# “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 35 – 7 e jaargang
## 29- 08 - 2024

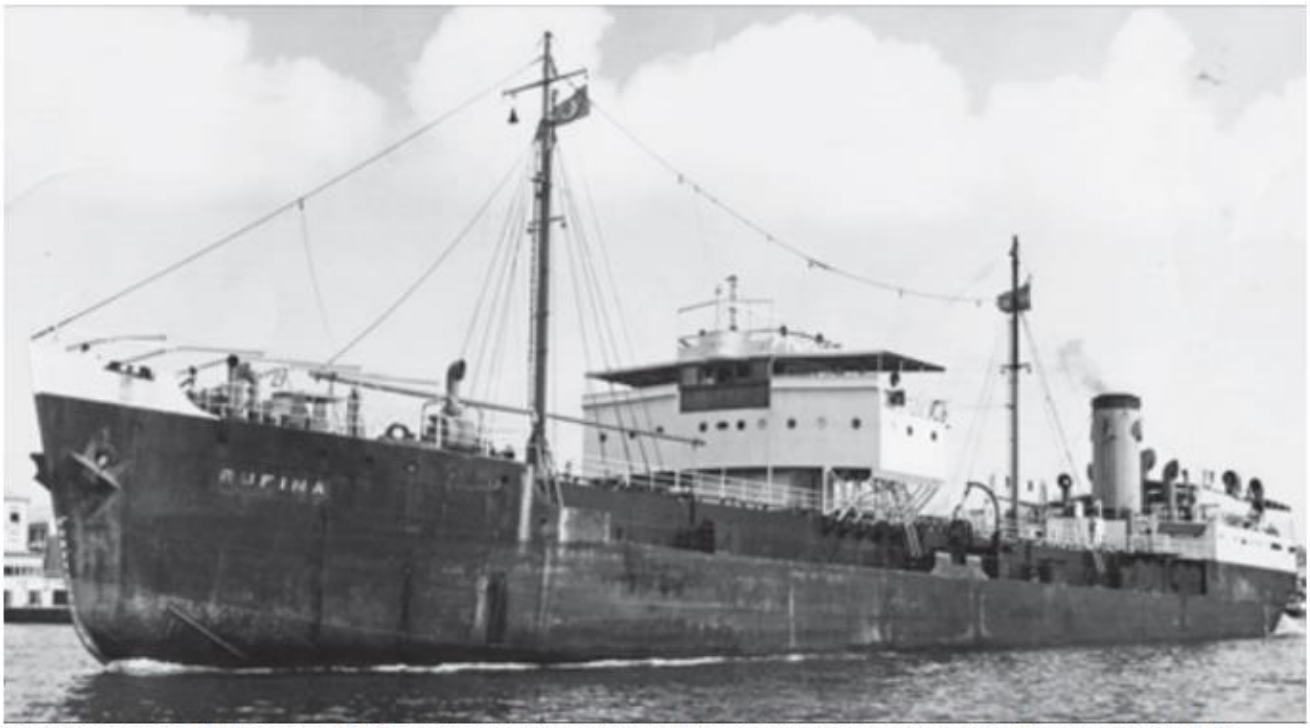
De bedreigde tankervaart in WO II
De warme hap bij de Koninklijke Marine
Kruistocht van de Catalina P 85 deel 11
Waarden en Normen bij de Koninklijke Marine hoofdstuk 1
De Oceaanpost maart 1953
Er was maar één marineman serieus, en dat was ik
Getorpedeerd en in de steek gelaten.
Eilanden verzinken van schaamte in zee
Practisch leiderschap
Uitspraken van de Marineraad inzake de O 15
De tocht naar Chatham, verslag uit Alle Hens

# DE BEDREIGDE TANKERVAART IN WO II

**Door Joop Kooijman**

Gedurende de Tweede Wereldoorlog waren de geallieerde strijdkrachten voor 70 procent afhankelijk van de (vliegtuig)benzine en de dieselolie, die de raffinade-
rijen van Curaçao en Aruba produceerden. Hiervoor werd Venezolaanse ruwe olie afkomstig van het meer van Maracaibo als grondstof gebruikt. Curaçao en Aruba waren derhalve van enorm strategisch belang. In de jaren 1940 en 1941 leefde men in dit gedeelte van de wereld als in vredestijd, maar in 1942 veranderde dit totaal en werd de zee oorlogsgebied.

Voor het vervoer van producten waren de landen in oorlog geheel afhankelijk van de zeescheepvaart. Er waren drie hoofdvervoersstromen vanuit/naar Aruba en Curaçao, namelijk de import van ruwe olie uit Venezuela, de export van geraffineerde brandstoffen met tankers naar het Verenigd Koninkrijk en de invoer van voedingsmiddelen, industriële producten, oorlogsmaterialen en de uitvoer van vaten smeerolie door vrachtschepen, in het bijzonder van de Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij (KNSM).
De import van ruwe olie uit Venezuela gebeurde door middel van speciaal voor het meer van Maracaibo gebouwde ‘lake tankers' met een zodanige beladen diepgang, dat ze over de ‘bar' konden varen. De ‘bar' is een ondiepte in het toegangskanaal naar Maracaibo.




*De Curaçaose Scheepvaart Maatschappij bezat twee type tankschepen waarvan de grootste tot de zogenoemde R-Klasse behoorde. De foto toont de bijna 4.000 ton metende ‘lake tanker' Rufina, een zusterschip van de twee getorpedeerde tankers Rafaela en Rosalia. Foto's: boek Geschiedenis Nederlandse koopvaardij.*

Vanuit Aruba en Curacao opereerden gezamenlijk vijfenveertig van deze ‘lake tankers', elk met enkele duizenden tonnen vervoerscapaciteit.

De export gebeurde middels voor die tijd grote oceaantankers, elk met een gemiddelde vervoerscapaciteit van ongeveer 10.000 ton. De vliegtuigbenzine werd door de Britse Royal Air Force (RAF) gebruikt voor hun jachtvliegtuigen en zware bommenwerpers.

Per dag vertrokken gemiddeld vier tankers naar Engeland beladen met een totaal van circa 40.000 ton (45.000.000 miljoen liter) brandstoffen.
In een vorig artikel is beschreven, dat zonder import van voedingsmiddelen, honger voor de bevolking op onze eilanden dreigde, temeer omdat er voor eigen gebruik onvoldoende visvangst was en niet genoeg landbouwproducten geproduceerd konden worden. Dit is vandaag de dag overigens nog steeds zo.

**Rampjaar 1942**

Toen het Japanse Keizerrijk op 7 december 1941 zonder oorlogsverklaring de Amerikaanse vlootbasis in Pearl Harbor met honderden van vliegdekschepen afkomstige vliegtuigen aanviel, kwamen er bijna 3.000 burgers en militairen om het leven en zonken zeven slagschepen. De oorlog werd nu een wereldoorlog en daarbij bleven de Oostkust van de Verenigde Staten en het Caribisch gebied niet gespaard. Vijf nazi-Duitse onderzeeërs openden op 16 februari 1942 het offensief bij Aruba, waarbij de onvoor-bereide tankvaart zwaar werd getroffen.
In totaal gingen in dat jaar 34 Nederlandse schepen met vele ook Curagaose opvarenden in dit zeegebied verloren, waaronder ook tankers.

*Deze luchtfoto werd in 1942 genomen van een getorpedeerde Mexicaanse tanker.*

Vele beladen tankers bereikten hun bestemming niet, want nazi-Duitsland wist, dat de enige manier om de oorlog te winnen was om de Britse zeeverbindingen te verbreken. De grootste zeeslag die ruim 5 jaar duurde, was de ‘Battle of the Atlantic', waarin duizenden geallieerde zeeschepen en honderden Duitse onderzeeërs ten onder gingen.

**Curaçao**

Op 16 februari 1942 lag de onderzeeboot U67 onder commando van LTZ1 Müller- Stockheim bij Curaçao op haar prooi te wachten en vond deze ‘s avonds toen de ‘lake tanker' Rafaela de loods vóór de havenmond aan boord nam.

Een torpedo trof de tanker midscheeps en veroorzaakte een zware ontploffing gevolgd door een grote brand. Sleepboten maakten vast en de bemanning bestreed en bluste de brand. Voor zover bekend vielen er geen slachtoffers en de Curaçaose Dokmaatschappij (CDM) herstelde de bijna in tweeën gebroken tanker.

**Tanker Rosalia ten onder**

De tanker Rosalia (3.177 ton), eigendom van de Curaçaose Scheepvaart Maatschappij vertrok op 26 juli 1942 beladen met ruwe olie van het meer van Maracaibo naar Curaçao en werd daags daarop om 22.00 uur op een afstand van 20 zeemijlen (37 kilometer) van Curaçao getorpedeerd door de U 615 onder commando van LTZ1 Kapitzki. De eerste torpedo veroorzaakte een enorme brand en de tweede een enorme ontploffing toen deze een niet-gasvrije lege tank raakte. De uit de kapotte tanks stromende olie vatte meteen vlam.

De zee-oppervlakte rond de tanker stond in brand. Een aantal bemanningsleden dook in de brandende golven om onderwater zwemmend buiten de vlammen te komen. Een uur later verscheen er een motortorpedoboot van de Koninklijke Marine, die de 13 in zee drijvende overlevenden redde. Tot de vermisten behoorden de kapitein en vier van zijn officieren, alsmede 18 overige bemanningsleden. Het schip was in tweeën gebroken en zonk.

*Deze foto toont één van de tijdens de Tweede Wereldoorlog te Curaçao gestationeerde in de Verenigde Staten en Canada gebouwde motortorpedoboten van de Koninklijke Marine. Aan dek vele tonnen, dit zijn de zogenoemde 'dieptebommen' om vijandelijke onderzeeboten mee aan te vallen.*

**WO II vanuit Curaçao bezien**

De vraag is of alle brandstof uiteindelijk op bestemming komt. De raffinaderijen van Aruba en Curaçao behoorden in het jaar 1942 tot de grootsten ter wereld en de geallieerden namen geen enkel verder risico toen op 16 februari 1942 nazi-Duitse onderzeeboten trachtten met hun boordkanon de olie-installaties op onze eilanden te vernielen. Jammer voor de aanval-lers, maar hun plannen mislukten. De artilleristen van onderzeeboot U 156 maakten bij Aruba de fout om de afsluitdop van de kanonsloop niet te verwijderen, waardoor de eerste afgeschoten granaat in de loop ontplofte en het kanon onbruikbaar werd. Hierbij viel één dode en één zwaar gewonde.

*Bemanningsleden van een Amerikaanse tanker bestrijden een hevige brand, die het gevolg was van een torpedering door een U-boot.*

Een oplettende kanonbemanning van een Curaçaose kustbatterij vuurde met 12 centimeter geschut terug, toen de onderzeeër U 130 op 18 april 1942 de olietanks bij Bullenbaai begon te beschieten. De aanvaller vluchtte.

De geraffineerde brandstofstroom werd dus niet door de vijand gestopt en middels tankers werd de brandstof voornamelijk naar Engeland geëxporteerd, maar kwamen alle tankers aan? Het antwoord is nee.

**Tanker drijvende bom**

Het bleek dat alleen-varende beladen tankers weinig overlevingskansen hadden en daarom voeren ze zoveel mogelijk in een konvooi. Een konvooi is een vloot van 40 tot 60 koopvaardijschepen, dat begeleid door oorlogsschepen van Noord-Amerika naar het Verenigd Koninkrijk, dus Engeland over de Noord-Atlantische Oceaan voer. De schepen van deze konvooien voeren in aantal kolommen naast elkaar en iedere kolom telde soms tien schepen, die in kiellinie voeren, dat wil zeggen allemaal achter elkaar. Dit ging goed, zolang het weer goed bleef, maar tijdens de beruchte winterstormen werd het konvooiverband verbroken en tijdens mist (er was nog geen koopvaardijradar) werden bepaalde technieken ontwikkeld om op de toegewezen plaats te blijven varen.

De tankers voeren in de middelste kolom, die het moeilijkste te torpederen was. Toch gingen veel beladen tankers soms met het verlies van alle opvarenden verloren.

*De Nederlandse tanker Hermes, onderweg van Lissabon naar Curaçao, werd getorpedeerd door een U-boot, maar dankzij de lege gasvrije tanks kon het schip worden behouden. Hier in het dok ter reparatie.*

Dit kwam mede door nieuwe aanvalstechnieken van de onderzeeboten. Zij verzamelden zich op een bepaalde plaats op de konvooiroute in opdracht van hun commandant in het bezette Frankrijk, admiraal Karl Dönitz, zelf een oud-onderzeeboot-commandant uit de Eerste Wereldoorlog. Soms vielen acht of meer onderzeeboten als een groep wolven een konvooi van alle kanten aan, waarbij de beschermende oorlogsschepen vele torpederingen niet konden voorkomen.

We noemen enkele gevallen uit de vele verloren gegane tankschepen: de Curaçaose Shelltanker Onoba (6.256 ton), was leeg in konvooi op 16 januari 1941 van Liverpool onderweg naar Curaçao, toen het konvooi door Duitse bommenwerpers werd aangevallen. De Onoba werd zo zwaar geraakt, dat het schip zonk. De gehele bemanning kon worden gered.

De Shelltanker Mamura, een regelmatige bezoeker van Curaçao, werd beladen met benzine. Op 22 februari 1942 werd de Mamura door de U 502 oostelijk van Florida getorpedeerd en het schip vloog in brand en zonk. Alle 49 opvarenden vonden de dood.

Op 25 augustus 1942 voer de Essotanker Rotterdam beladen met 11.364 ton benzine in een konvooi van 13 schepen en begeleid door vier oorlogsschepen in de buurt van Haïti. De Rotterdam werd in het achterschip getorpedeerd door de U 511 onder commando van LTZ1 Steinhof. Van de 47 opvarenden, kwamen er 12 om het leven. Tegelijkertijd werd de Britse tanker San Fabian (13.031 ton) ook door torpedo-'s geraakt en zonk. De tanker Esso Aruba werd ook getorpedeerd, maar bleef behouden.

**Bronnen:** *historische scheepvaartboeken, waarbij vooral veel gebruik is gemaakt van de delen I en II van de boekenreeks 'Geschiedenis van de Nederlandse Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog', tellende 1.446 pagina's*

Bron: Joop Kooijman

==========

# De warme hap bij de Koninklijke Marine.

In de jaren vijftig, toen er nog weinig ontspanningsmogelijkheden waren aan boord van schepen of instellingen van de Koninklijke Marine, was de warme hap een hoogtepunt in het sobere marineleven.

Naar de warme hap werd met verlangen uitgekeken. De maaltijd was niet gevarieerd en hij was eenvoudig van samenstelling. De rantsoenen die verstrekt werden waren onvoldoende om de maag van een Hollandse jongen te vullen. Het systeem van tafelgelden was nodig om de maaltijden te verfraaien en aan te vullen. Ondanks het toch nog krappe budget werden door botteliers, koks en hofmeesters hoogstandjes verricht om tot een smakelijke maaltijd te komen.

De vroege vogels die op maandagochtend de haven of marinekazerne betraden, werden getrakteerd op de lucht van snert. Men was gelijk klaar wakker. Het was maandag, de dag van de snert met nasi - bami of witte rijst met goulash. Maar de hoofdzaak was snert. Een traditie bij de Koninklijke Marine. De samenstelling was vrij eenvoudig: men trok bouillon van een varkens-kop of hamschijven, zwoerd, erwten, prei en andere groenten. De dan verkregen soep werd rijkelijk voorzien van dobbelsteentjes spek en werd snert met drijfijs genoemd. In een later stadium werd er 's maandags ook de bekende bruine bonensoep geserveerd. Als er snert op het menu stond dan werd er bij het avondeten theewater oftewel doorgeslagen snert geser-veerd. Dit theewater bestond uit het restant snert van het middagmaal, dat was fijngewreven door een zeef en bij de broodmaaltijd werd opgediend.

De woensdag was een feestdag bij de Marine, de dag van de rijsttafel. De doordringende geur van gebakken kroepoek, ragout, sajoer lodeh en diverse sambals hing op en in het schip of de instelling. De sambals waren te verdelen in drie groepen: rauwe sambal, sambal goreng en sambal boeboeks. Vergaderingen of afspraken werden verzet, speciaal voor de rijsttafel. Oudgedienden of werfïanen kwamen regelmatig bij de oude Zuiderkruis een hapje ophalen en stonden zelfs in de rij met potjes en pannetjes (gamellen). Deze nasi of rijsttafel was ook traditie bij ouderdagen of grote vergaderingen.

