“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 36 – 7e jaargang – 5 september 2024

Inhoud…..

Mare Liberum – van wie is de zee
S.S. Oranje
Kruistocht van de Catalina P 85 deel 12
Waarden en Normen bij de Koninklijke Marine hoofdstuk 2 (slot)
De berging van een nazi-vluchtboot deel 1 van 2
Onrust in de officiële geschriften
Snuiver een oude zeerob
De Grumann S2F tracker
Jan Carel Josephus van Speijk
Laatste scheepskrant van de Zeven Provinciën C 802 (1)
3 keer oeverleven als andere sterven

‘Mare liberum’ – Van wie is de zee?

Het beroemde principe van Hugo de Groot

Marleen Manneke

Zeeslag bij Gibraltar, 1607 - Cornelis Claesz. van Wieringen (Rijksmuseum)

Woel met je vingers door het zand en schep twee handjes vol: pas als je vingers wijken, zal er zand wegglijden uit je zelfgemaakte kommetje. Schep twee handjes water: het zal je niet lukken om je handen vol te houden. Water vindt altijd een weg. Niets is zo vluchtig en zo eigengereid als water. Probeer je landsvlag maar eens te prikken in een golf, of in een hele oceaan. Mensen hebben altijd de behoefte gehad zichzelf iets toe te eigenen. Menig zeevaarder heeft er in de zeventiende eeuw van gedroomd: maar de zee laat zich niet vangen. En dat kwam de Neder-landers in die tijd eigenlijk prima uit. Delftenaar en rechtsgeleerde Hugo de Groot bepaalde: de zee is van iedereen.

Hugo Grotius was een bijzonder slimme man. Grotius was de zelfbedachte, meer chique Latijnse naam van de in Delft (1583) geboren rechtsgeleerde die meer indruk maakte onder wetenschappers dan het platte Hollandse ‘De Groot’. Je lees hier meer over hem. In dit artikel gaan we vooral in op de betekenis van zijn beroemde werk *Mare liberum*.

In hetzelfde schuitje

Bij de oprichting van de Verenigde Oost-Indische Compagnie was de doelstelling duidelijk: het tot stand brengen en bevorderen van handel met Azië. De Nederlanders hebben nog enige tijd

geprobeerd een doorgang te vinden via de Noordpool naar Azië, maar kwamen na drie mislukte pogingen en de erbarmelijke overwintering op Nova Zembla tot de conclusie dat ook zij via Kaap de Goede Hoop richting de Oost moesten varen. De wind onder Zuid-Afrika kwam vaak uit een gunstige richting en de vloot van de Nederlanders was er klaar voor. Zeiltechnisch gezien was er dus geen vuiltje aan de lucht.

Portret van Hugo de Groot – Michiel van Mierevelt

Het voornaamste probleem was de aanwezigheid van de Spanjaarden en de Portugezen. Zij waren eerder dan de Nederlanders op het idee gekomen om de wereld per schip te verkennen. In 1494 was paus Alexander VI duidelijk over van wie de niet-Europese wereld was: in het Verdrag van Tordesillas werd grofweg bepaald dat het Westen van de Spanjaarden was en het Oosten van de Portugezen. Met uitzondering van Brazilië. Dat werd ook toegewezen aan de Portugezen. Op weg naar Azië mengden de Nederlanders zich dus letterlijk in het vaarwater van de Portugezen. Je kan je voorstellen dat de Nederlanders niet zomaar werden toegelaten op dezelfde handels- en vaarroutes op weg naar het Aziatische goud in de vorm van specerijen en porselein.

Ruzie in Straat Malakka

Een jaar na de oprichting van de VOC, in 1603, ging het al mis in Straat Malakka. Dit was, en misschien wel is, een van de meest belangrijke scheepvaartroutes ter wereld. Het brengt de Indische en Stille Oceaan samen en vormt de verbinding met Aziatische landen als China, Japan en Taiwan. Deze zeestraat tussen Maleisië en Indonesië zorgt ervoor dat schepen niet om hoeven te varen onder Indonesië door, wat vele mijlen scheelt. De ‘Mallacamax’ bepaalt welke schepen er heden ten dage doorheen kunnen. De diepgang van de straat blijft steken op vijfentwintig meter, waardoor niet al het verkeer toegelaten wordt in de straat die voordeel oplevert op een nog steeds actuele handelsroute.

Eerste pagina van het Verdrag van Tordesillas (Nationale Bibliotheek in Lissabon)

Op 25 februari voer de Nederlandse admiraal Jacob van Heemskerck met nog twee andere Nederlandse schepen door Straat Malakka. Van Heemskerck maakte onderdeel uit van de tochten naar de Noordpool en had Nova Zembla overleefd. Hij was dus vastberaden de luxegoederen uit Azië naar Nederland te halen. Hij en zijn vloot kwamen het Portugese schip *Santa Catarina* tegen en besloten het schip buit te maken. Ze kaapten het schip en namen de vracht over. De Santa Catarina was flink beladen met onder meer zijde en porselein uit China en Japan en in

Amsterdam werd de buit voor veel geld verkocht. De kaping leidde tot onenig-heid binnen de VOC. Veel aandeelhouders verafschuwden de daad en vonden dit niet de manier om rijkdom te vergaren. Handel drijven was goed, maar niet met wreedheid en geweld. De discussie werd zo groot, dat er zelfs gesproken werd over een afscheiding binnen de Compagnie. Ontevreden aandeelhouders praatten over een eigen compagnie in Frankrijk.

De onenigheid was begrijpelijkerwijs ongewenst en de aanval op de Santa Catarina moest kunnen worden uitgelegd, of liever nog, gerechtvaardigd. En dan maar beter achteraf dan helemaal niet was het devies. Dit werd lastig aangezien de Portugezen in de eerste plaats van

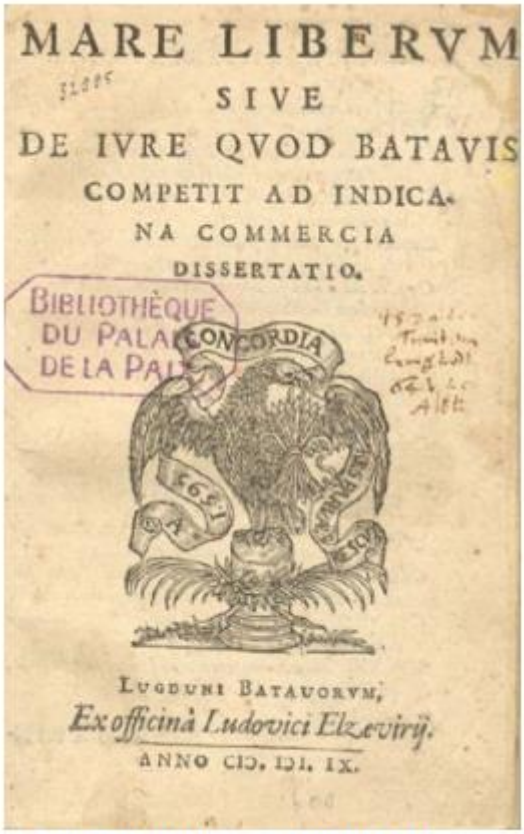
Jacob van Heemskerck sneuvelt bij Gibraltar – Antonie Frederik Zürcher

mening waren dat de Nederlanders daar niet eens mochten zijn, los van de kaping. De Paus had immers bepaald dat dit gebied van de Portugezen was. De wens van de VOC was duidelijk: het akkefietje met de Portugezen moest worden gesust, en wel door de knappe kop Hugo de Groot. En Van Heemskerck? Die stierf vier jaar later tijdens de Zeeslag bij Gibraltar tegen de Spanjaarden, waar het Twaalfjarig Bestand werd afgedwongen. Hier werd de basis gelegd voor de wapenstilstand ten tijde van de Tachtigjarige oorlog. Van Heemskerck werd de eerste zeeheld die op kosten van de staat begraven werd in Amsterdam.

Mare liberum

De Portugezen vonden de daad van de Nederlanders illegaal. Dit vonden Nederlanders op hun beurt weer grote onzin. Als je iets doet wat – al dan niet in de ogen van iemand anders – illegaal is, kan je twee dingen doen. 1. Boete doen. Of 2: Een wet schrijven die zegt dat het niet illegaal is. Grotius ging voor het laatste. Hij schreef het: *'Mare liberum'*, een werk dat gebaseerd was op zijn eerdere *'De jure praedae'*. Het werd wijd verspreid en omarmd. Kort gezegd betekende dit: 'de vrije zee'. Dit concept stelde dat de zee internationaal territorium was, vrij toegankelijk voor alle naties om te bevaren en om handel te drijven. Hugo de Groot omschreef dit extra duidelijk in vier punten:

- Oost-Indië was toegankelijk voor alle landen.
- Religie is geen grond voor bezetting of voor het tegengaan van handel.
- Het bevaren, of als eerste ontdekken, van kustwateren geeft geen rechten tot het land, ook zijn donaties van de paus niet rechtmatig.
- Er kan geen exclusief handelsmonopolie bestaan door welk land dan ook.


MARE LIBERVM
SIVE
DE IVRE QVOD BATAVIS
COMPETIT AD INDICA.
NA COMMERCIA
DISSERTATIO.
LVGDVNI BATAVORVM,
Ex officinâ Ludovici Elzevirij.
ANNO CIↃ. IↃ. IX.

Eerste uitgave van Mare liberum

Samengevat: de zee is niet te bezetten (*'occupatio'*), want de zee is van iedereen (*'res communis'*). Dit gold volgens Grotius ook voor de lucht. Daarmee besloot de VOC dat de Portugezen geen recht van soevereiniteit hadden en dat zij niet alleen in Straat Malakka hadden mogen varen, maar ook de Santa Catarina hadden mogen kapen omdat de Portugezen een illegaal monopolie hadden ontwikkeld en Nederland met hen in oorlog was. Oorlog en illegaliteit waren gerechtvaardigde redenen voor kapingen. Zó: opgelost, Grotius had zijn taak volbracht.

Het mes snijdt aan twee kanten

Het verbod op een monopolie was afgedwongen. De vrijheid gold voor iedereen. Dat bracht de Nederlanders wat ze wilden, maar het mes snijdt altijd aan twee kanten. Het werd druk: op het water was genoeg ruimte over voor een derde partij: de Engelsen. De concurrentie was groot en iedereen probeerde een graantje mee te pikken waardoor de zee uiteindelijk een slagzee werd. Inmiddels werd er niet alleen maar geruzied om de vaarroutes in en naar Azië, de Noordzee was ook het strijdtoneel geworden van de nodige zeeslagen. De Engelsen vonden de steeds breder gedragen hersenspinsels van Grotius maar niks: de Nederlanders voeren langs hún kustwateren en visten de halve Noordzee leeg.

Mare clausum

Er ontstond een Brits tegengeluid. *'Mare clausum'*. Je hoeft geen Latijn te spreken om te kunnen raden dat dit de gesloten zee betekent. John Selden maakte in zijn gelijknamige boek gehakt van Grotius' Mare Liberum. Volgens hem kon de zee wel degelijk worden verdeeld en

konden er grenzen worden getrokken. Hij legde de grens op honderd mijl uit de kust. Dat betekende dat er sprake was van eigen land, eigen kust en eigen zee.

Mare clausum-auteur John Selden

Gedeeltelijk was hij het wel eens met Grotius, hij stelde namelijk dat een oceaan, de meest vrije zee was die er bestond en dat daar geen rechten aan verleend konden worden en dat er ook vrij gevist mocht worden. Tot ver in de twintigste eeuw waren er grote verschillen in de afstanden van de territoriale watergrenzen: het ene land hanteerde twaalf mijl, een volgende tweehonderd en er waren nog landen die de oude drie mijl aanhielden. De drie mijl was ontstaan vanuit de afstand die een kanonskogel zou kunnen overbruggen. Erg verwarrend. Het zou tot 1994 duren voordat de Verenigde Naties in het VN-zeerechtverdrag uiteindelijk tot twaalf zeemijl * zou komen. 160 landen kwamen tot een consensus.

De cirkel is rond

Waar de VOC zich eeuwen geleden druk maakte om handelsbelangen, is er eeuwen later weinig veranderd. Na de Brexit maakt de Europese Unie zich zorgen om de handel met Engeland en moeten nieuwe afspraken worden gemaakt over wat wel en niet wordt aangepast in het concept ‘vrije doorvoer en handel van goederen en personen’. Met gepaste ironie zal ook de Nederlandse visvangst voor de Engelse kust wederom ter discussie staan. En ook hier zullen ongetwijfeld een aantal slimme rechtsgeleerden aan tafel zitten om recht te praten wat krom is. De vraag is vierhonderd jaar later nog steeds dezelfde: Wanneer ‘is’ iets van iemand? Als je de eerste bent? Als je je naam erop plakt? Of als je er een muur om heen bouwt?

** – Let u wel: gemeten vanaf de laagwatergrens. The devil is in the details!*

Bron: 38/2022

HISTORIEK

ONLINE GESCHIEDENISMAGAZINE

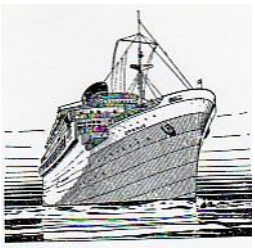
==========

Augustus 1939

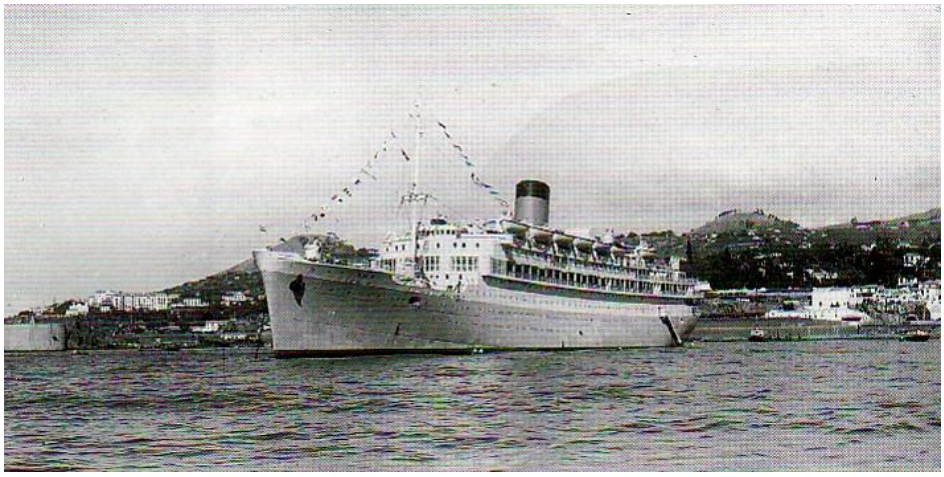
Een reisje met de “Oranje”naar Madeira en de Azoren

DOOR KEES DE HAAS

Zaterdag 15 juli 1939 was het ms „Oranje" door de Stoomvaart Maatschappij Nederland overgenomen van de werf, de Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij te Amsterdam. Het was toen nog de bedoeling dat het schip woensdag 6 september voor haar eerste reis naar Nederlands-Indië zou vertrekken, maar als gevolg van de internationale politieke situatie werd



dit tijdstip vervroegd naar maandagavond 4 september. In de periode tussen de oplevering van het schip en het eerste vertrek naar Tandjong Priok waren twee korte cruises ingelast naar Madeira en de Azoren, bedoeld als een eerste technische en commerciële „krachtproef' voor schip en bemanning. Nog tijdens de bouw was daarom een fraaie, in oranjedruk uitgevoerde folder verschenen, waarin werd opgemerkt dat „niet iedereen in de gelegenheid is een toeristenreis naar ons mooie Insulinde te ondernemen en dan tevens met de nieuwste aanwinst der Nederlandsche passagiersvloot kennis te maken". Daarom werd nu de mogelijkheid geboden „een onvergetelijke va- cantiereis naar Madeira en de Azoren te verbinden met een tiendaagsch verblijf aan boord van het nieuwe mailschip, dat zoozeer de belangstelling van het Nederlandsche publiek heeft".



Het gloednieuwe ms „Oranje", voor anker in de baai van Funchal op Madeira. Deze foto was tijdens de tweede cruise te koop, maar de passagiers werd aangeraden hun post voor Nederland niet aan land maar aan boord op de bus te doen. Correspondentie, op Madeira en de Azoren gepost, zou, zo werd medegedeeld, later dan de „Oranje" in Nederland arriveren.

De eerste rondreis zou worden gemaakt van vrijdag 4 tot maandag 14 augustus, en de tweede van vrijdag 18 tot maandag 28 augustus. Passageprijzen: ƒ 300,- p.p. voor een luxe hut in de Eerste klasse, ƒ 150,- p.p. voor een tweepersoonshut in de Tweede klasse, en ƒ 100,- p.p. voor accommodatie in de Derde klasse.

Men heeft zich blijkbaar deze unieke kans niet laten ontgaan, want de belangstelling voor de reisjes was groot. Vrijdagmiddag 4 augustus vertrok de „Oranje" om 17.00 uur van de Ja- vakade in de hoofdstad met 650 vakantiegangers. De passagiers hadden bij hun passagebil- jet twee kaarten ontvangen voor familieleden of anderen die hen bij vertrek uit Amsterdam wilden „uitzwaaien". Ze mochten echter niet meevaren tot IJmuiden.

