kortenaer” gedurende meerdere wachten een snelheid van 25 zeemijl per uur.
Nochtans duurde de reis 10 dagen, ondanks den grooten spoed. Toen de rust op Curaçao van blijvenden aard bleek en het detachement mariniers als waldetachement was achtergelaten, keerde de „Kortenaer" naar Nederland terug, waar het schip op 29 Juli 1929 te Nieuwediep binnenliep. Op 14 Januari 1930 vertrok de „Kortenaer” naar Oost-Indië. Tijdens het verblijf aldaar maakte de Gouverneur-Generaal van Ned.-Indië aan boord van de „Kortenaer” een korte

reis op 6 Mei 1931. Samen met den torpedo- bootjager „Van Ghent" kwam de „Kortenaer" op 1 Maart 1935 in Nederland terug, doch op 4 Nov. van dat jaar vertrok deze groep torpedobootjagers weer naar Oost-Indië, waar ze op 17 Dec. 1935 aan kwamen en tot nog toe verblijf hielden.



Lanceren tijdens „volle kracht"

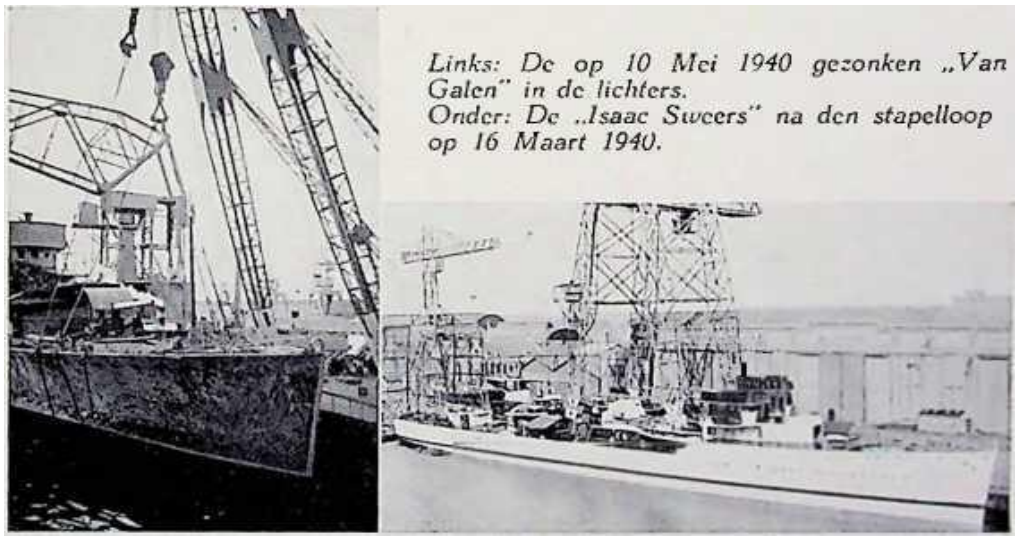
De strijd in den Pacific, die op 7 Dec. 1941 is ontbrand, is hoofdzakelijk een oorlog ter zee, d.w.z. dat de strijdkrachten van de Japansche zeemacht eenerzijds en die van Engeland, Amerika en Nederland anderzijds, uiteindelijk om de beslissing zullen hebben te strijden. De aanval, die in eerste instantie gericht was op de steunpunten der geallieerden, bewijst, dat Japan van daar uit de zeeën beheerschen wil. Door de vernietiging van de slagschepen te Pearl Harbour op Honolulu en te Singapore op Malakka, bracht Japan het groote voordeel, dat de invasie op de steunpunten niet met de hoofdmacht van de Japansche vloot behoefde te worden ingezet.

Tot een werkelijk treffen van wederzijdsche zeestrijdkrachten kwam het op 27 Februari in de Javazee. De „Kortenaer" zonk in dien strijd binnen 2 minuten. De „Witte de With" moest naar Soerabaia opstoomen om een getroffen geallieerde kruiser te begeleiden. Wat er verder van de ,,Witte de With" is geworden, is niet bekend. Op 28 Febr.— 1 Maart is de Ned. torpedojager „Evertsen" in een korten strijd gewikkeld geweest in Straat Soenda. De „Evertsen" is daarbij op den wal geloopen. Zeer waarschijnlijk is ook nog een onzer jagers verloren gegaan bij de vernietiging van de havenwerken en marinebasis te Soerabaia. Van onze 7 zich in Indië bevindende jagers zijn er derhalve drie als verloren te beschouwen.

Er werd medegedeeld, dat de „Philips van Almonde" en de „Isaac Sweers" zich na den Mei-oorlog 1940 aan in beslag - name konden onttrekken. Dit is niet geheel juist. De „Philips van Almonde" stond nog op stapel.

Torpedojagers in den strijd

Men heeft getracht het casco van de helling te brengen, hetgeen niet gelukte, omdat voortdurende luchtaanvallen werden uitgevoerd. Daardoor werd het schip door twee bommen getroffen en brak. In den loop van 1940 is het gesloopt. Van de „Isaac Sweers" is nader bekend geworden, dat deze op 15 Dec. 1941 in de Middellandsche Zee actief aan gevechten tegen Italiaansche kruisers heeft deelgenomen, die tot zinken gebracht werden. Een niet bevestigd bericht meldde, dat op dienzelfden dag een Nederlandsche torpedojager tot zinken zou zijn gebracht.



Links: De op 10 Mei 1940 gezonken „Van Galen" in de lichters.
Onder: De „Isaac Sweers" na den stapelloop op 16 Maart 1940.

De foto op de voorzijde van dit blad is van Hr. Ms. „Evertsen", toen dit schip op 2 Maart 1934 Nieuwediep binnenviel, met de „Piet Hein", van een thuisreis uit Oost-Indië. Nadat de „Evertsen" van 20 Juni tot 1 Augustus 1934 deel uitmaakte van een eskader naar de Oostzee, vertrok het schip op 29 November 1934, wederom met de „Piet Hein", naar Oost-Indië. Daar is het schip dus op 28 Febr. — 1 Maart 1942 in Straat Soenda in den strijd gebleven. Aangenomen mag worden, dat de bemanning, voor zoover niet in den korten strijd gesneuveld, het schip na het aan den wal zetten heeft kunnen verlaten. Van de „Van Galen", die op 10 Mei 1940 in de Merwedehaven te Rotterdam zonk, is nog 'bekend, dat men in Juni — Juli reeds poogde het schip te lichten.

23-07-1948 KRUISTOCHT VAN DE CATALINA P 85 DEEL 9 (WISSELMEREN)

De roep van de Jungle Pimpernel

27-08-1948 Nieuwe Apeldoornsche courant

Bij de eenzaamste man ter wereld.

Met afgezette motoren glijdt de Catalina P 85, na geruime tijd langs de hoge wanden, die de Wisselmeren omsluiten, gevlogen te hebben, om de gunstige positie tot landen te kiezen, het water tegemoet. Suizend jaagt de wind langs het toestel en het klopt en hamert in m'n hoofd als zat daarin een hels klokkenspel.

We maken een mooie landing en als een machtig-grote adelaar vliegt het toestel laag over het meer. Nog even en hij raakt het water.. .Als een raket boort het zich er in en dan duurt het nog een minuut. We liggen stil. En het anker gaat uit en de blister wordt geopend.

We liggen op een halve mijl afstand van de kust. Ik zie ergens een stukje steiger, of wat daarvoor doorgaat. Verder is het stil. Nergens is enig leven te bespeuren.

Maar dan klimt Jean Victor de Bruijn, de jonge bestuursambtenaar, die hier leefde en werkte onder omstandigheden waarvan men in Holland geen besef heeft, uit de blister en bovenop het toestel. Hij richt zich op: een jonge, slanke kerel, bruin verbrand, louter spieren en pezen. Jean Victor de Bruijn, een der merkwaardigste mensen, die ik ooit ontmoette en van alle vreemde, zonderlinge en vaak onbegrijpelijke Europeanen, die op Nieuw Guinea leven, misschien de allervreemdste. Een man, die beter dan wie ook de wildernis kent. Die er jaren in woonde, die jarenlang als enig gezelschap bij zich had de kinderen van dit land, de Papoea's. De Papoea's, die nog nimmer een blanke hadden gezien. Die zich nog in de wildste natuurstaat bevinden. Die hun eigen inzichten hebben over leven en dood, die leven temidden der demonen, die hun leven richten en bepalen. Hier leefde Jean Victor de Bruijn, de eerste rimboeloper van het verloren rijk, dat Nieuw Guinea heet. De man, die als laatste Nederlander daar bleef, in de oerwouden en onbekende valleien, omringd door de Papoea's die hem vereerden als hun aller vader als de Grote Witte Man van Verre.

Een man, deze Jean Victor de Bruijn, die leeft onder de hardste omstandigheden. Die de ontzaglijke gevaren der wildernis feilloos kent, die leeft als “een Papoea onder de Papoea's," die slaapt in dit land van malaria en brandende hitte, zoals de nomaden van dit land er leven. IJzersterk, met een enorme wil en met de moed onder te gaan in jaren van volkomen verlatenheid. Jean Victor de Bruijn.... de laatste Hollander op Nw. Guinea, toen de Jappen er reeds jaren zaten. Toen was hij, Jean Victor de Bruijn, de enige en laatst overgebleven Hollander in dit land van rimboelopers en avonturiers, die de Nederlandse vlag hoog hield. Alles was Jap was op Nieuw Guinea maakte jacht op hem. Hij was onvindbaar. Hele bataljons werden deze „Nederlandse spion" achterna gezonden, in de wildernis. Het kostte de Jappen honderden doden aan koorts en ontbering. De Bruijn bleef ongrijpbaar. Die zat altijd op een andere plaats. En hij was overal tegelijk. Hij was Papoea onder de Papoea's. Hij was een van hen. Hij verraadde nooit een Papoea. Daarom verraadden de Papoea's ook Jean Victor de Bruijn niet.

Deze man is bij zijn leven reeds legendarisch geworden in dit land. Hij kreeg een naam. Een naam, waarop een man trots kan zijn: men noemt hem hier „Jungle Pimpernel". En zo een man ooit die naam verdiende, dan zeker Jean Victor de Bruijn.

Jungle Pimpernel staat op de blister van de Catalina P 85, met de benen wijd uit, het vuile en verschoten khaki wat flodderig om de benige leden. Ik kan wel huilen, dat Pfaff, de fotograaf, niet mee is. Wat een opname !

Ik beleef een zeldzaam ogenblik. Jungle Pimpernel weet wel, dat het volk er is. Maar het waagt zich nog niet te vertonen. Er is een grote vogel gekomen, gevallen uit de hemel, maar wie zitten in het hart van die vogel? Vrienden of vijanden?

Dan gaan de handen Jungle Pimpernel omhoog, ze komen bij de mond, ze vormen een roeper en dan davert de stem, met de kracht van een bazuin, over de volkomen stilte van het meer.

Vreemde klanken, zonderlinge klanken. Half menselijke, half dierlijk. De stem draagt ver, moét gehoord worden over het meer, tot daar waar de groene wildernis zich sluit boven het water.

En dit is het wat Jungle Pimpernel roept over het meer:

Kora jamo!

Wado obeo toda!
Merah merah meta!
Kontolulle mete!

En dat betekent:” Hé, jullie daar ginds ! Hé, jullie daar boven op de heuvels....! De Kontroleur is gekomen, de Kontroleur is gekomen!”

Ik zie het wonder gebeuren.
Tweemaal roept Jungle Pimpernel zijn volk en dan komt het: donkere koppen duiken uit de wildernis. Mannen en vrouwen en jongens rennen naar de kant van het meer. Springen, duiken, tuimelen in kano's, die niets meer zijn dan uitgeholde boomstammen. En in razend tempo komen ze aanschieten.

Het is een vreemd en uiterst sensationeel schouwspel. Van een onbeschrijflijke wildheid. De mannen, naakt tot op een paar schelpen om armen en benen na, en een uiterst kleine schaambedekking. Met beschilderde borsten en ruggen. Beschilderd met rode en witte klei. Met pluimen in het haar en de bogen tussen de knieën geklemd. En in iedere prauw zit een man, die wild slaat op de tifa, de lange houten trom, overspannen met casuarishuid.

Ze zwermen om de Catalina en iedere man en iedere jongen is in volkomen opgewonden staat. Er ligt een glans van begeestering over ieder der zwarte gezichten: de grote dag is er dan: „Kontolulle is gekomen".... de grote man, de Witte Vader der Papoea's.

Ik ontmoet die dag nóg een blanke man, die leeft onder de Ekari's, de stam bij de Wisselmeren. Dat is Reverend Kenneth E. Troutman, zendeling van de Christian and Missioning Alliance, uit New York. Hij is 32 jaar. Een lange, slanke, vriendelijke man. Hij woont in een hut van atap op een heuvel. Hij is de eenzaamste man ter wereld. Ik vraag hem die avond, als de regen over de vallei der meren jaagt, en de valwinden der bergen kreunend tegen het wiegelend dak slaan, waarom hij de wereld verlaten heeft. Mr. Troutman zegt: „Om te dienen". Ik vraag hem wanneer hij met verlof gaat? Hij antwoord, dat zijn werk geen verlof kent. Ik vraag hem waar ergens in de wereld zijn huis, zijn andere huis staat. Mr. Troutman kijkt me lang en niet-begrijpend aan en zegt dan: „Dat huis staat hierboven, dat is mijn huis". Hij bedoelt een huis, hoger dan de hoogste berg van Nieuw-Guinea, duizend mijlen boven de meest barre sneeuwtop van de woeste plateaux. Hij bedoelt het huis van God.

Ik vraag Mr. Troutman die avond, o vreemdste aller avonden in mijn leven, waar hij de kracht, de moed en de wil vandaan haalt in deze barre woestenij van wilde Papoea's, te leven. Hij glimlacht mild, de jonge Amerikaan, en hij zegt: „There where is faith there is love": waar geloof is, is liefde. Ik dien, ik doe mijn taak, die mij gegeven is door mijn Vader in de Hemel. En ik wil hier blijven".

O vreemdste aller avonden in mijn leven.... zulke mensen bestaan nog in wereld. Daar zijn nog mannen, die het leven in de maatschappij vaarwel zeggen en heengaan naar oorden, zo ver achter de laatste frontlijn der beschaving, zo mateloos ver weg van al datgene wat de wereld ons geschonken heeft om „rustig en comfortabel" te leven, dat voor hen geen terug meer bestaat. Daar zijn nog mannen, die in liefde dienen en die zich geplaatst hebben op de eenzaamste post ter wereld.

Die dag leerde ik twee helden kennen. De ene heet Jungle Pimpernel. De andere Reverend Kenneth E. Troutman.

Die nacht slaap ik niet. Ik nam een deken mee de bergen in en het is om 3 uur in de morgen 2 graden onder nul. Ik ben verstijfd van kou en denk te bevriezen. De wind giert door de vallei en buiten liggen, onder de ataplapjes, de Papoea's. Heel de nacht zingen en dansen ze door. Er is grote blijdschap in de clan: Kontolulle is gekomen. Een grote dag voor de stam der Ekari's. Ook een grote dag voor Nederland. Vandaag is het gezag teruggekeerd aan de Wisselmeren. Vandaag is de vlag geplaatst in deze vreemde, geheimzinnige uithoek van de wereld en hij zal er blijven waaien, in de koele bries van 3000 meter hoogte, zolang als de beste krachten van ons volk de moed, de wil en de geest hebben dit leven te willen leven.

Rondom rokende vuren zitten de Papoea's. Ze. praten zacht. Soms springt er een op en danst om het vuur. En de anderen, rustend voor hun grote oorlogsbogen, staren naar de hut. Ik zie in de glans van het vuur de ogen fonkelen in de zwarte gezichten en ik weet dat daar grote vreugde heerst aan 't vuur. Kontolulle is teruggekomen.

In dat andere huis, op de heuvel, slaapt Reverend Kenneth E. Troutman. Hij slaapt de rustigste slaap van alle mensen op de aarde.