De donderdag was ingeruimd voor de Hollandse of Zeeuwse rijsttafel. Dat was voor de botteliers, koks en hofmeesters - naast de woensdag - de topdag. Zij hadden dan de mogelijkheid om hun vakkennis ten toon te spreiden. De Hollandse of Zeeuwse rijsttafel was een uitgebreide maaltijd bestaande uit rijst, schijven gebakken aardappels, bruine bonen of grauwe erwten (raasdonders), veel sla, tomaat, augurken, komkommers, speklap en spekvet met kaantjes (schipper).

De Chef d' Equipage bij de Marine werd Kaan genoemd, vandaar die associatie met de naam schipper voor kaantjes. Wat vooral niet vergeten mocht worden, waren de uitjes. Gebakken en rauwe uitjes. Daarnaast natuurlijk sambal en piccalilly.

Door de toeloop van buitenstaanders werd de maaltijd vaak verzet en/of aangepast. Bij deze maaltijd waren de seizoensgebonden artikelen belangrijk.

Wat ook traditie van het zuiverste water was, was het proefbordje. Dit was een begrip voor iedere marineman. Het bestond uit het voorproeven van de maaltijd door de Commandant, de Eerste Officier en de Arts. Deze ceremonie werd verzorgd door de Chefkok.

De menulijst bij de Marine stond vast op hoofdlijnen, alleen het toebehoren verschilde vaak. Op de donderdag (Hollandse of Zeeuwse rijsttafel) was de stamppot, zuurkool met leuning (worst) een favoriete maaltijd. Of de oranje rats, stamppot wortelen en uien en stamppot boerenkool met leuning of gehaktbal uit blik. Verder werd er vaak provinciaal op tafel gezet - vooral op dinsdag - wat bestond uit een stevige ragout met veel vlees, wortelen en doperwten en het klapstuk niet te vergeten.

In de jaren vijftig was in het menu de vrijdag gereserveerd voor de Rooms Katholieke bemanningsleden. Die mochten toen op vrijdag geen vlees eten, dus was het vis! Gekookte of gebakken aardappelen met wortelen en doperwten (punten en strepen). Op Goede Vrijdag werd er vaak stokvis op het menu gezet. Dit werd door niemand gegeten en ging rechtstreeks naar de spoelington.

Oud Marineofficieren aten vaak bij of na afloop van zeilwedstrijden of andere samenkomsten, het zogenaamde zeven gangen menu. Dat bestond uit stokvis, rijst, stroop, bonen, schijfjes aardappelen en uien of augurken, soms sla. De avondmaaltijd (theewater) was karig en bestond uit brood, smeerkaas, jam, muisjes gekleurd (technicolor), sardines en hagelslag gewoon. Vaak werd er een schijf gebakken bloedworst met een schijf appel er op als aanvulling geserveerd. Ook kwam er af en toe gebakken marinier op tafel. Dat was een gerecht dat bestond uit gebakken cornedbeaf, uien en sambal. Vaak bestond het echter uit blokjes gesneden boterhamworst (Leusderheiworst).

Binnen het korps mariniers was men niet gecharmeerd ten aanzien van de benaming gebakken marinier. De smeerpastei uit blik werd amper gegeten op brood, maar werd wel vermengd met uien, mayonaise, paprika, chilisaus, gesneden komkommer en opgediend op schalen, gegarneerd met sla, tomaten en ei.

De Duitse aardappel was een delicatesse en een favoriete hap bij de mijnendienst en de witte vloot (Hydrografische Dienst). De samenstelling van de Duitse aardappel bestond uit gebakken aardappelen, spek, ham en uien. Het werd veel gegeten bij veeg- en dregwerkzaamheden van de Mijnendienst die in de avond of nacht plaatsvonden.
Wekelijks werd het afgewisseld met rijst en kippenlevertjes.

In de jaren vijftig had het wachtvolk s' avonds en s' nachts weinig te eten. Er waren wel rantsoenen maar die bestonden veelal uit brood met weinig beleg. Dit brood werd dan geroosterd en bestrooid met suiker, dan was het nog wel te eten. De bakszeun was naast een traditie ook een begrip. Het was meestal de jongste matroos en hij diende zorg te dragen voor de maaltijd aan de bak of klas. Dat hield in: tafeldekken, onderhoud van het komaliwant (bestek

en servies) en het ophalen van de rantsoenen. Daarnaast tuigde hij de hangmat of kooi op van de baksmeester.

Het serviesgoed was herkenbaar aan kleuren. Het commandantsservies was wit met een groene rand. Dat van de officieren was wit met een paarse rand, van de onderofficieren wit met een blauwe rand en dat van de korporaals en manschappen was gewoon wit.
De koffie werd gezet in een perculatorpot, die was verstrekt ( of versterkt?) met een zeefje. Onder in de pot een klein beetje suiker, dan liep de koffie beter door. Soms werd er gebruik gemaakt van een batterijlap in een ring om koffie te zetten boven een koffieketel.
Voor deze serviesonderdelen zijn op bepaalde kazernes vitrines ingericht waar ze zijn te bezichtigen. Het zijn ook vandaag nog gewilde artikelen voor verzamelaars.

De tijden zijn veranderd, we hebben meer ontspanningsmogelijkheden, maar de zorg voor de voeding, de warme hap zal bij de Koninklijke Marine altijd een hoogtepunt blijven.

Groeten Jo

Bron: Website Sleeptros

==========

COMPILATIE
INDISCH JOURNAAL
EN REIS HR.MS. KORTENAER
ANTHONY VAN KAMPEN
1948

# 30-07-1948 KRUISTOCHT VAN DE CATALINA P 85 DEEL 11 (KOTA BAROE)

*Hollandia … Wild West. De regen en de rimboe.*
15-09-1948 Nieuwe Apeldoornsche courant

**HOLLANDIA … WILD WEST**

Regen en Rimboe
TWEE dagen zijn we in Kota Baroe, 10 mijl van Hollandia af, en het regent. Het is niet prettig in Kota Baroe als het regent. Kota Baroe was een kleine kampong in de dagen dat er nog geen oorlog was, daarna maakten de Yanks er een hospitaal van. Een paar honderd houten barakjes voor zieke Amerikaanse soldaten. Ze staan er nog, die barakjes, oud en vuil en klein. Met plaatijzeren dakjes erover. Met open riolen er voor en er achter. Krotten, in een stuk platgetrapte jungle. Hier leven de Papoea's. En de Hollanders, die er zijn voor de dumps, voor het bestuur en voor wie weet welke andere redenen. Een zeer triest en eenzaam oord.

Het regent en we zijn ondergebracht in de pasanggrahan van Kota Baroe. Dat is een groot woord: pasanggrahan: hotel-voor-doortrekkende-reizigers. Wassenburg en ik zitten in dat “hotel” als de tropenregen neerhoost. We zijn nogal moe, maar het smalle veldbed is natgeregend. De rotan stoeltjes zijn wrak en zullen instorten als ze nog éénmaal gebruikt worden. We zien elkaar eens aan en we zuchten. Het is een van die dagen, die moeilijk zijn. De vermoeidheid van $4^1/_2$ week vliegen en rimboelopen doet zich vandaag gelden. En het regent en dat is het ergste.

M'n koffer is lek geworden en de inhoud vochtig. De kleren, die ik draag, dampen, stinken muf. Ik voel me vies en smerig, maar om 6 uur pas zal er wat water komen en nu is het pas 2 uur in de middag. De cigaretten zijn beschimmeld en de laatste pakken chocolade uit Batavia, slap en

wit uitgeslagen. Ik bekijk m'n laarzen: het is een triest restant van wat eens onverwoestbare Wellington-laarzen waren.

Vocht … vochtig … vochtig … alles wat we hebben is nu door de vocht aangetast en de vernietigende werking bevindt zich in vergevorderd stadium. Luciferdoosjes weken los en de inhoud verspreidt zich op de aarden bodem van de pasanggrahan. Ik wil iets gaan schrijven maar het potlood is gespleten. De lijm liet los en de stift valt in stukjes uit elkaar. En het regent.... regent.. regent.... uur na uur, uur na uur. Als een eindeloze roffel op het atap dak. Die roffel maakt nerveus. Er is méér wat nerveus maakt: dat zijn de muskieten. Horden vliegen suizen in het vertrek. We spuiten Flit en DTT, maar het helpt slechts voor een uur.

Dumps op Nieuw-Guinea. Triest beeld……

Deze dag is dan een moeilijke, een zware dag.

Er komt een andere dag, We zien de dumps van Hollandia: eindeloze rijen verroeste auto's, vliegtuig-wrakken, bulldozers, carriers, cementmolens, jeeps, kranen, bokken, landingsboten, rails, motoren. En dan nieuws; roest, roest, roest. Wat de Amerikanen nalieten toen, zoals de grijze gids me zegt: de vrede uitbrak. Toen de oorlog in de Pacific stolde. Toen de legers naar huis gingen. Er is méér: honderden loodsen vol materiaal. Opgestapeld tot de nok. Motoren, auto-onderdelen, de fijnste machinerieën. Kisten en kratten en dozen vol. Eindeloze hoeveelheden, zó veel, zo ontzaglijk veel, dat men nu, in de maand  Augustus anno domini 1948, nóg niet weet wat zich in alle kisten en balen en kratten bevindt. Zo er één plaats ter wereld is, waar men een beeld, een huiveringwekkend beeld, krijgt van de giganteske krachtsinspanning van een bevrijdingsleger dan hier in het oord dat Hollandia heet. Het is verbijsterend.

Hollandia, dat is een plek, die doet denken aan een wild west nederzetting, ergens aan de rand van een woestijn. Rotte, wrakke huisjes, die in een vloek en een zucht in elkaar gesmeten zijn. De wegen zijn rivieren van stof. We rijden over die wegen en de Papoea-chauffeur is geen kind achter het stuur. Maar als er een andere wagen passeert, moeten we stoppen, omdat we 2 minuten lang in een compact rookgordijn zitten dat nog geen 10 centimeter zicht biedt— dat is Hollandia.

Hollandia— havenplaatsje aan de Pacific, maar een vreemd en wild oord. Wie hier woont, woont er tijdelijk en gaat het liefst zo spoedig mogelijk weer heen. Het is er heet en 't is er ongezond. Het barst er van de muskieten en de malaria tiert dat het een lieve lust is....

Het is er stil en eenzaam. Het werk is het werk aan de dumps. Het restant wordt afgevoerd naar Batavia … Soerabaja ... en waar het verder nodig is. Beter laat dan nooit …Oude smerige KPM-stomers komen het van tijd tot tijd ophalen.

Wild west maar het is geen prettig oord, dit Hollandia. Evenmin als Kota Baroe, drie mijl verderop.

Nooit zag ik zulke trieste plaatsen in een natuur, die zó glorieus, zó ontzaglijk groot is.

We lopen langs de kust over 't scherpe koraal van het Pacific-strand. Ook hier stolde de oorlog plotseling. De landingsboten liggen in eindeloze rijen half in 't water, half op de kust. Verroest, verrot, kapot. Millioenen kilogrammen staal. Ze liggen daar en ze zullen er blijven liggen, tot de dag dat het water en de regen en de wind en de zon dat sinister kerkhof van oorlogsmateriaal samen volkomen vernietigd zullen hebben.

De dagen daarna reizen we het binnenland in. Deels per jeep, maar als de jungle zich te dicht sluit, gaan we verder per prauw. Dit wordt de lange tocht door de stilte van het oerwoud. De reis door de vochtig-natte rimboe. Daar is alleen het plassen van de pagaaien der roeiers en, af en toe, het zingen van de Papoea's. De oevers schuiven voorbij, langzaam … langzaam, en soms vlerken koppels papegaaien over ons.

Overdag dromen we wat in de prauw en 's nachts liggen we te luisteren naar de stem van het bos, op de twee oude versleten veldbedden. We zijn 's avonds zó moe, dat we inslapen midden in een gefluisterd gevoerd gesprek. Er zijn nog maar een paar sigaretten, die rookbaar zijn en niet van vocht uit elkaar vallen. We zien er uit als beesten …

In die dagen leren we iets begrijpen van het oerwoud aan de Noordkust van Nieuw Guinea. Het is een woest en wild en grimmig oerwoud en het verzet zich tegen iedere blanke, die hier waagt te komen. Zelfs de kust-Papoea's zijn maar traag te bewegen de grote stilte in te gaan. Ze vrezen het onbekende van dit donkere rijk. Het rijk zonder zon. Het grote terra incognita. Het onbekende rijk.

Over dat alles zou ik U graag vertellen. Maar ik moet me haasten, omdat de kleine portable de schrijfmachine, nog stéédsstéeds werkt. Hoe lang nog … een uur ? Ik durf de toetsen nog maar nauwelijks aanslaan …

We komen terug op Kota Baroe en zelfs Kota Baroe lijkt ons na deze dagen van ontbering en vermoeidheid een wenkend paradijs van luxe. We kunnen tenminste weer eten in een kamertje, aan een tafel. En we kunnen zitten op een stoel.

We zijn niet verwend en de pasanggrahan doet denken aan een vorstelijk verblijf voor doortrekkende reizigers.

Er staat brood op tafel, wel zuurr, maar tenslotte bróód. Er is wat olie-achtige boter, die we er overheen smeren. Want we hebben honger en de laatste maal dat we wat droge rijst naar binnen werkten is vele uren geleden. Wassenburg kijkt rond naar iets om z'n brood te beleggen, maar er is niets. Ik roep om de Papoeabediende en dan komt Naphtalie. En Naphtalie brengt ons de bus met suiker, die we over ons brood strooien. Maar de suiker is zwart en grijs. En ineens zie ik, dat ik meer resten van afgestorven muskieten, vliegen en rode mieren op dat brood aan 't smeren ben dan suiker.

We laten Naphtalie op het matje komen en pogen hem aan 't verstand te brengen, dat dit te ver gaat. We willen tenslotte suiker en géén muskieten-mieren-vliegen-pasta.

Naphtalie schudt treurig het hoofd over zoveel kapsones bij die Hollanders en verdwijnt met de bus.

De eigenaar van de pasanggrahan vertelt ons later, dat het tenslotte te gek is de suiker weg te gooien als die door het jongste kind van z'n zuster over de grond gegooid is. Hij heeft alle suiker netjes laten aanvegen en een kniesoor die zich wat aantrekt van het stof en de vliegen, de mieren en de muskieten. Tenslotte smaakt het toch zoet, toean ...! Dat is Nieuw Guinea!

*WORDT VERVOLGD*

---

# WAARDEN EN NORMEN BIJ DE KONINKLIJKE MARINE deel 1

**HOOFDSTUK I Verantwoording**

1. Inleiding

De marine is de laatste decennia getransformeerd van een gesloten organisatie naar een meer open organisatie. Kon zij zich voorheen in vrijwel volledige zelfstandigheid bezinnen op hoe men zich binnen haar geledingen moest gedragen, thans staat de marine midden in een turbulente maatschappij.

Zo weet de marine zich geconfronteerd met talloze nieuwe ontwikkelingen vanuit de haar omringende maatschappij. Deze ontwikkelingen vragen om aanpassingen binnen de marineorganisatie. Een aantal van deze ontwikkelingen is door de politiek vertaald in wetgeving en richtlijnen. Daarmee vormen deze ontwikkelingen voor de marine een vaststaand gegeven. Voorbeelden van dergelijke ontwikkelingen zijn: de formalisering van inspraakmogelijkheden; de eisen ten aanzien van milieu; de wijzigingen in het personeelsbeleid; de integratie van minderheidsgroeperingen; reorganisaties.

Er is nog een belangrijke manier waarop maatschappelijke veranderingen hun invloed uitoefenen op de marine. De marineorganisatie bestaat uit individuele werknemers die ? meer dan voorheen - hun opvattingen uit de 'burger'- maatschappij meebrengen binnen de organisatie en daardoor de heersende KM-cultuur impliciet of expliciet ter discussie kunnen stellen. Voorbeelden daarvan betreffen de toenemende behoefte aan privacy, een toename van het idee dat werken bij de KM gewoon een baan is en minder dan voorheen een roeping, wijzigingen in het beleven van het recht op medezeggenschap.

Deze van buiten en van binnen komende opvattingen worden vaak besproken op diverse niveau's binnen de marine-organisatie en kunnen verschillend worden geïnterpreteerd. Dit kan tot onduidelijke situaties
leiden. Situaties waarin het met name voor vele leidinggevenden binnen de marine niet altijd gemakkelijk is om de ontwikkelingen te volgen en in de organisatie in te passen. In dat soort gevallen moet de marineleiding het voortouw nemen om tot werkbare afspraken te komen.