De tocht door het Noordzeekanaal beloofde „zeer afwisselend" te worden, aldus het reisprogramma. Het eerste deel gaf een beeld van industriële bedrijvigheid (scheepswerven, dokken. Fordfabrieken, enz.), daarna volgde een typisch Hollands polderlandschap, „waarbij men genoot van mooie vergezichten met aan de horizon dorpjes en hofsteden". Ongeveer drie uur na vertrek uit Amsterdam werd IJmuiden bereikt, waarna de „Oranje" de Noordersluis passeerde, „behoorende tot den grootste sluizen ter wereld, 500 m lang, 50 m breed en 15 m diep".

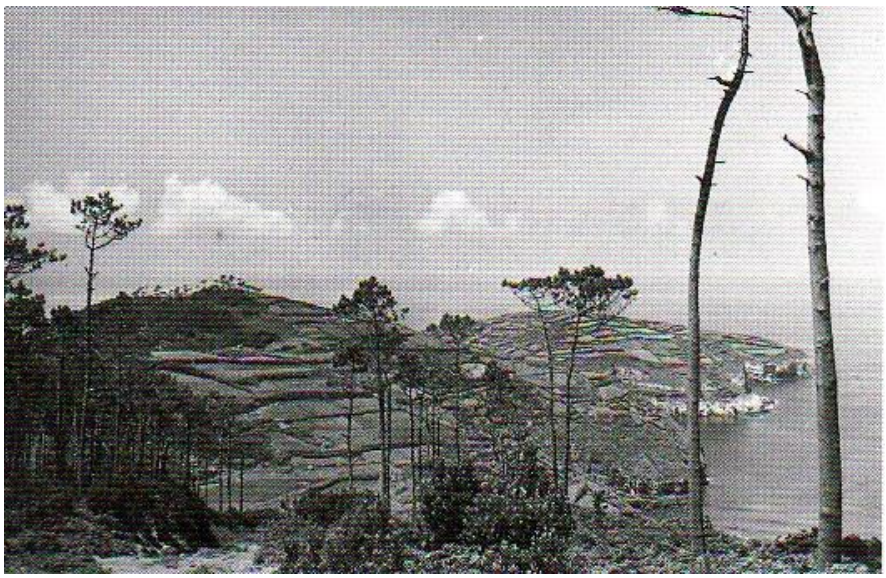
Lekker lui in het zonnetje aan de thee (of koffie?) op de „Oranje", augustus 1939.

Maar daarna moest het vertrek naar zee nog twee uur worden uitgesteld, na het ontdekken van een lek in een olieleiding. Pas na reparatie daarvan kon koers worden gezet, richting Madeira.
Nadat zaterdagmorgen vroeg Dover was gepasseerd, kwamen in de namiddag aan bakboord de Casquets in zicht, een tot Frankrijk behorende eilandengroep, die „veel gelijkenis vertoont met een zeilschip", aldus het reisprogramma. ' s Avonds voer men Ouessant voorbij „voorzien van krachtige vuurtorens en een station voor radiopeilingen".
Zondagmiddag bevond de „Oranje" zich ter hoogte van Finis- terre, de noordwestelijke punt van het Iberisch schiereiland. Citaat: „Hier bevindt zich een Lloyd's seinpost, die het passeeren van Finis- terre doorgeeft aan Lloyd's, de groote verzekeringsmaatschappij te Londen. Met vlaggen wordt de naam van het schip opgegeven met de bijvoeging dat „alles wel aan boord" is. De laatste jaren is dit seinen veel verminderd, daar bijna ieder schip van een radio-installatie voorzien is en practisch met de geheele wereld in verbinding staat."
Dinsdagmorgen 8 augustus werd Madeira bereikt, de eerste bestemming. De passagiers konden in hun reisprogramma lezen dat het eiland zijn naam Madeira (= hout) te danken heeft aan de bossen, die vroeger het eiland bedekten, maar het veld moesten ruimen voor de suikercultuur. Nadat de „Oranje" om 06.30 uur in de baai van Funchal, hoofdplaats op het eiland, voor anker was gegaan, waren er vanaf 09.00 uur mogelijkheden om Madeira, 48 km lang en 21 km breed, nader te bekijken. Er waren daartoe drie autotochten georganiseerd: ' s morgens, ' s middags en een dagtocht. Belangstellenden hiervoor hadden zich al destijds in Amsterdam moeten opgeven. „De bestelde en betaalde excursiebiljetten vindt de
passagier bij aankomst aan boord in een enveloppe op zijn waschtafel."

Bij de dag- en ochtendtocht werd eerst de firma Freitas Martins Caldeira bezocht, „ter kennismaking met de zuivere Madeira-wijn". Uiteraard waren verder de belangrijkste bezienswaardigheden van het vulkanische eiland in elk van de autotochten opgenomen. Na afloop werden de deelnemers met ossensleden naar de pier teruggebracht, waarna passage naarde „Oranje" volgde met motorboten, die overigens de hele dag, van 07.00 uur tot 24.00 uur, heen en weer voeren, en zelfs ook na middernacht nog viermaal van de wal naar de „Oranje" vertrokken.

Woensdagmorgen verliet men om 06.00 uur Madeira, op weg naar de Azoren, die 26 uur later werden bereikt. Deze eilandengroep, in het Portugees Acores (havikseilanden) geheten, werd door de eerste kolonisten destijds zo genoemd vanwege de vele haviken. De archipel bestaat uit negen eilanden, waarvan San Miguel het grootste en belangrijkste is. Hoofdstad van de Azoren is Ponta Delgada, aan de zuidkust van San Miguel. Daar liet de „Oranje" donderdag 10 augustus in alle vroegte het anker vallen, waarna ook hier vanaf 09.00 uur drie excursies over het eiland waren georganiseerd. Thee- en ananasplantages werden bezocht, de hete zwavelbronnen en andere bezienswaardigheden, waarbij men tevens kon genieten van de schitterende natuur en de onvergetelijke vergezichten.
Donderdagavond verliet de „Oranje" om 19.00 uur Ponta Delgada en koerste weer op huis aan. Zondagmorgen werd Ouessant ge
passeerd en rond middernacht Dover. „Nog enkele uren en de flitsen der Hollandsche vuurtorens worden zichtbaar." Voor IJmuiden werd de loods aan boord genomen en onder zijn aanwijzing werd naar binnen gevaren. De Noordersluis werd gepasseerd en maandagmorgen om 09.00 uur werd langs de Javakade in de hoofdstad afgemeerd. De eerste cruise van de „Oranje" was succesvol verlopen. Het uitstapje werd herhaald van vrijdag 18 tot maandag 28 augustus. Tenminste, dat was de bedoeling, maar gezien de verslechterende internationale politieke situatie besloot men om, na het bezoek aan de Azoren, met verhoogde snelheid naar Amsterdam terug te varen, zodat het schip al zondagavond 27 augustus om 21.30 uur in de hoofdstad terug was.
Een enkele royale passagier zal bij terugkomst in Nederland bij de douane nog wel zijn porte-monnee hebben moeten trekken. Hij kon weten dat „de invoerrechten op eau-de-Colog- ne, wijnen, sigaren en snuisterijen zeer hoog waren". Ook artikelen, aan boord gekocht, waren aan invoerrechten onderhevig. Het niet aangeven hiervan „zou zwaar worden beboet". Ook dat was augustus 1939...

Met dank aan de heer J.H. Kraak te Haarlem.



De Azoren zijn bergachtig en door diepe kloven doorsneden. Hier een gedeelte van het hoofdeiland San Miguel, zoals het er in de zomer van 1939 moet hebben uitgezien.

Een ossenslede op Madeira, favoriet èn betrouwbaar(l) toeristisch vervoermiddel. Ook deze vehikels werkten mee het de cruisegangers op de „Oranje" naar de zin te maken.

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

29-07-1948 KRUISTOCHT VAN DE CATALINA P 85 DEEL 12 (HOLLANDIA)

PREDIKER IN EENZAAMHEID. HET WONDER IN DE RIMBOE.

Het wonder in de rimboe: 300 Papoea-jongens zongen slotkoor uit Beethovens Negende Symphonie

13-11-1948 Deventer dagblad

Ergens, niet zo heel ver van Kota Baroe, ligt, midden in de jungle van Nieuw-Guinea, een internaat. Voor Papoea jongens. Het is een zendings-internaat van de Nederlandse Zendings Organisatie en de leider is een zekere dominee Kijne. Natuurlijk hoorde u nog nooit van dominee Kijne. Dominee Kijne is dan ook een onbekend man in een wereld van zorg en rumoer en ontgoocheling en haat. Dominee Kijne zit op Nieuw-Guinea en dat is aan het einde van de wereld.

Deze man, deze kleine, dappere dominee Kijne, ontmoetten wij. Hij liet z'n internaat in de rimboe zien. 300 Papoea-jongens werken hier. Het zijnde intelligentste Papoea-jongens van de kust, die hierheen werden gezonden, per prauw, per schip, lopend, door de zendelingen die aan de kust werken. Deze 300 jongens worden opgeleid voor goeroe (onderwijzer), mantri (ziekenverpleger)), godsdienstleraar, landbouwdeskundige, ambtenaar. Een experiment.... maar een gróót experiment. Voor de eerste maal wordt een Papoea-groep gevormd die straks, over enkele jaren, Nieuw-Guinea ingestuurd zal worden. Om te vertellen, in de jungle, van het leven en de geheimen van het leven En van de blanke, van Holland en de wereld.

Hier wordt een eerste Papoea-elite gekweekt. Uit jongens die zo uit de wildernis komen, wier vaders op sneltochten gaan, ook in deze dagen, jongens, die zó uit het stenen tijdperk werden gelicht en geplaatst in de eeuw der techniek. Een groots, fantastisch experiment.

Wij zien het internaat en als we het gezien hebben verzamelen zich de 300 jongens. Dominee Kijne staat er vóór: een kleine magere man. Ineen korte witte broek en een wit shirt. Bruin

verbrand. Hij staat voor 300 Papoeajongens, die hem strak aanzien. Er gaat iets gebeuren en ik vermoed dat ik het weet. Er zal wel gezongen worden.

Er werd gezongen!

Er werd gezongen, in die lange, schemerdonkere loods, zonder dak. Met de palmen er over heen gebogen, en verder niets dan een reep blauwe hemel. De loods ziet uit op het wondermooie Sentani-meer. De bergen rond het Sentani-meer spiegelen zich in het helderblauwe water. Kano's glijden geruisloos voorbij de kust.... hier en daar is een Papoea bezig met vissen. De palmen ruisen en ritselen rondom. Verder is er stilte. Het is dan 8 uur in de morgen. Even voor de grote zonnebrand gaat laaien.

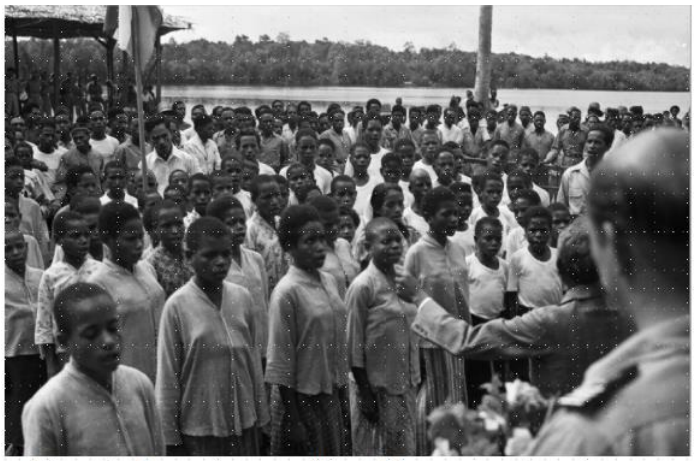
Het wonder! Uit de 300 jongensmonden komt een geluid dat ons totaal overrompelt, zó schoon, zó onwezenlijk zuiver. 5-stemmig zingt het koor van jonge Papoea's, van 12 tot 18 jaar, een koraal van Bach. De woorden zijn Maleis en de woorden zijn uit Genesis 12: en ze zeggen „Ga uit uw land, uit uw maagschap, uit uws vaders huis naar het land dat ik u wijzen zal"

Het is zó volkomen overrompelend, het is zo schoon, zo zinvol, lieflijk en on-werelds, dat ik geloof te dromen. Maar ik droom niet dit is pure realiteit. Inde rimboe van Nieuw-Guinea, in het jaar 1948. 300 jongens zingen. Het palmenblarendak is de zaal en er is daar een zeldzame accoustiek.

Het koor zwijgt. De stilte valt terug. Geen der jongens beweegt zich. Als donkere beelden staan ze daar.... staren in de vriéndelijke ogen van de man voor hen. Hem alleen zien ze. Niemand anders.

Dan komt het tweede lied. En dit wordt dan, lezers, het wellicht grootste moment dat ik op Nieuw-Guinea beleefde. Want 300 jongens zingen het slotkoor uit Beethoven's Negende Symphonie, het onsterfelijke „Alle Mensche werden Brüder". Ze zingen het in het Maleis „Kesoekaan jangtjeria" „Vreugde, vreugde.... louter vreugde!"

Men moet in de wildernis van Nieuw Guinea aankomen om dit te horen? Moet men het slotkoor uit de 9e hier komen beluisteren..? En zie de gezichten van deze 300 jongens! Volkomen begeesterd, volkomen in de ban van de man die voor hen staat.. „Kesoekaan Jangtjeria"....


Zingende Papoea-jongeren tijdens één van de ontvangsten.

Vreugde vreugde; louter vreugde..!" ....hier onder de palmen, aan de boorden van het Sentanimeer. 300 jongens, die zingen met stemmen als bazuinen. Hoor..., hóór..., het is een wonder dat zich gaat voltrekken, hoor het aanzwellen van het geluid, zie hoe de jongens het beleven, deze hymne aan de opperste en mildste vreugde van de mens. Het is betoverend en vaneen volkomen mysterie. Dit zingen.... dit jubelen deze 300 jonge bazuinspelers hoor hóór.. en sluit de ogen. En als de ogen gesloten zijn, kan men zich voorstellen, aan dit meer in de wildernis, dat daar engelen uit de puurblauwe

hemel neerdaalden op deze treurige aarde en kwamen vertellen, aan de mensen, dat „Alle Mensche werden Brüder" en van vreugde, vreugde, louter vreugde.

Als het koor na het laatste magistrale strofen zwijgt staan de jongens doodstil. Gebiologeerd aan de leider vóór hen. Wij zitten op de kale houten bank en zwijgen. Ik geloof dat er iets gleed langs onze wang. Dit koor 3 maanden naar Holland. Het zou een explosie betekenen in artistiek Nederland, een sensatie ! Heel Holland zou dit willen horen. Dat weet dominee Kijne ook. Maar dominee Kijne blijft in de rimboe van Nieuw-Guinea werken. Met z'n 300 jongens, die Bach en Beethoven zingen, op de verrukkelijke en onbeschrijvelijk-zuivere manier van jonge natuurkinderen, die stemmen als bazuinen hebben.

Hij staat midden in de wereld, de meest barre, wilde wereld: Nieuw-Guinea. Hij werkt aan een natuurvolk dat zich nog inde allerprimitiefste staat bevindt. Dat is niet het werk voor een kamergeleerde. Het is uitsluitend het werk voor een man, die een kerel is!

WORDT VERVOLGD

HOOFDSTUK II Normen van KM-personeel

Inleiding

In dit hoofdstuk worden negen concrete normen gepresenteerd. De normen zijn tot stand gekomen vanuit de eerder genoemde twee benaderingen. Bij de eerste benadering worden normen geformuleerd, die direct afgeleid worden van de voor de KM geldende centrale waarden. Het betreft dus normen die belangrijk gevonden worden vanuit algemeen maatschappelijke waarden, vanuit de verantwoordelijkheid voor een goede taakuitvoering van de KM of vanuit de verantwoordelijkheid voor de combinatie van leven en werken in de KM. Bij de tweede benadering worden normen geformuleerd vanuit een probleemervaring. Het betreft dan zaken die van tijd tot tijd in de KM als probleem worden gesignaleerd. Overigens kunnen deze normen indirect in verband gebracht worden met de centrale KMwaarden. Bij de keuze voor de onderstaande normen is van beide benaderingen, de waarde-norm-afleiding en de probleembenadering, gebruik gemaakt.

Bij de formulering van de onderstaande normen is gekozen voor taalgebruik dat aansluit bij het operationele gedeelte van de KM en de daaraan gerelateerde ondersteunende delen. Dit betekent overigens niet dat één en ander alleen maar toepassing is op die delen. Integendeel, de normen zijn voor de gehele KM van toepassing.
Bij het lezen van de normen moet het volgende bedacht worden:

De opsomming van de negen normen is een keuze. De lijst is niet uitputtend. Het zijn echter wel de meest relevante normen vanuit de twee gekozen benaderingen. .

De normen staan niet geheel los van elkaar. Zo heeft de als eerste genoemde norm veel raakvlakken met de meeste andere normen.
De tekst bij iedere norm bestaat uit twee delen: een toelichting op de inhoud en een motivering waarom de norm is opgenomen.
De negen belangrijkste KM-normen:

1. Het zorgvuldig uitvoeren van de opgedragen taken

Toelichting
Hieronder wordt verstaan het deskundig, nauwgezet en zo veilig mogelijk uitvoeren van de werkzaamheden die behoren tot de functie of de werkzaamheden die daarnaast worden opgedragen. Dit geldt voor iedereen, zowel in de rol van ondergeschikte als in die van leidinggevende. In ernstoperaties kan de individuele veiligheid ondergeschikt worden aan het uitvoeren van de operatie.