WORDT VERVOLGD

De Mok

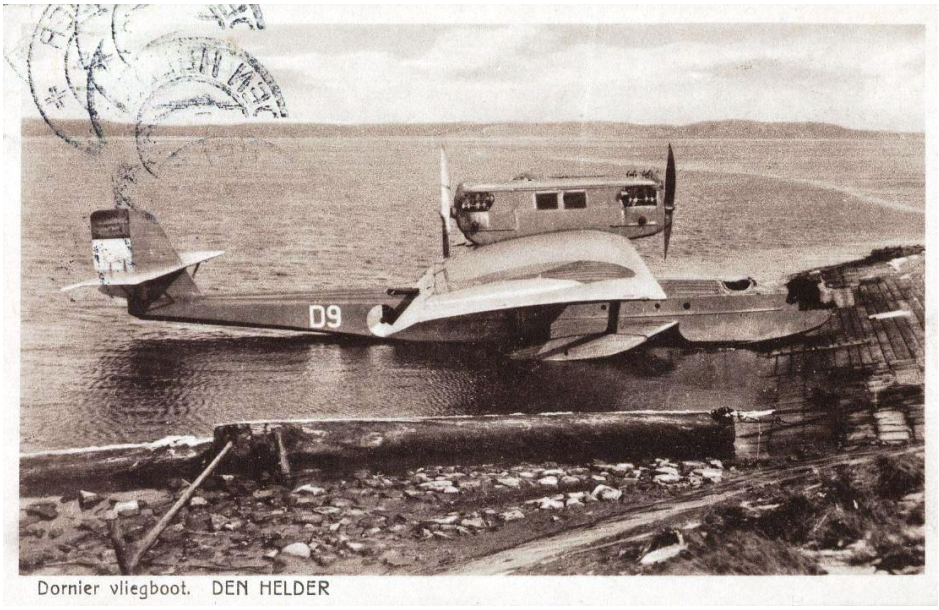
Operationeel:1 juni 1918 t/m 5 mei 1945

In augustus 1917 nam de Marine Luchtvaartdienst (MLD) vliegkamp De Mok op Texel in gebruik. De Mok diende voor het grootste deel voor de opleiding van vliegend marinepersoneel dat in aanmerking kwam voor uitzending naar Nederlands-Indië.

De Mok op Texel ligt aan de MOK baai.....heden kunt u hem vinden links van de haven veerdienst Teso Texel-Den Helder

In mei 1940 viel de Luftwaffe het vliegkamp aan. Ongeveer de helft van de aanwezige vliegtuigen ging verloren. Kort voor de overgave beschadigde een Nederlandse vernielingsploeg het kamp opzettelijk. De Duitsers namen het kamp op 21 mei 1940 in. Hierna startte de Wehrmacht de herstelwerkzaamheden. Af en toe verstoorde de Royal Air Force het werk. Tussen mei 1940 en november 1941 voerden de Britten ruim 30 bombardementen op het vliegkamp uit. Deze richtten weinig schade aan.

Tijdens de oorlog zou De Mok geen rol van betekenis spelen. Alleen de Seenotdienst benutte het vliegkamp als steunpunt. Na de oorlog is het vliegkamp niet meer door watervliegtuigen gebruikt.



Dornier vliegboot. DEN HELDER

De Koninklijke Marine vestigde er in 1949 een amfibisch trainingskamp. Defensie traint hier mariniers in de omgang met landingsvaartuigen. Tegenwoordig herinneren enkele Duitse gebouwtjes aan de oorlog.

Het MOKTexel heet thans de "Joost Dourleinkazerne"

Onderstaande foto's zijn door mij gemaakt in 2014, dus nog vrij recentelijk..... de MOKUP ligt er verlaten bij, daar konden wij de LCA's met hoogwater neerzetten opdat we met afvallend tij bij het droogvallen onderhoud konden plegen buitenboord

Arie Krijgsman www.tenanker.com

De Curaçaose Landmacht in de 20e eeuw (1)

door Joop Kooijman

De twintigste eeuw is de wereldgeschiedenis ingegaan als een zeer gewelddadig tijdperk. Gelukkig voor Curaçao bleef het meeste geweld op afstand, maar toch zijn er twee periodes waarin het eiland met de realiteit van geweld werd geconfronteerd.

In 1929 overviel de Venezolaanse terrorist Urbina het Waterfort in Punda en roofde alle aanwezige wapens en munitie. In 1942 werden de wateren van de Caribische Zee oorlogsgebied door hier opererende nazi-onderzeeboten. De laatste overgebleven nazi-Duitse onderzeeër torpedeerde op 27 juli 1943 de Shell lake tanker Rosalia, met als gevolg een groot verlies aan mensenlevens (zie Napa, de weekend bijlage van de grootste Nederlandstalige krant op Curaçao, de Amigoe (vriend) dd. 8 juli 2023).

Curaçao ervaart een overval

Tot op de dag van vandaag weten de Nederlandse regering en het parlement militaire gevaren niet voldoende in te schatten. Ook in de eerste jaren van de twintigste eeuw werd de defensie op Curaçao sterk verwaarloosd. Er waren slechts negentig Militaire Politietroepen. Op 8 juni 1929 ging het mis: enkele vrachtauto's beladen met Venezolaanse opstandelingen (nota bene Venezolaanse arbeiders die voor de Shell werkten) hadden onder leiding van de Venezolaanse opstandeling Urbina en zijn medecommandant Machado de Curaçaose politietroepen gelegerd in het Waterfort alsook de gouverneur overrompeld, waarbij drie doden vielen. Een situatie die enkele dagen duurde, tot de opstandelingen naar Venezuela vertrokken middels het gevorderde Amerikaanse schip Maracaibo, met medeneming van bovenvermelde gouverneur Fruytier en de militaire commandant, alsmede de buitgemaakte wapens en munitie.

Marcherende Curaçaose schutters. Foto: Collectie H Manders

Actie was nodig. Nederland zond de torpedobootjager Hr.Ms. Kortenaer met tientallen mariniers, tevens arriveerden per vrachtschip veertig KNIL-militairen uit Suriname. Op Curaçao riep de heer C.N. Winkel, oud-commandant van de in 1924 uit dienst gestelde schutterij, eilandgenoten op om zich te verzamelen, teneinde een nieuw verdedigingskorps op te richten.

VKC

Het Vrijwilligers Korps Curaçao werd enkele weken na Urbina's overval op 23 juni 1929 gesticht met een mankracht van 156 vrijwilligers en is heden ten dage nog zeer actief.

De Tweede Wereldoorlog begint

Op 1 september 1939 viel nazi-Duitsland buurland Polen binnen. Het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk hadden Adolf Hitler, de dictator van nazi-Duitsland, gewaarschuwd dat een aanval op Polen militair niet zou worden getolereerd (het moderne NAVO-uitgangspunt) en een oorlog in West-Europa was een feit. In het voorjaar van 1940 vielen de nazi's bijna alle landen van West-

Europa binnen en liepen hen onder de voet. Nederland volgde op 10 mei 1940. Na de val van Frankrijk op 18 juni 1940 stond het Verenigd Koninkrijk er alleen voor.

Curaçao mobiliseert

1929, na de overval van Urbina: uit Nederland per Hr. Ms. Kortenaer overgebrachte mariniers op het Fortplein. Foto: Collectie J.M. Kooijman

Het uitbreken van de oorlog in West-Europa kwam niet onverwacht. Op 26 augustus 1939 werd de algemene mobilisatie in het Koninkrijk der Nederlanden afgekondigd, waaronder ook op Curaçao. Het VKC onder commando van majoor C.N. Winkel werd direct gemobiliseerd en werd onderdeel van het Nederlandse garnizoen op Curaçao, dat bestond uit de hier gevestigde Koninklijke Marine, waaronder het Korps Mariniers met 200 man en 150 politietroepen. In totaal 532 man, een aantal dat zo snel mogelijk met nieuwe rekruten werd uitgebreid.

Wapens importeren

Er wordt beweerd dat de eerste kanonnen voor de Curaçaose verdediging zich aan boord van het passagiersschip Simon Bolivar bevonden, dat op 18 november 1939 volgens de officiële lezing door twee zeemijnontploffingen op de Noordzee ten onder ging - torpedering lijkt echter voor de hand te liggen. 102 opvarenden kwamen bij deze scheepsramp om het leven, voor het merendeel passagiers. Daarna werden kanonnen per schip uit Engeland en verder militair materieel per KNSM-schip uit de Verenigde Staten aangevoerd.

Schutterij

De militaire mankracht was ontoereikend om een eiland, dat van levensbelang was voor het niet-bezette deel van Nederland en het Verenigd Koninkrijk (Engeland) vanwege de aanwezigheid van de tot de grootste ter wereld behorende C.P.I.M.-raffinaderij, afdoende te verdedigen.
In november 1940 werd de Schutterij opgericht, die een mankracht van 1.100 personen zou gaan omvatten. Het Korps Mariniers en het VKC zorgden voor instructeurs.

Oefgening met Marmon-Herrington tanks op de vlakte van Hato. Foto: Nationaal archief (Nederland).

De schutters werden uitstekend bewapend met de standaard bewapening, zoals geweren en pistolen voor de officieren. Daarna kwamen zware mitrailleurs (ook als luchtafweer op Jeeps), mortieren, 37 mm anti-tankgeschut en lichte infanterietanks.

Deze waren van het Amerikaanse fabricaat Marmon Harrington en door de Nederlandse regering aangekocht ter verdediging van het belangrijkste eiland Java in voormalig Nederlands-Indië (thans Indonesië). Maar zoals gewoonlijk arriveerden deze belangrijke wapens niet op tijd en daarom werden deze tanks naar Curaçao en Suriname vervoerd.

Het Waterfort en de ingang Annabaai in de dertiger jaren. Foto: Collectie J.M. Kooijman.

Curaçao tijdens de Tweede Wereldoorlog

De belangrijkste industrie bestond uit de enorme olieraffinaderij en het scheepsreparatiebedrijf CDM (voorheen Pletterij Nederhorst en nu Damen) met het Beatrix droogdok, waarin grote oorlogsschepen en koopvaardijschepen konden worden hersteld, waarvan sommige oorlogsschade hadden. Voorts was er de Curaçaose Scheepvaart Maatschappij, die tientallen zogenoemde lake tankers exploiteerde.

De haven was zeer belangrijk en werd uitstekend door kanonnen beschermd en met een stalen net ter hoogte van de pontjesbrug om vijandelijke onderzeeboten toegang tot de haven te ontzeggen. Willemstad was woongebied en men had nog het vliegveld Hato, dat tot militair gebied was verklaard. Het eiland was verder weinig bewoond. Ten gevolge van de import van Caribische werknemers ten behoeve van de raffinaderij was de bevolking inmiddels gegroeid en naderde naar schatting 100.000 personen.

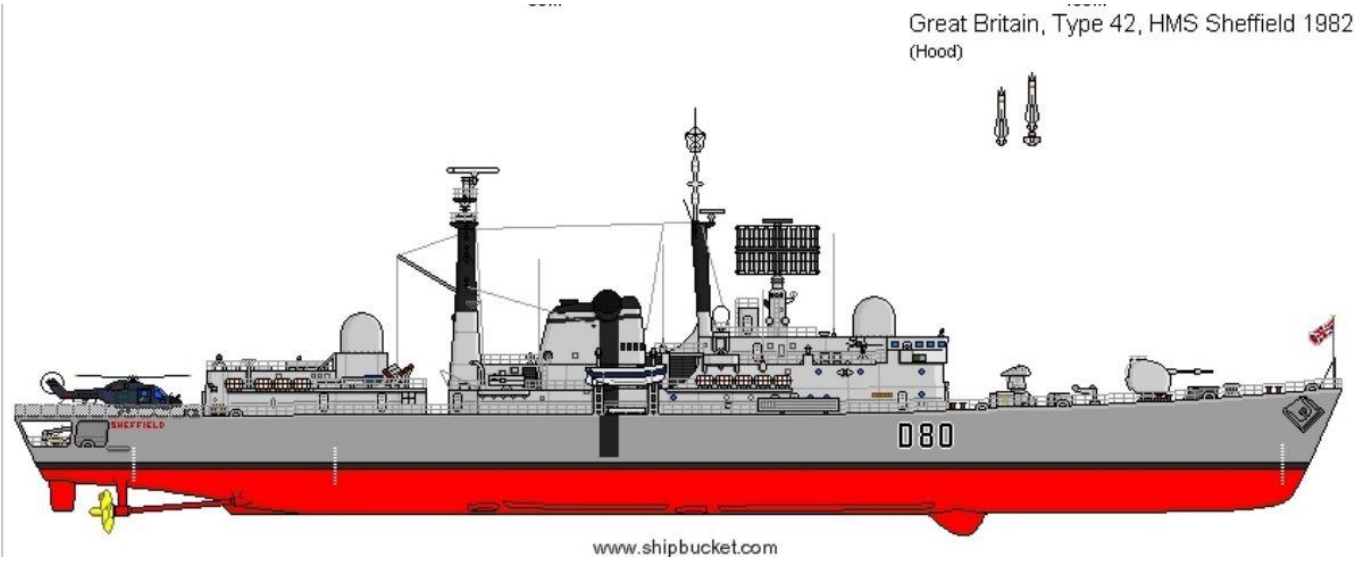
Dit artikel werd mogelijk gemaakt door de medewerking van Hans Manders, die de historische militaire gebeurtenissen van Curaçao onderzoekt met het accent op de Tweede Wereldoorlog.

Bron:

Joop Kooijman

==========

DE ONDERGANG VAN HMS SHEFFIELD



Brontekening: Wikipedia 2017

Tweeënveertig jaar geleden bracht de Argentijnse marine de Royal Navy een gevoelige klap toe

Wies Platje

4 Mei 1982 was een zwarte dag in de roemruchte geschiedenis van de Britse Royal Navy. Het militaire bewind in Argentinië had besloten om op 2 april van dat jaar de onder Brits bestuur vallende Falkland eilanden met een militaire campagne tot Argentijns grondgebied te maken. Met deze campagne werd beoogd het gevoel van nationalisme onder de Argentijnse bevolking aan te wakkeren en de aandacht af te leiden van de slechte economische situatie in het land. Omdat ook in het Verenigd Koninkrijk op dat moment de economie er niet rooskleuring voorstond, ging men er in Buenos Aires vanuit dat de Britten de invasie als een fait accompli zouden moeten accepteren. Een pijnlijk foute inschatting. Premier Maggie Thatcher, de ‘Iron Lady van number 10’ wist in een korte periode de Britse verontwaardiging aan te wakkeren en te kanaliseren en de weg vrij te maken voor een grootscheepse militaire tegenactie.

HMS Sheffield (D80) type 42 GP-jager
4820 ton
In dienst 16 februari 1975
270 bemanningsleden
2 x Sea Dart anti-luchtdoel lanceerinrichtingen
1 x 114 mm kanon
1 x Lynx helikopter

De Britse Admiralty stelde een indrukwekkend vlootverband samen (Task Force 317) dat op 10 april naar de Zuid-Atlantische Oceaan vertrok. Samen met HMS Arrow, HMS Briljant, HMS Coventry, HMS Glasgow en het bevoorradingsschip RFA Appleleaf sloot HMS Sheffield zich aan bij de andere schepen van Task Force 317 waarna op 1 mei operaties in de 'Total Exclusion Zone' rond de Falklands' aanvingen. De Britten waren zich bewust van het feit dat de Argentijnse marine beschikte over het Franse Exocet anti-schip geleidewapensysteem, de hoofdbewapening van het Super-Etendard maritiem aanvalsvliegtuig eveneens van Franse origine. In een poging de dreiging van dit wapensysteem het hoofd te kunnen bieden werd met de codenaam 'Handrem' een operationele doctrine vastgesteld waarbij na een interceptie van de Super E Agave radar van dat vliegtuig het gehele verband de snelheid maximaal opvoerde en alle schepen tegelijkertijd radar misleidende maatregelen moesten nemen. Ondanks deze dreiging werd binnen de taskforce de dreiging van een Argentijnse onderzeebootaanval hoger ingeschat. De commandant van de Sheffield, captain RN James Salt, had in dit licht bevolen elke 90 seconden van koers te veranderen.

De aanval

Op 4 mei om 07.50 werd de Sheffield voor de eerste maal gedetecteerd door de Lockheed SP-2H Neptune 112 van de Argentijnse Marine Luchtvaartdienst. De Neptune hield de Britse schepen in de gaten en verifieerde de positie van de Sheffield opnieuw om 08.14 en om 08.43. Om 09.45 stegen twee Super Etendards, beiden bewapend met AM39 Exocets, op van de marine vliegbasis Rio Grande en maakte om 10.00 uur rendez-vous met een KC-130H Hercules tankvliegtuig om bij te tanken. Vliegers van de Etendard's waren Capitan de Fragata (kapitein-luitenant) Augusta Bedacarratz en Teniente (luitenant) Armando Mayora.

In de twee weken voorafgaande aan de aanval hadden Argentijnse piloten aanvalstactieken toegepast tegen hun eigen schepen, waaronder Type-42 zusterschepen van de Sheffield.

Super Etendard van de Argentijnse marine

SP-2H Neptune 112 van de Argentijnse marine

Daardoor kenden ze de radarhorizon, detectieafstanden en reactietijden van de scheepsradar en de optimale procedure voor het programmeren van de Exocet projectielen voor een succesvol aanvalsprofiel. Hiermee waren ze in staat om met behulp van het radardetectiesysteem de onderschepping door het schip te vermijden.