De openheid van de samenleving brengt met zich mee dat allerlei ontwikkelingen meer en meer onderwerp worden van overleg, en dat daarnaast ook op de werkvloer de nodige discussies ontstaan. Op deze wijze is er naast de KM-bevelsstructuur een onderhandelingsstructuur ontstaan. Beide structuren bestaan naast elkaar en zorgen soms in de dagelijkse praktijk voor

onduidelijkheid binnen de organisatie. Daar waar een leidinggevende denkt door bevel te kunnen ingrijpen, verwachten zijn ondergeschikten ruimte voor een (open) gesprek. En daar waar ondergeschikten vrijheden claimen, grijpen leidinggevenden in. Dit leidt soms tot allerlei verstoringen in de verhouding tussen de partijen.

Duidelijk is dat de organisatie onderhevig is aan verandering ten aanzien van de heersende waarden en normen. Soms gaan veranderingen geleidelijk en onuitgesproken, soms ook plotseling en expliciet.
Op een gegeven moment ontstaat de behoefte om stil te staan en zich te bezinnen over de weg vooruit.
Het bestaan van het project "terug naar de toekomst' is daarvan een bewijs.

## 2. Begrippen als waarden, normen en regels

Een waarde is een collectieve voorstelling over wat goed, juist en daarom nastrevenswaardig is ten behoeve van het algemeen belang.

Voor de KM houdt dit in dat een waarde voor de marine als geheel geldt, of voor een omvangrijk onderdeel daarbinnen. Voorbeelden van waarden zijn: loyaliteit, correctheid in woord en daad, eerlijkheid, oprechtheid en rechtvaardigheid.
Een norm is een voor groepsleden geldende en tot op zekere hoogte bindende verwachting ten aanzien van het handelen, of het niet handelen, in bepaalde situaties.

Veel normen vormen de basis voor regelgeving. Normen kunnen dus beschreven zijn, maar dit is zeker niet altijd het geval. De definitie geeft aan dat een norm geldt voor een bepaalde groep mensen. Voor andere groepen geldt de norm misschien in mindere mate of in het geheel niet. Voorts geeft de definitie aan dat een norm geldt in bepaalde situaties. Die bepaalde situaties kunnen bijvoorbeeld bestaan uit 'oorlogswacht' maar kunnen ook bestaan uit 'de gehele werkdag' of 'tijdens oefening'. Voorbeelden van normen zijn: tijdens werktijd geen alcohol gebruiken, op tijd op een afspraak komen, etc.

In het begrip 'norm' ligt besloten dat een groepslid terecht gewezen kan worden indien hij niet aan de norm voldoet of beloond wordt indien juist wel aan de norm wordt voldaan. 'Belonen' en 'straffen' kunnen hierbij in ruime zin opgevat worden. Een functioneringsgratificatie is een zeer duidelijke beloning, maar ook een schouderklopje kan als beloning gezien worden. Een uitbrander door een meerdere is zo'n straf, maar een stilzwijgende afkeuring kan ook als terechtwijzing werken.
De relatie tussen normen en waarden is als volgt: normen kunnen herleid worden op bepaalde waarden. Doordat normen concreter toegespitst zijn op bepaalde situaties zijn ze meer hanteerbaar en meer tastbaar dan waarden.

## 3. Normen: 'hard of zacht' en 'functioneel of disfunctioneel'

Harde normen hebben betrekking op essentiële processen binnen een groep. In het algemeen geldt dat onregelmatigheden en overtredingen met betrekking tot harde normen, tot scherpe

reacties van anderen zullen leiden. Binnen de KM zijn de meeste van dit soort normen opgenomen in de regelgeving. Bijvoorbeeld: voor beveiligingspersoneel binnen de marine is het bij de overdracht van dienstwapens uiterst belangrijk om te controleren dat de wapens ongeladen zijn en het juiste aantal patronen wordt overgedragen. Deze controle betreft een harde norm.

Zachte normen hebben betrekking op wat mensen redelijkerwijze zouden moeten doen of juist nalaten. Zachte normen zijn niet dusdanig dat overtreding ervan tot een formele en zware sanctie leidt. Een voorbeeld is de norm voor het geluidsniveau voor muziek in een gezamenlijk verblijf: het niveau moet zo zijn dat anderen er geen overlast van ondervinden.

Binnen de KM worden normen gehandhaafd omdat ze een belangrijke rol spelen bij leven en werken binnen de organisatie: Deze normen zijn, met andere woorden, functioneel. Daarnaast heersen er, zoals in elke organisatie of groep, normen die in meer of mindere mate disfunctioneel kunnen zijn. Zo kan het bij een groep KM-personeelsleden die in een buitenlandse haven de wal opgaan de 'norm' zijn om minstens 20 biertjes te nuttigen. Als lid van zo'n groep kan het dan zaak zijn om mee te doen en krijgt men opmerkingen/kritiek te horen als niet aan zo'n norm wordt voldaan. Vanuit de KM-organisatie bekeken kan zo'n norm disfunctioneel zijn.

Samengevat: er is dus een onderscheid te maken tussen harde en zachte normen en functionele en disfunctionele normen.

4. Het verband tussen normen en gedrag, de sturingsmogelijkheden van de organisatie en de handhaving van normen

Een organisatie streeft ernaar om functionele normen actief te handhaven en disfunctionele normen te 'de-activeren'. Zo kunnen via voorbeeldgedrag van leidinggevenden of via opleidingen, gewenste nonnen gestimuleerd worden en kan een groep deze normen effectief handhaven. Bijstelling of verandering van normen leidt niet automatisch tot veranderd gedrag. Het zal duidelijk zijn dat normen alleen invloed hebben op gedrag, wanneer ze actief en ondubbelzinnig gehandhaafd worden.

Het is praktisch gezien onmogelijk om vast te stellen of een norm tot bepaald gedrag leidt of dat juist het omgekeerde het geval is. Soms beïnvloeden nonnen en gedrag elkaar. Om een concreet voorbeeld te noemen: de norm van 120 km per uur op een autosnelweg is een compromis tussen de gewenste norm van 100 km per uur en het ervaringsfeit dat veel automobilisten niet langzamer dan 120 à 130 km per uur rijden.

Verder geldt dat het verband tussen normen enerzijds en concreet gedrag anderzijds niet sterk is. Een belangrijke reden waarom dit zo is, is de invloed van de situatie op gedrag. Vaak ligt namelijk al min of meer in de situatie besloten wat men hoort te doen.

Het voorgaande leidt tot de volgende belangrijke stelling:

Normen en daadwerkelijk gedrag hangen maar gedeeltelijk met elkaar samen.

De vraag hierbij is op welke manieren een organisatie kan proberen om invloed uit te oefenen op de gedragingen van haar medewerkers.

De organisatorische aangrijping punten en de verbanden tussen normen en gedrag staan hieronder schematisch weergegeven:

Waarden en normen bij de Koninklijke Marine (deel 1)
Midden in het schema staat het begrip 'groepsnormen': dit zijn de normen van de groep die samenhangen met de beoogde 'gedragingen`. Gedragingen kunnen zijn: 'op tijd op een afspraak
nakomen' of 'reiskosten niet oneigenlijk declareren'.

Er bestaan, algemeen gesteld, twee sturingsmechanismen:
Cognitieve herstructurering. Dat wil zeggen mensen andere inzichten bijbrengen teneinde die nieuwe
inzichten in overeenstemming te laten zijn met hetgeen de organisatie wil. Dit kan worden bereikt door voorlichting, vorming en vooral door goed voorbeeldgedrag.
Het voorbeeldgedrag betreft niet alleen de leidinggevende ten opzichte van de leiding ontvangende, maar ook gelijken onder elkaar en de ondergeschikte ten opzichte van de meerdere.

Belonen en bestraffen. 'Belonen' en 'bestraffen' worden hier, zoals eerder toegelicht, in de meest brede zin bedoeld. Hierbij geldt dat het effect van belonen of straffen het sterkst is als de tijd tussen het gedrag en de beloning of terechtwijzing kort is en als de beloning of terechtwijzing zo mogelijk nog plaatsvindt binnen de situatie, wanneer deze dat toelaat (vandaar het zogenaamde lik-op-stuk beleid). Hierbij heeft belonen in het algemeen meer effect dan straffen.

Het is niet zo dat elke vorm van gedrag telkens in een bewust beleefd beïnvloedingsproces tot stand komt. Integendeel, veel gedrag komt min of meer automatisch tot stand, mede als gevolg van vaak jarenlange herhaling. Dit maakt het des te moeilijker om dit soort ingeslopen gedrag te beïnvloeden.

Samenvattend geldt dat de twee algemene sturingsmechanismen - in het bovenstaande schema uitgewerkt als voorlichting, vorming, voorbeeldgedrag, beloning en bestraffing - aanknopingspunten bieden om gewenste gedragingen te stimuleren en ongewenste gedragingen te ontmoedigen. Ook de groepsnormen worden door dezelfde stuurmechanismen beïnvloed.

De sturingsmechanismen spelen een belangrijke rol bij de socialisatie die iedereen die toetreedt tot de KM meemaakt. Socialisatie betreft het zich voegen en doen voegen in de waarden en normen van een groep of van een organisatie. Mensen die bij de KM gaan werken komen meestal uit het opvoedkundig systeem van huis, school, kerk en verenigingsverband. Wanneer zij binnenkomen hebben zij hun primaire socialisatie grotendeels ontvangen. De KM staat na binnenkomst van een individu voor een traject van secundaire socialisatie.

Dit is het proces waarin de KM en het nieuwe personeelslid meer en meer met elkaar vergroeien en vertrouwder met elkaar raken. Dit krijgt vorm via de eerder genoemde sturingsmechanismen. De algehele ontvankelijkheid die iemand letterlijk tijdens de eerste uren van zijn aanwezigheid binnen de KM ten toon spreidt, wordt benut door hem of haar via deze secundaire socialisatie de weg te wijzen. Gedurende de secundaire socialisatie worden nieuwe waarden bijgebracht die betrekking hebben op kameraadschap, trots op de marine, respect voor elkaar, ceremonies en symbolen. Ook het gevoel voor een opdracht te staan en het idee dat de militair in het uiterste geval bereid is zijn leven te geven zijn daarvan uitingen. De eed of de belofte benadrukken dit gezamenlijke aspect van het militaire bestaan.

Zowel het individu als de organisatie hebben in dit opzicht hun plichten. Het individu dient voor de nieuwe' organisatie open te staan, moet zich de juiste normen van de organisatie eigen maken en vervolgens die normen handhaven. De organisatie heeft de plicht om een verantwoorde socialisatie te bieden; haar recht om waarden en normen op te leggen is echter begrensd. Begrenzende factoren zijn bijvoorbeeld wettelijke bepalingen zoals opgenomen in de Wet Militair Tuchtrecht en in het arbeidsrecht. Zo mag de KM regels opleggen aan iedereen die zich op een militaire plaats bevindt, of men nu wel in uniform gekleed is of niet, maar dergelijke regels moeten wel vastgelegd zijn. Tevens is het van groot belang dat de organisatie randvoorwaarden schept om handhaving van normen mogelijk te maken. Hiermee wordt bijvoorbeeld gedoeld op adequate beloning, adequate recreatiemogelijkheden en goede (werk)kleding.

Bij het handhaven van normen is de houding van leidinggevenden van doorslaggevend belang. Het is daarbij belangrijk dat zij de zin en achtergrond van de normen inzien.

5. De formulering van KM-waarden

Voor het formuleren van waarden kunnen verschillende invalshoeken gekozen worden. Deze waarden kunnen gebaseerd worden op algemeen geldende waarden en op waarden die afgeleid worden van bedrijfsspecifieke kenmerken. Dit wordt hieronder uitgewerkt.

De KM lijkt in veel opzichten meer op andere organisaties dan dat zij er van afwijkt: ook bij andere organisaties worden malversaties niet getolereerd; gelden er kledingvoorschriften; zijn er bepalingen ten aanzien van drank- en druggebruik; wordt men geacht op tijd te komen; zijn er interne opleidingen; stimuleert men teamvorming. Er zijn dus veel waarden die de KM gemeenschappelijk heeft met andere organisaties. Het betreft hier waarden die in de gehele samenleving van belang worden geacht en die de directe onderlinge relaties tussen mensen raken. Het betreft waarden als betrouwbaarheid, kameraadschap, eerlijkheid, mensen met respect tegemoet treden, verdraagzaamheid, zelf niet discrimineren en discriminatie door anderen tegengaan.

Deze invalshoek leidt tot de formulering van de eerste waarden, die voor de KM van belang zijn:

De algemeen maatschappelijk geldende waarden betreffende de onderlinge relaties van mensen.

Er zijn ook duidelijke verschillen tussen de marine en andere organisaties. Deze verschillen hebben betrekking op de unieke kenmerken van de KM en rechtvaardigen het handhaven van waarden die verbonden zijn met haar specifieke karakter. Dit specifieke karakter komt voort uit de taakstelling van de KM als militair-maritieme organisatie. Daarbij maakt het militaire haar niet uniek, want er zijn meer organisaties die militaire activiteiten ontplooien.

Hetzelfde geldt voor het maritieme. Het is de combinatie militair-maritiem die de KM in het Nederlandse bestel uniek maakt.

De bevoegdheid om met wapens om te gaan is een principieel onderscheid tussen de marine en veel andere organisaties: de marine is een geweldsinstrument in handen van de overheid. Dit is een onderscheid dat aanleiding geeft om ten aanzien van bepaalde zaken anders te zijn dan andere organisaties.

Een tweede onderscheid tussen de KM en andere organisaties is het feit dat de werkzaamheden vaak gedurende lange tijd in hechte onderlinge samenwerking en vaak op een beperkte ruimte moeten worden uitgevoerd.

Het specifieke kenmerk van de KM als geweldsinstrument heeft betrekking op een uiterst belangrijk onderdeel van haar taakuitvoering, haar optreden als zwaardmacht. Hoewel niet ieder personeelslid hier direct bij betrokken is, geldt dat alle ondersteunende processen uiteindelijk deze geweldstaakuitvoering mogelijk maken. Daarom staat in alle situaties voor iedereen de taakuitvoering voorop. De mensen die bij de KM werken zijn dus met z'n allen, ieder vanuit de eigen specifieke functie, verantwoordelijk voor het bereiken en instandhouden van een goede taakuitvoering. Iedere marineman en vrouw levert vanuit zijn of haar eigen verantwoordelijkheid hieraan een bijdrage. Dit is zowel van toepassing op militairen in operationele als niet-operationele functies als op burger-werknemers.
Dit leidt tot de formulering van een tweede centrale KM-waarde:

Verantwoordelijkheid dragen voor een optimale taakuitvoering van de KM.

Zoals hierboven gesteld, is het tweede specifiek KM-kenmerk dat het marinepersoneel in zeer hechte onderlinge samenwerking de taken moet uitvoeren en bovendien ook op dezelfde beperkte ruimte moet samenleven. Ook de tijd waarin men niet aan het werk is, brengt men gezamenlijk in relatief kleine ruimten door. Allerlei vraagstukken binnen de marine hebben betrekking op dit soort onderwerpen. Waar en op welk moment begint of eindigt de privacy van de marineman of -vrouw? In hoeverre mag en moet de teamvorming, ook tijdens de uren dat er niet gewerkt wordt, centraal staan? Het uitgangspunt voor de beantwoording van dit soort vragen dient te zijn dat er een combinatie van leven en werken mogelijk moet blijven waarbij zowel het 'leven' als het 'werken' gewaarborgd moet blijven. Dit geldt zowel voor de werktijd als voor de resterende vrije tijd.

Het bovenstaande leidt tot de formulering van de derde centrale waarde:

Verantwoordelijkheid dragen voor een goede combinatie van gezamenlijk leven en werken.

Samengevat zijn voor de KM de volgende waarden van belang:

a. De algemeen maatschappelijk geldende waarden betreffende de onderlinge relaties van mensen.
b. Verantwoordelijkheid voor een optimale taakuitvoering van de KM .
c. Verantwoordelijkheid voor gezamenlijk leven en werken.

Bij deze samenvatting wordt het volgende opgemerkt. Vanzelfsprekend staan de boven omschreven waarden niet los van elkaar; er is sprake van een wisselwerking. Deze wisselwerking komt naar voren in de omgang van marinemensen met elkaar en in de mate van professionaliteit van marinemensen op de vele vakgebieden die binnen de KM bestaan. Zo is het na een geslaagde oefening vaak gemakkelijker om binnen de verschillende verblijven met elkaar op te trekken dan na een mislukte taakuitvoering. En zo is zorgvuldigheid in de omgang met elkaar binnen de verblijven niet alleen doel op zich, maar bevordert het ook de onderlinge samenwerking en verstandhouding.

Die wisselwerking komt ook naar voren bij de taakuitvoering op individueel niveau. Immers bij de taakuitvoering op individueel niveau moet men alle drie waarden handhaven. Zo moeten dus bij de
taakuitvoering ook de algemeen maatschappelijke waarden en de waarden voor het gezamenlijk leven en werken worden gehandhaafd. Werken binnen de KM is dus meer dan alleen een taak technisch goed uitvoeren.