Motivering
Alle werkzaamheden maken deel uit van een groter geheel. Het al dan niet functioneren van dit geheel is afhankelijk van de deeluitvoeringen. Onzorgvuldigheid kan verstrekkende gevolgen hebben. De juistheid in de uitvoering kan het verschil zijn tussen het met succes lanceren van een raket en het geraakt worden door de tegenpartij.

2. Het correct met elkaar omgaan

Toelichting
Het binnen de KM correct omgaan met elkaar geldt voor alle rangen en standen. Het gaat om het wederzijdse respect voor elkaar: het betreft de houding van individuen ten opzichte van elkaar, de omgangsvormen en het taalgebruik. Ook het steunen van elkaar, het elkaar de ruimte geven en elkaars privacy respecteren wordt hiermee bedoeld. In negatieve bewoordingen betekent dit: niet discrimineren of intimideren door verbaal of fysiek geweld, geen ongewenste intimiteiten in de brede zin van het woord, en geen misbruik maken van positie.

Motivering
Anders dan bij andere organisaties werken mensen binnen de KM niet alleen samen maar leven ze vaak ook gezamenlijk, soms dagen of weken achtereen. Om dit zo goed mogelijk te laten plaatsvinden, dient er wederzijds respect te zijn. Wanneer dit ontbreekt heeft dit zijn weerslag op zowel de leef- als de werksituatie.

3. Het stimulerend en doelgericht leidinggeven

Toelichting
Dit houdt in, het nemen en geven van verantwoordelijkheden, het geven van het goede voorbeeld, het stimuleren van 'teamwork'. Ook het optreden bij normovertredingen en het steunen van normhandhaving behoren hiertoe. De wijze van leidinggeven dient altijd aangepast te zijn aan het individu en de situatie. De leidinggevende moet zorgen dat het doel voor alle medewerkers duidelijk is. Speciale aandacht is nodig voor het feit dat men als leidinggevende zijn verantwoordelijkheid altijd en overal nakomt en dat lagere leidinggevenden gesteund worden.

Motivering
Deze norm is een algemene norm binnen organisaties, maar wordt voor de KM extra belangrijk geacht. Zo is het functioneren van een eenheid in onzekere en soms zelfs gevaarlijke situaties

sterk afhankelijk van goed leiderschap.

4.Het rechtmatig en zorgvuldig omgaan met goederen, gelden en diensten van de KM

Toelichting
Hieronder wordt verstaan het niet zonder toestemming, voor privédoeleinden gebruiken van goederen van de KM zoals gereedschappen. Daarnaast wordt bedoeld dat geen kosten gedeclareerd mogen worden die niet gemaakt zijn, geen toelagen geclaimd worden waarop geen recht bestaat en geen geld verkregen wordt door het oneigenlijk toepassen van voorschriften. Ook het privé-gebruik van diensten is niet toegestaan, tenzij dit formeel is geregeld. Goederen en gereedschappen dienen met zorg beheerd en gebruikt te worden zodat deze niet onnodig beschadigen of zoekraken.

Motivering
Onzorgvuldig of onrechtmatig gebruik van goederen en diensten kan tot gevolg hebben dat deze niet op de gewenste tijd en plaats ter beschikking staan. Hierdoor kan, zeker in het veld of op zee, de eenheid of taakuitvoering in gevaar komen. Daarnaast zijn de kosten van reparatie of vervanging verspilling van (belastmg)geld. Het misbruiken van declaratiemogelijkheden en toelagen leidt ook tot extra kosten voor de KM, en schaadt bovendien de betrouwbaarheid van de misbruiker.

5. Het in goede orde houden van verblijven aan boord van schepen en aan de wal van gebouwen en terreinen.

Toelichting
Iedereen moet bijdragen aan het in goede orde houden van verblijven, gebouwen en terreinen. Deze dienen schoon en opgeruimd te zijn en zorgvuldig gebruikt te worden. Gebreken dienen op de juiste wijze te worden gemeld. Beschadiging door onzorgvuldigheid en vandalisme zijn ontoelaatbaar.

6. Het op de vastgestelde tijden uitvoeren van de dienst

Toelichting
Dit betreft het tijdig aanwezig zijn voor het verrichten van werkzaamheden of wachtdiensten. Wanneer een wacht of opdracht niet (tijdig) kan worden uitgevoerd, moet hierover een duidelijke afspraak gemaakt worden. Die afspraak moet ook nagekomen worden.

Motivering
Deze norm is van groot belang voor de leefbaarheid en veiligheid van accommodatie, waar personeel vaak langdurig in moet leven en werken.

Motivering
De onvoorziene afwezigheid van de één noodzaakt vaak tot inzet van de ander voor werk of wachtdienst, maar kan ook het niet (tijdig) uitvoeren van werk of dienst tot gevolg hebben. Onvoorziene afwezigheid schaadt niet alleen de taakuitvoering, maar kan ook de relatie tussen collega's onderling schaden. Dit laatste is speciaal nadelie voor mensen die dicht op elkaar

moeten werken en leven.

7.Het matigen van alcoholgebruik en het achterwege laten van drugsgebruik in relatie tot het werk

Toelichting
Afhankelijk van de situatie mag er niet of slechts matig gebruik worden gemaakt van alcoholhoudende dranken. Hierbij wordt matig als volgt omschreven: de taakuitvoering mag niet in gevaar worden gebracht. Drugsgebruik is in geen enkele vorm toegestaan.
Alcoholbeperkingen worden in voorschriften nader gespecificeerd. Daarvoor geldt als uitgangspunt: zonder tot een algeheel alcoholverbod over te gaan, geldt dat tijdens werk of wachtdienst geen alcoholhoudende drank mag worden gebruikt, bij aanvang werk of wacht moet men volledig in staat zijn dienst te verrichten, op KM-eenheden en -inrichtingen mag men anderen niet in gevaar brengen of tot last zijn. Ieder is zelf verantwoordelijk voor een zodanige fysieke en mentale conditie dat volledig functioneren mogelijk blijft.

Motivering
Het gebruik van alcohol of drugs kan last en gevaar opleveren voor de gebruiker en voor anderen. In de eerste plaats werkt en woont men vaak in een omgeving waarin gevaarlijke stoffen, wapens of munitie anwezig zijn. Ten tweede kan ongecontroleerd handelen ongelukken veroorzaken.
Het anderen tot last zijn is ongewenst.

8. Correct gedrag ti;jdens KM-bezoeken in het buitenland

Toelichting
Personeel van de KM dat in het kader van de dienst het buitenland bezoekt moet zich aanpassen aan de gewoonten van het gastland. Tot die gewoontes kunnen bijvoorbeeld behoren het bij bepaalde gelegenheden in uniform gekleed zijn en het brengen van de militaire groet. Men dient in uiterlijk en gedrag geen aanstoot te geven aan de bewoners van het gastland. Uiteraard is overtreding van de (straf)wet niet toegestaan.

Motivering
Een KM-eenheid is bij een bezoek aan het buitenland op dat moment een officiële vertegenwoordiger van Nederland, ook al betreft het een informeel of routine-bezoek. Misdragingen van KM-personeel zullen worden toegeschreven aan Nederland in het algemeen en liggen dus gevoelig. KMpersoneelsleden zijn geen toeristen die in het betreffende land op vakantie zijn. Ook in burger is de bemanning van een schip of eenheid als zodanig herkenbaar en dient men zich dus correct te gedragen.

9. Het correct dragen van voorgeschreven kleding

Toelichting
Per situatie wordt door de commandant één of meerdere tenues uit de WKM bepaald. Onder correct dragen wordt verstaan, dat het tenue compleet is en in goede en verzorgde staat verkeert.

Motivering

Het militair personeel van de KM draagt een uniform om als zodanig herkenbaar te zijn. Hoe meer verschillend de uniformen zijn die men draagt, des te minder herkenbaar de groep is. Ook de Nederlandse samenleving verwacht van de militair een gedisciplineerd en verzorgd uiterlijk.

EINDE

Datum 9 december 1994 Via George Visser † IMH

Authentieke opname van de U-534, genomen vanuit een van de Liberators, die dieptebommen afwierp. Enkele minuten later zal de U-boot naar de kelder gaan. Foto: RAF Coastal Command

De berging van een nazi-vluchtboot (deel 1)

In 1986 vond Aage Jensen, chefduiker van *Dansk Undervansk Enterprise,* in een diepe trog van het Kattegat bij het eiland Anholt het wrak van de Duitse onderzeeboot U-534. Onmiddellijk doken in Denemarken, Duitsland en de Verenigde Staten berichten op over de geheime laatste missie van deze boot. De U 534 was op 3 mei 1945 vanuit Kiel vertrokken nadat de stad in de voorgaande nacht door 126 Mosquito's was aangevallen.

Volgens Deense onderzoekers stond vast dat de U 534 (type IX C 40, ontworpen voor lange afstandsoperaties) deel had uitgemaakt van het 33ste flottielje in Flensburg, dat als hoofdtaak had het vervoer van 'hooggeplaatste figuren' en waardevolle lading naar Japan.
Het bestaan van zo'n vluchtflottielje was in 1983 al onthuld door de Amerikaanse journalist Roger Miklos. Ex- *Kriegsmarine-officieren* in Hamburg bevestigden dit. In 1985 had Miklos de hulp ingeroepen van Smit Tak. Hij wilde zijn gelijk bewijzen met het omhoog halen van zo'n vlucht-u-boot op de zeebodem bij de Caribische Caicos- en Turks-eilanden. Miklos waarschuwde de Rotterdammers dat de berging extra gevaarlijk kon zijn. Hij had ontdekt dat de toegangsluiken van vlucht-U-boten waren voorzien van springladingen, waardoor het binnendringen van buitenaf onmogelijk was geworden. Bergingsinspecteur Hans van Rooij (de latere directeur van Greenpeace en topman van Wijsmuller) onderzocht het zaakje, waarna de Rotterdammers afhaakten. Miklos verkocht zijn verhaal aan een filmproducent. Duitse en Deense journalisten kwamen later tot de conclusie dat de verhalen over een nazi-vluchtflottielje niet helemaal op fantasie berustten. Zij werden in hun overtuiging gesterkt door een onthulling van William J. Broad in *The New York Times: 'Did the Nazis Inadvertentely Fuel the American Atom Bombs?* Het was de geschiedenis van de Duitse U 234, die in mei 1945 op de Atlantische Oceaan door de Amerikaanse marine was gedwongen aan de oppervlakte te komen. De ruimen van de U-boot bleken te zijn volgestouwd met anti-vliegtuigmunitie, onderdelen van straaljagers en van raketten met chemische lading. Het meest verrassend was de vondst van 10 kisten uraniumoxyde, het basismateriaal voor een atoombom. De bestemming van de U-234 was Tokio. De lading van de U-boot was vanaf dat moment *Top Secret.* Pas in de jaren zeventig werden de rapporten vrijgegeven. Later zou blijken dat nog enkele geheime U-boot-missies de eindbestemming Japan niet hadden gehaald. Onder de bemanning van een van de geconfis-keerde boten hadden zich twee Japanse marine-officieren bevonden, die na hun arrestatie zelfmoord hadden gepleegd.
In het NYT-artikel bevestigde John Lonsdale, een van de leiders van het geheime Amerikaanse (atoom-) Manhattan Project, dat de buitgemaakte uraniumoxyde uit de U-234 is gebruikt bij de vervaardiging van 's werelds eerste atoombom.
Het reconstrueren van de laatste reis van de in het Kattegat gevonden U-534 was niet moeilijk. Toen de boot op 3 mei 1945 de Duitse territoriale wateren verliet, had Hitler al zelfmoord ge-pleegd en werden de restanten van het Derde Rijk bestuurd door grootadmi- raal Dönitz. Diens geduchte *Kriegs marine* was nog steeds niet uitgeschakeld. In de laatste maanden van de oorlog voeren flottieljes in allerijl vanuit Dantzig naar het westen. Er kwam een exodus naar Noorwegen op gang. Geallieerde vliegtuigen doken als horzels op de U-boten neer.

Karsten Ree en zijn speeltje, het schaalmodel van de U 534. Foto: Niels van der Hoeven

Nog op 4 mei 1945 verzond Dönitz een bericht aan alle U-bootbemanningen die buitengaats waren: *'Noorwegen is nu hoofdkwartier van alle operaties. De oorlog ter zee wordt voortgezet. '* Vast staat dat de U 534 de nacht van 4 op 5 mei 1945 geluidloos heeft doorgebracht op de bodem

van de Straat van Oresund. In de ochtend van de 5e mei kwam zij aan de oppervlakte en voer op halve kracht door het Kattegat. Uit de operationele dagboeken van het Britse *RAF Coastal Command* blijkt dat de onderzeeboot om 13.39 uur is ontdekt en aangevallen door twee Liberator-bommenwerpers van het 86ste squadron. Omdat de U-boot in verband met de aanwezigheid van mijnen niet kon duiken, bleef commandant Nollau maar één mogelijkheid over: terugschieten. Dat deed hij met succes. De eerste luchtaanval mislukte. Bij de tweede kreeg de Liberator een voltreffer in een motor en stortte in zee, waarbij enkele bemanningsleden omkwamen. De piloot van de tweede Liberator, John Nicol, ondernam een derde duikvlucht. Zijn dieptebommen misten doel. Nicol besloot tot een laatste aanval. Vanaf een hoogte van 2000 voet wierp hij vier dieptebommen uit. Terwijl hij afzwenkte, meldde staart-schutter John Hurrell een voltreffer. Hij zag de U-boot zinken. Het merendeel van de bemanning kon het schip verlaten. Vijf mensen werden meegesleurd naar een diepte van 62 meter.

29 augustus 1993: de U-boot komt na 48 jaar weer boven water. Vanaf de sleepboot 'Banckert' en de 'Taklift 1 ' spuit men de klei van het voorschip. Foto: Peter Gerritse.

Zij slaagden erin om één van de ontsnappingsluiken te openen en naar de oppervlakte te komen. Van de 52 bemanningsleden stierven er drie. Een Duits begeleidingsconvooi pikte alle drenkelingen op uit zee. Enkele uren later betraden de verbitterde Duitsers de kade van het inmiddels in een bevrijdingsroes verkerende stadje Aarhus. Na de ontdekking van het wrak van de U 534 in 1986 probeerde de Duitse firma Harms uit Hamburg vergeefs een bergingsvergunning los te krijgen. In 1992 maakte Karsten Ree, eigenaar van het weekblad *Den Bid Avis (De Blauwe Krant)* de oprichting bekend van een consortium, waarin ook de Deense overheid deelnam. Smit Tak kreeg de bergingsopdracht. De Rotterdammers riepen onmiddellijk de hulp in van twee specialisten van de Duik- en Demonteergroep van de Koninklijke Marine: Rob van der Veen en Peter Gijsberts. Zij stonden voor de taak om samen met de bergers de duizenden kilo's munitie en explosieven die in het wrak van de U-boot waren achtergebleven, te neutraliseren. Onder enorme belangstelling van de media haalde Smit Tak op 23 augustus 1993 de U 534 naar de oppervlakte. Van der Veen en Gijsberts hadden de exclusieve volmacht van de Deense regering om als eersten de ruimen van de U 534 te onderzoeken. De Nederlandse marinespecialisten schreven bergingsgeschiedenis.

Ze haalden 1150 stuks 37 mm-, 3060 stuks 20 mm- en 1500 stuks 9 mm-munitie van boord, alsmede 30 steelhandgranaten, 13 torpedo's en 200 kg pyro's en demolitieladingen. Wat zij nog meer vonden kan men lezen in het onderstaande verhaal.

Hoeveel de miljonair Karsten Ree voor de geslaagde berging heeft betaald is nooit bekend geworden, maar de bedragen die hij toucheerde voor foto-, film- en publicatierechten vormen (zeker als men de pr-waarde voor zijn eigen kranten meerekent) een veelvoud van de bergingssom.

P.G.

Oude vijanden
in het web van een mythe

Dit is een reportersverhaal met een fantastische anticlimax. Niemand hoeft er zijn schouders over op te halen, want alles is waar gebeurd.
Bovendien kloppen de feiten. Wat wil je in Nederland nog meer? Het verhaal is eigenlijk een 'veteranen-soap.' In het voorjaar van 1993 had een handvol Britse, Amerikaanse en Duitse veteranen er geen idee van dat een gladde Deense krantenmiljonair hen had voorbestemd tot hoofdrolspelers in een tragikomedie. De mythe van de U 534 en de Schat van het Kattegat.
Zomer 1993 dus. Ik was weer op zoek naar *'een verhaal met de brede adem'* en belde met Klaas Reinigert van Smit Tak. Klaas staat, evenals zijn voorganger Bill Moerkerk, in de wereld van de internationale berging bekend als *'Mr. Salvage'* (berging).

