"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 37 – 7e jaargang
12 september 2024

Inhoud…..

Uit het dagboek van een bootsman 1914
Kruistocht van de Catalina P 85 deel 13
Geen enkel begrip van Indonesië voor onderzoek zeemansgraven
Hr.Ms. Isaac Sweers op weg naar modernisering
De berging van een nazi-vluchtboot deel 2 (slot)
Onze lieve Heer stond naast ons aan het roer (deel 1 van 2)
Mijn jaren bij de KM – S.Kamer deel 4
Laatste scheepskrant van de Zeven Provinciën C 802 (2)
Mijnheer Japan, help ons….

Uit het dagboek van een bootsman 27 augustus 1914

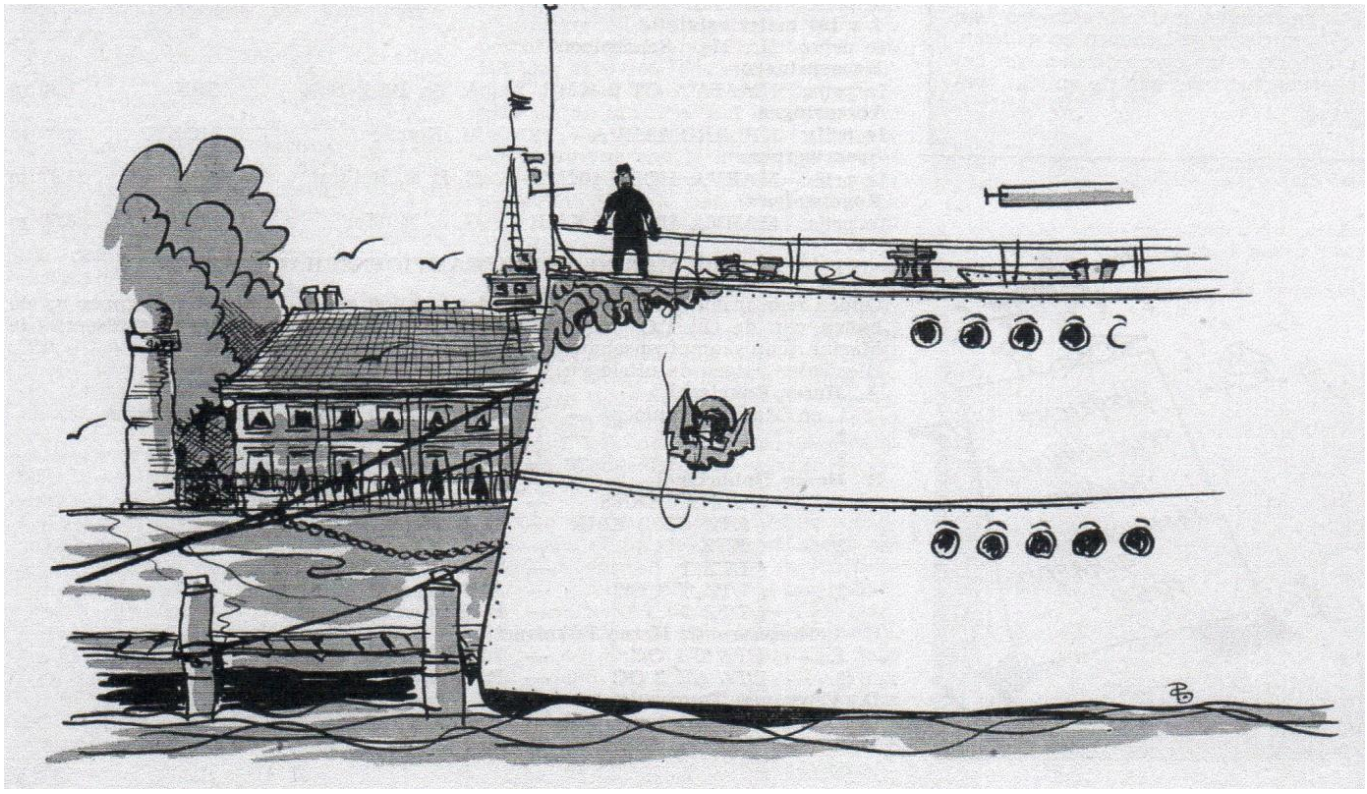
INLEIDING

Het is meer dan vijftig jaar geleden, dat aan boord van Hr. Ms. schepen i een bootsman diende, die — had hij in deze tijd geleefd — ongetwijfeld varend correspondent van ons maandblad was geworden. De goede man hield een dagboek bij, waarin hij al zijn indrukken optekende; indrukken, welke in de loop der jaren tot een lijvig geheel uitgroeiden en welke ongetwijfeld hun historische waarde hebben gekregen. Het werd geen dagboek in fraaie band, nog minder in fraai handschrift.

In doodgewone schoolschriften of in afgekeurde „plunjeboeken" beschreef hij met potlood zijn belevenissen.
En waar dit alles nu op onze tafel ligt, daar menen wij er goed aan te doen sommige van deze belevenissen aan de lezers van „Alle Hens" voor te leggen. In de geest van: „Zo was het leven toen bij de Koninklijke marine,..."