De waarden kunnen ook met elkaar botsen: zo kan het in bepaalde situaties wenselijk zijn om vanuit de verantwoordelijkheid voor de taakuitvoering een alcoholverbod in te stellen, terwijl dit vanuit de verantwoordelijkheid voor gezamenlijk leven en werken minder wenselijk is. Per situatie zal hierover moeten worden beslist en moeten normen en vervolgens naleefbare regels worden geformuleerd. Dit houdt in dat er keuzen moeten worden gemaakt; keuzen voor het handhaven of wijzigen van de normen.

6. Invalshoeken voor de formulering van normen.

Er zijn twee invalshoeken om normen te formuleren. Vanuit de eerste invalshoek worden normen rechtstreeks afgeleid van waarden. Zo kunnen vanuit de bovengenoemde waarden normen worden geformuleerd, door datgene bindend te verklaren waarmee die waarde bereikt kan worden. Dit is de eerste manier om normen te formuleren. Bij de tweede invalshoek gaat men uit van een probleem en formuleert men een norm die het probleem moet voorkomen of oplossen. Overigens is zo'n norm vaak terug te voeren op een centraal geachte waarde. Zo noemt het rapport Terug naar de toekomst' een aantal problemen: misbruik van declaraties, drankgebruik, permissiviteit. Voor elk van deze problemen is een norm op te stellen volgens welke men zich moet gedragen om het probleem niet meer te laten optreden.
In het volgende hoofdstuk zullen de normen worden geformuleerd. Daarbij zal van beide

invalshoeken, de waarde-norm-afleiding en de probleembenadering, gebruik gemaakt worden.

7. Slotopmerkingen

In de discussie over waarden en normen wordt vaak gesteld: 'De krijgsmacht dient een afspiegeling te zijn van de maatschappij'. Deze stelling verwoordt een streven dat erop is gericht de afstand tussen maatschappij en krijgsmacht in sociaal-maatschappelijk opzicht - mede met het oog op de maatschappelijke aanvaarding van de krijgsmacht - zo klein mogelijk te laten zijn. Maar dat betekent niet dat iedere maatschappelijke ontwikkeling binnen de Koninklijke marine moet worden overgenomen met een 'eenvoudig' beroep op dit uitgangspunt. Immers sommige ontwikkelingen stroken niet met de taakuitvoering of met het gezamenlijk leven en werken bij de KM. In die zin is
het goed om voor ogen te houden dat de vermaatschappelijking haar grenzen kent. Dat hierdoor af en toe sprake is van discrepanties en spanningen is duidelijk. De legitimering van het stellen van grenzen aan bepaalde ontwikkelingen uit de maatschappij is inherent aan de taakstelling en de leef-/werkomgeving in de marine. Er kan dus terecht worden gesproken van 'de wereld die marine heet': een samengaan van werk- en leefwereld waarin echter ruim voldoende maatschappelijke impulsen en interne mechanismen werkzaam moeten zijn om 'eilandvorming' te voorkomen.

Tot slot wordt benadrukt dat het proces van vaststellen en implementeren van normen een onderhandelingsproces is. Vanzelfsprekend heeft de marine-organisatie het recht om normen vast te leggen die van belang worden geacht. De pure presentatie van een aantal normen is echter niet voldoende. Het is van groot belang om via uitleg, dialoog en verantwoording de normen formeel vast te stellen. Er zal ook een regelmatige dialoog moeten worden gevoerd bij de implementatie. Dit geldt voor iedereen: leidinggevende en leiding onvangende, waarbij leidinggevenden zich moeten realiseren dat ze ook leiding ontvangen en ondergeschikten zich moeten realiseren dat
ze ook invloed uitoefenen op anderen (rangsgelijken, maar ook, richting meerderen). Alleen op deze manier zal er sprake zijn van een gezamenlijk draagvlak voor waarden en normen die bij de tijd zijn.

---


# DE OCEAANPOST

No 62. uitgave Radio-Holland N.V. Amsterdam

M/s C E R A M..... d.d .Zaterdag, 7 Maart 1953


==========

STALIN WORDT NAAST LENIN BEGRAVEN.

Het gebalsemde stoffelijk overschot van Stalin is gisterenmiddag in het paleis der vakverenigingen opgebaard. Een cordon van duizenden leden van de Veiligheidstroepen zal een groot gebied rondom het gebouw afzetten. Stalin zal naast Lenin in het Mausoleum aan het Rodeplein begraven worden.
De inwoners van Moskou hoorden eerst van Stalins overlijden twee uur nadat Radio Moskou het bericht aan de wereld had bekend gemaakt. Het officiële communiqué zeide, dat alle volken van de Soviet Unie in deze rouwdagen de rijen nog meer sluiten onder de beproefde leiding van de Communistische Partij, vervuld van een vurige liefde voor de partij, want zij weten, dat het grondbeginsel van alle partij activiteit een dienen van het volksbelang is. Geïnspireerd door deze partij politiek gaan de volken van de USSR vastbesloten voorwaarts. De broederlijke vriendschap met China, met de arbeiders van alle volksdemocratische landen, alsmede de vriendschapsbanden met de arbeiders van de kapitalistische wereld en de koloniale landen zullen worden bestendigd en ontwikkeld. De partij beschouwt als een der voornaamste taken de opvoeding; van de communisten en alle arbeiders in de geest van grote politieke waakzaamheid en onverzettelijkheid jegens alle binnen- en buitenlandse vijanden, aldus het communiqué.
Wat betreft de opvolging van Stalin werd niets bekend gemaakt.
De Russische minister van Buitenlandse Zaken, Vyshinsky, zou gisteren van New York naar Moskou vertrekken.

NEDERLANDSE REGERING BETUIGT DEELNEMING.

De Chef van het Protocol van het Ministerie van Buitenlandse Zaken heeft bij de Soviet Ambassade in den Haag de deelneming van de Nederlandse regering betuigd met het overlijden van Stalin. Hetzelfde zou in Moskou door de Nederlandse Ambassadeur aldaar gedaan worden. Door het departement wordt niet halfstok gevlagd, daar het hier niet het overlijden van een staatshoofd betreft.

C.P.N. STUURT TELEGRAM NAAR MOSKOU.

De Communistische Partij Nederland en de vereniging Nederland USSR zonden telegrammen van deelneming naar Moskou.

NIEUWE STAATSLENING OVERTEKEND.

Het Ministerie van Pinancien deelt mede, dat de nieuwe 3 3/4 procent staatslening zodanig is overtekend, dat op alle inschrijvingen 48 procent kan worden toegewezen, hetgeen betekent, dat voor een bedrag van ruim 416 miljoen gulden is ingetekend op de lening van 200 miljoen.

MARINESCHIP DRAAGT BIJ VOOR RAMPENFONDS.

De Commandant van het Amerikaanse vliegdekschip Wright, dat eind September een bezoek bracht aan Rotterdam, heeft medegedeeld, dat de bemanning en officieren 1050 dollars hebben bijeengebracht ten bate van de slachtoffers van de watersnood.

POLEN VRAGEN DENEMARKEN OM ASYL.

Poolse militaire vliegers, die Donderdag met de straaljager van het Russische type Mig 15 op het Deense eiland Bornholm landden, hebben om politiek asiel gevraagd.

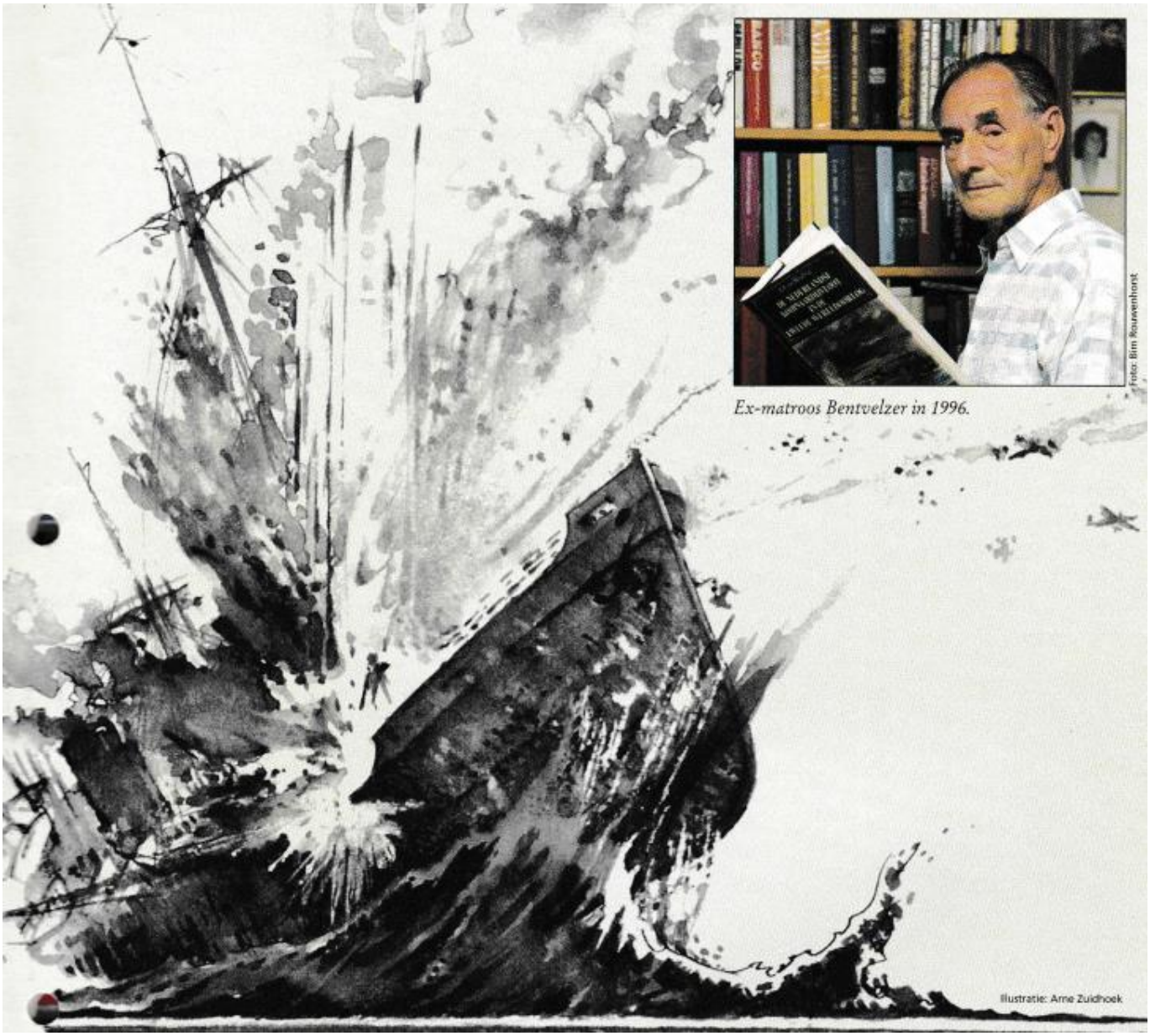
==========

# Zendt een RADIOSURPRISE

**Inlichtingen verstrekt het radiostation**

**RH 54-341-500.00**

---



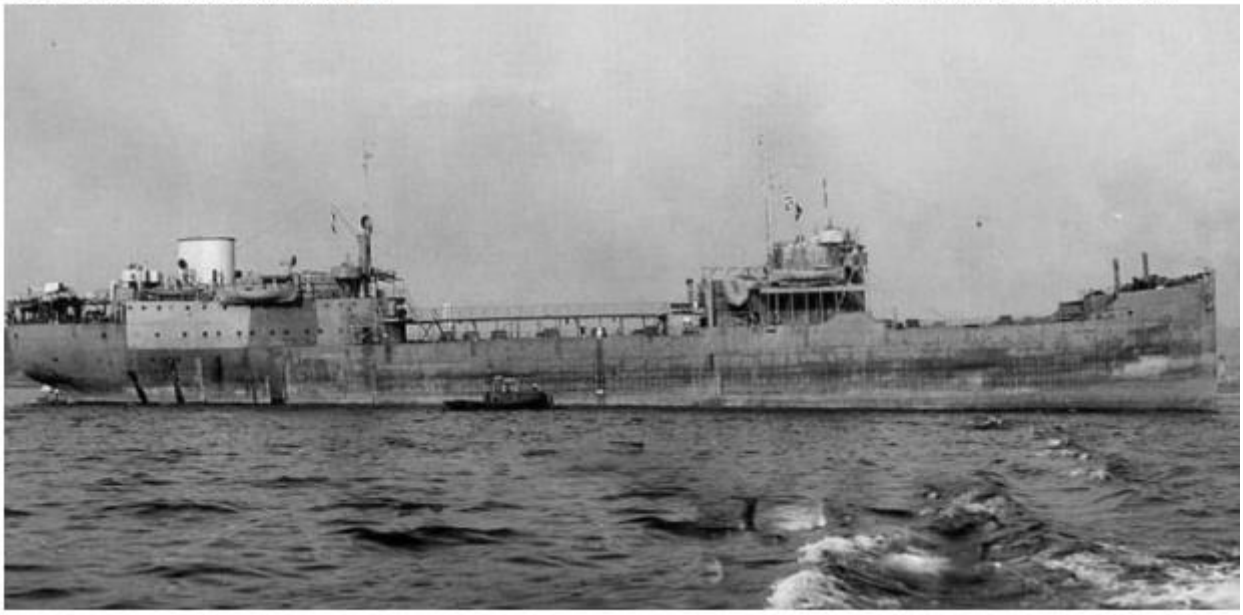

## *Getorpedeerd en in de steek gelaten*

*Dit is het ongelooflijke verhaal van matroos G. Bentvelzer (1919).*
*Het schip waarop hij voer, werd op 7 maart 1941 getorpedeerd maar bleef drijven en bereikte Schotland. Bentvelzer was tijdens de inslag overboord geslagen.*
*Vraag niet hoe hij overleefde. Erger was dat niemand hem miste, ook later niet. Er werd vanaf zijn eigen boot zelfs op hem gevuurd. Verslag van een traumatische gebeurtenis.*

**Bentvelzer:**

‘Vanaf 1936 heb ik gevaren. In eerste instantie als messroom-bediende op schepen naar Zuid-Amerika. Hebben we nog een enorme storm meegemaakt. Er stond een halve meter water in de messroom. Later ging ik naar de kustvaart. Niet bepaald een succes: ik was continu zeeziek. Na twee jaar ben ik overgestapt op de grote vaart. Met pijn in het hart, want in de kustvaart was ik stuurman, en op de grote vaart matroos. Bovendien verdiende je op de kustvaart veel meer; je kreeg namelijk vijftig gulden per week extra als gevarengeld. In die jaren voer je dwars door de mijnenvelden. Kun je nagaan: stond er iemand met een stok die mijnen weg te duwen. Als je daaraan terugdenkt...

*MS Mijdrecht in oorlogsgrijs.* *Foto: Varen voor de vrijheid 1*



Op de dag dat de oorlog begon, lagen we met een boot in de sluizen bij IJmuiden, klaar om uit te varen. De sluizen werden gebombardeerd toen we er lagen; de bommen vielen vlak naast ons schip. Maar we wisten het gelukkig te redden naar Engeland. Daar kreeg je als matroos een vaarplicht en werd je semi-militair. We haalden met tankers olie voor Engeland. Maar we hadden ook andere vrachten. Ik voer onder andere naar Afrika en naar Zuid-Amerika.
Dat zouden we ook gaan doen met de *Mijdrecht*, een olietanker met een laadvermogen van 11.000 ton. Op 15 februari kreeg ik van de *Netherlands Shippin*g, de maatschappij die de zeevarenden aan de schepen toewees, te horen dat ik dus met deze boot zou meegaan naar Trinidad waar we olie zouden laden. Zouden, want we zijn er nooit gekomen.

Onder leiding van kapitein J. Swart vertrokken we op 19 februari vanuit Londen. In verschillende konvooien voeren we naar het Schotse Oban. De reis om de kust van Engeland was gemaakt in zogenoemde *Coastal Convoys*, konvooien waarin alle typen schepen meevoeren, zowel kust-vaarders als oceaanschepen. Vanuit Oban zouden we in een groot konvooi de oversteek naar Amerika maken. Op de *Mijdrecht* zaten we met zo’n dertig man, dat weet ik niet precies meer. Bij Oban hebben we nog zware beschietingen meegemaakt door Duitse vliegtuigen.