Oude vijanden in de fuik van Karsten Ree. Links: 'Torpedomacher' van de U-534 Franz Weckert. Rechts: Nevil Baker, bemanningslid van de Liberator, die de voor de U-boot fatale dieptebommen afwierp. Foto: Hennie Keeris Min. van Defensie

Terecht! De Rotterdammers moeten immers -...als 'de budgetten tenminste toereikend zijn'- in staat worden geacht om het Empire State Building per ponton over te varen naar Monnickendam óf om de *Titanic* om te toveren tot onderwater-hotel. Welnu... *'Mr. Salvage'* had zojuist te horen gekregen dat de berging van de in brand geraakte en gezonken enorme Sovjet-Russische atoom-onderzeeboot *Komsomolets* op een laag pitje was gezet. De mond van Jeltsin bleek groter dan zijn kredietwaardigheid. Wél hadden de Rotterdammers op dat moment nog enkele 'kleine klussen' om handen.
'Bel Bert Kleijwegt maar op,' zei Klaas. 'We gaan de U 534 in het Kattegat bergen. Die krantenmiljonair Karsten Ree zet de zaak door. Hij is ervan overtuigd dat met die U-boot heel wat geheimen omhoog zullen komen. Ree laat al het journaille naar het eiland Anholt komen. Hotels gratis, drank goedkoop. Hij wil maar één ding: exclusiviteit. Heb je al gehoord dat de stoffelijke resten van Eva Braun en Hitler aan boord zijn... haha! Reken maar dat alles erop afkomt: van CNN tot de Zierikzeese Krant. De Taklift en een paar sleepboten zijn er al heen. Wat mij betreft probeer je op te stappen, maar ik geef je weinig kans.'

Ik belde de bergingsinspecteur op aan boord van de *Taklift 1,* de drijvende bok, die op een positie lag 16 kilometer ten noordoosten van Anholt. 'Geen schijn van kans,' zei Bert Kleijwegt. 'Wij mogen met de pers geen zaken doen. Als die U-boot boven is, kan iedereen bij Ree de

foto's en de films kopen.' 'Voor verhalen is het moeilijk betalen,' zei ik. 'Maar wij mogen geen journalisten aan boord nemen, dat staat in het contract.'
Op het kantoor in Rotterdam vroeg ik aan een van die *'no nonsense-types* waaraan de bergingswereld zo rijk is, hoe het zat met 'boekenschrijvers'. Vielen die ook onder de *'banning order'* van de krantenmagnaat? Dat was niet zo. Kleijwegt vond dit een creatieve oplossing. 'Oké,' zei hij. 'Ik heb een hut voor je op de *Taklift,* maar... *keep your profile low* en denk erom: geen foto's aan dagbladen verkopen.' Ik beloofde het. 'Morgenochtend om tien uur moet je in Grenaa op de kaai staan, daar pikt de *Banckert* je op, die komt bunkeren. Ik stapte in mijn auto en jakkerde een volle nacht door de Noord-Duitse laagvlakte. Met 'lucifertjes tussen de oogleden' zat ik de volgende morgen in een opkomende zonnetje te soezen op de remmingen van het Deense haventje. Het eerste wat ik buiten de hoofden uit zee zag opdoemen was de witte boegsnor van de sleepboot *Banckert.* Van kapitein Chris Schipper hoorde ik dat duikers bij en onder de U-boot hadden gekeken en dat de marine-explosievenexperts Rob van der Veen en Peter Gijsberts al ter plekke waren *('dat ding zit afgeladen met munitie en torpedo's').*
Tientallen journalisten en fotografen uit alle windstreken waren, alsof hun namen ergens waren afgeroepen, al op weg naar de hotels van het eiland Anholt en wachten op nader nieuws uit de mond van Ree. Ze kregen van hem voorlopig voorgebakken patat te eten. Ik voelde mij op dat moment een tevreden onafhankelijk Nederlands reportertje.

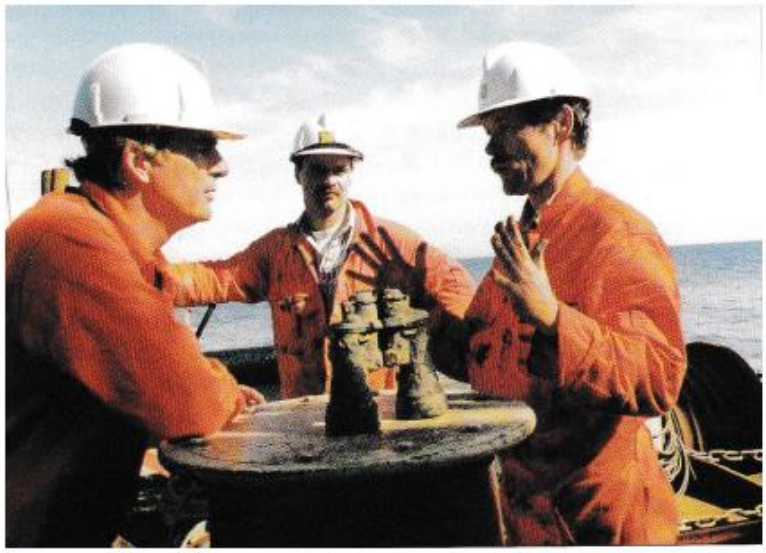
Overlevenden van de U-534 aan boord van de 'Taklift 1 Links: 'Obersteuermann' Hans Jensen en 'Maschinefübrer' Aloysius Hasselberg in gesprek met de 'hoofdcontroleur-gelegenheids-inbreker' van het Karsten Ree-concern. Foto: Peter Gerritse

Drijvende bok boven duizend granaten

De *Taklift 1* is een enorme drijvende bok, die in 1959 als kraanplatform werd gebouwd in Amerika. Een brand had het achterste deel van de accommodatie geheel verwoest. De bok werd als schroot verkocht aan een Nederlander. Op het moment dat de stalen gigant gesloopt dreigde te worden, kreeg Smit interesse. De firma kocht zich bij de sloper in voor 50 procent en de bok werd opgeknapt. Op het moment dat ik aan boord kwam, joeg er een frontje langs de Deense hemel en werd het werk gedurende één *shift* stilgelegd. Alles hotste en klotste en schavielde. De grote kraan lag getopt in zijn mik. Rob van der Veen en Peter Gijsberts van de Duik- en Demonteergroep kuierden over het werkdek en zagen er, in hun oranje ketelpakken met roestvlekken uit als de boekaniers uit het atoomtijdperk. Ik hoorde Van der Veen (hij praat met een permanente ondertoon van verbazing in zijn stem) tegen duikervoorman Aart Notebaart zeggen: 'Ik heb hier de Bijbel, voor wie niet de lucht in wil.'
Hij wees op het dikke boek onder zijn arm. Hét Handboek Voor Alle U-boten. Had-ie in Duitsland gekocht. Ik mocht die Bijbel pas enkele dagen later inzien, toen-ie me vertrouwde.

Van Van der Veen en Gijsberts werd beweerd dat ze absoluut vrij waren van angst en zenuwen. ‘Let maar op, ze kruipen straks heel ontspannen tussen die explosieven. Dat durf je alleen als je alles weet over bommen, granaten, slaghoedjes en ontstekingen etc.
Het kostte Van der Veen nogal wat moeite om aan de bergers uit te leggen dat een onderzee-boot gebruik maakt van ‘open’ brandstoftanks.
‘De brandstof wordt er bovenaan uitgepompt en van onderaf stroomt zeewater de tank in (diesel drijft op zeewater). De tanks hoeven op die manier niet drukvast te zijn. Mocht tijdens de berging olie uitstromen, dan is eenvoudig terug laten zakken in zee afdoende om dit te stoppen.’

Maar voorlopig lag de U-boot nog in de bagger en de duikers worstelden met het nieuwe ADS-Dragerpak, een soort uitgeholde drukvaste robot waar de duiker ingehesen moet worden. Optimale veiligheid is gegarandeerd, maar onder water bewegen gaat moeilijk. Een ADS-duiker kan rustig een uur of drie onder water blijven, maar hij kan niet bukken, zodat hij met zijn blikveld altijd 1,5 meter hoger zit dan het object op de zeebodem. De microfoon van het gloednieuwe pak bleek bovendien erg condensgevoelig te zijn. Als de motoren van het pak bijstonden was de communicatie met de ADS-duiker ook aan de oppervlakte slecht. Ik vroeg: waarom niet gewoon met lucht gedoken? Welnu, een Deense wet verbood het duiken met lucht op de diepte van het wrak (62 meter). Ook tijdens het *‘airliften’,* een techniek die de bergers toepasten om sleuven onder de U-boot te krijgen (voor het doorhalen van de stalen draag-banden rondom de scheepshuid), bleek het pak een enorme handicap te zijn. Tot overmaat van ramp raakte een ADS-duiker ook nog vast in een visnet. Een luchtduiker met Kirby-Morgan-uitrusting moest hem bevrijden. Het oordeel van de vakjongens over dit peperdure Duitse speeltje was snel geveld: Weg ermee! Ik begon mij af te vragen wat Bert Kleijwegt zou verzinnen om het lucht-duikverbod te ontlopen.



Rob van der Veen (rechts) legt aan Smit Tak-bergingsinspecteur Bert Kleijwegt uit wat hij na een eerste inspectie aan boord van het wrak beeft aangetroffen. In het midden: de op de brug gevonden kijker van kapitein Nollau. Assistent-bergingsinspecteur René Pap luistert mee. Foto: Peter Gerritse

De tweede dag van mijn verblijf was het zomerfrontje weggetrokken. Het weer knapte snel op. Er werd nu toch gedoken met Kirby-Morgan, om een voorloper van een strop op de juiste plaats te krijgen en om de restanten te verwijderen van visnetten die zich aan de toren van de u-boot hadden gehecht. Er dook één duiker per keer, maximum veilige duiktijd 20 minuten. Een geklede, tweede Kirby-Morganduiker fungeerde als standby. De enorme luchtpompen *(airlift),* waarmee de sleuven werden gemaakt, stonden - zo meldde de duiker - in zeer kleverige klei te draaien en niet in de verwachte modder. Besloten werd om de airlift aan dek te halen voor het maken van extra gaten in de ‘douchekop’. Hierdoor werd de klei niet alleen onder, maar ook naast de ‘douchekop’ losgespoten.

Van der Veen zei broodnuchter dat-ie niets geloofde van al die geheime schatverhalen over de U-534, een mening die door het dekvolk steeds met grote heftigheid werd bestreden.
Van der Veen en Gijsberts waren gefixeerd op de 'ploftroep.'
Rob van der Veen: 'De munitiebergplaatsen van die U-boten zijn bij ons bekend. Waar het vooral om gaat is waar de gereedheidsmunitie opgeslagen werd en... of er een vernielingsplan bestond. De torpedo's zijn niet onze grootste zorg. Ze kunnen maar op twee plaatsen liggen. Maar ik heb niet zo'n haast als die duikers, hoor. Denk erom dat ik alle tijd van de wereld neem als ik dat nodig vind. De U 534 ligt er al 48 jaar, een week meer of minder maakt niet uit.'
Enkele dagen later waren de sleuven onder de boot klaar en begonnen de bergers met het aanbrengen van de stalen hijsplaten.

Bron:September 1996
DE OPMAAT
Nr 7

WORDT VERVOLGD

==========

Onrust in de officiële geschriften

Uit een veelheid aan geschriften en rapporten in het Algemeen Rijks Archief blijkt dat de eilanden Onrust, Kuiper en Edam na de vernietiging van de opstallen door de Engelsen in 1800 geen rol van betekenis hebben gespeeld als herstellingsoord. 'Onrust en Kuiper kwamen bij de medici pas weer in het vizier toen er in het voorjaar van 1911 op Oost- Java in het gebied van Malang een pestepidemie uitbrak,' vertelt dr. Lodewijk J. Wagenaar, conservator curator van het Amsterdams Historisch Museum. 'Iedereen schrok zich rot over die pestepidemie. Het was al heel lang niet meer voorgekomen, men kende het niet meer. Achteraf bleek dat de pest, hoe kan net ook anders, was overgebracht door ratten in een lading rijst uit Rangoon. Die pest is in bepaald opzicht ook interessant geweest, omdat er is gekeken wat er aan preventie kon worden gedaan. Zo werd de plattelandsbevolking verplicht de atapdaken te vervangen door pannen-daken. Maar die mensen kenden geen dakpannen, zodat er pannenbakkerijen werden gebouwd en cursussen pannenbakken werden gegeven. Nonsens natuurlijk, met pannendaken kun je geen ratten uitschakelen. Maar ik vond het een interessant voorbeeld van staatsingrijpen. Sociale zorg, onderwijs en hygiëne in één pakket.'

Beëdiging van officieren op Onrust in de naoorlogse Nederlandse periode. Foto: collectie Kypers

Dr. Wagenaar is in Indonesië betrokken bij opleidingen voor het museunrwezen en de herinrichting van het Historisch Museum in het oude stadhuis van het voormalige Batavia. Hij is hevig geïnteresseerd in de geschiedenis van Onrust. Van de 17e tot en met de 20e eeuw loopt die als scheepswerf parallel met die van het Amsterdamse Oostenburg. 'Maar ik was natuurlijk ook benieuwd naar het verval van het

quarantainestation. De mensen van de *Dinas* (Dienst Muse-umwezen) hebben me verteld, dat vooral in de jaren zestig, de post-Soekamo-tijd, toen iedereen zo arm was als een kerkrat, de mensen van de overkant kwamen om bouwmateriaal te halen. Hout, stenen,oud ijzer, alles wat maar een cent waard was.'

Drs. Martin Elands van de Landmachtstaf/Sectie Militaire Geschiedenis is mede-auteur van het gedenkboek van de 1 Divisie '7 December'. In dat boek wordt zeer openhartig over geslachtsziekte onder de militairen geschreven. Maar in de verslagen van de wekelijkse vergaderingen van de Nederlandse Militaire Geneeskundige Dienst in Indonesië heeft Elands niets over de behandeling van venerische aandoeningen op Onrust in de periode 1946-1950 gevonden. De collectie Militair Geneeskundige Dienst van het Centraal Medisch Archief in Leiden bestaat uit persoonsdossiers. 'Die zijn alleen toegankelijk voor directe nabestaanden of hun bemiddelaars,' aldus Elands. Het is mogelijk dat in een ver verleden geslachtszieke KNIL-militairen op Onrust zijn behandeld. Maar in oude geschriften over de gezondheid in Nederlands-Indië wordt daarover niet gerept.

DICK SCHAAP

Bron:Mei 2000
OPMAAT
Jaargang 6, nr. 4

MAART 1949

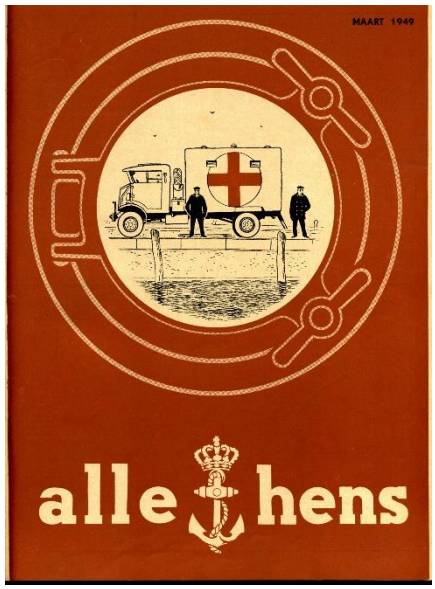
SNUIVER EEN OUDE ZEEROB

In tegenstelling tot de algemene geldende opvatting is het luchtverversingsapparaat voor onderzeeboten, bekend onder de naam „Snuiver" oud genoeg om zijn eigen grootvader te zijn. Op papier bestond het idee al reeds meer dan honderd-en-twintig jaar, als een bruikbaar project voor gebruik in vredestijd voor onderwaterdoeleinden, werd het voor het eerst een halve eeuw geleden toegepast door Simon Lake.

Als practische verbetering bij de oorlogsvoering met onderzeeboten werd de ademhalingsuitrusting in een meer vervolmaakte vorm toegepast, vóór de Tweede Wereldoorlog op Nederlandse onderzeeboten.
Geen enkele der belangrijke bijdrage tot de ontwikkeling van de „Snuiver" kwam van Duitse zijde, alhoewel de Duitsers dankbaar gebruik maakten van deze ademhalingsapparaten tegen het einde van de wereldoorlog, is gebleken, dat de ideeën ontleend waren aan veroverde Nederlandse onderzeeërs en dat het niet de Duitse scherpzinnigheid was, die de ontwikkeling van de „Snuiver" op dreef bracht.

In „All Hands", het voorlichtingsorgaan van de Amerikaanse Marine, vonden wij bijgaand artikel, dat wij overgenomen hebben, omdat het te interessant is om het onze lezers te onthouden.

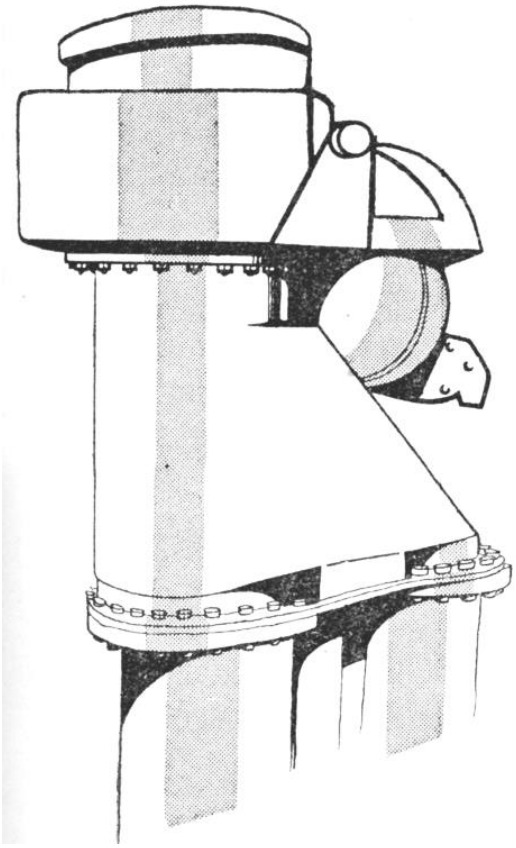
Hoewel de geallieerde Marineautoriteiten in Londen wisten, dat de Nederlandse uitvinding in Duitse handen was gevallen, waren zij geenszins verontrust door de vooruitzichten.
Hun overwegingen waren wellicht: 1) Een „ademhalings”-uitrusting voor onderzeeboten is niet geheel nieuw en 2) de toepassing hiervan zou zoveel moeilijkheden te voorschijn roepen, dat de Duitse Marine pas in uiterste noodzaak haar toevlucht daartoe zou nemen.
Die uiterste noodzaak kwam bij het in gebruik nemen van de Radarverkenningsvliegtuigen, die in korte tijd uitgestrekte gebieden konden bestrijken om vijandelijke onderzeeboten op te sporen over grote afstanden.
Anderzijds waren de geallieerden geheel op de hoogte van de Nederlandse vinding, omdat drie Nederlandse onderzeeooten uitgerust met „ademhalings”-apparaten in Engelse havens waren binnen gevallen toen de strijd om Holland in Mei 1940 nog aan de gang was.