Om 10.35 klom de Neptune naar 3800 voet en detecteerde één groot en twee middelgrote contacten. Een paar minuten later gaf het vliegtuig de posities door aan de twee aanvallende vliegtuigen. Vliegend op zeer lage hoogte klommen deze om 10.50 uur naar een hoogte van 500 voet om de contacten te verifiëren, maar slaagden er niet in deze te lokaliseren waarna ze terug gingen naar een lagere hoogte. Later klommen ze weer en na een paar seconden scannen verschenen de doelen op hun radarscherm. De vliegers laadden de coördinaten in hun wapensysteem en gingen weer op zeer lage hoogte vliegen. Na een last-minute check lanceerden ze om 11.04 uur elk een AM39 Exocet terwijl ze 20 tot 30 mijl van hun doelen verwijderd waren. Zonder bij te tanken landden ze op 12.04 uur in Rio Grande.

Aan boord van de Sheffield

Op de vierde mei om ongeveer 10.00 uur was de operationele gereedheidsgraad op het schip op het op één na hoogste niveau (gereedheidstoestand 2). Ze voer als meest zuidelijke van de drie type 42 jagers (samen met HMS Glasgow en HMS Coventry) als een vooruitgeschoven ‘anti-air radar picket’ verband ten westen van de hoofdgroep en ten zuidoosten van de Falklands. Het weer was mooi en de zee kalm met een deining van twee meter. Het vliegkampschip HMS Invincible (onderdeel van de hoofdgroep) was verantwoordelijk voor de anti-lucht coördinatie.

Voorafgaande aan de aanval bleek dat de radaroperators van de Sheffield moeite hadden met het onderscheiden van de Argentijnse Mirage- en Super Etendard vliegtuigen, bovendien beschikte het schip op dat moment mogelijk niet over effectieve IFF (identificatie vriend of vijand) en radarstoringsmiddelen. Ondanks het feit dat in inlichtingenbriefings gemeld werd dat een aanval met Exocets een reële drieging vormde, had de commandant van de Sheffield de afgelopen twee dagen dit bericht als overschat gekwalificeerd en als vals alarm genegeerd.

Omdat de scheepsradar (Type 965) geen laag vliegende vliegtuigen kon detecteren, werden de twee binnenkomende vliegtuigen die op een hoogte van 30 meter vlogen niet opgemerkt. Op slechts 40 mijl afstand werden ze ontdekt door de radarwaarschuwingsontvanger en vervolgens ook door de langeafstandsvliegtuigwaarschuwingsradar van de Glasgow toen het vliegtuig op een hoogte van 37 meter boven zeeniveau opdook voor een radarcontrole. De Glasgow bezette onmiddellijk de gevechtsposities en communiceerde het waarschuwingscodewoord ‘Handrem’ via UHF en HF frequenties aan alle schepen van de taskforce. De radarcontacten werden ook gezien door het vliegkampschip Invincible en vanaf dit schip kregen patrouillerende Sea Harrier vliegtuigen een zoekopdracht die evenwel niets opleverde. De Invincible verklaarde de

radarcontacten als vals en liet de Air Warning op geel staan in plaats van deze naar rood te verhogen.

In reactie op de waarschuwing van de Glasgow bleven de bemanningen van het 4,5 inch geschut, van het Sea Dart raketsysteem en van de 20 mm kanonnen van de Sheffield op hun post. De vliegtuigen werden gedetecteerd op de voorwaarts gerichte Type 909 radar, maar niet op de achterste. De ESM-sensor (sensor voor het waarnemen van elektronische emissies) werd vervolgens geblokkeerd door een ongeoorloofde uitzending door het satellietcommunicatiesysteem van het schip. Vanaf de Glasgow, via een datalink, doorgestuurde informatie werd hierdoor niet ontvangen. Zeven seconden later werd de eerste

4 mei 1982, even na tien uur in de ochtend

Exocet afgevuurd, waarop de Glasgow haar radar misleidende systeem afvuurde. Aan boord van de Sheffield gebeurde dat pas toen de rookuitstoot van de raket door uitkijkposten werd waargenomen en men zich realiseerde dat het schip werd aangevallen. De wachtsofficieren riepen de commandant naar de brug maar gaven niet het ‘klaar voor gevecht commando’ namen geen ontwijkende stuurcommando’s en lieten na radar misleidende maatregelen te nemen. De luchtbestrijdingsofficier werd door het hoofd van de operationele dienst naar de commandocentrale geroepen vlak voordat de eerste raket insloeg.

Er werden twee Exocets gelanceerd, de eerste die de Sheffield raakte en de tweede die door de Yarmouth werd waargenomen en de Sheffield op een halve mijl afstand miste. De Sheffield werd aan stuurboordzijde ter hoogte van dek 2 getroffen. De raket vloog door de kombuis van het cafetaria en doorbrak het schot van de voorste hulpmachinekamer, tweeënhalve meter boven de waterlijn waardoor een gat in de romp ontstond van ongeveer anderhalf bij drie meter. Het was aanvankelijk onduidelijk of de raket geëxplodeerd is wel werd het elektrische distributiesysteem en de onder druk staande zeewaterbrandblusleiding vernield. Met name de schade aan het brandblussysteem maakte elke brandbestrijdingsreactie onmogelijk waardoor de ontstane branden vrij spel kregen.

Op het moment van de treffer was de commandant, nadat hij de gevechtscentrale had bezocht, in zijn hut. De luchtbestrijdingsofficier bevond zich in de longroom in gesprek met enkele hofmeesters. UHF-communicatie tussen de Sheffield en de Coventry stopte toen een niet geïdentificeerd bericht binnenkwam met de simpele inhoud: “De Sheffield is geraakt”.

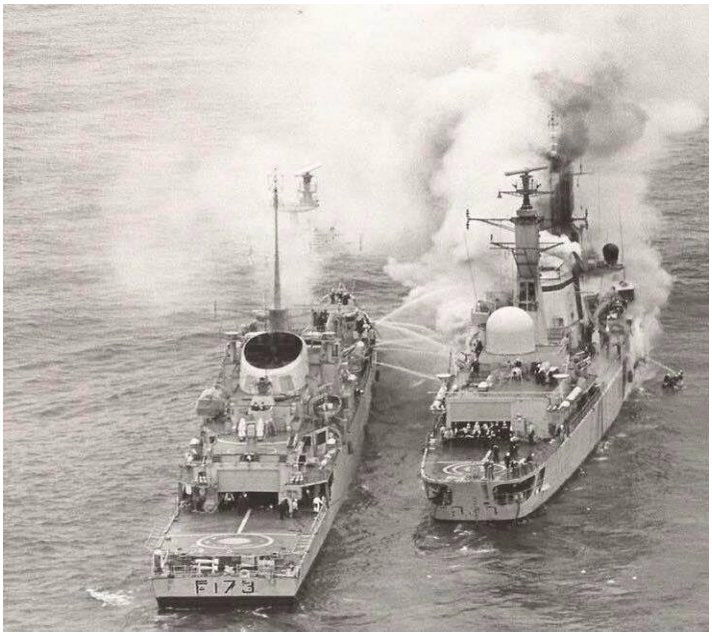
De reacties

Het vlaggenschip, HMS Hermes, commandeerde HMS Arrow en HMS Yarmouth een onderzoek in te stellen en een helikopter werd naar de positie van Sheffield gestuurd. Er heerste alom verwarring tot de Lynx helikopter van de Sheffield onverwacht op de Hermes landde. Aan boord waren het hoofd van de operationele dienst en de luchtverdedigingsofficier die de aanval met een raket bevestigden.

Met de belangrijkste brandbestrijdingssystemen buiten werking moest de bemanning pogen het vuur te blussen met behulp van draagbare elektrisch aangedreven pompen en emmers. Controle over de brandbestrijding was er nauwelijks, samenwerking ontbrak en er werd geen commandolijn ingesteld. De bemanning werd niet centraal aangestuurd. HMS Arrow en HMS Yarmouth poogden aan bak- en stuurboordzijde het vuur te bestrijden; dit had overigens weinig effect.

Captain RN James Salt, commandant van HMS Sheffield kort nadat hij zijn schip heeft moeten verlaten

De bemanning van de Sheffield vocht bijna vier uur voor het behoud van het schip voordat de commandant het commando gaf het schip te verlaten, hij was bevreesd voor het moment dat het vuur de opslagplaats van de Sea Dart rakketten zou bereiken. Bovendien wilde hij het risico niet lopen dat de positie van de Yarmouth en de Arrow de aandacht van de Argentijnen zou trekken. Het grootste deel van de bemanning klom aan boord van de Arrow en met een rubberboot werden



HMS Arrow verleent assistentie bij het blussen en een Sea King

enkele bemanningsleden overgevaren naar de Yarmouth. Ook de helikopter van de Hermes bracht nam enkele mannen aan boord.

Toen de Sheffield bemanning aan boord van de Arrow wegvoer van de plaats des onheils toonde luitenant ter zee Carrington-Wood een staaltje van typisch Engelse relativering.

Hij liet zijn mannen '*Always look on the Bright Side of Life'* uit de Monty Python film Life of Brian zingen.

Tot zes dagen na de aanval werden vijf inspecties op de nog drijvende Sheffield uitgevoerd waarbij onderzocht werd of er uitrusting kon worden gered. Opdracht werd gegeven om het gat aan stuurboord provisorisch te dichten en de Sheffield naar South Georgia te slepen. Voordat deze orders waren gegeven werd het voor een groot deel uitgebrande schip reeds door de Yarmouth op sleeptouw genomen. Door de hoge zeegang stroomde gestaag zeewater door het gat in de romp waardoor het schip steeds meer slagzij maakte en uiteindelijk op 10 mei 1982 zonk naar een diepte van 1800 meter. Het wrak van HMS Sheffield rust in de positie 53^0 04'S 56^o 56'W. Sinds de Tweede Wereldoorlog was zij het eerste schip van de Royal Navy dat als gevolg van gevechtshandelingen tot zinken werd gebracht.

Twintig leden van de bemanning lieten het leven, het betrof voornamelijk personeel op wacht in de omgeving van de kombuis en cafetaria en in de computerruimtes. Zesentwintig mannen werden gewond door het vuur en het inademen van rook. Velen leden aan een shock. Slechts het lichaam van één van de overledenen werd geborgen. De overlevenden werden met de tanker British Esk naar het eiland Ascention overgebracht. Het wrak werd in het kader van de Protection of Military Remains Act formeel in 1986 als 'protected place' aangeduid.

Raad van onderzoek

Op 7 juni startte, in opdracht van het Ministry of Defence, in de Britse marinehaven Portsmouth een Board of Inquiry een onderzoek naar het ondergaan van HMS Sheffield. Op 28 juni werd het resultaat van het onderzoek openbaar gemaakt. In het rapport werd ernstige kritiek geuit op de brandbestrijdingsmiddelen aan boord, de geoefendheid hiermee en de voorgeschreven procedures. Als oorzaken van het verloren gaan van het schip werden de volgende omstandigheden naar voren gebracht:

- falen in het reageren op de meldingen van HMS Glasgow over twee naderende Super Etendards; er werd niet onmiddellijk in gevechtsgereedheid gegaan, het Sea Dart raketsysteem werd niet in onmiddellijke gereedheid gebracht en er werden geen radar misleidende chaff decoys gelanceerd
- gebrek aan een Electronic Counter Measure jamming capaciteit
- gebrek aan een nabij anti-luchtdoel geschut (zoals de bij de KM in gebruik zijnde Goal Keeper)
- onvoldoende training van operators bij gesimuleerde realistische doel aanwijzing op lage hoogte
- trage reactie van de Sea Dart geleidingsradar en van de operator van het systeem
- de verspreiding van de brand werd ernstig bevorderd door de ontvlambaarheid van afdekmateriaal van plafonds en van de gordijnen; hierdoor kwam veel rook vrij. Er was ook een tekort aan beademingsapparatuur terwijl in het voorschip de ontsnappingsopeningen te klein waren voor bemanningsleden die beademingsapparatuur droegen.

Het handelen van de commandant van het schip direct na de inslag van de Exocet en zijn beslissing het schip te verlaten werd niet bekritiseerd. Wel werden het hoofd van de operationele dienst en de luchtbestrijdingsofficier schuldig bevonden van nalatigheid. Admiral John Fieldhouse, de bevelhebber der zeestrijdkrachten, besloot deze officieren echter niet te laten verschijnen voor een zeekrijgsraad en hen geen disciplinaire straf of andere administratieve procedure op te leggen.

Pas in 2006, volgend op een intensieve campagne van voormalig personeel van de Royal Navy, werd een zwaar gecensureerde samenvatting van de geheim gehouden bevindingen van de Board of Inquiry door het ministerie, in het kader van de UK Freedom of Information Law, vrijgegeven.

In 2015 toonde een heronderzoek van de aanval aan dat de oorlogskop van de Exocet inderdaad binnen de Sheffield ontploft was. Later opgedane expertise en moderne apparatuur die in 1982 nog niet beschikbaar was lagen hieraan ten grondslag.

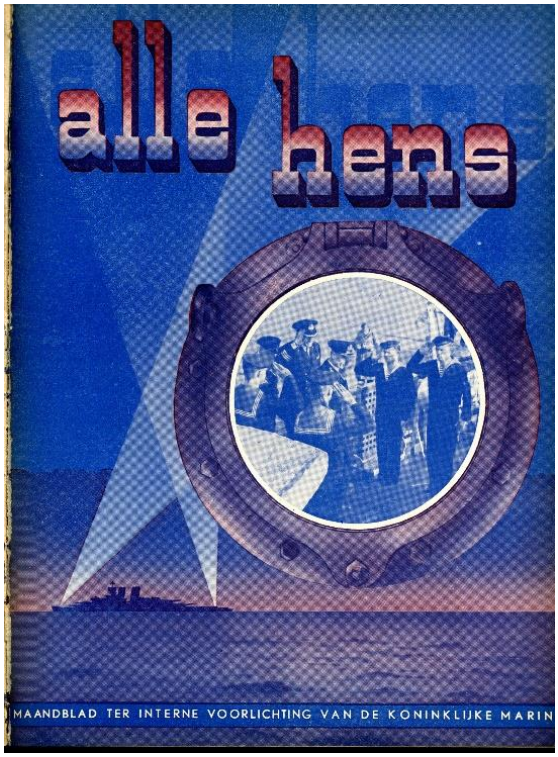
In 2017 kwam een compleet exemplaar van het onderzoek in 1982 in handen van The Guardian die stelde dat de tot dan toe door de Britse regering vrijgegeven ‘ingepakte’ resultaten van het onderzoek tot doel zouden hebben gehad de overgebleven Type 42 schepen in de verkoop te doen. In het ongecensureerde rapport kwamen veel aanwijzingen naar voren die duidden op de operationele ongeschiktheid van het schip. Over de nalatigheid van twee officieren die volgens The Guardian “ontsnapten aan de zeekrijgsraad en geen disciplinaire straffen ondergingen met de bedoeling de euforie die aan het einde van de oorlog in Engeland was ontstaan te ondermijnen”. Het ongecensureerde rapport liet zien dat het schip onvoldoende op de aanval was voorbereid, dat gedurende de aanval de luchtbestrijdingsofficier niet in de gevechtscentrale

aanwezig was en bovendien niet geloofde dat de Sheffield binnen het bereik van de Argentijnse marine luchtvaartdienst lag. Zijn assistent was op het moment van de aanval op het toilet.

Naast HMS Sheffield, verloor de Royal Navy gedurende de Falkland oorlog nog drie van haar schepen: HMS Ardent, HMS Antilope en HMS Coventry. De ten ondergang van het containerschip Atlantic Conveyer betekende voor de Britse grondstrijdkrachten een dramatische streep door de aanvalsplannen omdat daarmee de bij de aanval op Port Stanley alle noodzakelijke Scout helikopters verloren gingen.

De afloop van de oorlog is bekend. De Britse leeuw had, ondanks een groot verlies aan levens en materiaal, weer onweerstaanbaar gebruld en weer werd door het hele land uit volle borst gezongen dat “England had ruled the waves”.

In het NAVO-hoofdkwartier in Northwood, van waaruit de oorlog in 1982 werd geleid en waar ik later drie jaar werkzaam was, hing in de binnenkomsthal een meters groot schilderij van een zelfverzekerde premier Thatcher die met haar onafscheidelijke handtas aangestaard wordt door de gezamenlijke chefs van staven.



De taak van de OV

Velen van U zullen de voorgaande artikelen hebben gelezen over de Onderzeeboot-verkenners. En wellicht is bij U de gedachte opgekomen: ik heb nu iets gehoord van de instrumenten en de opleidingen, maar wat is nu eigenlijk het werk van de onderzeeboot-verkenner op de vloot?