Op 5 maart vertrokken we uit de haven van Oban. De stemming aan boord was angstig, je wist dat er elk moment een onderzeeboot kon opduiken om een torpedo af te vuren. Het konvooi was groot, ongeveer zestig koopvaardijschepen. Er waren oorlogsschepen ter bescherming. Wij waren aangewezen als reddingsschip en voeren in de achterste linie. Dat was gevaarlijker, want

als reddingsschip moest je het konvooi verlaten om drenkelingen op te pikken. Enfin, dat hebben we gemerkt.
Ik vertel nu de gebeurtenissen:

*Ondanks dit enorme gat liep de Mijdrecht op 9 maart 1941 veilig de Clyde binnen. Foto: Varen voor de vrijheid 1.*

*In de loop van de nacht wordt de* Delilian *getorpedeerd, een Schots schip dat vóór ons in het konvooi voer. Omdat wij dus reddingsschip waren, weken wij uit om de mensen van dat schip te redden. Een aantal ligt in het water en schreeuwt om hulp, een ander aantal bevindt zich al in reddingsboten op weg naar ons toe. Het is rustig weer. De dag staat op het punt van aanbreken. Ik word via de touwladder naar beneden gestuurd om de drenkelingen binnenboord te halen. Dat gaat goed, in een mum heb ik iedereen binnen. Ik bevind me aan bakboord. Op het moment dat ik iedereen aan boord heb gehesen, worden we zelf aan stuurboord geraakt door een torpedo, afgevuurd door een Duitse U-boot. Later hoorde ik dat de hele oliebunker was opgeblazen. Het achterschip, inclusief het kanon, zat onder de stookolie, de telescopen waren onbruikbaar.*
*Door de klap sla ik overboord en beland in de reddingsboot van de Schotten. De inslag van zo'n torpedo is enorm, je kunt je geen voorstelling maken van de herrie waarmee dat gepaard gaat. Door de klap en de val raak ik buiten bewustzijn. Als ik bijkom zit ik helemaal onder de stookolie - van de oliebunker, dat spreekt voor zich. Ik kijk om me heen en zie dat m'n boot al een flink stuk is af gedreven. Ik denk: hé, hoe gaan ze dat nu doen? Dus ga ik staan en roep en zwaai naar de* Mijdrecht, *die al een paar honderd meter verder is gevaren:* "Hé, jongens, jullie vergeten iemand!" *Maar ik sta daar nog niet te schreeuwen of de kogels vliegen me om de oren. Als de donder laat ik me op de bodem van de boot vallen en blijf daar een flinke tijd liggen. Ik denk nergens aan, behalve aan die kogels - waar kwamen die toch vandaan? Het water klotst tegen de reddingsboot, een grote houten boot met alleen maar roeispanen.*
*Na verloop van tijd durf ik weer even over de rand van de boot te kijken. Niets! Helemaal niets! De* Mijdrecht *is compleet uit zicht verdwenen en ik bevind me midden op de Atlantische Oceaan in een boot zonder voorzieningen.* Dit is het dan, *denk ik,* hier vind je je einde, Bentvelzer. *Dat was niet zo'n gekke gedachte, want ons schip voer achteraan in het konvooi en er was geen boot meer te zien. Zo zit ik bang en angstig voor me uit te staren. Op gegeven ogenblik besluit ik nog eens goed om me heen te kijken. Zie ik in de verte de* Delilian *nog drijven. De Schotten zijn er nog! Het lukt me om die enorme reddingsboot naar de Schotten te roeien. Er kwamen bovenmenselijke krachten in me boven, anders kan ik het niet zeggen. Zo'n boot roeien is geen kleinigheidje, hoor. Aan boord van de Delilian blijken nog mensen aanwezig te zijn. Ik word als matroos met open armen ontvangen en mag direct aan het roer gaan staan. Ze weten het schip weer aan de praat te krijgen en varen er mee terug naar Schotland.*
*Daar word ik in een ziekenhuis opgenomen, omdat ik geestelijk in de war ben door die avonturen op zee. Pas veel later hoorde ik dat ze me op de* Mijdrecht *nooit gemist hebben. Dat heb ik achteraf toch wel*

*het ergste gevonden: achtergelaten en toch niet gemist worden. Het is me na de oorlog ook pas duidelijk geworden dat ze vanaf de* Mijdrecht *op mij geschoten hebben - ze dachten dat m'n bootje een U-boot was, die net boven water kwam.*

## *McKenzie*

Terug in Oban kwam ik in het ziekenhuis te liggen naast een jongeman, die McKenzie heet. Aardige vent. Zijn familie heeft me een tijdje opgenomen in hun gezin. Dat was vooral prettig omdat ik amper 21 jaar was en ver van huis. Hoe zeg je dat? Mijn eigen familie wist van niets. Ze hadden gehoord dat de *Mijdrecht* tot zinken was gebracht, wat niet waar was, maar ze wisten niet dat ik aan boord van die boot had gezeten.
De hele oorlog ben ik blijven varen. Later heb ik onder andere op de *Barendrecht* gevaren, een zusterschip van de *Mijdrecht.*

*Foto's: Varen voor de vrijheid 1*

*Kapitein J. Swart (†1946)*

*Eerste Stuurman A. de Bruyn (†1953)*

In oktober 1945 ben ik thuisgekomen, teruggekeerd naar Nederland. We hoorden in Zuid- Amerika dat de oorlog afgelopen was, maar ja, we moesten nog een reis afmaken. Direct daarna heb ik ontslag aangevraagd als zeeman bij het Ministerie van Scheepvaart.
Ik durfde niet meer, had te veel vreselijke dingen gezien. Niet alleen het geval op de *Mijdrecht,* ook elders. Ik heb mensen levend zien verbranden, heb beschietingen meegemaakt, wat al niet. Voor mijn ontslag heb ik nog een brief aan Prins Bernard moeten schrijven, om hem om dispensatie te vragen. Die is me verleend. Maar, zoals het Ministerie in de ontslagbrief van 27 februari 1946 schreef, omdat ik zelf ontslag aanvroeg, zouden me verder geen rechten verleend worden. Zo ging dat, in die jaren.
En de jaren na de oorlog? Ach, je rommelt wat aan, je werkt wat op de markt en zo. In 1949 lag ik op bed met een ingeklapte long. Toen hoorde ik van de huldiging van de *Mijdrecht.* Het schip kreeg in Rotterdam de *Koninklijke vermelding bij Dagorder* wegens *"het oppikken van drenkelingen en het rammen van een onderzeeër".* Daar ben ik naar toe gegaan en heb voor het eerst sinds al die jaren de collega's uit 1941 weer gezien. Ze vertelden wat er gebeurd was: dat ze een onderzeeboot geramd hadden en dat ze daarna geschoten hadden op de brug van die boot. Daar had iemand zwaaiend gestaan. "En dat is een voltreffer geweest, want die vent verdween direct uit zicht", zeiden ze trots.
Nog drong het niet tot me door dat zij op mij geschoten hadden. Ze hadden me niet gemist, dat wisten ze wél te vertellen. Ook de man die me naar beneden stuurde, Eerste Stuurman A. de Bruyn, heeft me nooit gemist. Dat vind ik heel raar. Maar toch ook begrijpelijk: het dek stond vol drenkelingen en de *Mijdrecht* kreeg een voltreffer te verwerken. Dan ben je toch wel even met andere dingen bezig.

### *Nooit geweten*

*Bentvelzer met een kameraad bij het kanon van de Barendrecht, datum onbekend.*

De stuurman heeft nooit geweten dat ik in het ziekenhuis heb gelegen, dat ik in die roeiboot naar de Schotten ben gevaren. En ik ben er zelf pas vorig jaar achter gekomen dat hij het nooit geweten heeft. Via via kreeg ik een verslag opgestuurd van De Bruyn, dat hij schreef nadat de Duitsgezinde pers in Nederland in die jaren meldde dat de *Mijdrecht* tot zinken was gebracht. In zijn verslag wordt met geen woord over mij gerept, met geen woord. Toen ben ik echt ingestort. Ik zat al sinds 1947 aan de valium. Dat was me toen door een arts voorgeschreven. Ik heb nu elke maand een gesprek met een maatschappelijk werker van de Stichting ’40-’45. Niet dat we het steeds over de oorlog hebben, hoor. Maar het zit me heel erg dwars dat ik niet vermist ben. Ik zit nog altijd erg met de oorlog. Ik hoor de kogels nog langs m’n hoofd fluiten. De oorlog was continu in angst leven en dat heeft me erg aangegrepen. Mijn vrouw en ik liggen op aparte matrassen, omdat ik ‘s nachts vaak lig te woelen en te schoppen. Het zit in m’n hoofd, die oorlog, en ik raak het niet meer kwijt.’

Bron:Augustus 1996
DE OPMAAT
Nr. 8

**ANDRÉ RITSEMA**
(Met dank aan Arne Zuidhoek)

==========

# Er was maar één marineman serieus .... En dat was ik !

**Seksverhalen**

Met verbazing heb ik de openhartigheid betreffende het onderwerp seks gelezen, al dan niet met rode oortjes. Het voor langere tijd met een groep mannen op een kluitje alleen maar met elkaar geconfronteerd zijn, loopt - al dan niet bij een biertje - tussen de sterke verhalen door altijd uit op *praatje pot,* ofwel seksfantasieën en ervaringen. Als je dan na die opsluitingperiode plotseling wordt losgelaten in een buitenlandse haven, stad of vliegveld, is het net of alle loslopende vrouwen een stuk mooier zijn geworden. Enerzijds omdat men tussen dat biertje door elkaar heeft lopen opjutten met de frivoolste fantasieën en wensen. Anderzijds omdat men zijn sterke verhalen toch een beetje waar zou moeten maken door te 'scoren' en vooral elkaar nog even de loef af te steken. Met alle gevolgen van dien. Een enkele keer gebeurde het dat er over iemand werd geroddeld wegens jaloezie, waarop zijn vrouw direct echtscheiding op afstand aanvroeg.

Maar de meeste scheidingen kwamen pas veel later na thuiskomst als de man voortdurend zijn neus stootte tegen de onwilligheid en het gebrek aan extase die hij in dat warme land wel ervaren had en niet meer wilde missen. Maar meestal ging alles ongemerkt alsof er helemaal niets verkeerds aan de hand was. Wel op de basis of kazerne voordringen voor een volgende uitzending, maar je thuis bij je gezin beklagen dat je alweer de klos bent om naar ... te moeten gaan. Want dat vriendinnetje of de kansen in dat verre land waren te aantrekkelijk om te vergeten.
Echter, mij moet wel van het hart dat op basis van de verhalen in *Check-point* niet alle militairen over één kam geschoren mogen worden. Want ik zie nu al veel vrouwen van militairen die deze verhalen ook lezen met een zeer bedenkelijke blik naar hun echtgenoot kijken. Waarop hij dan zonder te blozen zou moeten beweren dat hij niet zo was als al die anderen. Hoewel ik daar wel bij was, wil ik het toch nog even opnemen voor al die serieuze jongens en mannen waar ik mijn hand voor in het vuur durf te steken. Die helemaal opgingen in hun eigen gezin.

Bij wie een schakelaar omging en die hun gevoel ergens diep in de ijskast wisten te verstoppen tot na thuiskomst. In tegenstelling tot wat men beweerde over Nieuw-Guinea was daar nauwelijks iets aantrekkelijks te verhapstukken. Hoogstens een dochter van een Chinees die met een Papoeavrouw was getrouwd, maar nog niet aan een relatie toe was en letterlijk aan de ketting werd gehouden. Verder was er van enig vertier met de andere sekse nauwelijks of geen sprake. Ik hoorde dat er op het hele eiland Biak met land- en luchtmacht, marine en Marineluchtvaartdienst slechts twee prostituees zouden zijn. Naar verluidt moest je daar dan wel een duikpak voor aantrekken om maar niet besmet te raken. In een kamer voor 24 man met stapelbedden weet je zo goed als alles van elkaar. Zelfs zelfbevrediging was nauwelijks mogelijk met die halve klapdeurtjes voor de toiletten zonder sloten. Wel gold dat het vaak aan het thuisfront fout ging. Meisjes die het niet konden volhouden om alle aanwezige verleidingen achttien maanden lang het hoofd te bieden. Vaak was er een andere vriend, verloofde of echtgenoot, maar durfde zij daar niet voor uit te komen en werd er rustig een jaar lang gecorrespondeerd alsof alles nog koek en ei was. Echter toen plotseling de overdracht kwam en iedereen binnen korte tijd weer naar Nederland terugging, moest het thuisfront kleur bekennen.

Alleen al op mijn kamer waar 22 van de 24 jongens vaste verkering hadden, waren er nog maar 2 overgebleven wiens vriendin trouw was gebleven. Die laatste paar weken waren voor velen een drama. Een van hen verhing zich op een toilet, een ander schoot zich voor zijn hoofd. Daardoor werd iedereen na post uit Holland goed in de gaten gehouden. Als dan met horten en stoten eruit kwam dat hij ook bedankt was, werd hij door zijn maten meteen jarig gemaakt en meegesleept naar de bar om door iedereen even volgegoten te worden. Later in Nederland sprak ik nog een collega die achttien maanden lang vanuit Nieuw-Guinea bijna zijn hele salaris naar de bankrekening van zijn verloofde had gezonden voor een grootse bruiloft en woninginrichting. Eenmaal in Nederland was zij al getrouwd met een ander 'van zijn geld' en hij had helemaal niets meer.

Daarna is hij jarenlang doorgedraaid met alcohol totdat hij weer een vrouw trouwde en weer bloedserieus werd. Ik moet toegeven dat bij herhaalde detacheringen in het buitenland naar dezelfde plek er inderdaad velen een vaste vriendin hadden en nauwelijks konden wachten op

de volgende uitzending, maar dat gold echt niet voor iedereen. Hopende menig echtgenote hiermee te hebben gerustgesteld.

*Was getekend N.N*

# *Eilanden verzinken van schaamte in zee*

*Alleen verweerde grafstenen en muren herinneren nog aan het verleden van de eilandjes Onrust en Kuiper. Daken, pannen, deuren, balken en planken van de barakken zijn door bezoekers gesloopt en als bouwmateriaal verscheept naar de vaste wal, nadat deze koraaleilandjes in de Javazee in de jaren zeventig aan hun lot waren overgelaten. 'Ali Sadikin heeft in 1972 als gouverneur van Jakarta aan die wilde ontmanteling bij decreet een einde gemaakt, ' vertelt mijn begeleider Muhammad Isa, archeologisch medewerker van de Dinas Museum te Jakarta. Volgens dat decreet vallen Onrust en Kuiper als 'historische- ruïne-eilanden' onder de bescherming van de Indonesische Monumentenzorg.*

### *'De duizend eilanden'*

Dit besluit betekende het einde van de rol die deze eilanden ook na de soevereiniteitsoverdracht in december 1949 nog jarenlang hebben gespeeld als quarantainestation voor Mekkagangers, interneringskamp voor ongewenste Chinezen en ballingsoord voor politieke gevangenen en zware criminelen. In de periode 1960-1962 fungeerde Onrust zelfs als oefenterrein voor de infiltraties op Nederlands Nieuw-Guinea. Samidjan M. Kartosuwiryo, leider van de Tentara Islam Indonesia (TII) op Java, was de laatste grote rebel die op Onrust gevangen heeft gezeten. Hij werd ter dood veroordeeld. De TII was het leger van de Darul Islam, die in een strijd op leven en dood met de Republik Indonesia én Nederland gewikkeld was.

*De strijd tegen tonnen aangespoeld afval lijkt een zinloze onderneming.Foto: Dick Schaap.*

Er staat geen zuchtje wind op de Javazee tijdens de snelle overtocht met een vleugelboot naar het rijk van de Kepulauan Seribu - de duizend eilanden. Op de olieachtige gladde zee lijken de eerste vier van de in werkelijkheid honderdzes onbewoonde, dichtbegroeide koraaleilandjes en zandplaten op luchtspiegelingen. De boot meert af bij de aanlegsteiger van Poelau Bidadari, het als vakantieoord ingerichte Purmerend, Poelau Sakit oftewel 'Ziekeneiland' in de volksmond, waar vanaf 1679 alle lepralijders van mindere stand in Batavia werden geïnterneerd. Het ziet er

idyllisch uit met een aanlokkelijk strand, houten pendopo als restaurant, en huisjes op palen. Het enige bouwwerk dat nog herinnert aan de koloniale tijd is de vrij gave ruïne van het fort - een Martellotoren. Helaas vertelt de beheerder dat zwemmen in het sterk vervuilde zeewater niet is toegestaan. Het personeel kan de door Ciliwung en andere kali's aangevoerde tonnen afval uit Jakarta en omgeving nauwelijks beheersen. Het wordt deels verbrand en deels benut voor het tegengaan van het afkalven van het eiland. 's Morgens om vier uur wordt al begonnen met het schoonmaken van het strand en pogingen het vuil op de stroom richting open zee te dirigeren. Het is zo te zien onbegonnen werk.