Gedurende de oorlog werd geen poging ondernomen geallieerde onderzeeërs te voorzien van soortgelijke instrumenten, omdat het niet nodig bleek.
Indien de Japanners echter het opsporen van onderzeeboten op dezelfde wijze geperfectionneerd hadden als de geallieerden, zouden mogelijk ook de Britse en Amerikaanse onderzeeboten uitgerust zijn met „ademhalings”-apparaten, ontwikkeld uit het Nederlandse model.
Terwijl zowel de verouderde typen als de nieuwgebouwde Amerikaanse onderzeeërs tegenwoordig geschikt worden gemaakt voor uitgebreide proefnemingen, geeft de „Snuiver” nog vele moeilijkheden en problemen te overwinnen bij operaties onder water.
Sommige van deze moeilijkheden zijn van hardnekkige aard, die al reeds bij de eerste uitwerking van de plannen voor het apparaat aan de dag waren getreden.
In 1827 vroeg een Fransman, genaamd Castéra, patent aan op een bergingsvaartuig, toegerust met een vlot dat aan de oppervlakte zou drijven, terwijl het vaartuig zich onder water voortbewoog. Twee luchtpijpen waren naast de uitkijktoren gemonteerd, die naar het vlot leidden. Als de onderzeeboot naar dieper water dook verlengden de pijpen zich om vrijheid van beweging te geven.
Op de bodem van het vaartuig waren verscheidene patrijspoorten van dik glas en een paar zware lederen handschoenen, die het mogelijk maakten voorwerpen op te pakken, die men op de bodem van de zee of rivier zag liggen. Hoewel de boot nooit gebouwd werd, waren de aanzienlijke gevaren toch duidelijk aanwijsbaar. Een soortgelijk onderwater bergingsvaartuig werd uitgevonden door een Amerikaan, genaamd Roman Morhard in 1885. Volgens de plannen zou de lucht van de oppervlakte af via twee vlotten, die met de onderzeeër verbonden waren door twee rubberslangen in de boot komen. Misschien gelukkig voor de uitvinder is ook dat vaartuig nooit gebouwd.
Vele uitvindingen zijn gedaan, die er op gericht waren om het inwendige van de boot van verse lucht te voorzien, reeds lang voor de tijd van Simon Lake, die een Amerikaans uitvinder van formaat was. Zijn „Argonaut” was voorzien van zowel inwendige verse luchtvoorziening als met ventilatiebuizen, die naar de oppervlakte leidden.
De eerste proeven met de „Argonaut” werden genomen in de Patapsco River in de nabijheid van Baltimore en het jaar daarna vertrok Lake met een bemanning van vier koppen voor uitgebreide proeven in de Chesapeake en de ondiepe gedeelten van de Atlantische Oceaan.

De „Argonaut” die was uitgerust met wielen, was in staat onder te duiken en over de bodem te rijden, terwijl de bemanning zich bezig hield met het oprapen van oesters, zeeschelpen, en wat er verder gevonden werd, dit werd mogelijk gemaakt door het openen van een luik. De inwendige druk van dit gedeelte stond gelijk met de druk van het water, waardoor het binnendringen hiervan werd voorkomen.
Als jongen van tien jaar was Lake bezeten door het idee om een onderzeeboot te bouwen, nadat hij het beroemde boek van Jules Verne: „20.000 mijlen onder zee” had gelezen, dat handelt over een onderzeeër die de benodigde zuurstof voor mensen en machines langs chemische weg aan het omringende water onttrekt en op die wijze in staat zou zijn, zo lang onder water te blijven als het maar wilde. De „Argonaut” keerde terug na een reis van ongeveer 2.000 mijl.
Jules Verne sloot zich aan bij de hulde die de wereld bracht en zond het volgende telegram uit Frankrijk: „Terwijl mijn boek geheel het werk van verbeelding was, is mijn opvatting, dat al wat ik daarin gezegd heb, eens gebeuren zal.
De lange reis van de Baltimore-onder- zeeboot is er het bewijs van... De volgende grote oorlog zou in hoofdzaak een treffen tussen onderzeeboten kunnen zijn.”
Lake’s Argonaut was voorzien van een 30 pk benzinemotor ter voortbeweging en met twee stalen ketels voor geperste lucht, voldoende voor 24 uur. Overal echter, waar en wanneer dat mogelijk was, vond de luchtvoorziening van het vaartuig plaats door een holle mast, terwijl een andere mast zorgde voor de afvoer van machine- gassen. In noodgevallen kon de Argonaut ook door middel van een aan de oppervlakte drijvende boei de benodigde lucht betrekken.
Waren het bij de voorgangers van de „Snuiver” alleen vredesdoeleinden die nagestreefd werden, in 1927 waren het andere motieven, waardoor een officier van de Nederlandse Marine de Ltz. 1. J. J. Wichers, een moderne opvatting van „Dieselen onder water” ging uitwerken.
Volgens gegevens van de Inlichtingendienst van de Nederlandse Marine verstrekt aan „All Hands” zag Ltz. Wichers de noodzakelijkheid in, dat de snelheid van onderzeeërs onder water verhoogd moest worden. Gedurende de dertig jaren, gelegen tussen 1904 en 1934, waren de koopvaardijschepen in staat geweest hun snelheid te verdubbelen, terwijl de voortbeweging van onderzeeboten, met behulp van electrische batterijen, practisch niet verbeterd was geworden. Door het steeds groter wordende verschil in snelheid werd ook de aanvals- hoek in de loop der jaren steeds kleiner.
Een diagram toonde dit voor Ltz. Wichers aan met grafische duidelijkheid — Bijvoorbeeld: Een onderzeeboot die in 1904 in staat was een aanvals- hoek van 61° te bestrijken zou slechts 22° bestrijken, onder dezelfde omstandigheden, in 1934, dóór het grotere verschil in snelheid.

„De hoek kan worden vergroot”, was de opvatting, „als de onderzeeboot ook onder water in staat is op Dieselmotoren te varen, hetgeen alleen mogelijk is, als er lucht kan worden toegevoegd”. Ltz. Wichers vatte toen het plan op een pijp te maken die boven de oppervlakte van het water zou uitsteken. Hierdoor zou de Diesel dan de benodigde lucht kunnen aanzuigen.
Gedurende zes jaren experimenteerde Ltz. Wichers met dit plan, waarna het werd voorgelegd aan de Commandant van de Koninklijke Marine in Nederlands Oost-Indië.
„Het doel van dit plan”, aldus de mededeling „was om de aanvalstactiek van de onderzeeër te wijzigen, men kon aldus een bepaald doel verkennen, dan aan de oppervlakte opstomen naar een voorwaartse positie vandaar af onder water, met behulp van de Diesel naderbij komen, terwijl tegen het hoogtepunt van de aanval, men over zou kunnen gaan op de electrische motoren”.



Schets van de kop van het Duitse type „Snuiver”

In 1937 had de Nederlandse Marine twee onderzeeboten, de O 19 en de O 20 toegerust met het nieuwe apparaat. „Op deze boten, zeiden de Hollanders werden de moeilijkheden overwonnen en bleek het apparaat een groot succes”.
Ltz. Wichers toonde aan, dat de aanvalshoek werd opgevoerd tot 65°, dus nog enkele graden meer dan In 1904. Toen de oorlog uitbrak in Mei 1940 met een vijfdaagse Blitzkrieg verplaatste de onderzeeboten de O 21,—022,— 023 en O 24 zich naar de havens van het Verenigde Koninkrijk, alwaar Ltz. Wichers constateerde, dat de apparaten onklaar gemaakt waren onmiddellijk na aankomst aldaar.
De bemanning van de O 25 bracht in Holland hun boot tot zinken, maar de Duitsers legde beslag op de O 26 en O 27. „Naar alle waarschijnlijkheid”, aldus de mededelingen, „hebben de Duitsers ook de constructietekeningen in handen gekregen en konden derhalve de uitvinding reconstrueren.
In de jaren, die volgden wisten de Duitsers geweldige vorderingen te maken en in September 1944 verscheen hun nieuwe onderzeeboottype XXI, toegerust met „Snuiver” en grotere batterijen, wat hun onderwatersnelheid verdubbelde, op het strijdtoneel.
De indruk van het met „Snuiver” toegeruste type XXI werd weergegeven door de woorden van Rear Admiral Charles B. Momsen, U.S.N. Assistent C.NO. voor onderzeese krijgsverrichtingen. „Met deze uitvinding is het voor onderzeeboten niet meer nodig aan de oppervlakte te verschijnen om hun batterijen te laden”.
Radar was één van de grootste zorgen gaan betekenen voor de Duitsers en in de, .Snuiver” hadden zij een geducht wapen hiertegen.
De Duitsers veronderstelden dat de typen, die gedwongen waren naar de oppervlakte te komen om hun batterijen op te laden, een driemaal grotere kans hadden opgespoord te worden door radar dan het type XXI, toegerust met „Snuiver” ademhalingsapparaat.
Door de „Snuiver” en de perioscoop met een rubberlaag te bedekken, schatten zij de kans nog slechts een negende.
Radar vanuit de lucht had de Nazi uit het Kanaal en van andere punten verdreven. Nu met de „Snuiver” waren zij in staat terug te keren, meestentijds rustig wachtend op de bodem, terwijl zij slechts dan op „Snuiver”- diepte kwamen als de batterijen bijgeladen moesten worden.
De lucht kwam binnen door een ketel en een dieseluitlaat dreef de afgewerkte lucht naar buiten. Aan de top van de mast, welke de inlaat vormde, bevond zich een klep die zich sloot, als er water binnenkwam, op die wijze het gedeelte afsluitend tot de pijp weer vrij was.
Het succes van de Duitsers was nogal wisselend. Terwijl de U 1229 in staat was gedurende meer dan 14 dagen in de Atlantische Oceaan te blijven, waarbij men alleen ’s nachts 10 tot 15 minuten aan de oppervlakte kwam om opnemingen voor de navigatie te verrichten en de U 300

gedurende negen dagen in de Noordzee kon kruisen, dank zij de „Snuiver” hadden hun landgenoten op andere boten enorme moeilijkheden.
Van de U—715 werd gerapporteerd dat de „Snuiver”-klep lange tijd gesloten bleef, waardoor de Dieselmotoren de zuurstof opgebruikten, aldus een luchtledig scheppend, wat bij de bemanning oorbloedingen, zeeziekte en volkomen uitputting veroorzaakte.
Gelijksoortige defecten hadden tot gevolg, dat de bemanning van de U—269 aan diarrhee leed en de uitlaatgassen van de Diesel door hun verblijven trokken.
Een andere U-boot die in het Kanaal opereerde seinde razend aan de Duitse-Onderzeeboot-Contróledienst, dat 2/3 van de bemanning aan koolmonoxyde- vergiftiging leed door het gebruik van de „Snuiver”.
Ook het probleem om de installatie doeltreffend te onderhouden was een ware plaag voor de U-boot Commandanten, want de „Snuiver” afsluitklep liet in vele gevallen voortdurend water door in de onderzeeboot, hetgeen het gebruik van pompen noodzakelijk maakte.
Inmiddels werd het steeds moeilijker om met behulp van Radar de met een „Snuiver” uitgeruste onderzeeboten op te sporen en allengs gingen de Amerikaanse torpedobootjagers er steeds meer toe over om op het gezicht te vertrouwen, want één van de nadelen van de „Snuiver” was, dat steeds een verraderlijk spoor van rook en damp zichtbaar bleef.
Bruikbaar of niet, het nieuwe type XXI was de laatste hoop die de Duitse Marine nog had om de verloren gegane roem uit vroegere dagen te heroveren.

Gedurende de winter van 1943 —1944 werden in Duitsland dan ook alle middelen aangegrepen om dit type onderzeeër te bouwen.
In die zelfde periode echter waren de geallieerde vliegtuigen constant boven Duitsland in de lucht en zowel de industrieële als de maritieme centra schudden onder de bommenregen.
De onderzeeërs van het type XXI, die al van stapel gelopen waren hebben menige constructiefout ervaren, die de operaties belemmerden.
Duitsland was ontegenzeggehjk op het hellende vlak. Zelfs het nieuwe type XXVI, een volkomen nieuw ontwerp, waarvan een onderwatersnelheid werd verwacht van zesentwintig knopen, door het meevoeren van waterstof- peroxyde waaraan de benodigde zuurstof voor mensen en machines werd onttrokken kon het getij niet doen keren. Al waren zij eerder gekomen dan zou dat toch niet gebeurd zijn.
Hoewel de „Snuiver” in 1944 een belangrijke nieuwigheid was, verdween na de oorlog de roem en de tegenmaatregelen werden volmaakt.

In de manoeuvres die deze winter gehouden werden bij Argentina werd slechts één modern uitgerust oorlogsschip „verloren”, terwijl vijf met een „Snuiver” uitgeruste onderzeeboten „tot zinken werden gebracht”, alhoewel ze zelfs het enorme voordeel hadden van de weersomstandigheden en informaties over de in gang zijnde operaties.
De „U.S. Snuiver” is thans verreweg superieur aan het Duitse product van het Nederlandse origineel en de nieuwe anti-onderzeeboot (en anti-„Snuiver”) methoden zijn geheim en niet te evenaren door enig ander land. Intussen onderzoekt de Amerikaanse Marine ijverig nieuwe typen.
Het is ook mogelijk dat de „Snuiver” die in de tweede Wereldoorlog te laat kwam spoedig in onbruik zal geraken.

DE GRUMMAN S2F TRACKER

kist voor onderzeebootbestrijding

De Grumman Tracker is bij de Marine Luchtvaart Dienst in gebruik voor de onderzeebootbestrijding.

alle hens september 1962

Deze vliegtuigen, waarvan wij er 28 uit Amerika ontvingen, zijn bij uitstek geschikt voor deze taak. Het hunter- killersysteem, waarbij voor iedere taak een apart vliegtuig nodig was, zoals bij de Avengers, is in dit toestel samengevat.
Bij het oude systeem werden twee vliegtuigen gebruikt, de „hunter", die de onderzeeboot ontspoorde, en de killer, die daarna de onderzeeboot vernietigde. De Tracker echter is uitgerust met opsporingsapparatuur en tevens met vernietigingsmiddelen.
Het opsporen en vernietigen van een onderzeeboot door de Tracker gaat in principe als volgt in zijn werk: De Tracker patrouilleert boven zee en zodra de radar een periscoop of ander verdacht voorwerp heeft waargenomen wordt begonnen met de plaatsbepaling en identificatie van het voorwerp. Daartoe voert de Tracker o.m. in de achterzijde van de motorgondels sonoboeien mee; deze sonoboeien nemen het geluid op dat onderzeeboten onder water veroorzaken en geven dit door aan het vliegtuig.
De sonoboeien worden volgens een bepaald patroon in zee geworpen. Aan de hand van de verkregen gegevens bepaalt de bemanning de plaats, waar de onderzeeboot zich bevindt.
Een nauwkeurige plaatsbepaling volgt nu met behulp van de MAD (Magnetic Airborne Detector). Dit instrument meet de veranderingen, die de onderzeeboot te weeg brengt in het magnetisch veld van de aarde. Wanneer de juiste plaats bepaald is kan de Tracker met dieptebommen of torpedo's tot de aanval overgaan. Komt de onderzeeboot aan de oppervlakte dan kan de Tracker zijn raketten gebruiken.

ONTWIKKELING

Het prototype van de Tracker vloog voor het eerst op 4 december 1952 als de Grumman G-89, XS2F-1 Sentinel, later is deze naam veranderd in Tracker. De eerste vliegtuigen werden in

februari 1954 aan de Amerikaanse Marine geleverd. Sindsdien zijn er een goede zevenhonderd vliegtuigen van dit type afgeleverd en nog steeds is dit toestel in produktie.
De S2F is het voornaamste onderzeebootbestrijdingsvliegtuig van de Amerikaanse Marine. Het doet dienst op de vliegkampschepen van de speciale anti-onderzeeboot- task forces en de reservevloot van de Amerikaanse Marine- Luchtvaartdienst, die voor het grootste gedeelte is ingesteld op de onderzeebootbestrijding.
Aan het basismodel zijn tijdens de produktie vele veranderingen aangebracht, waardoor de prestaties van de toestellen konden worden verbeterd. Daarnaast zijn ook speciale uitvoeringen verschenen zoals een trainer voor de onderzeebootbestrijding en een model, waarbij het opvouw- mechanisme van de vleugels verwijderd is, waardoor de hoeveelheid brandstof, die meegenomen kan worden werd vergroot en de actieradius, door gebruikmaking van een extra tank in het bommenruim, twee maal zo groot werd als die van de oorspronkelijke Tracker.
Een transport-uitvoering van de Tracker is de TF-1 Trader. Dit personen- en vrachtvliegtuig wordt speciaal gebruikt vanaf de vliegkampschepen en kan ook dienst doen als trainer.
De S2F-2 is uitgerust met een groter bommenruim waardoor meer vernietigingsmiddelen kunnen worden meegenomen. Het toestel heeft hierdoor een asymetrisch profiel, daar het bommenruim ver buiten de romp uitsteekt. Van dit type zijn er maar weinig gebouwd.
De laatste ontwikkeling is de S2F-3, met een grotere spanwijdte en lengte, een ruimere cockpit-indeling en de nieuwste elektrotechnische uitrusting. Het aantal sonoboeien dat meegevoerd kan worden, is verdubbeld.