Uiteraard hebben wij stijl en taal wat moeten aanpassen aan onze huidige tijd; de historie zelf echter werd onaangetast gelaten. Het blijft het dagboek van een bootsman, zoals deze het indertijd voor zich zelf schreef en het als autentiek verhaal aan ons heeft nagelaten.

AUGUSTUS 1914....EEN WERELDOORLOG BREEKT UIT

MAANDAG, 27 JULI 1314
Hr. Ms.- pantserdekschip Gelderland [l]) had gedurende het weekend te Willemsoord voor het „paleis" gelegen en nu de nieuwe week was aangebroken, gingen wij, zoals gewoonlijk, weer naar zee. We zouden langs de kust wat rond-kruisen, vijf dagen lang, maar des middags — 't was ongeveer vijf uur — kregen we onverwachts een draadloos sein, dat wij onmiddellijk naar Nieuwdiep moesten terugkeren. Ik had op dat moment de wacht en bevond mij in de nabijheid van de schipper, toen de overste langs kwam lopen. „Rusland heeft Oostenrijk de oorlog verklaard", zei hij, „'t ziet er niet al te best uit in Europa; we gaan terug naar Den Helder om nieuwe orders te halen," Nu is terugkeren naar de thuishaven nooit onaangenaam, maar in deze omstandigheden was er toch echt niets om zich te verblijden. Wij zouden hoopjes moeten regelen, niet alleen met betrekking tot ons schip, maar ook met betrekking tot ons gezin.



Hr. Ms, pantserdekship Gelderland. Bouwjaar: 1897, Grootste lengte 94,7 m; grootste breedte 14,8 m; gemiddelde diepgang 5,1 m; standaardwaterverplaatsing 4030 ton; max. snelheid 16 mul; machine vermogen 9000 pk; bemanning 325 man. Bewapening: 4 kanons van 15 cm, 8 kanons van 7,5 cm, 4 kanons van 3,7 cm en een mortier van 7,5 cm.