Hier wilden we het ditmaal dan eens over hebben. Allereerst kunnen we naar gelang de taak van de onderzeeboot-verkenners, de oorlogsschepen verdelen in twee categorieën, te weten schepen welke een onderwater-detectie apparaat hebben uitsluitend voor zelfbescherming, en schepen welke onderwater-detectie apparaten hebben om daarmede onderzeeboten op te sporen en zo mogelijk te vernietigen.
Laten we de eerste categorie eerst eens nader bezien. Onder deze categorie vallen kruisers, vliegkampschepen e.d., dus grote kostbare schepen welke niet nodeloos aan onderzeeboot gevaar blootgesteld moeten worden. De taak van de onderzeeboot-verkenner aan boord van die schenen is om ter beveiliging van het eigen schip, het gebied rond het schip met zijn Asdic voortdurend af te zoeken teneinde na te gaan of er onderwater gevaar dreigt van onderzeeboten of naderende torpedo’s. Een door een onderzeeboot afgevuurde torpedo zal, door het geruis dat hij maakt, door de O.V. worden gehoord en nu is het zaak dat hij onmiddellijk hiervan waarschuwt en ook de richting, waarin de torpedo wordt gehoord, meldt,

zodat de officier van de wacht practisch direct koers kan veranderen om de torpedo's te ontwijken. De O.V. moet de torpedo in de gaten blijven houden opdat nagegaan kan worden of voldoende koers is veranderd. U ziet dat de veiligheid van het schip dus in hoge mate afhangt van de waakzaamheid van de op post zijnde Onderzeeboot-verkenner.
Het volgende geval kan, hoewel het in dit geval door vliegtuigen gelanceerde torpedo's betreft, ter illustratie dienen: In het voorjaar van 1944 begeleidde de luchtverdedigingskruiser „Jacob van Heemskerk" een convooi in de Middellandse Zee. Op een gegeven moment werd het convooi door een vrij groot aantal Duitse torpedo- vliegtuigen aangevallen. Temidden van het lawaai dat deze luchtaanval op het convooi ontketende, pikte de op post zijnde Onderzeebootverkenner plotseling het geruis van torpedo's op. Onmiddellijk meldde hij dit aan de officier van de wacht en bleef voortdurend kalm en op de juiste wijze de verdere gegevens doorgeven naar de brug. Hierdoor kon de commandant juist tijdig genoeg koers veranderen en zo de torpedo's ontwijken. Een torpedo zag men aan BB, en een andere aan SB passeren. Een waar succes, dank zij goed instrumentarium en juist en snel optreden van de betrokken personen.
Behalve torpedo-geruis kan de O.V. natuurlijk ook onderzeeboten zowel als het geruis van andere bovenwaterschepen (en hierbij denk ik o.a. ook aan snelle torpedomotorboten) met genoemde zelfbeveiligings Asdic installatie oppikken, waardoor tijdige waarschuwing kan worden gegeven. Men realisere zich echter dat de benodigde bekwaamheid eerst na langdurige oefening wordt bereikt, terwijl de behaalde bekwaamheid door voortdurende oefening moet worden bijgehouden. Onder de tweede categorie schepen, welke speciaal tot taak hebben onderzeeboten op te sporen en te vernietigen, vallen de onderzeebootjagers en verdere onderzeebootbestrijdingsschepen. De hoofdtaak van deze schepen is het beschermen van vlootverbanden en convooien tegen onderzeebootaanvallen. Aangezien in een oorlog te allen tijde grote hoeveelheden grondstoffen, voedsel, materialen, wapens, enz. van overzee zullen moeten worden aangevoerd en dit nog altijd voor het leeuwenaandeel door schepen, 'welke voor de veiligheid in convooien worden samengevoegd, zal moeten geschieden is de bescherming van deze convooien, o.a. tegen onderzeeboten, van het grootste belang.

Dit geschiedt door het toevoegen van begeleidende oorlogsschepen, het zogenaamde convooi-escorte. Dat ook vlootverbanden waarin kostbare schepen zijn begrepen, beveiliging tegen onderzeeboten behoeven is zonder meer duidelijk. De escorte-schepen c.q. de tot het anti-onderzeebootscherm behorende onderzeebootjagers, worden rond het convooi c.q. rond het vloot- verband opgesteld en krijgen elk een sector op om met hun Asdic af te zoeken naar onderwater dreigend gevaar. Wordt contact verkregen dan moet het betrokken schip direct tot de aanval overgaan en pógen de onderzeeboot te vernietigen. Het opsporen van onderzeeboten hangt geheel af van het goed uitluisteren van de op post zittende onderzeeboot-verkenners. Pas wanneer zij een onderzeeboot ontdekt hebben, begint het tweede gedeelte van hun taak, n.l. het aanvallen van het contact. Om dit tot een goed einde te brengen moeten niet alleen de onderzeeboot-verkenners snel, precies en op de juiste wijze werken, doch moet praktisch het gehele schip, commandant, plot, roerganger, machinekamer en dieptebom bemanning als een goed geoefend en op elkaar ingespeeld „team" samenwerken. Direct nadat contact wordt verkregen gaat het schip er op af terwijl de onderzeeboot-verkenners voortdurend de peiling en afstand tot de onderzeeboot bepalen, diens beweging gadeslaat en de diepte bepalen. Uit die gegevens moet de commandant, bijgestaan door de O.V. officier, de juiste aanvalskoers bepalen en moeten on het juiste moment de dieptebommen worden geworpen.

De schrijver van dit artikel heeft in de laatste oorlog persoonlijk, als onderzeeboot-verkenner, enige aanvallen op onderzeeboten meegemaakt en hij kan U verzekeren dat dit voor een O.V. een uiterst inspannende en opwindende taak is. Worden resultaten bereikt dan schenkt dit ook een hoge mate van voldoening. Doch de meeste tijd zal op zee met zoeken worden doorgebracht zonder dat dergelijke direct zichtbare resultaten worden geboekt. Men realiseer zich echter dat alleen al de aanwezigheid van de escorte-schepen reeds een belangrijke preventieve uitwerking heeft welke, vooral als bekend is dat zij tot. het bereiken van resultaten in staat zijn, de vijandelijke onderzeeboot ervan doet terugschrikken om tot de aanval over te gaan. Hei doel, n.1. het veilig overbrengen van het convooi, wordt dus wel degelijk bereikt.
In de laatste oorlog is duidelijk de waarde van de onderzeeboot-verkenner gebleken.
Van het grote aantal onderzeeboten dat vernietigd werd is een belangrijk percentage aan de Asdic en haar bedieningspersoneel ten offer gevallen.
Ook mijnen kunnen met de Asdic worden verkend. Wij weten allen dat in de oorlog mijnen langs de kusten, in de scheepvaartroutes en in de zeegaten werden gelegd. Een aardig voorval dat dit opsporen van mijnenvelden goed illustreert is het volgende: In Augustus 1944 had een geallieerd eskader opdracht een door de Japanners bezet eiland te bombarderen. Het was bekend dat mijnen rond het eiland waren gelegd doch de juiste positie was niet bekend. Elk van de schepen had een sector van het eiland toegewezen gekregen om te beschieten en zo voeren de schepen al vurend heen en weer, terwijl de onderzeeboot-verkenners naarstig door zochten naar mijnen. Alle schepen bleven vrij van de mijnenvelden.
Ook bij de navigatie kunnen de onder- zeeboot-verkenners met behulp van de Asdic goede assistentie verlenen. Zo liep b.v. Hr Ms „Tjerk Hiddes" tijdens de oorlog in het Oosten op een nacht geholpen door radar bovenwater en Asdic onderwater, tussen de riffen door tot vlak onder de kust van Timor om een aantal in nood verkerende en door de Jappen achtervolgde personen aan boord te nemen en veilig weg te voeren.
Later, kort na de Japanse capitulatie liep Hr Ms „Tromp" een haven in Indonesië binnen. Tijdens het naar binnen stomen werd door de onderzeeboot-verkenner gemeld dat iets verdachts werd gehoord. Het bleken mijnen te zijn. Met behulp van de gegevens welke de onderzeeboot-verkenner verstrekte kon' het schip veilig binnen lopen.
Ook bij de Hydrografische dienst wordt de Asdic met succes gebruikt. Met Asdic uitgeruste Marineschepen worden zowel in Nederland als in Indonesië gebruikt bij het opzoeken van wrakken en andere onderwater obstakels.
Ik hoop dat in het voorgaande is aangetoond dat de onderzeebootverkenners zowel i oorlogs- als in vredestijd een nuttige en belangrijke taak vervullen en ik eindig met de hoop uit te spreken dat dit artikel erin zal bijdragen dat velen ertoe aangetrokken worden zich in genoemde richting te specialiseren.
Korp. v. s. d. H. PLAAT.

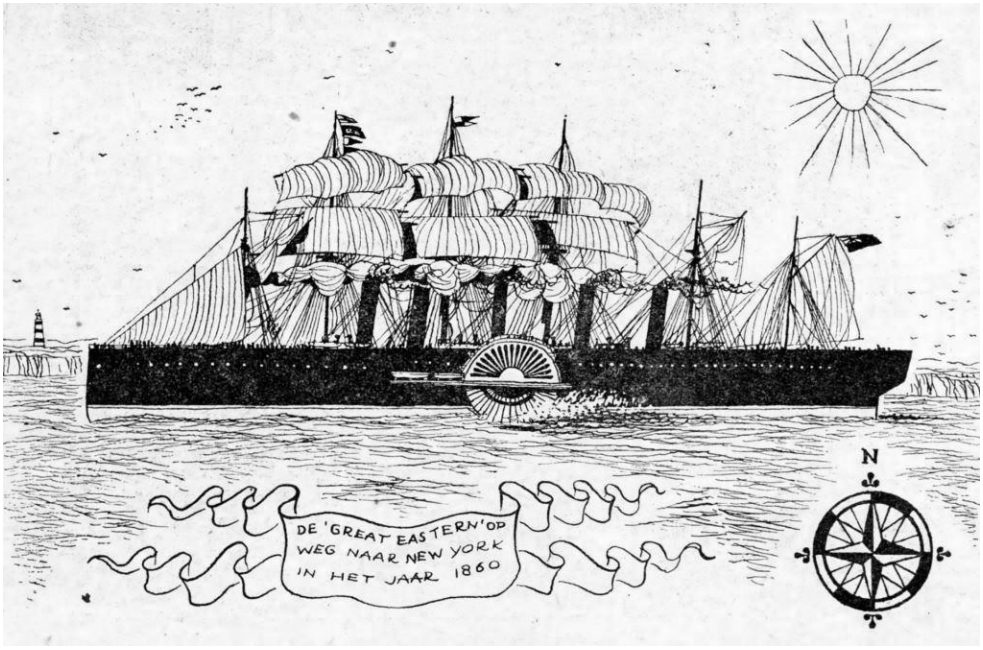
alle hens

Bron: Alle Hens november 1948

Volgende week de OZD Geruispeilers

HET DODENSCHIP

Het motorbarkasje tufte driftig hobbelend over de golven van de brede Maasstroom om op dezen stillen Zondagmorgen de schepelingen van de op stroom liggende vrachtschepen af te halen en naar de stad te vervoeren. In brede bogen zwierde het barkasje van de ene verroeste Griekse stomer, die een vlag had uithangen, ten teken dat opvarenden moesten worden afgehaald, naar een andere Panamese, Italiaanse of Finse vrachtboot en wrong zich daarbij tussen aken en lichters door. Op het onbeschutte achterdek van de motorbarkas stonden en zaten de schepelingen dooreen, waarbij een soort van Babylonische spraakverwarring op te merken viel. Telkens als de barkas ergens aanlegde, verscheen er boven op zo'n hoge vrachtstomer een nieuwsgierig hoofd van een schepeling. Een kroesige kop van een zoon van het oude Hellas, of een hoofd met spleetogen en uitstekende jukbeenderen van een Chinese stoker, of iets dergelijks.



Bij een zeer haveloos uitziende schuit met een onuitsprekelijke naam moest de barkas een tijdje wachten. De schepelingen, die hier van boord werden gehaald, hadden een hele klauterpartij te verrichten over een paar aken en een grote drijvende kraan, alvorens ze de barkas konden bereiken. Boven op het schip, ergens bij de brug, kwam plotseling een man in donker uniform naar buiten en hing een vogelkooitje op, vlak voor een patrijspoort.
En onmiddellijk begon een kleine kanarievogel te fluiten en te rollen, dat het een lust was.
De hele bonte schaar van passagiers op het wachtende barkasje moest onwillekeurig naar dit gefluit luisteren en een oude Hollandse zeeman, met rood verweerden kop en een rafelige peper en zout snor en dito baardje, die naast mij stond en mijn blikken volgde zei: Ja meester, dat zijn aardige beessies wat? Die zal wel uit Hongkong meegekomen zijn. Ja, dat doet me altijd denken aan een avontuur dat ik, nu al heel wat jaartjes geleden, heb meegemaakt op de kust van Zanzibar, ten minste in die streek. Als ik nu een kanarie zie of hoor, moet ik altijd aan dat drama denken.

Dat kwam zo. Ik voer als jongmaatje op een trampboot en toen we op een goeden dag een kleine haven op Madagascar hadden aangelopen, lag er vlak naast ons een Franse schuit en daar hing ook zo'n klein vogelkooitje ergens aan dek te slingeren. Zeker van de kapitein of van

een der officieren. Dat beessie floot er net zo lustig op los, als die daar op die „Griek". Van de bemanning had ik niet veel gezien, want ik had wacht en dan is het uitkijken op je schuit in een van die smerige havens daar op Madagascar of op de kust van Zanzibar. Want dat volk daar gapt als de raven; als je niet oppast stelen ze je je schoenen van de voeten, bij wijze van spreken. Alleen dat kwinkelerende kanariepietje was me opgevallen.
Bovendien was de „Francoos" al een paar uur later vertrokken. En het is lukraak, of je zo'n schuit aan de oostkust van Afrika nog eens tegen komt, vooral in de wilde vaart.
Het zal misschien een week later geweest zijn, toen we na een buitengewoon stormachtige reis van Lourence Marquez door de straat van Mozambique opstoomden naar Zanzibar.
Het was ongewoon zwaar weer geweest, al ben je daar in de Indische Oceaan nog al wat gewend. De kustvaart is daar niet zo druk en er zijn nog heel wat kleine eilandjes, welke zo goed als onbekend zijn. De scheepvaart heeft daar dus niets te zoeken. Daarom waren we stomverbaasd, toen we bij zo'n onbenullig eilandje een kleine vrachtboot zagen liggen; temeer, omdat het vaarwater daar zo gevaarlijk is, vanwege al die koraalriffen. Door de kijker konden we bovendien waarnemen, dat de schuit scheef gezakt lag. Dat voorspelde al niet veel goeds.

We vermoeden, dat het schip schipbreuk had geleden. Op het eiland zelf, op enkele honderden meters van de ' gestrande schuit, zagen we wat hutten, doch verder was er geen teken van leven te bespeuren. Ook waren er geen schuitjes van vissers of zo. Onze radiotelegrafist zond een radiotelegram uit, doch er kwam geen antwoord. Daarna probeerden we het met de stoomfluit. Geen teken van leven. Voorzichtig voeren we naderbij. Het was de „Francoos"

We naderden nog meer: aan boord bewoog niets, alleen hoorden we het gefluit van een kanarie, die in zijn kooitje buiten het geheimzinnige schip hing. Onze kapitein durfde ten slotte, vanwege de riffen, niet dichterbij komen en liet het anker vallen. Hij vertrouwde het zaakje niet. Want al zou je zeerovers alleen nog maar in de Chinese Zee verwachten, aan de Oostkust van Afrika kon het in dien tijd ook allesbehalve pluis zijn. Hij besloot een sloep te strijken en ik behoorde bij het troepje gewapende mannen, die tot opdracht hadden aan boord van de „Francoos" een onderzoek in te stellen.
Er hing een touwladder van de schuit uit en op alles voorbereid enterden we aan boord.
De sloep maakten we vast. Toen begon de onderzoekingstocht. Aan dek heerste een grote wanorde. We zagen, dat door de stormen de pressenings los geslagen en een paar luiken vernield waren. We waren midscheeps aan dek gekomen en dus gingen we eerst behoedzaam, met de revolver in de vuist, het verblijf van de officieren binnen. Toen we de deur naar de messroom openrukten, kwam ons een ondragelijk, weeë lucht tegemoet.
In het nauwe gangetje ontdekten we al direct het lijk van de kapitein. Onze zakdoeken voor de neus gedrukt, gingen we behoedzaam verder. In de hut van de eerste en tweede officier, vonden we hun ontzielde lichamen, half ontkleed, blijkbaar in hun slaap overvallen en vermoord. Een vreselijke benauwende tocht was het door dit dodenschip, terwijl buiten, voor een patrijspoort, de kanarie maar floot en kwinkeleerde, het hoogste lied uitzong.