M.L.D.-TRACKERS

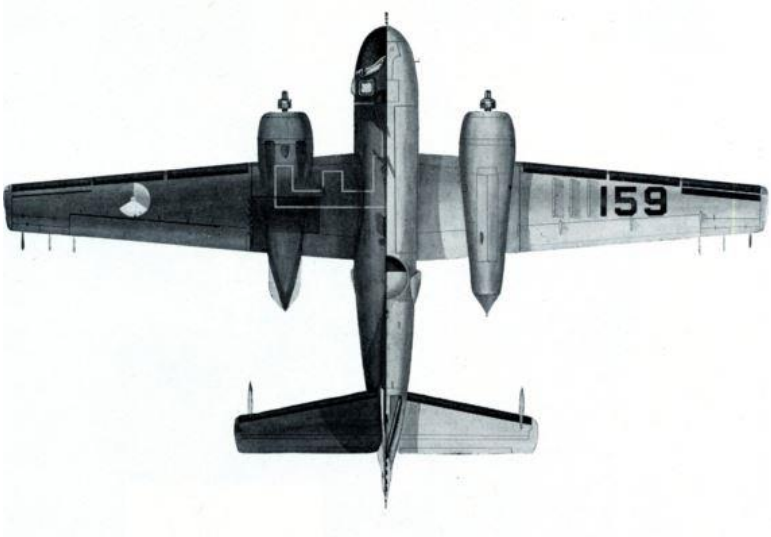
De Trackers van de M.L.D. zijn ondergebracht in de squadrons 320 en 4. De Nederlandse Trackers dragen de registraties 146 tot en met 171 op de rompneus en de beschildering is van onderen en opzij grijs en van boven groen. De toestellen van squadron 320, dat op het Marinevliegkamp Valkenburg is gestationeerd, voeren een V op het kielvlak. De toestellen, die aan boord van Hr. Ms. Karel Doorman dienst doen voeren een D. Squadron 4 bevindt zich normaal aan boord van het vliegkampschip.
Behalve voor onderzeebootbestrijding worden de Trackers ook gebruikt voor de opsporings- en reddingsdienst van de M.L.D.
De Nederlandse Trackers zijn van het type S2F-1, die een bemanning heeft van vier personen. De toestellen kwamen in 1960 in Nederland aan. De bemanningen waren in Amerika voor deze toestellen opgeleid.
De opleiding vindt nu plaats in Nederland en op Curagao. De Trackers vervingen hier de Lockheed Neptunes en de Grumman Avengers en vormen thans de kern van de Marine Luchtvaart Dienst.

LICENTIEBOUW

De De Havilland vliegtuigfabrieken in Canada hebben de Tracker in licentie gebouwd.
Onder de registratie CS2F-1 en CS2F-2 zijn honderd van deze toestellen gebouwd.
De uiterlijke verschillen met de Grumman Trackers zijn het ontbreken van de domeboven op de romp en de gewijzigde motorgondels.

Van deze Canadese Trackers ontving Nederland er zeventien van Canada.

Tien van deze machines zijn op Curaçao gestationeerd, de andere zeven zijn met de Karel Doorman naar Nederland gekomen. De toestellen op Curaçao zijn ingedeeld bij squadron 1 en zijn voorzien van een H op het kielvlak. H van Hato, de oude naam van de Dr. Albert Plesman-luchthaven te Curaçao. De nummers van de CS2F's zijn 180 tot er met 196.



Behalve door de Amerikaanse marine worden de Trackers ook gebruikt bij de Marine-Luchtvaartdiensten van Canada, Japan, Brazilië en Italië.

De Canadese en Braziliaanse marine gebruiken de CS2F-1 en -2.
Voornaamste gegevens:
Type:
Onderzeebootbestrijdingsvliegtuig.
Bemanning: 4 personen.
Motoren: 2 Wright R-1820-82 luchtgekoelde stermotoren van 1525 pk.
Prestaties: Max. snelheid 460 km p/u.
Patrouillesnelheid 240 km p/u met radome en MAD boom uit.

---

alle hens

Januari 1955

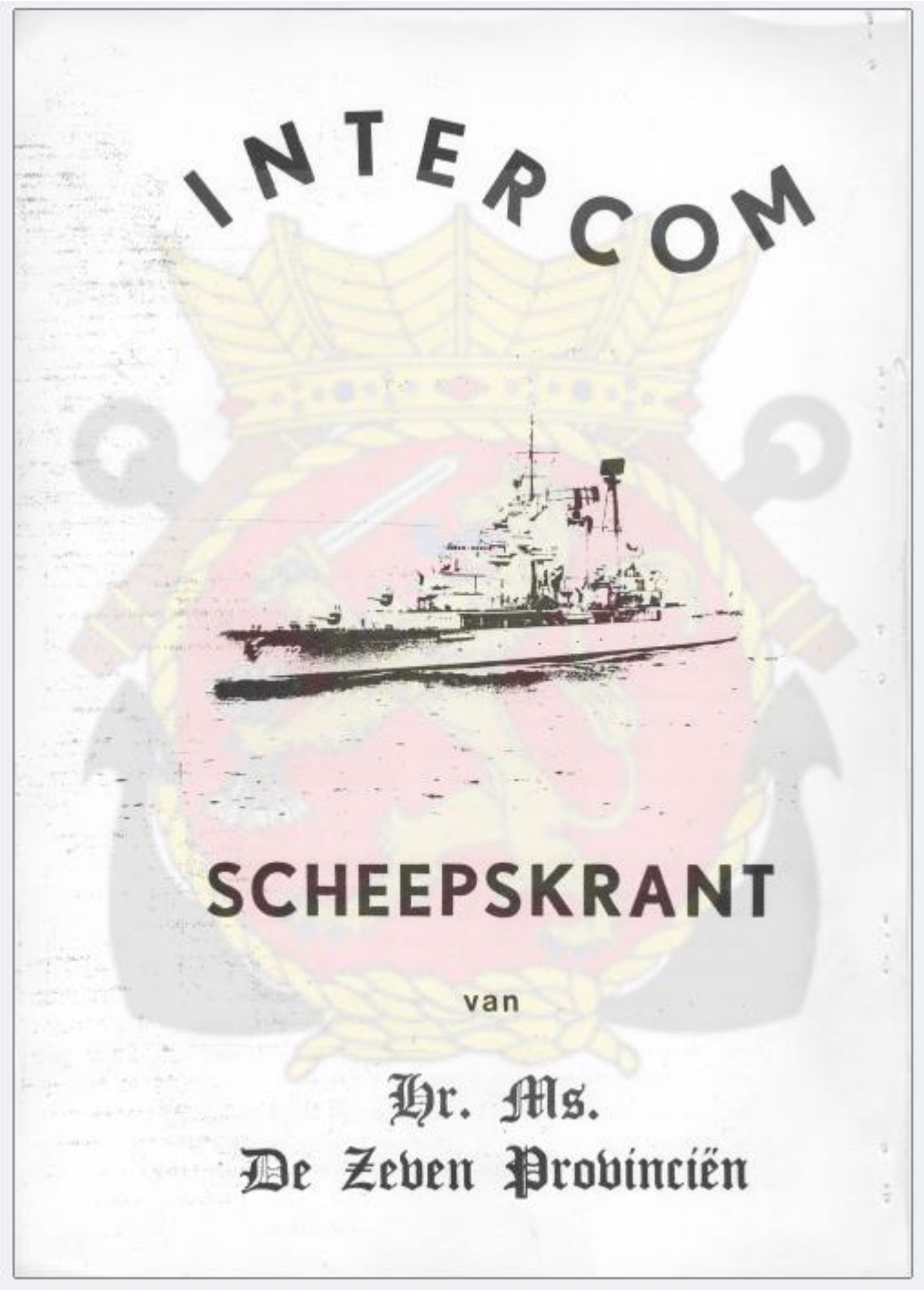
TIJDENS de officiële ontvangst van de reünisten door de commandant van het Koninklijk Instituut voor de Marine stonden achthonderd gewezen en nog actief dienende officieren op het voorplein geschaard rond het grasperk De reünisten voelden op dat moment zeer sterk de banden met de historie. Op het grasveld staan een paar kleine stukken geschut, die zijn opgehaald in de Straat van Messina en afkomstig van de laatste vloot die door Michiel Adriaanszoon de Ruyter werd gecommandeerd en die zijn stoffelijk overschot naar het vaderland zou meevoeren. En precies in het midden van de reünisten, want midden in het grasperk, staat daar een mast. De mast van Zr. Ms. „Kanonneerboot No. 2," die in 1831 door toedoen van de commandant, luitenant ter zee der 2e klasse J. C. J. van Speyk bij Antwerpen in de lucht vloog. Die mast werd opgevist en als strandvondst voor 600 francs verkocht, maar door enkele Belgen ten geschenke aangeboden aan kapitein ter zee Koopman, die het bevel over de Nederlandse scheepsmacht op de Schelde voerde.

Eerst werd de mast in de tuin van het departement van Marine in Den Haag opgesteld, vervolgens verhuisde de mast naar Medemblik, waar hij op bevel van Koning Willem I in 1842 op het plein vóór het Koninklijk Instituut voor de Marine werd geplaatst.

Op 28 Augustus bracht de Koning een bezoek aan de opleiding en op die dag werd voor het eerst de vlag aan de mast gehesen. Met de opleiding verhuisde het rondhout nog twee keer, namelijk naar Breda en naar Den Helder. De naam van van Speyk is dus al meer dan een eeuw aan de officiersopleiding verbonden. Ook op andere wijze werd van Speyk geëerd. De Koning bepaalde namelijk dat voortaan steeds een oorlogsschip zijn naam zou dragen. Aan deze traditie is steeds de hand gehouden, zodat we tot op de huidige dag een Hr. Ms. „Van Speyk" rijk zijn. Wie was van Speijk en wat heeft hij gedaan? Hij werd in 1802 geboren en was reeds vroeg wees, zodat hij werd opgevoed in het Burgerweeshuis in Amsterdam.

Zijn oudere broer was bij de marine terechtgekomen en hoewel Jan Carel oorspronkelijk voor het kleermakersberoep werd opgeleid werd ook hij door de zee aangetrokken. Hij wist zich door zelfstudie te bekwamen zodat hij in 1820 een plaats als stuurmansleerling kreeg. De dienst aan boord gaf hem de overtuiging dat zijn ontwikkeling tekort schoot om tot de officiersrangen op te klimmen. In 1821 nam hij daarom ontslag, om zich aan de wal voor verdere examens te bekwamen. Zo bereikte hij ten slotte zijn doel. Hij maakte een tropenterm en commandeerde verschillende kleinere oorlogsschepen, waarbij hij zich bij de pacificatie van de archipel en de bestrijding van zeerovers meermalen onderscheidde. In 1829 voer van Speyk thuis en in 1830 werd hem het bevel over Zr. Ms „Kanonneerboot No. 2" opgedragen. Het schip werd bij het Schelde flotielje ingedeeld en tijdens gevechten bij Antwerpen verwierf van Speyk de Militaire Willemsorde. Op 5 Februari 1831 woei het hard op de Schelde en het ten anker liggende schip raakte door het krabben van het anker bezet op lager wal. Onder zeil gaan baatte niet en vóór er tijd was om een werpanker uit te brengen, sprongen opstandelingen van de wal op het schip over.

Van Speyk had gezworen dat zijn schip nimmer in handen der opstandelingen zou geraken. Hem bleef maar één middel over om die eed gestand te doen. Volgens het verhaal heeft hij zijn besluit in alle kalmte genomen. Hij ging benedendeks en stak een sigaar op. Een scheepsjongen liep hem voor de voeten en uit een paar woorden die van Speyk tegen hem sprak kreeg deze blijkbaar in de gaten wat de commandant van plan was. Hij waarschuwde een paar maats en sprong met hen overboord. Even later vloog het scheepje door de ontploffende kruitkamer met een donderende knal in de lucht en behalve de enkele schepelingen die over boord waren gesprongen vonden alle opvarenden alsmede de enteraars de dood.
Deze daad van van Speyk veroorzaakte een golf van enthousiasme in Noord-Nederland. De bemoeiingen van de grote mogendheden met de moeilijkheden tussen Noord en Zuid hadden veel kwaad bloed gezet en het optreden van van Speyk werd aangevoeld als een symbool van onze zelfstandigheid.
Het gevonden stoffelijk overschot van van Speyk werd met grote luister in de Nieuwe Kerk in Amsterdam bijgezet en een gedenksteen werd opgericht. Dit geschiedde eveneens in het Burgerweeshuis, waar hij was opgevoed.
Van Speyk's moedige daad zal dus niet licht worden vergeten.
Nog steeds zingen de Adelborsten:
Het voorbeeld door van Speyk gegeven, Volgen wij met hart en hand.



ZEPROV EXIT

DEEL 1

De laatste scheepskrant van de Zeven Provinciën, en dan is er weer een blad na 22 jaar verschijnen, failliet gegaan.
In 1953 werd ons schip in dienst gesteld en uit ervaring weet ik dat er altijd, in verschillende vormen, een scheepskrant heeft bestaan. Een krant die nooit te klagen heeft gehad over gebrek aan lezers, wel over gebrek aan copy. Dat was zo 20 jaar geleden, en dat is nu nog zo. Een scheepskrant bestaat dank zij de energie en het doorzettingsvermogen van een klein groepje

enthousiastelingen. Nu onze krant verdwijnt wil ik graag de redacties danken voor hun vrijwillige inspanning die het regelmatig verschijnen mogelijk maakte.

Ik merkte al op dat de Zeven in 1953 in dienst werd gesteld en dus 22 jaar oud is. Dat is een flinke leeftijd, maar voor een oorlogsschip zeker niet erg hoog. Men rekent meestal met een levensduur van 25 jaar (in vredestijd).
Wanneer we ons realiseren dat de indienststelling door de regering 2 jaar is vervroegd, dan komen we aardig dicht bij dat getal van 25 jaar.

Met het verdwijnen van de Zeven uit de operationele sterkte van de Koninklijke marine verdwijnt tevens het laatste schip met een bemanning van ongeveer 700 man. Dat is een feit om even bij stil te staan. Het varen op een schip met een dergelijk aantal mensen aan boord is iets anders dan het varen op een jager of fregat. Het werk is meer verdeeld en meer gespecialiseerd. Er is een veel grotere en ingewikkelde organisatie nodig. Er zijn vele belangrijke leidinggevende functies voor het oudere kader. De grootte van het schip en de vele ruimtes bieden meer mogelijkheden om groepen van de bemanning hun hobby's te laten bedrijven en het is moeilijker om een eenheid te krijgen want de mensen kennen elkaar vaak niet, voor— en nadelen die door verschillende opvarenden verschillend zullen worden beoordeeld, maar ieder zal het er over eens zijn dat het varen op een kruiser met 700 man iets bijzonders is. Die ervaring hebben wij nog opgedaan. Na 17 oktober is dat afgelopen en zal deze ervaring bij de Koninklijke Marine verdwijnen.