## *Weerzien*

Vijftig jaar geleden bracht ik als motordrijver bij de Vaartuigendienst een groep officieren en VHK'sters van de Jachtclub in Tandjung Priok voor hun plezier met een LCVP naar Onrust. Veel meer dan wat bomen en gebouwen hebben de schipper en ik toen vanaf het in de felle zon brandende witte koraalstrand van het eiland niet kunnen ontwaren. Het landingsvaartuig mocht geen moment uit het oog worden verloren. We hadden zowel over het ene als het andere gloeiend de pest in. Daar waren we toch niet voor ingehuurd door de heer Drees, nietwaar?Anno 2000 is er na het afmeren van de op Bidadari gecharterde prauw op Onrust en Kuiper niet veel meer te zien. Er is geen spoor meer te ontdekken van de vele drama's die zich hier hebben afgespeeld. Geen sandaal, schoen of slof meer van opgepakte Duitsers, NSB'ers, de ongeluk-kige havenarts Schoonheyt, Japanners, muiters van *De Zeven Provinciën,* Indië-weigeraars, volgelingen van Westerling, illegale Chinezen en criminelen die door de rechtbank van het onaf-hankelijke Indonesië tot meer dan tien jaar veroordeeld waren. Laat staan een aanwijzing voor het verblijf van geslachtszieke militairen op dit eilandje.
De dam tussen Onrust en Kuiper is vrijwel verdwenen. Tussen de afgebrokkelde muren van toiletgroepen van de barakken op Kuiper scharrelt een kip van Husein, de bewaker van de eilandjes. Husein en zijn broer huizen met hun familie in een primitief onderkomen. De familie

*Het lijkt of het oude kerkhof op Onrust ook in 1800 is gebombardeerd. Foto: Dick Schaap*

heeft een kleine *warung makan* waar dagjesmensen en sportvissers iets kunnen eten en drinken. ‘Die komen alleen in het weekend naar de eilanden.’ vertelt Muhammad Isa. ‘Overnachten is verboden.'

*Grafsteen van baas Cornells Willemse Vogel. Foto: Dick Schaap*

*Binnen de ruïne van de Martellotoren. Foto: Dick Schaap*

Op Onrust heeft de Dinas Museum voor bezoekers gebedsruimtes ingericht en toilethuisjes gebouwd. Het doktershuis is gerenoveerd. Het is het enige echte huis op Onrust. Het door de Dinas als museum ingerichte huis is helaas gesloten. Op het slechts 14 hectaren - 140.000 vierkante meter - metende eilandje is behalve ons geen levende ziel te bekennen, zodat we niemand om de sleutel kunnen vragen. Muhammad vertelt dat er vitrines zijn met Hollands en Chinees keramiek en een wel vijftien kilo wegende ijzeren schoen. Waar die schoen voor diende, weet hij eigenlijk niet. 'Misschien voor een gevangene die de neiging had om weg te lopen.’ Maar historische annalen maken geen gewag van geslaagde ontsnappingen van slaven en kettinggangers van Onrust. Er zwemmen haaien in de Javazee.
De *Dinas Museum dan Pemugaran* (Dienst Museum en Herstel) heeft keurige klinkerpaden op Onrust aangelegd en nieuwe boompjes geplant. De kleine gevangenis tegenover het eeuwenoude kerkhof is gerenoveerd. Het kerkhof ziet er uit alsof het is gebombardeerd. Onder oude bomen liggen schots, scheef, kapot en omgevallen zo’n veertig grafstenen. Een hoge tombe dreigt in tweeën te breken.
Op sommige stenen is de inscriptie nog leesbaar zoals op het graf van een kind: 'Hieronder rust Anna Adriana Durand, jonge dochter van den heer Bastiaan Durand, baas ten dezen eyland, geboren den 19 december 1763, overleden september 1772, oud 8 jaar en 9 maanden.’ Een ander graf eert de nagedachtenis : van Cornells Willemse Vogel ‘in leven baas ten eyland Onrust, geboren tot Edam den 1. November 1695 en alhier overleden den 11e December 1738, oud zijnde 43 jaaren, 1 maand en 10 dagen’.

Op Onrust werden alleen de bazen en hun familieleden begraven. Andere doden, vooral autochtonen die aan lepra, pokken, malaria, dysenterie of cholera waren overleden, werden op het eiland Kerkhof - poelau Kelor - begraven. Op Onrust werden de mensen niet oud. De op dit eiland overleden Europeanen werden meestal in Batavia ter aarde besteld.
Op Kerkhof heerst de stilte van de dood. Het is niet groter dan zo'n twintig bij vijftig meter. Het bestaat uit een hooggelegen gedeelte met de ruïne van een Martellotoren en een lange, smalle steeds dieper in zee verdwijnende strook van dood geelwit koraal. Er steken nog slechts drie graven bovenuit. Her en derwaarts liggen door zee en zon witgeschuurde botten en een enkel doodshoofd. Om de geesten gunstig te stemmen hebben vissers bij een bosje botten aan een boom glazen thee en water en een bordje eten neergezet. Op het strand ligt bij een ontwortelde boom een stuk van de Martellotoren. De door de gemeente Jakarta gebouwde betonnen dam kan de ondergang van dit historisch monument niet stuiten. Het verbaast Muhammad Isa zelfs dat Kerkhof de nieuwe eeuw heeft gehaald.

*Op Kerkhof heerst de stilte van de dood. Foto: Dick Schaap*

*Mohammad Isa, archeologisch medewerker Dinas Museum, gefotografeerd bij aan een boomstam hangend gebeente. Foto: Dick Schaap.*

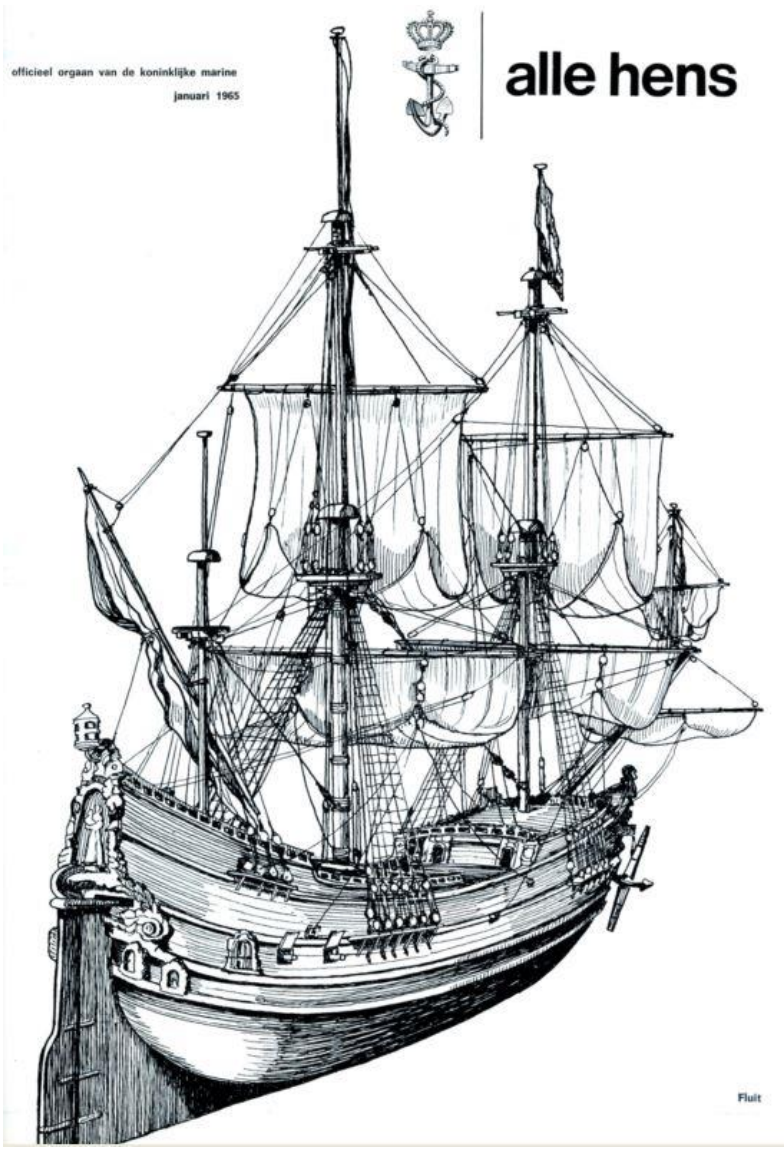
Het is de vraag of de Dinas Museum de tijd krijgt om zijn archeologisch onderzoek op Onrust te voltooien. Het in 1615 door Jan Pieterszoon Coen in gebruik genomen eilandje ondergaat hetzelfde lot als Kerkhof. Het koraal sterft af, mede onder invloed van vervuiling en overbevis-sing, en het eiland verdwijnt onder water. Het is alsof die eilandjes na zoveel drama's, leed en onrecht langzaam van schaamte in zee verzinken.

**DICK SCHAAP**

Bron:Mei 2000
DE OPMAAT
Jaargang 6, nr. 4

==========

## Nostalgie




# Practisch Leiderschap

*In het Hilversumse openlucht zwembad Crailo spelen zich de laatste maanden taferelen af die menig voorbijganger al met verbazing hebben vervuld. Een aantal met helmen getooide mannen worstelt boven het koude, maar ondiepe water met balken, palen, touwen en kisten; als de voorbijganger maar over genoeg geduld beschikt kan hij bovendien wel eens meemaken dat de mannen met hun hele stellages in het water terecht komen. Het is echter maar goed dat het zwembad afgelegen is, want het was zeker niet de bedoeling van de Kaderopleiding van het MOKHilversum om een kijkspel voor de burgerij te ensceneren.*

**LEIDERSCHAP WORDT AANGEKWEEKT**

De gehelmde mannen volgen n.l. de oefeningen Practisch Leiderschap, die sinds half februari het sluitstuk vormen van de kaderopleiding. De bedoeling van deze oefening is het aankweken van leiderschap bij de toekomstige korporaals en de gevolgde methode is een logisch vervolg op de cursus werkinstructie (zie ten Anker 31). De „praatlessen" zijn tot het minimum beperkt en men laat de toekomstige gezagsdragers aan de hand van een aantal speciaal hiervoor uitgedachte oefeningen aan den lijve ondervinden wat leiderschap, of het ontbreken ervan, betekent.
Bij het tot stand komen van deze oefeningen werd gebruik gemaakt van ervaringen met moderne systemen t.a.v. de instructie in leiderschap. Zo werd o.a. ook bezien hoe het bedrijfsleven deze materie benaderde.
In dit licht kregen, in samenwerking met de afdeling Opleidingen van de N.V. Koninklijke Hoogovens en Staalfabrieken te IJmuiden, deze oefeningen practisch leiderschap de huidige vorm.

**NIEMAND WEET ER IETS VAN**

Opdat geen der deelnemers op grond van zijn vakkennis een voorsprong zou hebben op anderen wordt gebruik gemaakt van oefeningen op een gebied dat niemand van de deelnemers

bekend kan voorkomen. Door vakbekwaamheid, wat immers een voornaam onderdeel is van het overwicht en de leiding die van een onderofficier tijdens het werk op de vloot uitgaat, uit te schakelen, isoleert men als het ware die eigenschappen en handelingen die het leiderschap zelf kenmerken.

**IJSKOUD WATER**

Voor het uitvoeren van deze oefeningen wordt één man aangewezen als leider van een groepje van circa 8 man. Er wordt geregeld gewisseld van leider en wel zo dat in principe iedereen een beurt krijgt. Een ander lid van de groep wordt aangewezen als waarnemer, zodat bij de latere nabespreking alle facetten van het werk van de leider en groep door een medeleerling naar voren kunnen worden gebracht.

De oefening zelf bestaat uit bouwopdrachten, waarbij het vooral op efficiënt werken volgens een goed plan aankomt, en inventiviteitsproeven waarbij men met een ogenschijnlijk te beperkte hoeveelheid materiaal een zekere afstand boven het water moet overbruggen. Bij de bouwopdrachten maakt men zelf de voorwerpen die later in de week bij de inventiviteitsproeven moeten worden gebruikt. Zo moet men b.v. van zware bielsen die van te voren op maat zijn gezaagd twee „stoelen" bouwen van circa 2 m hoog met een „zitting" van 1,5 bij 1,5 m. Hier maakt men al kennis met het feit dat de ene leider het klaar speelt om in een korte tijd het werk te voltooien, terwijl een ander, door b.v. een onjuiste werkverdeling er tweemaal zo lang over doet.

Deze stoelen worden later met de ruggen naar elkaar in het water gezet op een afstand van 20 m; zij zullen dan als begin- en eindpunt gaan fungeren voor de overbruggings- proeven.

Voor één van deze proeven (er bestaan er vele!) wordt midden tussen deze stoelen een richel gemaakt van een smalle plank die juist boven het water uitsteekt. De opdracht luidt dan om zonder het water aan te raken, uitsluitend met behulp van drie planken van verschillende lengte, de hele groep, een grote kist van ± 1 m3, en een stuk biels van 20 kg via de richel van de ene stoel naar de andere over te brengen.

Dit lijkt onmogelijk, maar na enig piekeren komt men, evenals tot nu toe alle groepen, tot de conclusie dat het kan, mits er een uitstekende voorbereiding, coördinatie en discipline is.

De leider moet zijn groep volkomen in de hand hebben anders komen er natte pakken, zelfs wanneer iedereen het eens is over een bruikbaar plan en een juiste taakverdeling.

**VOOR- EN NABESPREKING**

Voor men echter aan de uitvoering van deze oefeningen begint, wordt eerst in een discussie samen vastgesteld welke de voornaamste eigenschappen en handelingen zijn die een goed leider kenmerken en welke fouten er op dit gebied kunnen worden gemaakt. De discussieleiding, bestaande uit LTZ 1 J. C. de Jong, LTZ 2 OC H. B. Slot, LTZ VK 2 L. Bouwer of LTZ VK 2 A. van Driel, zorgt ervoor dat de punten die naar voren komen in het kort worden genoteerd, zodat een lijstje met een stuk of acht „hoofdzonden" ontstaat.

Na iedere oefening volgt weer een uitvoerige nabespreking, waarin, aan de hand van het door de waarnemer gemaakte rapport, uitvoerig en zeer openhartig de redenen van het slagen of het falen van een bepaalde leider worden onderzocht. Het is frappant hoe vrijwel altijd een falen is terug te voeren naar één van de genoteerde hoofdzonden. Zo leert men dus niet alleen in theorie welke punten van speciaal belang zijn, maar ieder krijgt bovendien een inzicht in welke punten speciaal door hem in de gaten moeten worden gehouden.

Omdat bovendien tijdens de oefeningen een gemaakte fout zichzelf direct straft met een onvrijwillige duik in het schone, maar koude water, blijven de lessen de betrokkene lang heugen.

Om deze discussies, die het onmisbare slot van iedere dag vormen, zo vrij en openhartig mogelijk te doen verlopen wordt door de leiding een sfeer van kameraadschap en wederzijds vertrouwen aangemoedigd. De klas begrijpt, meestal zelfs zonder dat het gezegd wordt, dat het hier niet gaat om een beoordeling van de individuele prestaties van „bovenaf", maar dat deze cursus alleen en uitsluitend bedoeld is om de deelnemers meer zelfvertrouwen en inzicht te geven in de leidinggevende taak die hen in de toekomst te wachten staat.

Er worden bovendien door de discussieleiders voortdurend vergelijkingen gemaakt tussen de incidenten die zich hebben voorgedaan tijdens de oefeningen en voorvallen die dagelijks terugkeren in het marineleven. Op deze manier wordt de theorie ter plaatse vertaald in begrijpelijke praktijk en slaan de lessen veel meer aan, dan wanneer ze uitsluitend op het droge zouden zijn gegeven.

**RESULTATEN**

Het is nu nog te vroeg om te ontdekken hoeveel invloed deze cursus heeft op de vorming van het jeugdige marinekader en hoe lang of deze invloed zal blijven bestaan. Het is bovendien goed om voor ogen te blijven houden dat er altijd mensen bestaan die al van nature geboren leiders zijn, evengoed als er mensen zijn die het nooit zullen leren. De oefeningen pretenderen ook beslist niet van iedere man een leider te kunnen maken die zich met overwicht en tact meester van iedere situatie zal tonen. Er wordt echter wel beoogd om aan ieder die met leiding en gezag belast zal worden de spiegel voor te houden, opdat iedereen zijn eigen fouten en goede eigenschappen leert kennen zoals uit deze proeven naar voren komen. Het is gebleken dat de meeste cursisten juist dit aspect van de zaak heeft getroffen. Doordat bovendien hier de spiegel gehanteerd wordt niet door superieuren maar door medeleerlingen en doordat er een bijzonder eerlijke en openhartige sfeer heerst, wordt het beeld dat de spiegel geeft over het algemeen geaccepteerd.