Langzaam drong iets van het vreselijke drama, dat zich hier had afgespeeld tot ons door.
De „Francoos" was blijkbaar in het bar slechte weer op de kust gelopen en gestrand. Toen het weer beterde, waren inboorlingen aan boord gekomen en des nachts waren ze terug gekeerd, of ze hadden zich aan boord weten te verbergen en hadden daarna de officieren in hun slaap overvallen en vermoord en naar wij vreesden, ook de bemanning. Maar waar waren dan die

schavuiten. Waren ze nog aan boord? Op het ergste voorbereid zetten wij onze doden-tocht voort. Door een patrijspoort wierpen we voorzichtig een blik in de eetsalon van de officieren Wat we toen zagen, is met geen pen te beschrijven. Wel dertig of veertig inboorlingen, nauwelijks gekleed, zaten en hingen daar dooreen om de tafel, die overdekt was met flessen. De moordenaars waren blijkbaar stomdronken, nadat zij alle drank, die zij aan boord hadden gevonden, na hun moordpartij soldaat hadden gemaakt. Wit van woede vuurde onze eerste officier, die het commando over onze troep had, tussen de kluwen door elkaar hangende en liggende negers
Doch er gebeurde niets, dan dat een lichaam bewoog en als een blok omver tuimelde en tegen de vloer sloeg. Nog eens en nog eens vuurde de eerste officier
Doch geen der moordenaars werd uit zijn roes gewekt — om de eenvoudige reden, dat ze allen morsdood waren.

Welk drama had zich afgespeeld, aan boord van dit schip, dat blijkbaar slechts doden herbergde, een drama, dat blijkbaar niemand, geen der opvarenden en ook geen der aanvallenden, had overleefd.
Toen we even later de salon binnendrongen en de flessen inspecteerden, begrepen we opeens. ‘In hun dronkenschap hadden de moordenaars ook nog een paar flessen rattenvergif, die de kapitein in zijn hut bewaarde, gevonden en leeg gedronken. En zo was geen hunner aan zijn gerechte straf ontkomen.
Bij verder onderzoek van de schuit vonden we in de verblijven der bemanning ook de lijken van deze in hun slaap overvallen arme drommels. Het gehele drama moest zich nog geen halve etmaal geleden, vlak voor het aanbreken van de dag, hebben afgespeeld. Begrijp je nou meester, waarom ik altijd aan die moordpartij moet denken, als ik een kanarievogel hoor fluiten. Het stomme dier was het enig overlevende wezen van dat drama aan de kust van Zanzibar.

Bron: Alle Hens januari 1949

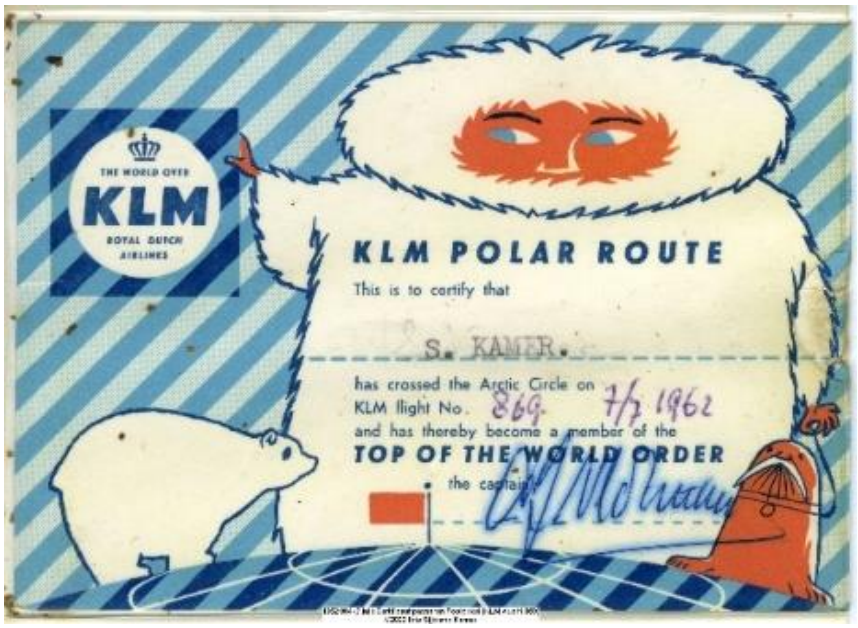
Vervolg Mijn jaren bij de KM – S. Kamer (deel 2)

Uitgezonden naar Nederlands Nieuw Guinea

Al gauw stond, het moet ergens in april geweest zijn, mijn naam plotseling op een lijst met namen van mensen die “binnenkort” uitgezonden zouden gaan worden naar Ned. Nieuw Guinea. In die tijd werd zoiets niet persoonlijk aan je gezegd, maar “gewoon” via een aankondiging op het publicatiebord. In Nieuw Guinea waren steeds toenemende problemen met Indonesië en daarom waren er daar extra mensen nodig.
Jong en nauwelijks (of beter niet) bekend met de ware politieke problemen daar, meldde ik me in het weekend weer thuis alwaar toch wel flink ongerust werd gereageerd op het vooruitzicht uitgezonden te worden naar gevaarlijk gebied.
Afijn, begin juni moest ik me melden in Marine Kazerne Amsterdam. Daar werd ik voorzien van een tropenuitrusting met een klein informatieboekje over de tropen en Nieuw Guinea en vervolgens met verlof gestuurd tot de vastgestelde datum van uitreis op zaterdag 7 juli 1962.

Zo vertrok ik op het eind van die zaterdagmiddag, uitgezwaaid door de hele familie, per in die tijd ultra moderne DC8 van de KLM via de Noordpool, Anchorage Alaska en Tokio Japan voor een termijn van anderhalf jaar naar Nederlands Nieuw Guinea.

Iedere Nieuw Guineaganger moest de gehele reis in burgerkledij maken, met op het paspoort als beroep Ambtenaar genoteerd; dit was nodig om de militaire status te verhullen en om politieke problemen te voorkomen met de landen die onderweg aangedaan werden.



De vliegreis duurde, met tussenstops in Anchorage, Alaska en Tokio, Japan een kleine vierentwintig uur. De vlucht verliep rustig totdat we halverwege het traject Tokio – Biak in verschrikkelijk noodweer terechtkwamen. Met een door zwaar onweer, heftige turbulentie en enorme luchtzakken heftig stampend en slingerend vliegtuig. Iedereen was in meer of mindere mate wel luchtziek.

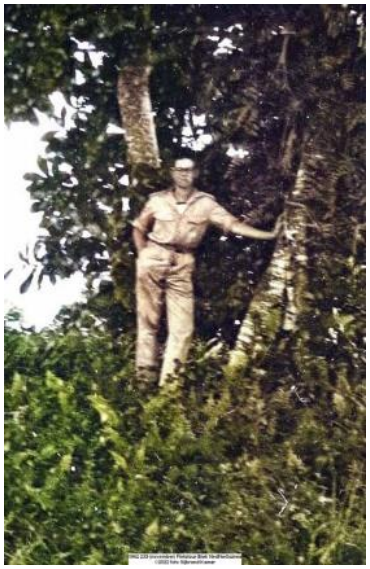
Maar in de vroege maandagmorgen van de 9e juli was er om een uur of 5 plaatselijke tijd dan toch een veilige aankomst op vliegveld Mokmer te Biak. In alle jaren is me van die aankomst heel goed bijgebleven dat er bij het verlaten van het vliegtuig een soort klamme warme deken over je heen werd gestort maar ook dat dat gepaard ging met heerlijke tropische geuren.

Na aankomst op Marinekazerne Biak kreeg ik, na een korte slaapperiode, te horen dat ik de volgende dag per Dakota moest doorreizen naar Hollandia. Daar zou ik geplaatst worden op de Marinekazerne Hollandia als Hofmeester onderofficieren. De volgende dinsdagmorgen werd ik met mijn spullen naar het vliegveld van Biak gebracht en kreeg daar een ticket voor een vlucht per Dakota (DC2) naar Hollandia/Sentani. Een afstand van zo'n 600 kilometer en een paar uur vliegen over oerwoudgebieden met voor zover te zien geen bewoning. Vanuit de hoogte leken de bomen net groene bloemkolen.

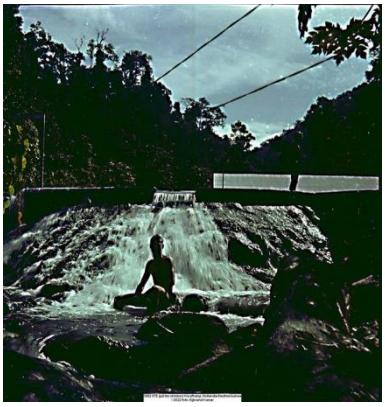
Bij aankomst op het vliegveld stond er een (open) legertruck klaar voor vervoer naar de marinekazerne. Na een rit over slingerende bergwegen door schitterende landschappen en met mooie vergezichten arriveerde ik na een klein uurtje in Hollandia.

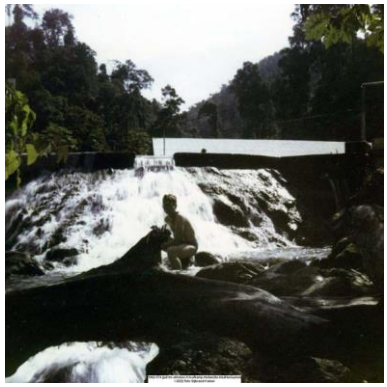
Marinekazerne Hollandia

De Marinekazerne Hollandia lag boven op een heuvel (wij spraken over “op de tjot”) waar je een prachtig uitzicht had over Hollandia en over de haven in de Humboldtbaai.
De slaapbarakken waren in zogenaamde nissenhutten met alleen een horrengaas tussen binnen en buiten. De bedden waren tweehoog opgesteld in 2 rijen van ongeveer 10 met daarnaast een klein tafeltje als bureau. Je sliep als het ware zo in de buitenlucht en dat was geen enkel probleem in de zwoele tropennachten. Alleen tijdens (de soms) heftige onweersbuien kon het wel eens even wat frisser worden en dan pakte je toch al gauw je tropenspreitje erbij. Toen ik er nog niet zo lang was (als ik me goed herinner was het op een zaterdag net na het middaguur) dat er een hoop commotie voor in de barak ontstond. Daar was wat sanitair, een kleine wasgelegenheid en stopcontacten. Een van de maten was zich na het mandiën (douchen) gaan scheren maar dat liep helemaal verkeerd af want hij werd daarbij geëlektrocuteerd en overleefde het niet. Uiteraard had dit grote impact op ons en vooral op de jongens in de barak die hem langer en goed kenden.



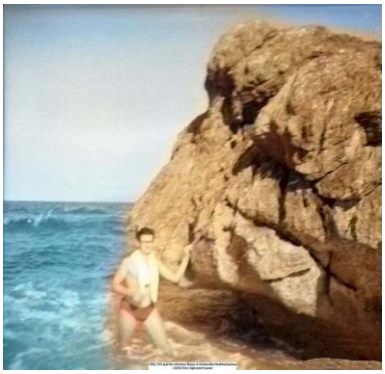
Het was heel goed toeven in het MK Hollandia. Op die tijd met heel veel mooie herinneringen daaraan kijk ik dan ook graag terug. Het dagelijkse werk kende tropendiensttijden, dat is van ’s morgens 7 uur tot ’s middags twee uur. Als je vervolgens geen wachtdienst had, was je verder vrij en kon je al vroeg in de middag even gaan rusten of naar het zwembad (gevoed door een beek met ijskoud water uit de bergen) in het Kloofkamp of op verkenning gaan in Hollandia.

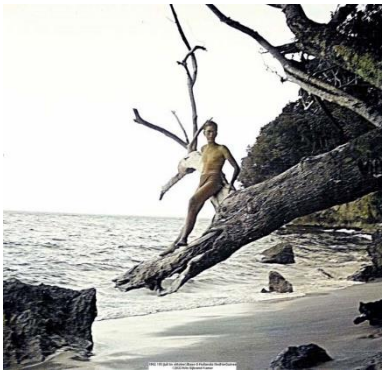




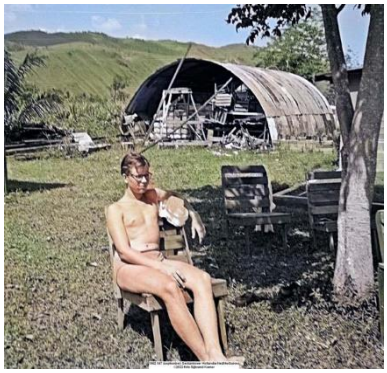
Dat op verkenning gaan bleef echter bij een enkele keer want er was absoluut geen vertier te vinden en maar een enkele kleine winkel. Den Helder was er een wereldstad bij.

Als er voldoende animo was ging er ’s middags een (oude rammelende) bus zonder ramen (of een open truck) naar Base-G. Dat was een geweldig bountystrand en lag vanaf de kazerne op een half uurtje rijden door de wijken en heuvels rondom de baai.
Je kon daar lekker zwemmen in het kalme water achter het rif of verderop op een plek waar veel golven waren, schelpen zoeken op het rif en ook in een primitief restaurantje voor een habbekrats nasi eten met een pilsje erbij. En dan tegen dat het donker werd, in de tropen altijd vaste prik om 6 uur, weer terug naar de kazerne.





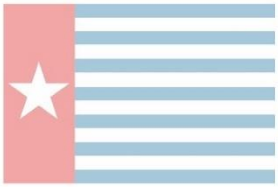
In vrije weekends kon je een daagje naar het Sentanimeer met de uitspanning Meerzicht.
Er waren altijd wel maten waar je mee kon afspreken of die jou meevroegen.



Het eten was goed met uiteraard veel rijstgerechten, soms Hollandse kost met aardappelen uit blik (soort stuiterballen), veel vers fruit (banaan, papaja) en dagelijks kreeg je zoutpillen om vochtverlies tegen te gaan.

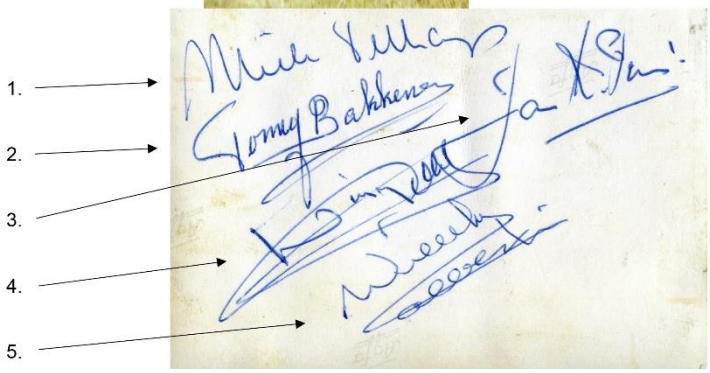
Regelmatig werd er entertainment verzorgd met prachtige avonden in de kantine. Diverse Nederlandse artiesten verzorgde optredens.
Zo kwamen o.a. langs moppentapper Max Tailleur, Rudy Carell, Philippine Aeckerlin, de Wico's, de Marachica's, Harry Mooten, Anita Berry, de Blue Diamonds, Mieke Telkamp en Willy & Willeke Alberti.

Soms werd er een sport van gemaakt om na afloop naar de kleedkamers te gaan en om handtekeningen van de artiesten te gaan vragen en dikwijls lukt dat ook nog.



Papuafoto met achterop handtekeningen van artiesten die optraden op de Marine kazerne Hollandia op ??-08-1962

1. Mieke Telkamp (zangeres)
2. Tonny Bakkenes (accordeonist)
3. Jan Pruis (humorist)
4. Willy Alberti (zanger)
5. Willeke Alberti (zangeres)



Zo nu en dan sijpelden via kranten of radio spannende berichten door over gevangen genomen Indonesische infiltranten (die we ploppers noemden) en het conflict met Indonesië of over de problemen die er inmiddels ontstaan waren tussen Amerika en de Sovjet Unie in verband met de Cubacrisis. Maar hier in Hollandia zaten we ver weg van de zuidkust waar regelmatig diverse vijandelijke infiltraties van Indonesische kant werden gevoerd.

Het moet ergens halverwege in augustus geweest zijn dat er op een avond geruchten waren dat ook Hollandia in dreigend gevaar was gekomen. Prompt was er alarm en werden er maatregelen genomen en een appèl gehouden. Mij werd daarbij medegedeeld dat ik ingedeeld was bij een Brengun (of misschien was het nog iets zwaarders) mitrailleur geschutsgroep. Wat dat inhield of wat ik daar dan zou moeten doen en wie er nog meer bij ingedeeld waren, heb ik nooit te horen gekregen en ook het apparaat heb ik nooit gezien. Maar een paar uur later werd het alarm opgeheven en was de dreiging kennelijk weer over want er werd door ons niets meer over vernomen. Wel gingen er toen onder de maten al snel geruchten rond dat er Russische onderzeeërs zouden zijn gesignaleerd.

Heel veel jaren waren er diverse publicaties dat het toch wel echt serieus geweest moest zijn. Op het laatste moment zou een Russische aanval met onderzeeërs zijn afgeblazen. Daarbij zou er ook sprake geweest zijn van het mogelijk torpederen van de Hr.Ms. Evertsen die zich toen op zo'n 10 mijl afstand van de kust bij Manokwari bevond.