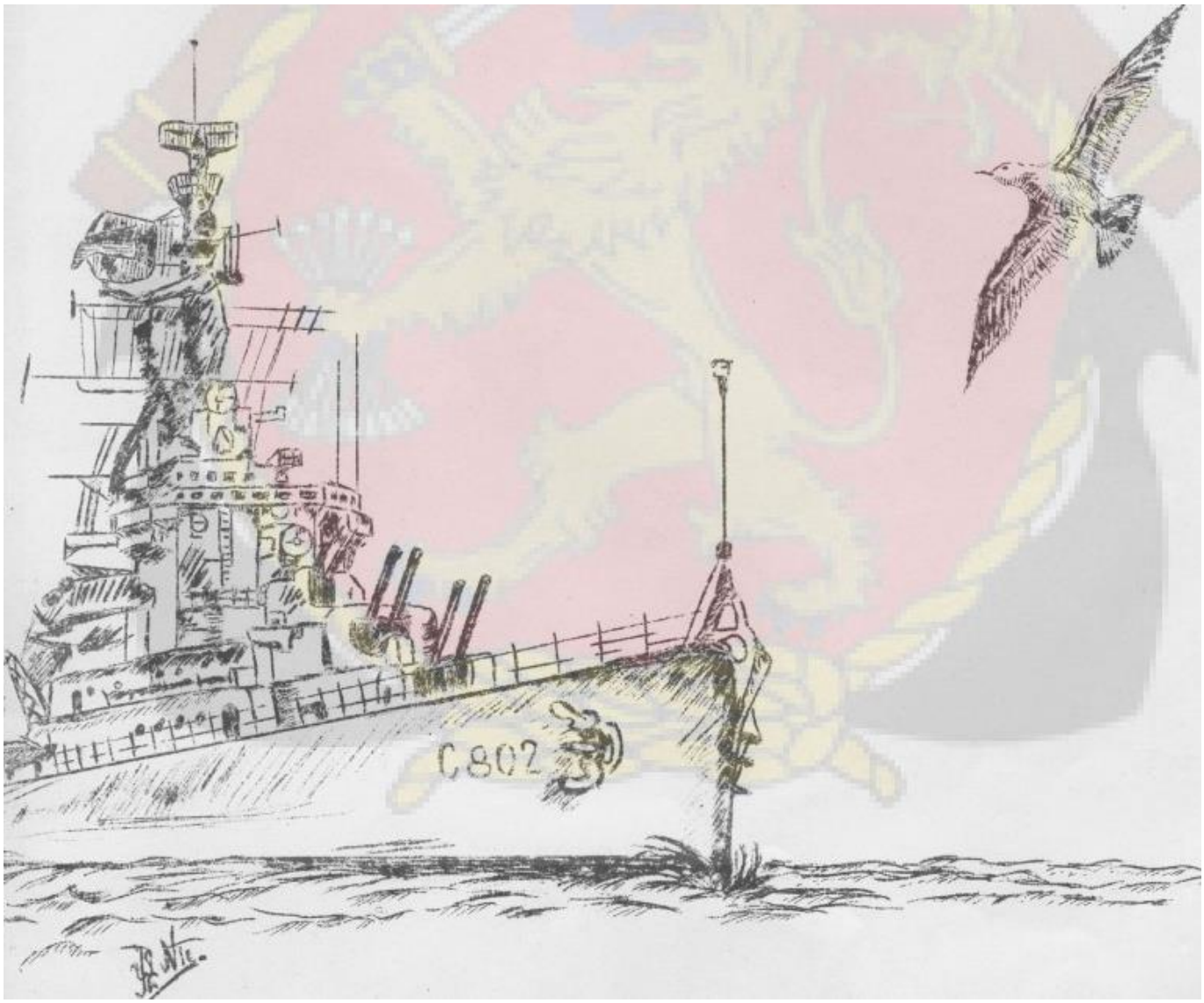
De Zeven Provinciën heeft altijd een goede naam gehad en heeft gelukkig gevaren. Ook wij, die er het laatste jaar op hebben gediend, mogen niet klagen. Ruim 51000 mijl hebben we afgelegd en we hebben goede oefeningen gehad, interessante en mooie havens bezocht.
En al moest er soms extra worden gesleuteld om het 22 jaar oude materiaal hersteld en in goede staat te krijgen, ons schip heeft ons nooit in de steek gelaten en ons altijd op tijd behouden thuis gebracht.

De laatste maanden is er hard gewerkt om de Zeven z'n laatste onderhoudsbeurt te geven en we zijn bijna klaar voor de laatste vaarperiode van 2 jaar. Die mogen we niet maken. Dat is treurig.
Maar we weten dat onze Zeven Provinciën de zevende "Zeven" was, en het moet wel heel raar lopen als de Koninklijke Marine zo'n ilustere naam niet voor de achtste maal aan een van haar schepen zal geven.
Wie weet varen de jongeren onder ons daar nog wel eens op.

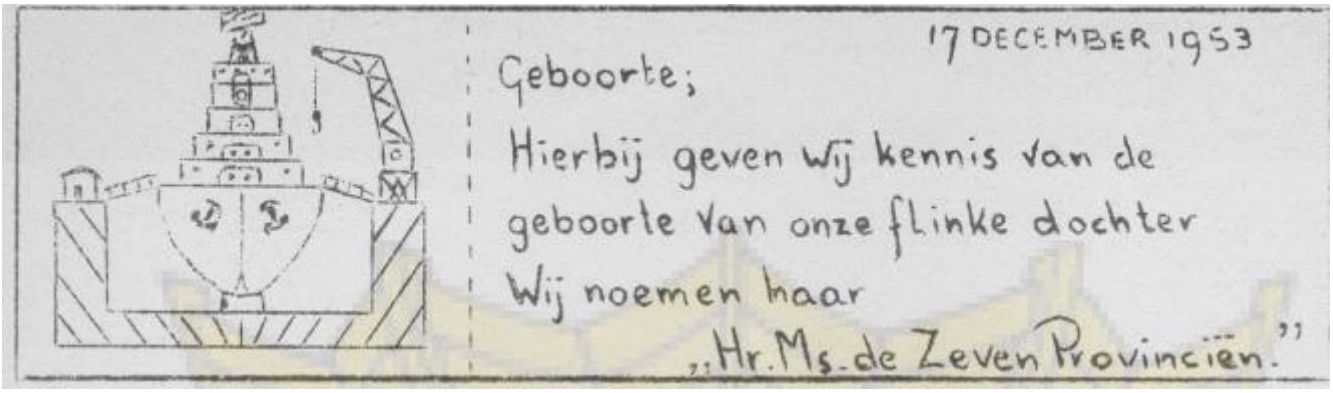
Een bemanning van 700 man valt uit elkaar, en ieder gaat de hem aangewezen weg.
Eén ding is zeker, de ervaring die wij op ons schip hebben opgedaan, kan niemand ons afnemen, en met die ervaring zijn wij onze plaats waard op elk schip van de marine, nu en in de toekomst.
Ik wens U een behouden vaart.

DE COMMANDANT

W. Gonggrijp



=DE LEVENSLOOP VAN HR.MS. "DE ZEVEN PROVINCIEN"=



Nu Hr.Ms. "De Zeven Provinciën" met veel rumoer vervroegd uit dienst wordt gesteld is het interessant om eens zo'n 35 à 40 jaar terug te gaan in de geschiedenis.
De tijd van het gebroken geweertje, waar enkele groeperingen een geweldige aktie ondernamen om vooral toch geen geld uit te geven aan de verzekeringspremie, "Defensie" genaamd. Ondanks dat werd onder druk van de enorme opbouw van het Duitse oorlogspotentieel een

vlootplan opgezet waarvan Hr.Ms. "De Zeven Provinciën" en Hr.Ms. "De Ruyter" een onderdeel van waren. De opzet was om de toenmalige Hr.Ms. "De Ruyter" en Hr.Ms. "Tromp" te vervangen door de nieuw te bouwen schepen. Hr.Ms. "De Zeven Provinciën" werd na goedkeuring van de plannen in het parlement in 1938 als Hr.Ms. "Kijkduin" op 19 mei 1939 bij de R.D.M. op stapel gezet. Een bijzonderheid is nog dat de naam nadien nog enkele malen veranderde, en zo werden eerst nog de namen "Eendracht" en "De Ruyter" toegewezen voordat de "Zeven" de "Zeven" werd.

Door alle politieke geharrewar was toch de bouw van de nieuwe schepen te laat begonnen en in de 2e wereldoorlog hebben zij dan ook geen dienst gedaan. Na de capitulatie van Nederland in mei 1940 gaven de duitsers opdracht om het schip af te bouwen. Dit geschiedde echter zo langzaam, dat er na de oorlog slechts een romp gereed was.

Het oorspronkelijke ontwerp van de "Kijkduin" zag er geheel anders uit dan het schip zoals wij het nu kennen. De oorspronkelijke bewapening bestond uit:

2 dubbel- en 3 drielingtorèns van 15,2 cm
14 mitrailleurs van 40 mm
8 .mitrailleurs van 12,7 mm
6 torpedo kanons
2 vliegtuigen met 2 katapults

Omdat er na de oorlog "slechts" een romp werd aangetroffen was het mogelijk om op basis van deze romp een nieuw schip te ontwerpen.

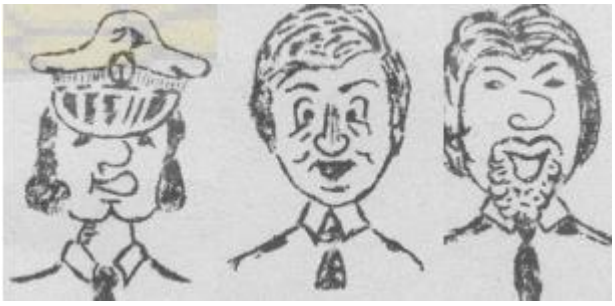
Ja, beste mede lotgenoten ondanks het feit dat we niet varen, toch een editie van ons aller scheepskrant. Zij die nog net voor de bui aan boord stapten met misschien de hoop op een prettige vaarperiode, helaas voor U is dit de enige en evenals voor de rest van de bemanning

de laatste maal dat U "Intercom" zult zien verschijnen. Diegene die langer aan boord zitten zullen de vertrouwde namen van de redaktie missen,daar deze allemaal zijn overgeplaatst. Maar de huidige gelegenheidsredaktie hoopt toch met deze speciale uitgave U een beetje leesgenot te geven. In dit nummer treft U een beetje Maritieme geschiedenis aan over de zes voorgaande schepen van oorlog met de naam "Zeven Provinciën" en een beetje minder historisch van de huidige "Zeven". Verder enige intervieuws met een aantal opvarenden uit alle lagen der bevolking en tevens enige ingezonden werken.

De oplaag van dit nummer is zo groot dat er voor ieder een exemplaar is, ook onze huidige Min. President en Min. van Defensie krijgen een exemplaar toegestuurt in de hoop dat ze dit goed zullen lezen.

De Redaktie,
J.O.de Miranda.
T.H.Grootveld.
W.Nicasie.

Eindredaktie,
L.I. de Vries.



Na de oorlog waren de taktische inzichten en de technologie zodanig veranderd, dat het oude ontwerp geheel verouderd was.
De elektronica had een enorme vlucht genomen, waarbij radar en sonar de belangrijkste exponenten waren. Ook de dreiging kwam nu veelal uit de lucht, daar de straaljager aan het eind van de oorlog al de lucht was ingegaan. Dit resulteerde dat er uiteindelijk als hoofdbewapening 4 dubbeltorens van 15,2 cm overbleven en er 4 dubbeltorens van 57 mm mitrailleurs bijgeplaatst werden, waarbij deze laatsten speciaal tegen luchtdoelen waren aangebracht. Van de 40 mm mitrailleurs bleven er 8 over.

Het schip werd op 22 augustus 1950 te water gelaten en werd Hr.Ms. "De Zeven Provinciën" gedoopt door H.M. de Koningin.
Eveneens werd in 1950 het vlootplan goedgekeurd, hetgeen o.a. inhield dat de beide kruisers werden afgebouwd en er 12 OB-jagers gebouwd zouden worden. Op 17 december 1955 werd Hr.Ms. "De Zeven Provinciën" in dienst gesteld met een bemanning van ongeveer 950 man. Hieronder volgt een kort chronologisch overzicht van de belangrijkste evenementen en reizen van Hr.Ms. "De Zeven Provinciën";

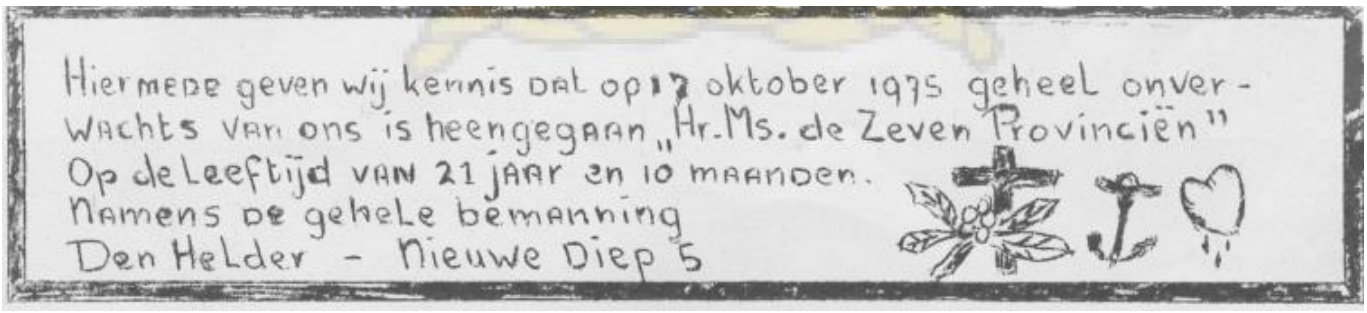
april - juni 1954	garantievaart naar de Antillen onder bevel van kapitein ter zee G.B.M. van Erkol.
augustus 1955	bezoek aan Kopenhagen onder beval van kapitein ter zee G.B. Portuyn.
juli - augustus 1956	als vlaggeschip van smaldeel 5 (schout bij nacht L.J. Goslings) naar Leningrad onder bevel van kapitein ter zee mr. A.N. baron de Vos van Steenwijk

mei 1957	als vlaggeschip van smaldeel 5 naar Zweden met H.M. de Koningin onder bevel van kapitein ter zee G.J. Platerink.
juni 1957	naar Norfolk (V.S.) onder bevel van kapitein ter zee G.J. Platerink.
mei - juni 1958	eerste reis als vlaggeschip van smaldeel 1 naar Dublin en Bordeaux onder bevel van kapitein ter zee M.J. Vos.

De gedeeltelijke verwapening wordt uitgevoerd van april 1962 tot medio 1964. Hierna volgen nog proeftochten voor de R.D.M. en in maart 1965 is de verwapening gereed en kan men het systeem gaan beproeven in Amerika. Het schip ziet er nu uit zoals U het thans kent.
Hr.Ms. "De Zeven Provinciën" is na de verbouwing één van de modernste luchtverdedigingseenheden geworden met haar Terrier geleide-wapen systeem.

september 1964	Proeftocht naar Dakar onder bevel van kapitein ter zee A. van der Moer
maart - juni 1965	Reis naar Norfolk en andere Amerikaanse havens onder bevel van kapitein ter zee A. van der Moer
september - november 1965	Reis naar de Nederlandse Antillen onder bevel van kapitein ter zee A. van der Moer
14 februari 1966	Vaartocht met Z.K.H. Prins Claus onder bevel van kapitein ter zee W.A. de Looze, RMWO
14 juni 1966	Deelname aan de vlootrevue vóór Scheveningen onder bevel van kapitein ter zee V/.A. de Looze, RMWO
oktober - december 1966	Reis naar de Middellandse Zee; bij Stromboli komen in zwaar weer om, de chef der équipage opperschipper K. Flens, en de eerste officier kapitein-luitenant ter zee J. Bolhuis.
februari - maart 1973	Als vlaggeschip van het eskader naar de Verenigde Staten onder bevel van kapitein ter zee A.P.J.J. Besnard
oktober - november 1973	Reis naar de Middellandse Zee onder bevel van kapitein ter zee H.E. Rambonnet. Bezoek aan Barcelona en Toulon
februari - maart 1974	Reis naar de Canarische eilanden; bezoek aan Las Palmas en Santa Cruz. Bezoek aan Cadiz en El Ferrol.
mei 1974	Deelname aan de "Joint Maritime Course". Bezoek aan Edinborough en Scapa Flow.
september - oktober 1974	Reis naar Helsinki. Statiebezoek van H.M. de Koningin aan Helsinki. Bezoek aan Glasgow en Kopenhagen, onder bevel van kapitein ter zee W. Gonggrijp.
oktober - november 1974	Reis naar de Middellandse Zee. Bezoek aan Tunis en Genua. Lanceeroefeningen bij Biscarosse.
januari - februari 1975	Bezoek aan Gibraltar, Casablanca en Brest.

april 1975	Reis in Noordzee en Noorse wateren. Bezoek aan Scapa Flow.
mei 1975	Bezoek aan Antwerpen, Rotterdam em Plymouth.
9 juni 1975	Aanvang onderhoud bij de R.D.M.
17 oktober 1975	Uitdienststelling te Den Helder door kapitein ter zee W. Gonggrijp.



==========

PEARL HARBOR,
JUNYO MARU,
PAKAN BAROE

DRIE KEER OVERLEVEN ALS ANDEREN STERVEN

Op de kalme zondagochtend van 7 december 1941 staat vierde stuurman Wim Wildeman zich een beetje te vervelen op het voorschip van de Jagersfontein. Het Nederlandse schip ligt voor anker op ongeveer twee kilometer voor de haven van Honolulu op Hawaï. Het is nog geen acht uur en ook een paar Amerikaanse passagiers zien hoe de ochtendnevels langzaam oplossen boven de grauwblauwe zee.

De 'Jagersfontein' contra de Japanners

Tijdens de Japanse aanval op 7 december 1941 ligt de Nederlandse 'Jagersfontein' buitengaats te wachten op de loods die het schip Pearl Harbor moet binnenvoeren.
Over wat daarna is gebeurd verschillen maritieme historici van mening, met name over de vraag: had het schip dynamiet aan boord of bier? De journalist Henk Hovinga sprak met Wim Wildeman uit Dordrecht, 56 jaar geleden vierde stuurman van de 'Jagersfontein'. Hovinga komt, mede op grond van dit gesprek, tot de conclusie dat er die zondagochtend in 1941 vanaf de 'Jagersfontein' op Japanse vliegtuigen is gevuurd. De bewering dat het schip in San Francisco Amerikaans bier had geladen, bestemd voor Java, wordt door Hovinga niet erg overtuigend genoemd omdat in Indië destijds voornamelijk lokaal bier werden gedronken (o.a. Anker en Diamond). Wildeman beweert dat de 'Jagersfontein' geen bier maar kistjes TNT vervoerde. Dit zou ook de scheldkanonnade van kapitein R.J.L. Brouwer verklaren, die volgens Wildeman onmiddellijk stopzetting van het vuren eiste. Een ademstokkend ooggetuigenverhaal.