Door deze vers verworven zelfkennis bestaat er een goede kans dat men zich de moeite zal geven om te trachten de zwakke punten te verbeteren en, doordat bovendien in de loop van de

discussies de grondprincipes van goed leiderschap steeds weer naar voren komen, wordt ook de weg hierbij gewezen. Het is tot nu toe in ieder geval wel gebleken dat de opzet van deze oefeningen door de leerlingen zelf enorm wordt geappreciëerd en dat geeft op zichzelf al een aanwijzing dat de nu ingeslagen weg de juiste is. Men kan iemands leiderscapaciteiten immers slechts dan verbeteren wanneer deze er zelf van overtuigd is dat er nog iets te verbeteren valt en bovendien een idee heeft in welke richting hij deze verbetering moet zoeken.
De verwachtingen zijn dat, naast een betere vorming van de leerlingen zelf, het op deze wijze gevormde kader beter in staat zal zijn de dienstverrichtingen te bezien in het licht van het grotere geheel en dat men meer waardering zal kunnen opbrengen voor — en tot betere samenwerking zal kunnen komen met — anderen, doordat men zijn persoonlijke verantwoordelijkheid voor dat grote geheel duidelijk heeft leren zien.

Alle Hens januari 1965

---

# Bakkie leut

Bron:

Kapitein Leendert Jansen van het Nederlandse motorschip 'Dutch Courage' was een beste Ouwe die er trots op was in zijn zeemansleven nog nooit een bakkie te hebben gehad, maar dat gold niet voor koffie. Hij had de bekende bruine buik. Op de vloot stond hij bekend als Leut Jansen. Kapitein L(eu)(eender)t Jansen koffie. Hij was een koffiefreak. De wankele economie van landen als Colombia en Brasil steunde op mensen zoals hij. Een indirecte vorm van ontwikkelingshulp. Wie beweert dat koffie en thee geen gewenningsprodukten zijn en alcohol of tabak wel, heeft acht gaatjes in zijn hoofd.

De bevaren kapitein Jansen was zich sterk bewust van zijn zwakheid, maar kon er niets aan doen. Tegen negen uur in de morgen schreeuwde zijn lichaam om een serie cafeïne-shots. Zonder koffie was hij geen mens en in staat de kar te stoppen tot dat chagrijnige, lege gevoel van onvolledigheid verdwenen was. Jansen, die zolang hij had gevaren een vast patroon van wachtlopen en slapen volgde, snakte op en na de wacht naar bakken koffie. Als leerling had hij geleerd zijn vermoeide lichaam met koffie op te peppen en zijn ogen open te houden; als kapitein was hij eraan verslaafd. Koffie was Jansens drug, al zou hij dat nooit toegeven. Aan boord wist men ervan en hield men er rekening mee. Zonder koffie was Jansen een onbeschofte, vervelende kapitein. De stuurman had het Arie, de nieuwe bediende, duidelijk aangekondigd: 'Zorg altijd voor volle mokken hete koffie voor de kapitein, of ik breek je persoonlijk de poten. Jouw voornaamste taak is het Gezag te satisfyen, zodat wij gewone zeelui in alle rust kunnen varen. Begrepen?'

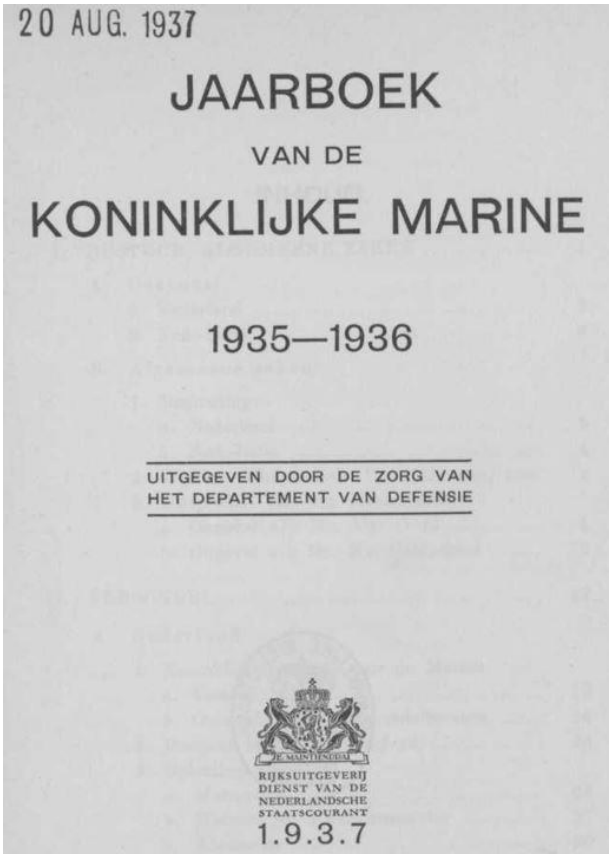
Maar vlak na vertrek was het al raak. De koffie kwam te laat, smaakte kennelijk naar aangebrande kakkerlakken en was aan de Noordpool gezet. Of was het soms ijskoffie?
'Sorry kapitein, de proviand moest ook nog...'
'Niks proviand!' zei Leut Jansen. 'Dat kan wachten. Ik wil precies op tijd een mok vol zwarte, hete koffie!'

Zolang het redelijk weer was, ging het goed, maar na Quessant begon het schip flink te halen en Jansen, die herhaaldelijk op zijn opkikker moest wachten, zag dat Arie overal in de dienstgangen had gemorst en gaf de jongen een uitbrander waarvan de zeehonden geen scheepsbeschuit lustten. Arie nam geen halve maatregelen, omdat het schip in de Golf van Biskaje nog steeds als een beest tekeer ging en halveerde de inhoud van de mok, waarmee hij naar boven laveerde. Het kwam hem opnieuw op een uitbrander te staan, want het Gezag accepteerde alleen volle mokken koffie, en het sudderde nog lang na op de brug.

'Broeier,' zei de stuurman die de volle laag gekregen had, 'de Ouwe wenst koffie voor zijn voeding geld. Het kan me niet verdommen hoe je het doet, maar fiks het!'
'Zou een pót koffie de oplossing zijn, stuurman?' 'Je kan de pot op!' was het antwoord. 'Hij wenst geen slightly used, second hand, reconditioned coffee. Niet Leut Jansen... Die wil een mok vers gezette, zwarte koffie... Is dat nou zo moeilijk?'

De bediende besloot er een handdoek aan te wagen en droeg de mok daarin naar boven, maar de kapitein constateerde dat die doek bruiner was dan de inhoud van de mok, en bovendien was het verspilling want zelfs de wasbaas in Freetown kreeg ze niet meer schoon, en die kookte de was altijd, waardoor wollen kingsize zeemanstruien tot kleine kleuterhansopjes ineenschrompelden en echte zeemanssokken tot dikke viltschoentjes voor een pasgeboren kind. Ten einde raad gebruikte Arie toen een wc-rol, waarin hij de mok over het slingerende dek vervoerde, maar de kapitein brak bij het zien daarvan in woede uit, en beweerde onpasselijk te worden van die aangebakken, bescheten rol.
'Oefenen, oefenen als een jongleur,' zei de stuurman kwaadaardig. 'Kan me niet verdommen hoe je het doet, maar wij willen allemaal van die ellende af. Daarvoor ben je aangemonsterd!'
De bediende sloop na die woorden nog voorzichtiger omhoog, nam de tijd en manipuleerde met de mok door de dienstgangen, maar werd steevast opgevangen door een sikkeneurige Ouwe, die erop wachtte als een onrustige walslurp op het ochtendblad, voordat hij de deur uit gaat naar kantoor. Soms viel de mok uit zijn vingers als de deur van de Ouwe te vroeg openging. Er was altijd wat met die koffie. De Ouwe maakte er een prestigezaak van. Koffie goed, alles goed. Koffie rot, alles rot.

Het duurde tot lang voorbij Madeira, maar toen scheen de bediende het eindelijk in de gaten te hebben, want de Ouwe kankerde niet meer op hem en de bemanning herademde. Elke morgen om negen uur stipt klopte de bediende op de hut van de kapitein en leverde een volle, dampend hete mok zwarte koffie af. Geen druppel gemorst, geen molecuul te veel of te weinig. Perfect! Leut Jansen was een tevreden mens, maar op een ochtend kwam de stuurman hem wat eerder porren vanwege een koerskruiser en dat wist de bediende niet die exact op tijd voor de deur van de kapitein stond. De Ouwe die van de brug naar zijn hut liep, zag een halflege mok vlakbij het gezicht van de bediende. Net voordat deze op de deur klopte ging diens mond voorzichtig en tuitvormig open. Er spoot een straal koffie tussen de tanden door waardoor de mok zich tot aan de rand vulde.




**UITSPRAKEN VAN DEN MARINERAAD**.
*Uitspraak van den Marineraad betreffende het ongeval aan* ***Hr. Ms. onderzeeboot O 15*** *overkomen, zijnde kwartiermeester G.A. Bossers op 26 Februari 1936 tijdens de vaart van de Noordzee naar de reede van Texel overboord geslagen en verdronken.*

Op 26 Februari 1936 is op de D.W. aan boord van Hr. Ms. onderzeeboot 0 15 op de reede van Texel de kwartiermeester G. A. Bossera vermist, waarbij na gehouden onderzoek is komen vast te staan, dat deze overboord is geslagen en verdronken.
Ingevolge art. 1 van de Marinescheepsongevallenwet (Staatsblad 1928, n°. 69) besliste de Marineraad, naar aanleiding van de vanwege den commandant der marine te Willemsoord medegedeelde uitkomsten van het voorloopig onderzoek, ingesteld in opdracht van den Minister van Defensie, en de daarbij overgelegde stukken, in ’s Raads vergadering op 29 Mei 1936, dat in verband met aard en omvang van het ongeval een onderzoek door den Baad daarnaar zou worden ingesteld.

Het onderzoek had plaats in 's Raads openbare zitting van 24 Juni 1936, te ’s Gravenhage gehouden.
De Raad nam kennis vim de stukken van het voorloopig onderzoek en hoorde als getuigen onder eede:
B. C. M. Schouten, luitenant ter zee der 1ste klasse, wonende te Den Helder, ten tijde van het ongeval commandant van Hr. Ms. 0 15, en J. W. Caspers, luitenant ter zee der 2de klasse, wonende te Den Helder, ten tijde van het ongeval officier van de wacht aan boord van Hr. Ms. onderzeeboot 0 15, en J. Slieker, korporaal-konstabel, wonende te Den Helder, ten tijde van het ongeval roerganger aan boord van Hr. Ms. onderzeeboot 0 15.

Uit een en ander is den Raad het navolgende gebleken:
Hr. Ms. onderzeeboot 0 15 — een onderzeeboot, lang 60,6 m, met een grootste breedte van 5,7 m, voorzien van 2 Sulzermotoren — was 19 Februari 1986 uit jaarlijksch onderhoud weder in dienst gesteld. De nacht van 25 op 26 Februari d.a.v. was de eerste nacht, waarop deze boot na het jaarlijksch onderhoud buiten bleef om in te varen. Het was de bedoeling van den commandant om bij dagworden van 26 Februari 1936 naar de gemeten mijl van Texel te varen, ten einde bij het eerste licht reeds met economische vaartbepalingen aldaar te beginnen.
Te dien einde zou op de D.W. het Schulpengat binnengeloopen worden onder leiding van den officier van de wacht.
Voor den dekdienst op de D.W. waren ingedeeld: als officier van de wacht, luitenant ter zee der 2de klasse J. W. Caspers, die voor deze vaartocht ingevallen was. doch geplaatst was aan boord van Hr. Ms. onderzeeboot O 10, en als roergangers, kwartiermeester G. A. Bossers en

korporaal-konstabel J. Slieker. Deze beide roergangers hadden onderling afgesproten, dat Bossers den eersten roertorn (van 4—6) zou waarnemen en Slieker den tweeden.
Het weer was te 04.00 uur vrij kalm, met nu en dan kleine sneeuwbuien, waardoor het dek glad was; het schip slingerde niet bijzonder.
Nadat te 04.00 uur kwartiermeester Bossers het roer van zijn voorganger had overgenomen, vroeg hij ongeveer 5 minuten later aan Slieker, die naar den toren was gekomen om te zien of Bossers al aan het roer stond, of hij hem even wilde aflossen, daar hij even naar de W.C. wilde gaan.
Slieker nam het roer over en Bossers verwijderde zich. Hierna is de laatste niet meer aan boord gezien.
Wel is te ongeveer 04.30 uur, toen het zicht iets slechter werd, door den officier van de wacht de order gegeven om kwartiermeester Bossers aan dek te roepen, doch aan het niet verschijnen aan dek van de kwartiermeester werd geen verdere aandacht besteed, te meer waar de navigatie met het oog op visschersvaartuigen en het aanloopen van de uiterton van het Sehulpengat de meeste oplettendheid vereischte en het zicht inmiddels beter was geworden, zoodat de directe aanwezigheid van Bossers aan dek niet meer noodig was.

Te 05.05 uur werd de uiterton Schulpengat gepasseerd en hiervan de commandant tijdig gewaarschuwd, die te ongeveer 05.20 op de brug verscheen.
Op de reede aangekomen werd eenigen tijd op en neer gehouden, totdat het te ongeveer 06.30 uur den commandant voldoende licht toescheen om de noodige maatregelen aan dek te nemen ten einde met het runnen langs de gemeten mijl te beginnen.
Ten einde aan dek met deze werkzaamheden behulpzaam te zijn, gaf de officier van de wacht nogmaals order den kwartiermeester Bossers op de brug te ontbieden, waarop kort daarna gerapporteerd werd, dat Bossers zich niet beneden bevond. Aan korporaal-konstabel Slieker werd nu opdracht gegeven beneden grondig naar Bossers te zoeken, doch nergens was deze daar te vinden. Terwijl de commandant even het roer waarnam, onderzocht de officier van de wacht het dek en vond op het deksel van de achter-mitrailleurbun een lakensche muts liggen en dicht bij die plaats op het brugdek eenig braaksel. Aan het nummer ïn de muts werd deze herkend te behooren aan kwartiermeester Bossers.
Direct hierop werd overal gehouden en geconstateerd, dat kwartiermeester Bossers niet aanwezig was.
De vermoedelijke plaats van het ongeval werd, terwijl rekening werd gehouden met den stroom, systematisch afgezocht, later met assistentie van nog negen andere vaartuigen en twee groepen watervliegtuigen; echter zonder resultaat. Geruimen tijd daarna is het lijk van kwartiermeester Bossers door een vissehersvaartuig gevonden.

De Raad is van oordeel, dat, al is dan niemand getuige geweest van het ongeval, met zekerheid moet worden aangenomen, dat de kwartiermeester Bossers in den vroegen morgen van 26 Februari 1936 van het dek van Hr. Ms. onderzeeboot 0 15 overboord is geslagen en verdronken. Hoogstwaarschijnlijk had het slachtoffer, toen hij, na nog slechts even aan het roer te hebben gestaan, zich door den korporaal - konstabel liet aflossen, omdat hij naar de W.C. moest, lust van zeeziekte en heeft hij zich niet op deugdelijke wijze kunnen vastgrijpen aan de vele steunsels, die daartoe aan boord van een onderzeeboot gelegenheid bieden.

Het slachtoffer had klompschoenen aan en kon, naar de commandant had vernomen, een weinig zwemmen. Op de feiten zelf, als grondslag van voormelde conclusie, behoeft hier niet nader te worden ingegaan; zij spreken voor zich zelf en laten geen ruimte voor twijfel.