'Moskou deed in '62 bijna aanval op Nw-Guinea'

Door onze redacteuren

ROTTERDAM, 10 FEBR. Sovjet-troepen hebben in augustus 1962 op het punt gestaan in het toenmalige Nederlands Nieuw-Guinea Nederlandse militairen en schepen aan te vallen. Dat schrijft vandaag *De Volkskrant* op basis van gesprekken met Russische militairen die bij de actie betrokken waren.

Volgens die militairen stuurde Moskou eind 1961 zes onderzeeboten, dertig bommenwerpers en twee- tot drieduizend man personeel naar Indonesië, dat aanspraak maakte op de westelijke (Nederlandse) helft van Nieuw-Guinea en dat een invasie voorbereidde. Begin augustus 1962 namen de Sovjet-onderzeeboten posities in voor de kust van Nieuw-Guinea. Ze werkten bij de plannen samen met zes Indonesische onderzeeboten. De Sovjet-soldaten in de onderzeeboten droegen Indonesische uniformen en kregen Indonesische papieren waaruit moest blijken dat ze als vrijwilligers onder Indonesisch commando dienden. In werkelijkheid kwamen alle opdrachten uit Moskou, dat de actie coördineerde met de Indonesische invasieplannen.

Onder zware Amerikaanse druk bereikten diezelfde maand Indonesië en Nederland in New York overeenstemming over de overdracht van Nederlands Nieuw-Guinea aan Indonesië. Toen Den Haag bleef treuzelen met instemming stuurde Indonesië zijn invasievloot naar Nieuw-Guinea en de Russen kregen opdracht hun missie uit te voeren: vijf van de zes onderzeeboten moesten voor de kust van Nieuw-Guinea elk schip torpederen dat ze opmerkten, „marineschepen, koopvaardijschepen, zelfs passagiersschepen, onder welke vlag dan ook", aldus een van de geciteerde getuigen. Het zesde schip moest in Manokwari brandstofvoorraden bombarderen en een Nederlands fregat tot zinken brengen. In Indonesië stonden Toepolev-bommenwerpers klaar voor bombardementsvluchten op doelen in Nieuw-Guinea.

De actie ging op het allerlaatste moment niet door, toen Den Haag instemde met de overdracht van Nederlands Nieuw-Guinea. De Sovjet-onderzeeboot die op weg was naar Manokwari was op dat moment vlakbij zijn doel. „Twee uur later en het zou oorlog zijn geweest", zo citeert De Volkskrant een Russische betrokkene.

In Russische vakbladen is de afgelopen jaren een discussie geweest over de risico's van de betrokkenheid van de Sovjetmarine bij de Indonesische operatie tegen Nieuw-Guinea. Artikelen daarover zijn o.a. verschenen in het blad *Argoementi i Fakti*. In februari 1998 heeft een vroegere marine-attaché in Indonesië, J. K. Koebasjev, die van 1962 tot 1966 in Jakarta gestationeerd was, zulke artikelen aangeboden bij de Nederlandse ambassade in Moskou. Daaronder was ook een stuk van de inmiddels overleden commandant van naar Indonesië gestuurde Sovjet-eenheden, schout bij nacht Tsjernobajs, getiteld „Onder de sterren van West-Irian".

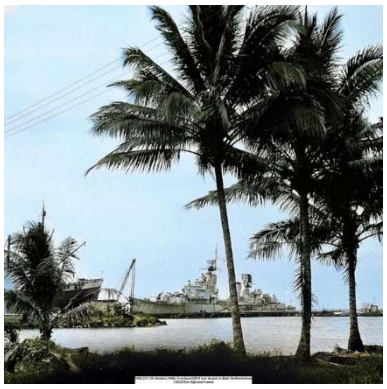
Volgens de directeur van het Instituut voor Maritieme Historie in Den Haag, P.van Royen, verdedigde Tsjernobajs de beslissing van de toenmalige Sovjet-leider Chroesjtsjov om gehoor te geven aan een verzoek van de Indonesische president Soekarno om begin augustus 1962 militair deel te nemen in de geplande operatie tegen Nieuw-Guinea. Andere artikelen („Een Derde Wereldoorlog aan de kusten van Nieuw Guinea?" en „De Operatie Bevrijding van West-Irian", hadden Chroesjtsjovs besluit gekritiseerd wegens de politieke risico's, zegt Van Royen.

Hr. Ms. Overijssel (D815)

Ingescheept op Hr.Ms. Overijssel (D815)

Mijn verblijf van ruim drie maanden in Hollandia was helaas maar van korte duur of gewoon te kort dus eigenlijk.
Het Kloofkamp (waar de mariniers gelegerd waren en het zwembad was) werd in september al door Pakistaanse blauwhelmen van de Verenigde Naties overgenomen.

Donderdag 18 oktober 1962 werd ‘s morgens begonnen met ontruiming van de Marinekazerne Hollandia waarbij een groot deel van de kazernebemanning werd overgeplaatst naar Marinekazerne Biak. Die overplaatsing ging met de onderzeebootjager Hr.Ms. Overijssel (D815).

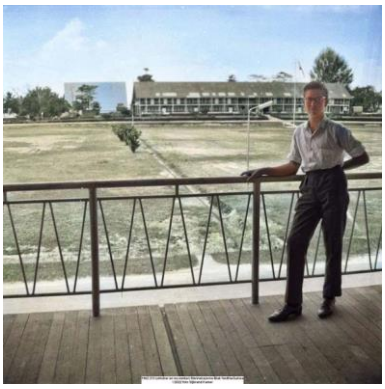


Hr.Ms. Overijssel aan de pier te Biak

Na de inscheping en het vertrek in de middag werd deze reis gelijk ook m’n eerste maar wel zeer tijdelijke varende plaatsing. Over een kalme zee ging de trip de stikdonkere tropische avond/nacht in. Het was weliswaar erg donker maar tegelijk was het een zeer aangename kennismaking met een werkelijk schitterende zee door grote hoeveelheden lichtgevende tropische vissen en onder andere veel plankton. We voeren richting Biak waar we de volgende morgen naar arriveerden, vervolgens ontscheepten en vervoerd werden de Marinekazerne aldaar.

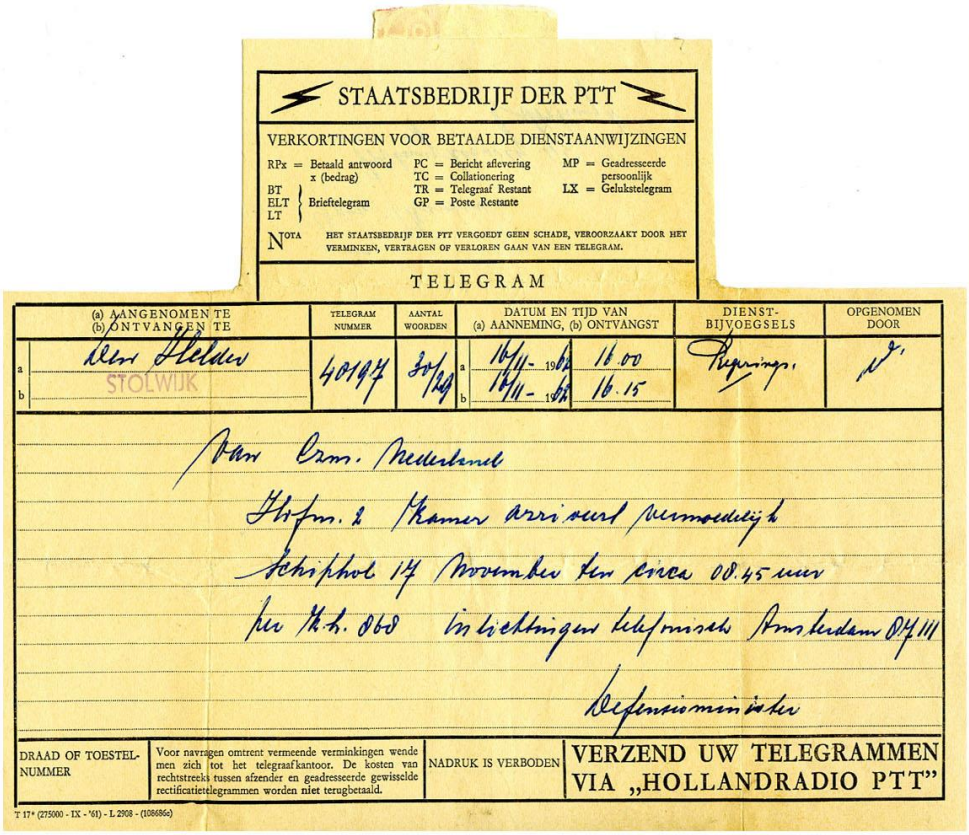
Marinekazerne Biak

In Biak werd de aanwezigheid van de Marine ook afgebouwd en liep de kazerne heel snel al min of meer gewoon leeg doordat de ene na de andere groep van de bemanning met KLM op repatriëring (repat noemden we dat) ging. Als vertrekopties mocht ik kiezen: ofwel met de laatste ofwel met de op een na laatste vlucht op repat gaan. Ik koos voor de voorlaatste vlucht. De laatste dagen op Biak was er niet veel meer te werken en was er volop gelegenheid om het eiland te verkennen. Met een fiets die ik ergens op de kop getikt had, maakte ik toen een paar leuke tripjes naar de aanlegsteiger en ontmoette daarbij ook nog wat Papoea’s die graag op de foto gingen.



Op vrijdag namiddag 16 november moest ik me ‘s middags melden bij de KLM op Mokmer, het vliegveld van Biak. Vervoer erheen was uiteraard geregeld en na inchecken, een poosje wachten en rondkijken, vloog ik via de omgekeerde route als op de heenreis, dus via Tokio en Anchorage terug.

Na een dit keer rustige vlucht van weer ruim 25 uur arriveerde ik op de vroege zaterdagmorgen van 17 november in een mistig, koud en kil Nederland. Alhoewel het onderweg in Anchorage maar liefst meer dan 35º onder nul was, leek het hier op Schiphol heel veel kouder. Het was kil mistig en rond het vriespunt herinner ik me.



STAATSBEDRIJF DER PTT

VERKORTINGEN VOOR BETAALDE DIENSTAANWIJZINGEN

RPx = Betaald antwoord x (bedrag)
BT, ELT, LT } Brieftelegram
FC = Bericht aflevering
TC = Collationering
TR = Telegraaf Restant
GP = Poste Restante
MP = Geadresseerde persoonlijk
LX = Gelukstelegram

NOTA HET STAATSBEDRIJF DER PTT VERGOEDT GEEN SCHADE, VEROORZAAKT DOOR HET VERMINKEN, VERTRAGEN OF VERLOREN GAAN VAN EEN TELEGRAM.

TELEGRAM

(a) AANGENOMEN TE (b) ONTVANGEN TE	TELEGRAM NUMMER	AANTAL WOORDEN	DATUM EN TIJD VAN (a) AANNEMING, (b) ONTVANGST	DIENST-BIJVOEGSELS	OPGENOMEN DOOR
a Den Helder	40197	30/14	a 14/11 - 1961 16.00	Replying.	J.
b STOLWIJK			b 14/11 - 1961 16.15		

Van Cmm. Nederland
Hofm. 2 Kamer arriveert vermoedelijk
Schiphol 14 November ten circa 08.45 uur
per K.L.M. 868 in gezelschap echtgenote Amsterdam 04/III
Defensieminister

DRAAD OF TOESTEL-NUMMER

Voor navragen omtrent vermeende verminkingen wende men zich tot het telegraafkantoor. De kosten van rechtstreeks tussen afzender en geadresseerde gewisselde rectificatietelegrammen worden niet terugbetaald.

NADRUK IS VERBODEN

VERZEND UW TELEGRAMMEN VIA „HOLLANDRADIO PTT"

T 17* (275000 - IX - '61) - L 2908 - (108686)

TELEGRAMADRES f 24,— PER JAAR. TELEGRAMMEN OP LUXE FORMULIER 50 CENT EXTRA. AFLEVERING PER TELEFOON VAN ALLE TELEGRAMMEN KOSTELOOS. AFSCHRIFT KOSTELOOS IN DE EERSTVOLGENDE POSTBESTELLING.

VIA „HOLLANDRADIO PTT"
DE NATIONALE WEG VOOR UW TELEGRAMMEN

TE STAATSBEDRIJF DER POSTE

Fam. Kamer
Brinkjeskweg 45
Stolwijk

JEN TELEGRAFIE EN TELEF

PTT

Na ophalen van de bagage (met de nodige souvenirs) stonden Pa en Ma Kamer (per telegram al ingelicht over de aankomst) met chauffeur Arie Molenaar en misschien ook met de kleine jongens Joop en Rob in de aankomsthal me al op te wachten. Na de verwelkoming reden we over de mistige wegen huiswaarts en werd de dag doorgebracht met het uitwisselen van wederzijdse belevenissen en nieuwtjes uit de voorbije maanden.

wel

En voor ’s avonds hadden Pa en Ma geregeld dat de Stolwijkse Harmonie op het grasveld bij de voordeur een heuse welkomstserenade kwam brengen. Na een reis van 25 uur en het beleven van de thuiskomst, doemde er toch iets op van wat we tegenwoordig een jetlag noemen en was het vroeg tijd om naar bed te gaan.

Het doosje (3-slot)

Ondanks de ontmoedigende omstandigheden begonnen de mannen een nieuwe wil tot overleven te voelen, aangewakkerd door de dringende noodzaak om te handelen. Ze begrepen dat alleen door samen te werken en zich in te spannen, ze een kans hadden om te overleven.

Hun eerste stap was het loskoppelen van het gevaar van de afgebroken masttop. Vervolgens gebruikten ze dekens als noodsignalen, bevestigd aan de achtermast, in een wanhopige roep om hulp van wie het ook maar kon horen in de uitgestrekte zee. Met meerdere schepen in de buurt toen de ramp plaatsvond, was er nu één schip dat niet ver voorbijkwam, zijn kop in de wind stekend als teken van mogelijke hulp. Afgezien van de dekens hadden de mannen niets om aandacht te trekken. Geen vuurpijlen, want zelfs als ze die hadden, waren ze doorweekt en nutteloos. Geen lucifers, geen olie om vuur te maken.

Desondanks klaarde het weer langzaam op. Hoewel het nog steeds stormachtig was, herleefden hoop en verdriet te midden van de verbeterende omstandigheden. De slagpomp, die normaal gesproken werd gebruikt om de motorkamer leeg te pompen, was gelukkig intact gebleven. Emmers waren echter nergens te vinden, dus moesten ze blijven pompen, elkaar afwisselend, zonder pauze.

Langzaam maar zeker begon het water in het schip te zakken, waardoor er meer drijfvermogen ontstond. Zelfs de slagpomp aan de voorkant werd gebruikt om het water weg te krijgen, waardoor het wrak weer iets meer op een weerbaar schip begon te lijken, en daarmee steeg ook de hoop van de mannen. Ze realiseerden zich dat ze het water uit het vooronder moesten krijgen, zodat ze de kachel konden aansteken. Zonder warmte zouden ze de nacht niet overleven.
Een van de mannen deed een speurtocht toen het water in het logies zakte en vond in een hoekje van een kastje een pakje lucifers, nog droog. Het was inmiddels elf uur in de ochtend geworden, en terwijl de dag vorderde, groeide het besef dat ze hulp van buitenaf nodig hadden. Het eten aan boord was doorweekt en onbruikbaar geworden. Externe hulp werd nu hun belangrijkste zorg.

In de loop van de ochtend verscheen er een stip aan de horizon, langzaam groter wordend en de contouren werden duidelijk zichtbaar: het was een groot vrachtschip. De bemanning voelde een golf van hoop overspoelen, in de verwachting dat ze gered zouden worden.

Om aandacht te trekken moest er wat gebeuren, alles was nat of net niet nat. Inmiddels was er vuur aan boord, misschien ging het lukken. Uiteindelijk was het een kans om gered te worden. En ja dit ging lukken. Ze konden vuur maken dus ook rook. Eerst leek het er niet op dat ze gezien zouden worden maar uiteindelijk veranderde het grote schip van koers en kwam langzaam dichterbij.

Het was een oplettende wachtofficier geweest die met een verrekijker iets had gezien dat op een noodsignaal leek en de kapitein heeft gewaarschuwd. Waarna de kapitein opdracht heeft gegeven om het schip bij te draaien en koers te leggen naar de gehavende UK 60.
Het was een groot Noors tankschip met de naam “Kongo” die het ontredderde vissersschip had opgemerkt en bij hen bleef en ook hulp inriep.
De hoogte van de golfslag liet het niet toe om dicht langs zij van elkaar te komen, maar ze konden op de UK 60 met handgebaren kenbaar maken dat er hulp geboden moest worden.
Aan boord van de “Kongo” wist men niet wat er gebeurd was op de UK 60. Gelukkig had de kapitein de tegenwoordigheid van geest om via het kuststation een noodsignaal uit te zenden, dit lukte.