Wim Wildeman als assistent-machinist anno 1937.

Het wachten is op de loods die de *Jagersfontein* Pearl Harbor zal binnenvoeren. Hij is laat. Dan klinkt het geronk van vliegtuigen. Wildeman en de paar passagiers zien een onafzienbare vloot vliegtuigen uit het noorden over Hawaï's bergen aankoersen op Amerika's grootste marinebasis. Iedereen denkt: Wat vreemd, zo'n grote oefening op een stille zondagochtend. Om vijf minuten voor acht begint het grote vuurwerk. Zwarte rookkolommen met een kern van rood stijgen ten hemel boven Pearl Harbor en illustreren schrikaanjagend het aanhoudend gedonder van zware explosies en inslagen. Japan valt aan! De Amerikaanse vloot wordt gedecimeerd. Meer dan 2400 Amerikaanse marinemannen vinden de dood in het inferno. Ongeveer de helft van hen sterft in de stalen buik van het gekantelde slagschip *Arizona.* De oorlog om Zuid-Oost-Azië is begonnen.

Wim Wildeman kan het nog steeds niet geloven. Alsof hij in de bioscoop zit, kijkt hij met z'n armen over elkaar naar de gloeiende rookzuilen boven Pearl Harbor. Hij ziet twee Amerikaanse vliegtuigen opstijgen. Eén wordt op huishoogte neergeschoten, de tweede schiet een Japanse Zero uit de hemel en gaat een paar seconden later zelf ten onder. Zou het dan toch menens zijn? Het lijkt er wel op als om ongeveer kwart voor negen de naar zee terugkerende vliegtuigen en passant wat overgebleven bommen droppen met de *Jagersfontein* als doel.

Pearl Harbor,7 december 1941. Door torpedo's en bommen getroffen zakt de 'Californië' langzaam opzij. Foto: USA Navy Department.

'Stuk voor stuk *near missers,* zegt de 83-jarige Wildeman 56 jaar later in zijn Dordrechtse flat. 'Ik schrok me kapot toen zo'n kanjer op niet meer dan 25 of 30 meter van het schip in zee plofte. Dit was geen spelletje meer. Toen ik op 1 december 1941 in San Francisco aan boord ging, had ik gezien hoe kisten met geschilderde letters TNT (trotyl) in het ruim werden getakeld. Dat zijn explosieven, waarschijnlijk bestemd voor het bedreigde Java, onze eindbestemming. Ik realiseerde me goed dat we met een mooie knal de lucht in zouden gaan als een van die Japanse bommen ons zou treffen. Gelukkig werd het bijna onmiddellijk daarna stil. De aanval was over. Eindelijk - om ongeveer half tien - kwam ook

de loods Walter Bahr opdagen. Die bevestigde dat de Japanners Pearl Harbor hadden gebombardeerd. Zonder oorlogsverklaring!
Het tragische resultaat van de Japanse sluipmoordenaarsactie zagen we toen we de haven binnenvoeren en rechtsaf naar Honolulu koersten. Dat is nog een paar kilometer. Links ligt de marinehaven Pearl Harbor. We zagen een en al verwoesting. Overal brand en rook. De schoorstenen van verscheidene schepen staken nog boven water uit. Een van de grote slagschepen, de *Arizona,* meen ik, was omgevallen. Ze waren bezig met het branden van een gat in de scheepshuid om de opgesloten mensen te bevrijden. Er was geen schip in die hele marinehaven dat ongedeerd overeind stond. Het enige dat dreef was een losgeslagen, verlaten roeiboot...

Toen wij binnenvoeren was het gek genoeg doodstil. Alsof het net daarvoor geen bommen en torpedo's had geregend en geen duizenden mensen waren omgekomen. Die stilte duurde niet lang. De Japanners kwamen terug! Ik had geen dienst en stond nog steeds op het voordek toen om kwart over negen ongeveer een tweede aanvalsgolf losbarstte, gelukkig meer links van ons dan op de koopvaardij haven van Honolulu waar wij op aankoersten.
Bommenwerpers en jagers scheerden over ons heen en dumpten aan bakboord hun moordtuig. Vlak bij ons spoten hoge waterzuilen op van bommen die hun doel hadden gemist. Op dat moment werd vanaf de *Jagersfontein* op de Japanse vliegtuigen geschoten. We hadden links en rechts van de brug een stuk luchtdoelgeschut en een kanon op het achterdek. In Europa was het tenslotte al oorlog en alle koopvaardijschepen, dus ook de *Fontein*-schepen van de Verenigde Nederlandse Scheepvaartmaatschappij, waren bewapend. Maar we waren nog niet in oorlog met Japan. Toen de *Jagersfontein* begon te schieten, was dat dus het eerste Nederlandse schip dat het vuur opende op een Japanner. Maar lang duurde dat niet. Na tien salvo's ongeveer van het luchtafweergeschut bulderde de kapitein van de brug dat het afgelopen moest zijn. Met al die TNT aan boord wilde hij geen extra aandacht van de Japanners trekken. Ik heb nog nooit een ouwe zo kwaad gezien. Wat kon die man schelden! Onmiddellijk daarna werd het stil en voeren we door naar de burgerhaven van Honolulu, waar in feite niets was gebeurd.'

Paniek in Tjilatjap

Negen dagen blijft de *Jagersfontein* aan de kade in Honolulu. De Amerikaanse admiraliteit heeft ook het gezag over de koopvaardijhaven overgenomen en verbiedt eerder uitvaren. Voor de bemanning is dat geen pretje. De anders van vertier bruisende stad is veranderd in één brok mistroostigheid. De cafés tappen weliswaar nog een biertje, maar de verleidelijke dansmeisjes met de hoelarokjes en kleurige bloemenslingers zijn nergens te bekennen. Wim Wildeman verveelt zich dood.
Hij heeft weliswaar de titel van vierde stuurman, maar is in feite klusjesman omdat hij niet tot de vaste bemanning behoort. De maatschappij wil dat hij naar Batavia gaat en de *Jagersfontein* is het goedkoopste vervoermiddel. Dan kan hij onderweg ook nog wat kapotte ventilatoren in de passagiershutten repareren en de lieren een goede smeerbeurt geven.

Waarom de maatschappij Wildeman naar Batavia stuurt, wordt hem niet verteld. Hij heeft zo zijn vermoedens. Sinds de Duitse inval in Nederland liggen er in Tandjong Priok, de haven van Batavia, een paar in beslag genomen Duitse schepen aan de ketting. De Duitse bemanningen zijn geïnterneerd. Daarom er zijn nieuwe (ook Nederlandse) mensen nodig om die schepen

weer in de vaart te brengen. De *Jagersfontein* krijgt pas toestemming te vertrekken als in overleg met de marine de veiligste route over de Pacific naar Java is vastgesteld. Deze uiteraard geheime route voert diep zuidwaarts langs de ijsberggrens helemaal om Nieuw-Zeeland heen. Het is een lange reis. Wildeman weet niet meer precies wanneer hij aankomt in Tjilatjap, de havenstad aan Java's zuidkust. Het is in elk geval na de val van Singapore op 15 februari 1942 en vlak na de Japanse landing op Java in de vroege zondagochtend van 1 maart. Tjilatjap is in rep en roer. De havens van Batavia en Soerabaja zijn door de Japanse dreiging te gevaarlijk geworden en al het scheepvaartverkeer richt zich nu op Tjilatjap. De kleine haven is zwaar overbelast en alles wat kan varen en in de buurt is, probeert zo snel mogelijk te lossen, te laden en weg te komen. Dat is niet eenvoudig. Japanse onderzeeboten liggen op de loer buiten de haven en bestoken de naar Australië en Ceylon vluchtende schepen met dodelijke torpedo's. Ongeveer een derde van de schepen die in die eerste week van maart 1942 uit Tjilatjap proberen weg te komen, wordt getorpedeerd. De dag voor z'n vertrek krijgt de *Jagersfontein* de halve goudvoorraad van de Javasche Bank aan boord met de opdracht die in het Australische Melbourne in veiligheid te brengen. Dat lukt. Het snel lopende schip (ongeveer 16 mijl per uur) wordt niet opgemerkt door Japanse onderzeeboten, dankzij een gordel van zware, alles verhullende moessonregens.

Gevangene van de Japanners

Wildeman is dan al onderweg naar Batavia, zoals zijn bazen willen. Zijn trein zal Batavia nooit bereiken. Het eindstation heet nu Bandoeng. Daar stapt hij noodgedwongen uit. Op zondag 8 maart capituleert het KNIL. Niet lang daarna wordt hij opgepakt door de Japanners en geïnterneerd in het kampement van het voormalige Tiende KNIL-bataljon. Het zijn de Japanners die hem dus uiteindelijk alsnog naar Batavia brengen. Als krijgsgevangene. In de namiddag van zaterdag 16 september 1944 vertrekt de *Junyo Maru,* een oude, smerige roestbak, van de rede van Tandjong Priok en zet koers naar Straat Soenda, de zeeëngte die Zuid- Sumatra scheidt van Java's uiterste noordpunt. Het schip is afgeladen met vierduizend geronselde Javaanse dwangarbeiders (romusha's) die in het voorschip zitten, en 2500 krijgsgevangenen. In het ruim zitten de gevangenen opeengepakt als haringen in een ton zonder zelfs maar languit te kunnen liggen. Een van deze mannen is Wim Wildeman, hij heeft een plekje aan dek versierd. Als zeeman kent hij het gevaar van torpedering. Twee dagen later, maandagmiddag 18 september om negen minuten voor vier, doet een daverende explosie het schip tot in zijn spanten sidderen. Gevangenen zien hoe op het voorschip mensen, balken en spaanders de lucht in worden geslingerd. Enkele seconden later dreunt het achterschip door weer een nieuwe explosie. Twee torpedo's van de Britse (!) onderzeeboot *Tradewind* hebben de afgeleefde *Junyo Maru* dodelijk getroffen. Wildeman wacht tot het dek tot ongeveer dertig centimeter boven de zeespiegel is gezonken.

Wildeman: 'Ik heb m'n uniform en m'n schoenen uitgetrokken en ben spiernaakt in zee gestapt. Ik wist: Dit is het laatste. Je stapt in zee en je gaat dood. Je gaat verdrinken. Het was een zekerheid, geen paniek. Ik heb daar jarenlang nachtmerries van gehad, dat gevoel van "nu is het voorbij". Dat in zee stappen is een van de aangrijpendste momenten van m'n leven geweest.'

Wildeman verdrinkt niet. Hij zwemt en probeert eerst zo ver mogelijk van het zinkende schip weg te komen. In de verte ziet hij een escorteschepje dat hij zwemmend wil proberen te bereiken. Hij doet geen enkele moeite om iets drijfbaars te bemachtigen of bij anderen op een

vlot te komen. Wel kijkt hij nog eenmaal om en ziet hoe een paar duizend romusha's met het

De 'Jagersfontein ' die in het eerste oorlogsjaar met zoveel geluk had gevaren, werd alsnog door het noodlot achterhaald. Op 26 juni 1942, toen het schip met lading en passagiers van het Amerikaanse Galveston onderweg was naar Liverpool, werd het bij de Bermuda's door de Duitse onderzeeboot U-107 onderschept en tot zinken gebracht. Alle opvarenden werden gered. Toen echter op zijn beurt de Duitse U-107, onder bevel van Leutnant Karl Heinz Fritz, op 18 augustus 1944 door geallieerde vliegtuigen in de Golf van Biskaje tot zinken werd gebracht, waren er geen overlevenden. Foto: coll.Instituut Maritieme Historie

schip onder de golven verdwijnen.

Wildeman: 'Het was als één schreeuw uit duizend kelen. Dat is een kras op m'n ziel. Die schreeuw hoor ik altijd als ik er aan denk. Eerst heb ik nog even opgezwommen met iemand die ik wel kende. Die vroeg of ik dacht dat er nog redding was. Ik zei: "Neen Piet, ik denk het niet." Toen zei hij: "Tot in het hiernamaals" en hij zwom weg. Hij is verdronken. Ik niet. Bijna iedereen zorgt op zo'n moment alleen voor zichzelf. Zwemmen voor je leven.' Wildeman zwemt in één ruk door naar het korvet. Een half uur? Een uur? Hij weet het niet meer. Feit is dat hij als tweede drenkeling aan boord klimt.

Wildeman: 'Daar stond ik dus spiernaakt en zag hoe allerlei mensen op het scheepje afkwamen. Ook de Japanse commandant van het transport kwam aandrijven. Hij zat helemaal gekleed op een stoel op een vlot en had z'n samoerai nog aangegord. Zijn vlot werd voortgeduwd door een ploeg zwemmende Japanners. De commandant stapte ten slotte heel waardig over op het korvet. Daarna klommen steeds meer drenkelingen aan boord totdat het dek nog maar een handdikte van de zeespiegel af was. Er kon geen man meer bij. Toen voer hij weg. Grote massa's drenkelingen kwamen nog aanzwemmen. Zij hoopten vergeefs op redding.'

Pakan Baroe

Tweemaal is Wim Wildeman door het oog van de naald gekropen. Hij overleeft Pearl Harbor en de *Junyo Maru.* Maar zijn lijdensweg is nog niet ten einde. De gevangenen van de *Junyo Maru* en andere transporten naar Sumatra moeten een spoorbaan aanleggen dwars door het

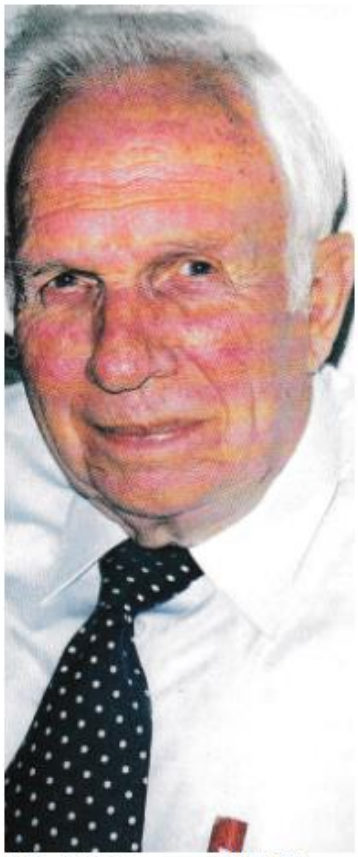
tropische oerwoud van Sumatra. Een spoorlijn tussen Pakan Baroe en het 220 kilometer zuidelijker gelegen Moeara is de ontbrekende schakel tussen Sumatra's oostkust (en dus Singapore) en de westelijke havenstad Padang aan de Stille Oceaan.

Wim Wildeman: 'Ik zocht altijd de grootste werkploegen op. Als je kunt opgaan in de massa, is het werk meestal lichter. Het slechtste werk was het sjouwen met rails en het leggen van de bielzen. Bielsleggen heb ik maar één dag gedaan. Ik voegde me meestal bij de grootste groep die met mandjes zand moest sjouwen om het dijklichaam te versterken. Het was geestdodend, maar het minst inspannend. Uiteindelijk werd iedereen ziek. Maar ook hiermee heb ik geluk gehad. Ik heb de bijzondere bloedgroep B en de muskieten en de wandluizen lusten dat niet. Ik had alleen wat last van kleerluizen. Als ik 's ochtends wakker werd had ik niet meer dan één of twee beetjes, terwijl de benen van m'n buurman helemaal rood waren gebeten. Ik heb ook pas heel laat last gekregen van malaria. Dat was pas na Nieuwjaar 1945. Kort daarna ben ik afgeknapt.'

Het is 30 maart 1945 - Goede Vrijdag - als de anders zo kalme rivier Kampar Kiri door zware moessonregens is veranderd in een woest kolkende zondvloed. De 160 meter lange brug over de brede Kampar Kiri loopt gevaar. Een paar door het water meegesleurde bomen blijven haaks op de stroom hangen tegen de brugpijlers. In het spookachtige licht van zwaaiende fakkels proberen romusha's met stokken de grootste boomstammen los te wrikken en tussen de brug-pijlers door te leiden. Als de brug steeds luider begint te kraken, worden ook krijgsgevangenen ingezet voor een reddingspoging.

Wildeman: 'We hadden al de hele dag gewerkt en waren doodmoe toen we 's avonds laat werden opgetrommeld. Met een treintruck (vrachtwagen op treinwielen) werden we naar de brug gereden.

In m'n hele Pakan-Baroetijd ben ik nooit zo bang geweest als in die nacht. Ik heb er jaren van gedroomd. Na de nacht van het water heb ik nog drie nachten moeten werken. De volgende avond werden we opgehaald om met loodzware biels te sjouwen. Daarna heb ik nog twee nachten moeten heien, waarschijnlijk voor een nieuwe brug. Je stond tot je enkels in de blubber, de hele nacht door. Na drie nachten was ik kapot. Ik kon niet meer. Ziek en uitgeput. Ik werd naar Kamp 2 gestuurd, waar de meesten stierven. Maar voor de derde keer bleef ik in leven. Het is een wonder.'



Wim Wildemans (83): 'Die schreeuw uit duizend kelen is een kras op mijn ziel. Foto: Henk Hovinga.

Het fragment over de ondergang van de 'Junyo Maru' is ontleend aan het boek van Henk Hovinga: 'Eindstation Pakan Baroe 1943-1945', ISBN 906064922-2.

HENK HOVINGA

Bron: December 1997
DE OPMAAT