Wel echter acht de Raad zich geroepen om eenige opmerkingen te maken betreffende het optreden van den officier van de wacht in deze aangelegenheid. Het was dien officier bekend, dat kwartiermeester Bossers aan den korporaal-konstabel Slieker had gevraagd hem aan het roer te vervangen, omdat hij naar de W.C. moest. De officier van de wacht had bedoelde vraag hooren doen, maar was in die aflossing niet gekend. Daargelaten nu. dat het op zich zelf al zeer vreemd is. dat iemand, die eenige minuten aan het roer staat, zich laat aflossen om naar de W.C. te gaan, had de officier van de wacht niet anders kunnen meenen dan dat Bossers binnen 5 of 10 minuten weer terug zou zijn aan het roer. Bossers en Slieker hadden even te voren den roertom onder elkaar geregeld in dien zin, dat Bossers van 4 tot 6 uur en Slieker de rest van de wacht aan het roer zoude staan. Het aflossen van Bossers had niet de beteekenis van het wijzigen in voormelde afspraak. Reeds om deze reden is het niet wed begrijpelijk, dat het afwezig blijven van Bossers den officier van de wacht na een halfuur nog geen reden tot nader onderzoek gaf. De korporaal-konstabel Slieker verklaarde voor den Raad, dat Bossers den vorigen avond zeeziek was geweest en dat hij dacht, dat Bossers ergens in een hoek zou zitten. Wat den officier van de wacht betreft, wordt echter het zich zonder onderzoek neerleggen bij het afwezig blijven van Bossers nog vreemder, nu ter zitting is gebleken — iets, dat bij het vooronderzoek niet aan den dag was getreden —, dat de officier van de wacht te ongeveer half vijf Bossers liet roepen, niet om te informeeren, waarom deze nog niet terugkwam aan het roer, maar omdat hij een derden man als uitkijk noodig had in verband met het minder goede zicht. De officier van de wacht verklaarde wel. dat hij te 5 uur bij het invaren van het Schulpengat al zijn aandacht op de navigatie had geconcentreerd en daarom niet verder aan het wegblijven van Bossers had gedacht, mede in verband met de omstandigheid, dat het zicht weer wat beter was geworden, doch deze verklaring acht de Raad geheel onbevredigend.
Wanneer een schepeling, die aan dek wordt geroepen, niet verschijnt, moet zoo spoedig mogelijk worden onderzocht, waarom de order niet wordt uitgevoerd. Daarbij mag de officier van de wacht zich niet neerleggen. Dat een halfuur later het zicht weer wat beter was, doet daaraan niets af.
Zoo kon het gebeuren, dat eerst geruim en tijd later, toen een schepeling noodig was om het bruiskleed weg te nemen, den commandant ter oor kwam, dut Bossers reeds van 04.05 uur niet meer gezien was. Het was inmiddels over half zeven geworden, voordat aan boord grondig naar de aanwezigheid van Bossers werd gezocht.
De Raad deelt geheel het reeds door den commandant der marine uitgesproken gevoelen, dat de officier van de wacht het wachtsvolk niet voldoende in de hand had. De dienstvervulling zijner ondergeschikten ging te veel buiten hem om. Wellicht is de omstandigheid, dat de officier van de wacht invaller was en dat de geheele bemanning vrijwel nieuw was, daaraan niet vreemd. Echter het meest onbevredigend is, naar s Raads oordeel, het zich niet overtuigen van de uitvoering van een gegeven order.
Luitenant ter zee 2de klasse Caspers is dus èn als officier van de wacht en als superieur te kort geschoten.
Ten slotte moge de aandacht er op worden gevestigd, dat de Raad bovenstaande opmerkingen maakt ter leering, doch niet, omdat in het onderhavige geval bij een juiste dienst- opvatting van den officier van de wacht het slachtoffer nog had kunnen worden gered.

Ongetwijfeld ware dan opsporing wel vroeger begonnen en in het algemeen is dat zeker van grooten invloed, doch het is moeilijk aan te nemen, dat Bossers, die in dit koude jaargetijde. terwijl hij zeeziek was, met klompschoenen aan te water viel, nog had kunnen worden gered, wanneer bijv, een halfuur of zelfs een kwartier na het overboord vallen de reddingspogingen waren aangevangen.
Dat het overboord slaan niet is gezien, is, met het oog op de omstandigheden aan boord van een onderzeeboot, alleszins begrijpelijk. Het loopen met de klompschoenen op het dek kon ook, gelijk de officier van de wacht op een hem gestelde vraag verklaarde, door het geluid van de Diesehnachines op de brug niet worden gehoord.
De maatregelen, door den commandant van de O 15 getroffen om het slachtoffer op te sporen, zijn alleszins juist geweest.

Aldus gewezen door de heeren prof. mr. B. M. TAVERNE, voorzitter, D. VREEDE, R. H. ARNTZEXIUS, ,J. J. VAN DER LINDEN en J. E. MEIJER RANNEFT, en door den voorzitter in het openbaar uitgesproken op Vrijdag 7 Augustus 1936, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris H. HUBENET.

---

alle hens

DE TOCHT NAAR CHATHAM.

Het is de morgen van de 17e juni. Alles ziet er naar uit, dat het een stralende dag zal worden. Een lichte ochtendnevel hangt over de monding van de Theems. De golvende kustlijn van het graafschap Kent hult zich, als een kokette vrouw, in roze sluiers. Een enkele meeuw wiekt doelloos rond. Het enige wat de stilte vermag te storen Is het trage geklots van de riviergolfjes tegen de houten scheepsrompen en af en toe het kraken van touwwerk of van een weerspannig ra.
We schrijven hel jaar 1667. De Staatse vloot ligt ten anker in de monding van de Theems. Sloepen worden gestreken, commando's weerklinken. In de kajuit van de Admiraal zal krijgsraad gehouden worden. Het gaat er verhit aan toe, maar uiteindelijk lukt het Cornelis de Witt de plannen van zijn broer, de raadspensionaris, door te zetten. Dan volgen de gebeurtenissen elkaar in rasse schreden op. Gebeurtenissen die met gouden letters in de Vaderlandse Historie vermeld zullen blijven. Willem Joseph van Ghent zeilt met zijn eskader de Medway op .Jan van Brakel neemt de vesting Sheerness. Jan Daniëlz van Ryn vaart de ketting aan stukken. Het puik van de Engelse vloot wordt vernietigd. Het vlaggenschip, de "Royal Charles" wordt prijsgemaakt en met ongeëvenaard zeemanschap de Medway afgeloodsd en in Triomf naar hel vaderland gevoerd. Vijf dagen heeft deze tocht naar Chatham geduurd.

Vijf onvergetelijke dagen ....
Donderdag 23 maart 1961. Wederom een stralende morgen, die veel goeds belooft voor de komende dagen. Weer spoelt het water van de Theems om de romp van een Nederlandse

oorlogsbodem. Weer waait de commandovlag van de commandant der Zeemacht Nederland fier in de ochtendbries. Hr. Ms. "Limburg" splijt de parelmoeren rimpels van de Theems in een breed schuimspoor, op weg naar Chatham. Maar hier stokt de vergelijking.
Waar het 300 jaar geleden het erom ging in een grimmige actie de vijand zoveel mogelijk afbreuk te doen, daar betreft het nu een vriendschappelijke uitnodiging voor de Koninklijke Marine om aan de ceremoniële sluiting van „the Nore Command" luister bij te zetten.

Waarom juist de Nederlanders? Is het wellicht omdat de Brit aan zijn Navy slechts de Koninklijke Marine vergelijkbaar acht?
Is het omdat een eeuwenlange geschiedenis van zeegevechten tegen of mét elkaar, een bijzonder gevoel van verwantschap heeft aangekweekt?
Is het wellicht omdat aan de Ruyters' mannen, na Romeinen en Willem de Veroveraar, gelukt is, wat aan geen ander ooit meer lukken zou: een invasie in Engeland? En dat er bij die gelegenheid een ketting werd doorgevaren en een overwinning werd bevochten, waarvan iedere Engelsman de bijzonderheden kent en die hij, sportief als hij is, in zijn hart bewonderen moet.
Hoe het ook zij, wanneer de "Limburg" op die stralende dag de riviermonding opstoomt, hangt er sierlijk een roestige guirlande voor de boeg gedrapeerd, een zwaar stuk ankerketting, dat de gastheren tonen zal dat wij weten welke naam wij hier hoog houden. De gehele bemanning leeft in de strijdlustige stemming van 3 eeuwen geleden.
Ook de CZM laat zich beïnvloeden en stuurt, tredend in de voetsporen van Cornelis de Witt, De volgende depéche naar Den Haag:

"Aan boord van het schip Limburg.
Huydenmiddag by 6 glazen Charnesse gcrecognesceerd. Alsoo dit fort van weinig importuntie en niet suffisant om te connen mainteneren, hebben wy geresolveert 't selve te laten en de voyagie te continueren. Maken gevangenen, waarvan 2 Engelsen, die met de reviere bekent syn en 2 lieden, die sich occuperen met het schryven van verhaelen.
Den Heere Ellemeet is met grote naerstigheit de reviere van Chattam opgelopen, over welke resolutheydt ende fermeté ik my ten vollen contenteer.
Van den vyandt niets te sien, doch deze ontwyffelyek alle mogelycke devoiren aanwenden om met ccn considerabel gros ons te comen bejegenen."

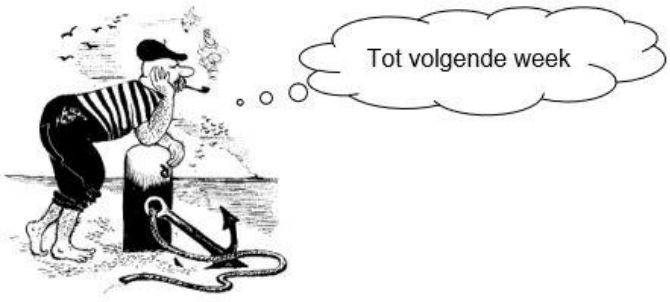
Om 4 uur komen wij voor de wal In de Chatham Dockyards, waarbij vergeleken de Rijkswerf een goed onderhouden stadsplantsoen lijkt. Het considerabel gros, vooral considerabel in zijn galons, staat ons inderdaad op te wachten, terwijl een marinierskapel muziek doet klinken en de Hoge Heren kunnen niet nalaten te glimlachen bij het zien van de ketting voor de boeg. Daarna worden de verschillende punten van het officiële programma afgewerkt. Hel "front maken over stuurboord·' is niet van de lucht.

**Protocolaire bezoekers en bezoeken over en weer".**
Op de RPC's van de officieren en onderofficieren moet de Brit wederom zijn meerdere in de Hollander erkennen.
De volgende dag, vrijdag 24 maart, is het een belangrijke dag en dat niet alleen omdat het toevalligerwijze de geboortedatum van De Ruyter is! Reeds vroeg in de morgen lopen vreemd uitgedoste zeebonken door het schip, met hangsnorren, wambuizen, sjerpen, en pompeus

gepluimde breedgerande hoeden. Om 9 uur staat dan het Staatse landingsdetachement aangetreden aan de wal. Tamboers en Pijpers spelen vrolijke deunen en even later voegt zich de Luitenant-Admiraal, Michlel Adriaenz de Ruytcr, in hoogst eigen persoon bij zijn mannen. Het is een kleurig tafereel, dat het midden houdt tussen Rembrandt·s Nachtwacht en een Carnavalsoptocht. Onder strijdvaardig tromgeroffel en gepijp, bewapend met meer dan manslange musketten, sommigen op klompen, met sliertige baarden, sommigen nog met verbanden om hun kortelings opgelopen verwondingen, trekt de strijdmacht naar de Townhall. Voorop temidden van zijn commandanten : De Ruyter, in wie argwanende ogen Luitenant ter Zee Kusters menen te herkennen, hetgeen slechts te wijten kan zijn aan de ontoereikende voorstelling, die dezulken zich van onze nationale zeeheld gevormd hebben. Het is een manhaft peleton, dat ruikt naar kruitdamp en de Weduwe en dat dan ook niet nalaat op de ijlings samen gedromde bevolking een overweldigende indruk te maken. Met name bij het vrouwvolk weten deze strijdbaren bijzondere waardering te oogsten.

Ten stadhuize overhandigt De Ruyter aan de vroede vaderen van Chatham en zijn randgemeenten Rochester en GillIngham zijn wapenschild. In zijn speech memoreert hij vervolgens: "After an absence ol almost 300 years I am well pleased to be on the Medway again and to see how well you have recovered from our actlon". Voorts brengt hij dank, dat voor deze gelegenheid, als blijk van gastvrijheid, de ketting is verwijderd en voor de eervolle uitnodiging, die de Nederlandse Marine mocht ontvangen, ter bijwoning van de sluitingsplechtigheid van het Nore command; zonder twijfel gegrondvest op groot wederzijds respect. Cornells de Witt kan dan ook naar Den Haag berichten:
"Ten 11 ure de landmilitie aen landt geset onder commandement van de lieutenant Kusters, gelyck daértoe de preparatoria albcreydts gemaeckt waren.
Synde deze landinge met de gewenschte successen heerlyck geeroont ende de troupen sonder difficulteyt gemarcheert naer het stadhuise van Chatlam. Aldaer den burgemeesteren van Chattam, Rochester en Gillingham Admiraal de Ruyters couleuren als souvenier geoftereert. Ter fine door trompetters ende pypers het liedt doen blasen, hetwelk gespeelt by de veroveringe van het schip Royal Charles, "Joons placket is torn" (Samuel Pepys, Vol.III pagina 135).
In nieuwe versie ,,Jij komt vandaag de deur niet meer uit"

Zaterdagmiddag vindt de grote parade plaats. Een smetteloos peleton, onder perfect commando van crypto-marinler Luitenant ter Zee van administratie Roodenburg, reeds door de uniformen kenbaar als representanten der Koninklijke Marine, trekt aller aandacht en dwingt respect af door zijn feilloze exercitie.
De Commander in Chief the Nore seint dan ook: "I would like to congratulate all who took part in the parade today. They were very smart and it was extremely well executed. Well done".
Daarna zijn CZM, commandant en een deputatie offieren aanwezig bij de plechtige kerkdienst en het ceremonieel van de plaatsing van The Queens Clours op het altaar van de Royal Navy kapel. Met deze plechtigheid heeft het eeuwenoude Nore-Command definitief opgehouden te bestaan en tevens neemt hel officiële gedeelte van het bezoek van Hr. Ms. "Limburg aan Chatham hiermee een einde. Diezelfde avond is er groot feest in Londen, aangeboden door de Nederlandse gemeenschap. De "Limburgers", in grote getale per bus aangevoerd, treffen er een nog veel groter aantal allerliefste Hollandse meiskes, die geen aansporing behoeven om zich in de gespierde armen van janmaat over de dansvloer te laten zweven. Nooit hebben wij geweten, dat er zovele jeugdige en bekoorlijke representantes van Hollands vrouwelijk schoon

in Londen op ons zouden wachten. Nooit zagen wij sjeik Uitteketting zo zelfbewust zetelen te midden van een zo uitgelezen harem.
Wat zal ik u nog meer verhalen, er is teveel om op te noemen. Bustochten, het bijwonen van een uitzending van een groots varieté programma in de BBC-TV -studio's, een kinderfeest aan boord en een voetbalwedstrijd. Voor officieren: bezoek aan de Royal Naval College in Greenwich; lunch op de Hollandse club in Londen; ontvangst ten huize van de Marineattaché; rondritten door Kent etc. etc. Doodvermoeid maar diep voldaan keerde ieder zondagavond aan boord terug. De thuisblijvers hadden evenwel ook niet stilgezeten. Een loodzwaar oud stuk geschut stond dreigend onder de lopen van toren één. Onder deskundige leiding van de majoor konstabel, was het kanon, dat opgesteld stond op de werf, In onderdelen aan boord getransporteerd en op de bak weer gemonteerd. Die maandagmorgen, in de stralende zon, stonden bij meerrol ook de tamboers en pijpers in hun 17de eeuwse uniform fier en uitdagend te trommelen en te blazen naast het buitgemaakte geschut wederom onder de tonen van "Joan’s placket is torn".
De Engelsen, massaal aangetreden om front te maken, stonden met ongeloof en stomme verbazing wijd open klussen dit laatste huzarenstukje van de "dutchies" aan te gapen. Maar de ouwe had alras door, dat het hier een waardeloze aanvulling van onze vuurkracht betrof en liet in de sluis onder gejuich van alle opvarenden, het vuiltje met een kraan van boord takelen. Toch was dit kanon, behalve oud roest op knarsende wielen, een symbool, een triomfantelijk uitroepteken achter de historie van dit, eveneens zo uitmuntend geslaagde bezoek. Vijf dagen heeft ook deze tocht geduurd, vijf onvergetelijke dagen.
Naar Den Haag werd het laatste bericht verzonden: "Het Is my niet mogelyck alle gepasscerde saecken soo circus omstantelyrk te beschryven, maer ick vinde my verplicht tot Uw Ed pertinente informatie te verhaelen, dat wy in de nacht daarin syn gereusseerdt het vyandelijcke geschut te vermeesteren en hetselve op den back opgesteld syndc, met tamboers en pypers triomphelyck den Engelschen vertoonendt, huyden vroegh in de morgen het ancker hebben gelicht. Het niet suffisant considereerendt en daer oock geen munitiën voorhande synde hebbe lek geresolveerdt het verscrevene geschut over boord te zetten en hetselve geëxecuteerdt. Dewyle in de reviere van Chattam niets meer te verrichten is, het exploict adaer naer sonderling contentement gedaan hebbende, soo hebbe ick niet langer derven opiniatreren om 's Landts schip op te houden en sachies het Coninexdiep comende afdryven, vertrouwen wy met Godes Genade In drie daghen op de rheede van het Nieuwediep te arriveren."

Bron: Alle Hens
Met vriendelijke groet;
Kees Elgersma mach 1