Aan de wal was veel ongerustheid, daar wisten ze niet wat er die nacht was gebeurd aan boord van de UK 60. Mijn grootvader belde naar iedere visserijhaven en vroeg of de “NEELTJE” was binnengelopen. Wie hij ook belde: zij konden dit niet bevestigen.
Er was ook een vals bericht vanuit Den Helder waar degene die aan de lijn was, zei dat hij de masten van de UK 60 had gezien. Achteraf mocht dit niet zo zijn.

De onzekerheid en angst onder degenen die verbonden waren met de bemanning van de UK 60 waren onbeschrijfelijk. Er kwamen talloze onbevestigde berichten binnen over wat er tijdens die noodlottige nacht op zee was gebeurd. Terwijl aan boord van de UK 60 werd gestreden om te overleven, werd er naarstig gezocht naar droog hout om de kachel weer aan te krijgen, nu er enkele lucifers waren gevonden die nog droog waren.
De "Kongo" bleef trouw bij hen en kwam zo dichtbij dat ze zijn roep konden horen, maar niet verstaan. Hoewel de kapitein van de "Kongo" hen waarschijnlijk van het zinkende schip had willen redden, was dat nu niet meer nodig gezien de verbeterende weersomstandigheden. De weersverbetering zette snel door en hoewel er nog steeds een hoge deining was, waren er geen brekers meer.

Een Belgische collega-vissersboot, de O 183 uit Oostende, hoorde de noodoproep en zag dat de UK 60 op zijn route lag. Hij zette koers naar het gehavende schip en kon het in de late namiddag bereiken. De bemanning van de O 183 voorzag de bemanning van de UK 60 van eten, droge kleren en warme dekens.
Net voor het donker werd, kon er verbinding worden gemaakt om de UK 60 op sleeptouw te nemen. De bemanning van de tanker keek met genoegen toe hoe de viskotter zijn ontredderde collega sleepte. De kapitein salueerde als eerbetoon en vervolgde toen zijn reis. Het was werkelijk een eresaluut voor deze nobele Noor!
Aan boord van de Belgische kotter wist men evenmin wat er op de UK 60 was gebeurd. De bemanning van de NEELTJE voelde zich intussen iets rustiger, wetende dat ze waren gered en naar een haven werden gebracht, hoewel ze niet wisten welke. Ze hadden geen gelegenheid gehad om met elkaar te praten en te vertellen wat er was gebeurd aan boord.

Op Urk groeide de vrees en ongerustheid naarmate er meer berichten binnenkwamen over vermissingen van andere kotters, zoals de HD 8 en de UK 174. De radio meldde ook grote schade aan de kust door de storm. Dit alles zorgde ervoor dat het thuisfront zich voorbereidde op het ergste.
Veel families waren getroffen door de ramp. Urk, met zijn ongeveer 6000 inwoners in 1954, was een hechte gemeenschap waar iedereen elkaar kende. Het dorp was in rouw.

Thuis wist men niet wat er op de UK 60 was gebeurd en vreesde men het ergste. Op de tweede dag na het vreselijke ongeluk werd de gehavende kotter de haven van IJmuiden binnen-gebracht door een Belgische collega-visser, om vijf uur 's ochtends op vrijdagochtend. De verbazing onder de mensen op de kade was groot toen ze zagen dat de kotter zonder masten en brug drijvend de haven binnenvoer.
De bemanning van de Belgische kotter was eveneens verbaasd toen ze hoorden wat er aan boord van de UK 60 was gebeurd. Ze hadden de hele tijd een kotter gesleept met een ontredderde bemanning, omdat er geen radiocontact mogelijk was tijdens het slepen. De gehavende UK 60 werd aan de kant gelegd.

De bemanning van de O 183 verdient inderdaad bijzondere lof voor hun edelmoedige hulp en steun aan de NEELTJE toen ze naar IJmuiden werden gesleept. Deze Zuid-Nederlanders toonden zich van het beste soort. Ze namen ook een zeer hoffelijke houding aan bij de afwikkeling van het sleeploon, vooral nadat ze hoorden dat de schipper van de NEELTJE was verdronken. Ze wilden eigenlijk helemaal geen sleeploon accepteren.

Doorkijkje

Voor ome Piet was het moment waarop ze aan de kant werden gelegd erg moeilijk. Hij moest naar zijn vader bellen en hem vertellen wat er aan boord was gebeurd, inclusief het nieuws dat zijn oudste broer niet meer bij hen was en vermoedelijk was verdronken. Deze emotionele confrontatie was heel zwaar voor hem.

Ds. Groeneveld werd gebeld vanuit IJmuiden met het bericht dat de UK 60 als een wrak was binnengesleept door een Belgische kotter. Hij vroeg meteen of er nieuws was over de UK 174, maar kreeg te horen van niet. Hij werd geïnformeerd dat de 37-jarige schipper Jan van den Berg vermist was, maar de rest van de bemanning van de UK 60 de ramp had overleefd. Nu moest de dominee naar mijn moeder, die hoogzwanger was van haar zesde kind.
Het was een zware opdracht, zo zwaar dat dominee Groeneveld eerst naar de dokter ging om te vragen of de vrouw van Jan wel zo'n zware tijding kon verdragen. De week daarop zou mijn moeder mij ter wereld brengen. Ds. Groeneveld ging bij mijn grootouders en mijn moeder langs om te vertellen wat er die nacht van 6 op 7 oktober was gebeurd op de UK 60.

Verslag van Ds. Groenevelt

Het is al na middernacht, en de natuur is rustig. Een enorm contrast met de vorige nacht, toen een hevige storm huizen en harten deed beven. Er zijn niet veel Urkers op straat, maar evenmin liggen er veel Urkers te slapen. Overal hoor ik het onaangename geluid van de radio. Onaangenaam, omdat iedereen die luistert, is afgestemd op de visserijfrequentie. Iedereen

heeft slechts één brandend verlangen: een bericht over de UK 174. Velen die eindelijk hun bed hebben opgezocht, kunnen de gedachten aan de UK 174 niet van zich afzetten.
De hemel heeft de gebeden geregistreerd die die nacht zijn opgezonden, maar daarover kan ik geen verslag uitbrengen. Ik loop rond in de buurt van een huis waarvan de vensters bij het vergaan van de UK 174 bedekt zullen worden. Ik durf niet naar binnen te gaan. Vaak is het eerder op Urk gebeurd dat een predikant, na een storm, brenger was van slecht nieuws. Men zegt zelfs wel eens in onze grote gemeente: wees blij als je de dominee niet ziet, want als hij komt, is vrees gepast. Ik zoek naar iemand die me kan aankondigen, maar er is niemand te vinden. Dan maar naar een ander huis, waar een bange strijd wordt gevoerd. Ook daar zijn geen mensen op straat.

Uiteindelijk stap ik een woning binnen om een gids te halen. Tot mijn opluchting tref ik daar mensen aan die in nood zijn, maar mijn komst brengt geen schok teweeg. Ik probeer in verschillende woningen bemoedigende woorden te spreken, hoewel je eigenlijk liever zwijgt omdat je eigenlijk niets passends kunt zeggen.
Die stilte is inderdaad angstwekkend. Als dienaar van het Evangelie mag je niet doen alsof je onder wereldlingen bent. Uiteindelijk moet je bidden, zelfs als je collega al gebeden heeft. Je voelt de aanwezigheid van mensen in de kamer, ervaren vissers die eigenlijk de hoop hebben opgegeven. Maar toch moet je in hartelijk vertrouwen God om uitkomst smeken. Dat is ontzettend zwaar. God verhoort niet alleen mooie, roerende woorden, maar kijkt naar het hart. Hij kan zelfs de woorden van een predikant, die niet vanuit het hart komen, in de harten van medebidders veranderen tot een echt gebed.

Gelukkig hangt het troosten en bidden niet af van de gesteldheid van een predikant of ouderling. God kan zelfs met een gebrekkig instrument een rechtstreekse slag toebrengen. Ik noem niet de namen van hen die vóór kwart over drie werden bezocht. Maar één naam noteer ik: die van de familie Van den Berg. Daar verscheen ik niet. Waarom ook? De UK 60 werd immers IJmuiden binnengesleept. Schipper Jan van den Berg zou thuiskomen.
Ds. Baas en ik zullen nog wat gaan slapen. We hebben in bijzonder hartelijke samenwerking ons best gedaan. Morgen wacht ons nog een moeilijke dag. Ik sluimer een paar minuten, en dan rinkelt de bel. Eerst denk ik dat het de wekker is. Maar dan realiseer ik me dat er iemand aan de deur staat, en eigenlijk is het de telefoon. Ik ben geschrokken. Onheil over de UK 174, de 174, de 174! Wat hoor ik daar?

Wat een moeilijk moment om in het holst van de nacht zo'n zware boodschap te moeten brengen. Maar het moet, want anders hoort de familie het misschien van anderen. Het is een zware last om te dragen, maar Ds. Baas en ik weten dat we het moeten doen. We hebben ons innerlijk voorbereid, maar dat is niet iets om te delen. Wat ik wel kan vertellen, is dat schipper Hessel Snoek het eerste bericht aan een familielid bracht terwijl wij buiten wachtten. Het familielid bracht vervolgens het verschrikkelijke nieuws over aan de vrouwen die sliepen in het huis dat met zoveel liefde was gebouwd. Later ging ik naar binnen, terwijl Ds. Baas en schipper Snoek naar het huis gingen waar een vader wachtte op zijn zoon die niet meer levend zou terugkeren.
Verder zal ik niet ingaan op de reacties van de familie Van den Berg. Ook zal ik niet vertellen over de terugkeer van de andere zonen, noch over de verscheurde onzekerheid waarin andere families hebben geleefd. Misschien zullen anderen daarover schrijven. Ik wilde u alleen

vertellen, zij het in grote lijnen, wat ik die ene nacht heb meegemaakt. Maar ik kan niet eindigen zonder te getuigen van Gods sterkende genade. We vreesden het ergste, maar God heeft hen voor zover wij weten bewaard, zelfs voor morrend verzet tegen Zijn wegen. Hij heeft hun houvast geschonken aan Zijn troostend Evangelie.

We mogen nog weleens zeggen: "Als mij dit of dat overkwam, zou ik bezwijken." Maar dat is zondige taal, een teken van wantrouwen tegenover de God van alle genade. Wat we nu in onze gemeente ervaren, geeft ons moed voor de toekomst, zelfs als die nog zo bang is. Zijn goedheid is er in nood en dood, oneindig groot voor Zijn volk. Moge de Here in de komende dagen, waarin de grote leegte en eenzaamheid steeds meer gevoeld zullen worden, Zijn wonderbare, verrassende, sterkende genade schenken aan de familie van de omgekomenen.

Ds. H.R. Groenevelt

Het bericht kwam hard aan op Urk. Wat een shock, een kind baren met zoveel verdriet. Langzaam drong deze aanzegging door. Ons gezin was jong.
Lummetje was nog maar drie jaar, Grietje vijf, Lub zeven, Ans negen en Jurie twaalf jaar, mijn moeder was 36 jaar en zou 16 oktober 37 jaar worden. Onze familie was in rouw, in ons gezin was plotseling veel verdriet gekomen door het wegvallen van mijn vader, hoe moest het nu verder en ik moest nog geboren worden.

Na de ramp . *Bron foto: collectie Jan van den Berg*

De UK 60 werd afgemeerd in IJmuiden, iedereen wilde helpen om de overige bemanningsleden zo snel mogelijk naar huis te brengen. Tenslotte stond een directeur van de machinefabriek, de heer Zwart en de Veer er op de bemanningsleden naar huis te brengen en zo geschiede het. Verslagen van verdriet van het achter laten van mijn vader op zee, maar ook dankbaar voor behoud van de overige bemanningsleden werden deze mannen veilig op Urk gebracht.

Wij zien door de geschiedenis van deze storm, dat alles eropaan komt of een schip door een grondzee wordt getroffen. De ‘’Neeltje’’ met zijn totale gewicht van 58 ton werd in een ogenblik, als een baal turfstrooisel omgegooid.

Ik heb vroeger mijn kans niet benut de overige bemanningsleden te interviewen.
Mijn ome Jaap heb ik er nooit naar gevraagd. Ik heb hem wel mogen kennen maar deze vraag leefde toen nog niet.
Wat ik mij voor kan stellen is dat het meemaken van zo’n schokkende gebeurtenis veel invloed op je leven heeft. Zoveel, dat je leven er volledig door ontwricht kan raken.

Ome Jaap heeft na het meemaken van het ongeluk op de UK 60 nog wel gevaren en gevist, maar was na het meemaken van het ongeluk heel bang geworden op zee en is toen na een aantal jaren gestopt en heeft een baan aan de wal gekregen.

Albert Post heeft na de ramp nog een aantal jaren bij mijn andere ooms gevaren en gevist.
Klaas de Boer die al wat ouder was heeft zijn plunjezak aan de voordeur gehangen en is van beroep verandert.
Ome Piet is visserman gebleven en heeft tot aan zijn pensioen dit zware beroep volgehouden. De laatste jaren waren niet de makkelijkste jaren van zijn leven. Hij had samen met zijn jongste broer een grote kotter laten bouwen met alles erop en eraan. Zelf een hydraulische kraan aan dek die het zware werk enigszins zou verlichten. Deze kotter had een ingewikkeld hydrauliek systeem voor de aandrijving van de vislier, er ging geen week voorbij zonder dat zij pech hadden en naar binnen moesten.
Er ontstond een groot probleem, alles wat tegen kon zitten gebeurde.
Aan dit verhaal zit helaas een hele geschiedenis met heel veel zorgen.
Het was zwaar voor ome Piet de laatste jaren. Tenslotte vond hij net op tijd een koper voor deze grote kotter. Ome Piet zijn jongste zoon vertelde mij onlangs, dat toen zijn vader de kotter verkocht had, er voor het eerst rust in zijn leven kwam.
Een aangrijpend verhaal, met zoveel verdriet en moeilijkheden na de tragedie op de UK 60. Het moet ontzettend zwaar zijn geweest voor alle betrokkenen, zowel de families die hun geliefden verloren als de overlevenden die met de trauma's moesten omgaan.

Doorkijkje

Het is begrijpelijk dat de ervaring van zo'n schokkende gebeurtenis een diepe invloed heeft gehad op het leven van de overlevenden. Het is moedig dat sommigen toch zijn blijven varen, ondanks hun angsten, terwijl anderen een andere weg hebben gekozen. Het feit dat ome Piet uiteindelijk rust vond nadat hij de kotter had verkocht, is een belangrijk aspect van het verhaal. Soms is het nodig om moeilijke beslissingen te nemen om vrede en stabiliteit te vinden.

Ik vind het spijtig dat ik niet de kans heb gebruikt om de overlevenden te interviewen en meer te weten te komen over hun ervaringen. Maar het is begrijpelijk dat zulke gebeurtenissen vaak te pijnlijk zijn om over te praten.

Het verhaal van de UK 60 en de nasleep ervan is een herinnering aan de risico's en de harde realiteit van het vissersleven en de zee. Het is belangrijk om deze verhalen te blijven delen,

zodat we kunnen blijven leren en waarderen hoe kostbaar het leven is, vooral voor degenen die hun brood verdienen op de golven.

Het is begrijpelijk dat de ramp van de UK 60 een blijvende impact heeft gehad op het leven van ome Piet. Zelfs op zijn 90e levensjaar blijven sommige aspecten van die tragedie hem bezighouden. Het feit dat er destijds geen nazorg was voor rouwverwerking is ook een belangrijk punt om te benadrukken. Het moet heel moeilijk zijn geweest voor de overlevenden om zo snel weer aan het werk te gaan zonder de kans te krijgen om de emotionele gevolgen van de ramp te verwerken.
Het is ontroerend om te horen dat ondanks het verdriet en verlies, ome Piet nog steeds van het leven geniet en wordt omringd door liefdevolle zorg van zijn dochters. Het feit dat hij warme herinneringen koestert aan zijn tijd in Breskens en de vriendschappen die hij daar heeft opgebouwd, is een lichtpuntje te midden van alle moeilijkheden.

Proces verbaal

Gemeentepolitie Velsen Proces-verbaal dd. Acht oktober 1954, No 466.

Gewelddadige dood van Jan van den Berg, geboren te Urk, 18 December 1916, schipper zeevisvaart, gewoond hebbende te Urk, wijk 1-11.

Op vrijdag 8 oktober 1954, te omstreeks 04.00 uur, werd door het Belgische zeevissersvaartuig O 183 “Oscar Angela” van de Noordzee in de Vissershaven UK 60 “Neeltje” zijnde een stalen motorkotter, eigendom van de firma J. van den Berg, gevestigd te Urk, wijk 1 no 7, binnengebracht. Bedoelde kotter had op Donderdag 7 oktober 1954 tijdens een hevige storm op de Noordzee zware averij opgelopen. De motor en de verlichtingsinstallatie waren defect en het stuurhuis van de brug was afgerukt en overboord geslagen. Een deel van de mast was afgebroken. De schipper van de UK 60, genaamd Jan van den Berg, geboren te Urk, 18 december 1916, gewoond hebbende te Urk, Wijk 1-11, was met het stuurhuis overboord geslagen en werd sindsdien vermist. Aangenomen moet worden dat J.v.d. Berg om het leven is gekomen.

In verband met het vorenstaande heb ik, Nicolaas van den Bos, hoofdagent/rechercheur van gemeentepolitie te Velsen, ook onbezoldigd rijksveldwachter, mij na daartoe ontvangen opdracht op vrijdag 8 oktober 1954, te omstreeks 08.30 uur, aan boord van de in de Vissershaven te IJmuiden gemeerd liggende kotter UK 60 begeven.
Aan boord van de kotter bevonden zich toen nog de overlevende leden van de bemanning, genaamd:
1e Pieter van den Berg, oud 26 jaar, visserman, wonende te Urk, wijk 1 No 7.
2e Jacob van den Berg, oud 27 jaar, visserman, wonende te Urk, wijk 8 No 19.
3e Klaas de Boer, oud 56 jaar, visserman, wonende te Urk wijk 6 No 105.
4e Albert Post, oud 38 jaar, visserman, wonende te Urk, wijk 4 No 118.

Genoemde personen, die op het punt stonden per auto naar hun woonplaats te vertrekken, zijn in verband met de geestelijke en lichamelijke toestand waarin zij verkeerden door mij niet volledig gehoord.

De hiervoor onder No1 genoemde Pieter van den Berg verklaarde aan mij als volgt: "Op donderdag 7 oktober 1954 bevonden wij ons tijdens de hevige storm met de kotter UK 60 "Neeltje" op de Noordzee ongeveer 30 mijl ten Noordwesten van het Terschellinger lichtschip. Vier leden van de bemanning bevonden zich in het logies en alleen de schipper, mijn broer Jan van den Berg, bevond zich in het stuurhuis op de brug.

Omstreeks 04.00uur maakte de kotter door de storm plotseling een halve slag om haar lengteas en bleef met de kiel naar boven drijven.
De motor en de lichtinstallatie vielen uit. Wij meenden al dat alles afgelopen was. Na 15 of 20 minuten richtte de kotter zich echter weer op en kwam, half gevuld met water, weer in haar normale stand terug.
Toen wij later naar boven gingen bleek het stuurhuis van de brug geslagen te zijn en de mast was afgebroken. Mijn broer Jan moet over boord geslagen en verdronken zijn.
Wij hebben daar niets van gezien en konden ook niets ondernemen om nog naar hem te zoeken. Daarna hebben wij stuurloos rondgedreven tot de Belgische kotter O 183 omstreeks 16.00 uur in onze nabijheid kwam en de kotter naar IJmuiden sleepte.

Mijn broer was als volgt gekleed: Zwarte lakense kiel (jopper van zeeduffel), zwarte trui, pilo broek, zwarte klompen, grijze sokken.
Uit zijn bovengebit ontbreken drie of vier voortanden.

Deze verklaring is in concept opgenomen en niet ondertekend.
Ook hebben de overige bemanningsleden nagenoeg dezelfde verklaring afgelegd op 8 oktober 1954, dit was in de vorm van een proces verbaal.
Deze verklaringen zijn qua karakter kopieën van elkaar.
De strekking van deze verklaringen zijn allemaal van materiële aard en natuurlijk het verlies van hun schipper staat emotioneel op nummer één.
De dreun moet nog komen, en die hoor ik na 65 jaar nog steeds. Bij een bezoek aan ome Piet, heeft hij het altijd wel even over de ramp van 1954 op de UK 60.

Door de Commissaris van Politie te Velsen is over de vermissing en het signalement van schipper J. van den Berg een telexbericht uitgezonden.
(Combinatie K en L)
Waarvan door mij op afgelegde ambtseed is opgemaakt dit proces-verbaal, gesloten en ondertekend te Velsen, 8 oktober 1954.
De verbalisant,
(get) N.v.d.Bos.

Het verleden onthullen

In het weefsel van tijd en herinneringen heb ik mijn pen genomen om de verhalen van het verleden te onthullen, om de stemmen van zij die zijn heengegaan weer tot leven te wekken. Door brieven en verklaringen, door herinneringen en reflecties, is een beeld ontstaan van de man die mijn vader was, van zijn leven en zijn lot. Maar het schrijven van deze biografie was meer dan alleen een reis door het verleden. Het was een ontdekkingstocht naar de betekenis van mijn eigen bestaan, een moment van bezinning op de wonderen van het leven zelf. Want te

midden van het verdriet en de pijn, te midden van de stormen van het leven, bleef ik overeind. Het leven hield me overeind.

Het delen van mijn verhalen met anderen heeft niet alleen waardevolle reacties opgeleverd, maar heeft ook nieuwe inzichten en perspectieven toegevoegd aan het verhaal dat ik probeer te vertellen. Het is een herinnering aan de kracht van gemeenschap, van verbinding en van delen.

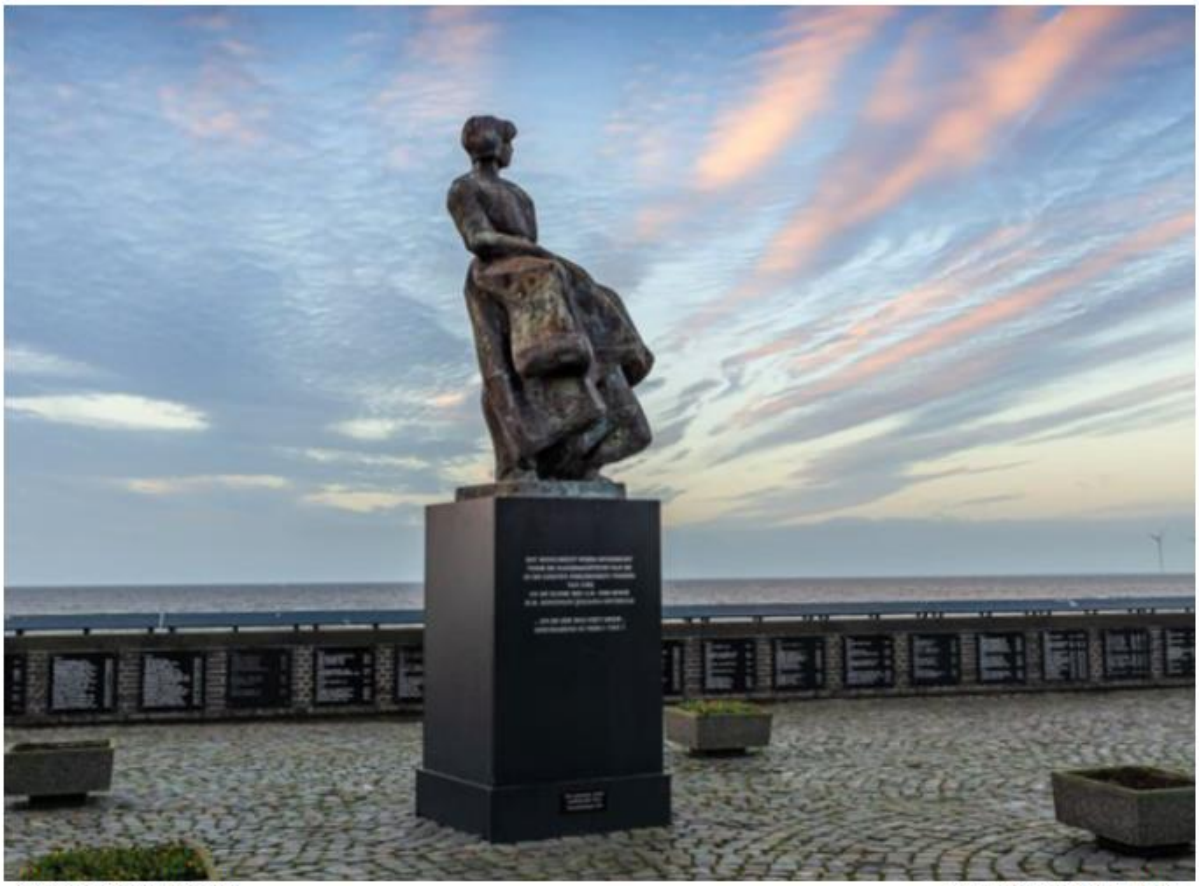
In het verhaal van de UK 60, opgetild door een golf en ondersteboven drijvend op de hoge golven, zie ik een weerspiegeling van mijn eigen leven. Maar net zoals het scheepje weer recht op de golven kwam te liggen, zo ben ook ik weer opgericht door de kracht van het leven zelf.

Als er beschermengelen waren die de kotter weer in de juiste positie hebben getild, dan geloof ik dat mijn vader een van die engelen was. Zijn erfenis leeft voort in de verhalen die ik vertel, in de herinneringen die ik koester, en in de dankbaarheid die mijn hart vervult.

10 apr 2024 is ome Piet op 95-jarige leeftijd in rustig vaarwater uitgevaren voor zijn laatste reis. 'Piet van de 60'. 27 mei 1928. Urk.

Het is belangrijk om te erkennen hoe waardevol het is om een ondersteunend netwerk te hebben, vooral in tijden van verdriet en verlies. Het verhaal van ome Piet is een herinnering aan de veerkracht van de menselijke geest en het belang van steun en verbondenheid, zelfs in de donkerste tijden.

Jan van den Berg



Vissersmonument *Bron: Tourist info Urk*

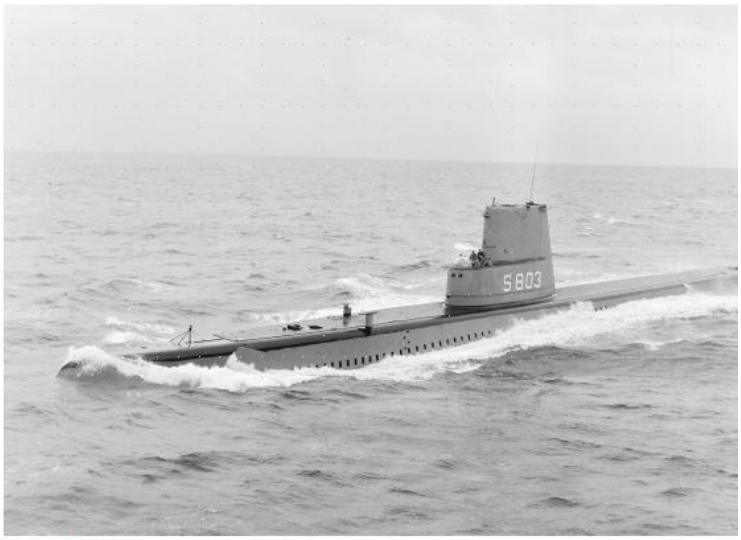
Noot uit de redactie:

Mocht u dit boeiende verhaal nogmaals willen lezen ? Uw redacteur heeft het in één geheel geplaatst in de leesmap van debakstafel.nl, klik daarvoor op het handje hier links….

Contact Zeeleeuw.

Het was tijdens een reis met het Smaldeel V, waarvan wij met de Doorman deel uit maakten. Ik zat bij Squadron 4. Wij moesten met enkele Stoefs een tactische vlucht maken, kregen enkele gebieden aangewezen vóór en opzij van het smaldeel. Verder moesten eventuele onderzee-boten in deze gebieden gedetecteerd worden en, als tweede doel, door onze aanwezigheid onder water worden gedwongen. Hierdoor konden zij hun batterijen minder opladen. Daardoor vielen zij terug in maximum tijd met hogere vaart.

Ons doel was Hr. Ms. Zeeleeuw: een oudere onderzeeboot geleend van de Amerikanen, een zgn. 'Guppy'. De Zeeleeuw had een radar die een lagere zendfrequentie had dan de meeste andere *subs.* Bij de *briefing,* die plaats vond in de zeer comfortabele Briefing Room, kregen wij dit en nog meer tactische gegevens te horen. Ook m.b.t. het weer. Die was ongekend mooi: een heerlijk zonnetje en absoluut geen wind, maar niet gunstig voor een onderzeeboot.



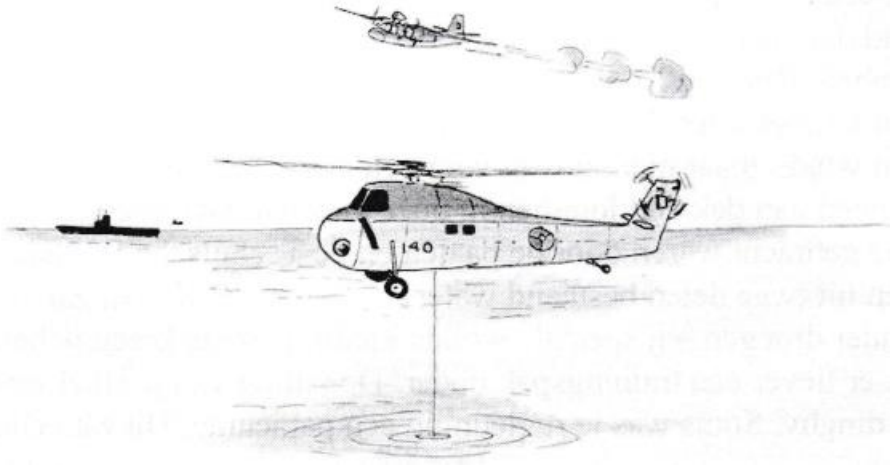
Zeeleeuw

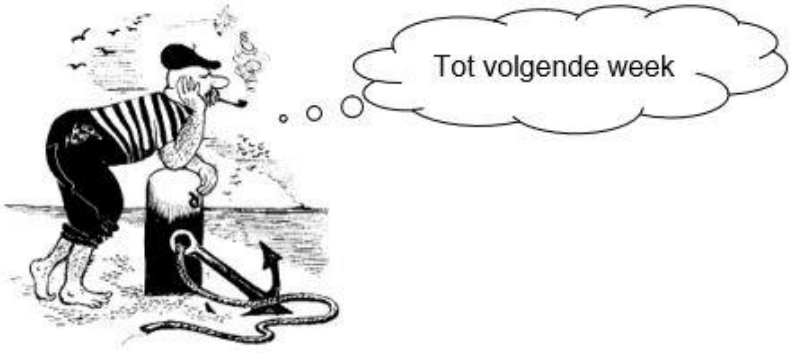
Wij gingen aan dek en klommen in onze kisten die naast elkaar stonden en keurig in orde gebracht waren door de paaien en de Technische Dienst. Wij vlogen meestal in een uit twee delen bestaand waterdicht dompelpak. Dit zat niet echt prettig. Er onder droegen wij speciale wollen kleding. Soms kreeg je het erg warm. Zelf droeg ik er liever een trainingspak onder. De zitting van je stoel was je persoonlijke dinghy. Soms was je rugleuning een parachute. Dit zat echter niet echt onplezierig.

De motoren werden proef gedraaid en de apparatuur gecheckt. Ik stemde mijn ESM ontvanger af op de frequentie van de radar van de Zeeleeuw. Op onze beurt taxieden wij naar de katapult om afgeschoten te worden. Onze Eerste Vlieger en tevens Vliegtuig Commandant was LTZ Kopp (de vader van Erik). Het schot was iets harder omdat er geen wind stond. Wij vlogen naar ons aangewezen gebied en begonnen aan onze opdracht. Radar aan, radar af en maar kijken (Eye ball MK1). Opeens, adrenaline!! Ik hoorde een hoog schrapend geluid in mijn koptelefoon.

De Zeeleeuw had zijn radar bijgezet. Het signaal was hard, hij zat dus dichtbij. Over de intercom gaf ik direct de peiling van het contact door. De manier waarop maakte dat iedereen actief werd. De eerste vlieger draaide de kist direct in de koers van de peiling. Daarna ging de radar aan. Niets op de radar. Hij was misschien al gedoken. Dat klopte. Na enkele minuten zagen wij echter in de gladde zee een paar golfjes met draaikolkjes. Een *swirl!* (draaikolk). Direct aangevallen en verder geprobeerd hem vast te houden met de MAD. Dit was makkelijker gezegd dan gedaan. Wel contact, geen contact. Gelukkig kwamen onze collega's met de S- 58 helikopter ons te hulp. Zij beschikten over *dipping sonar.* Wij keerden terug naar de Doorman. Het smaldeel had intussen een andere koers gekozen. De *sub* kon het smaldeel niet meer bereiken.

Wij kwamen, op onze beurt, in voor de landing. Daar er geen wind was gaf de LSO een zgn. *Blue water cut.* Het was zowel voor de LSO als de vlieger een beetje anders. De *cut,* het bevel voor het gas dicht te trekken, werd gegeven wanneer de kist zich nog op verdere afstand van het schip boven water bevond. LTZ Kopp zat er niet mee en pakte de derde kabel.



Bron: Verhalen van

Vroege(r)