Hoe lang zonden wij niet weggaan, want als er inderdaad oorlog zou komen,..,.. wel, dan kon je je borst wel nat maken.
Toen dat bericht van „we gaan terug" eenmaal goed bekend was en ook bij ons onderofficieren vat had gekregen, toen waren de veronderstellingen niet van de lucht. We moesten natuurlijk terug om banjak kolen te laden; er zou een algemene mobilisatie komen; er zouden overplaatsingen plaats hebben.... wel noem maar op. De anders zo „rustige" Gelderland gonsde van de geruchten en wij waren dan ook blij toen om half elf die avond ons schip op de rede van Nieuwediep lag. Nu zouden wij het juiste nieuws vernemen.....
Nu, die juiste berichten waren maar heel spaarzaam. In de eerste plaats, wij bleven op de rede liggen. Van kolen laden voor een lange trip was vooralsnog geen sprake. Wel hoorden we, dat de werf druk aan het mobiliseren was, evenals de torpedodienst. Zeven bootslieden, goede maten van mij, waren halsoverkop van het wachtschip naar Hellevoetsluis overgeplaatst. Er kwamen een aantal seiners bij ons aan boord. Hoe echter de situatie in Europa er precies uitzag, niemand te vertellen. Waarschijnlijk zou Duitsland de zijde van Oostenrijk kiezen. Kortom,... het was afwachten geblazen. Er viel niets met zekerheid te zeggen. En zo klopte ik mijn hondenwacht alsof er maar weinig aan de hand was.

DINSDAG 28 JULI 1914
We gingen op de E.W. weer het zeegat uit, ditmaal om de noord, want Hr. Ms. Gelderland had de opdracht gekregen om in de omgeving van de „Eilanden" een oogje in het zeil te houden. Met het mooie weer was Het plotseling gedaan. Er kwam een fikse wind opzetten, welke heel spoedig in een behoorlijke zuid-wester storm ontaarde. Misschien was het wel de spanning,

waarin wij allen verkeerden, misschien was het wel echt beroerd weer, want hoe wonderlijk het voor echte zeelieden moge klinken, we kregen het stuk voor stuk lelijk te pakken. Eerst de jongeren, toen de ouderen. Het was maar een droeve zaak: in deze omstandigheden met een oorlogsbodem, op zee en ieder zeeziek. Toch zetten wij moedig door. Zonder koffie en zonder sigaren. Daar taalde niemand naar, hetgeen de „baas" en ons zelf centen bespaarde.

WOENSDAG 29 JULI 1914

Deze -morgen waren de zee en de wind heel wat rustiger, Je merkte het al ras aan de "manschappen. Men was beter te spreken en daardoor verliep het werk ook vlotter. Omtrent de „oorlog" was ons weinig bekend. We kruisten maar wat op en neer; er was heel wat scheepvaart. Somtijds praaiden de uitkijken 7 à 8 bij elkaar. Het leek ons, dat die schepen wat haastiger waren dan gewoonlijk, maar dat kon best inbeelding zijn. Tegen de avond zagen we een aantal schepen aan de kim verschijnen, welke we voor oorlogsschepen „versleten". Groot was de spanning. Maar toen die schepen naderbij kwamen, bleken het doodgewone koopvaardijschepen te zijn. Zonder enige gebeurtenis van betekenis gingen wij de nacht in.

DONDERDAG 30 JULI 1914

De donderdag verliep als de vorige dag, totdat we op de eerste platvoet, kort na theewater (redactie: avondmaal), de order kregen om het schip klaar te maken voor het gevecht. Was me dat even een consternatie. Zou dan toch de oorlog uitbreken? Waar bleven de berichten? Vanmorgen hadden we enige radiotijdingen ontvangen, welke op papier gesteld door een ieder mei veel belangstelling gelezen werden. Veel wijzer waren we er echter niet door geworden. De spanning in Europa scheen ons zelfs wat minder toe. Nu moesten we plotseling het schip klaar maken voor het gevecht. Nu, dat geschiedde vlot. Iedereen hielp mee. In een uur tijd waren wij er mee gereed, was alles weggenomen of neergehaald, zodat onze goede „Gelderland" er maar kooltjes uitzag. Nu maar afwachten.... Neen, krent zat die Europese situatie niet. De zaak broeide behoorlijk; daar kon je donder op zeggen,

Die nacht voeren we dus voor het eerst met een afgetuigd schip. Het was heerlijk weer en er woei een frisse bries. Ik kreeg zo mijn gedachten, „Bij mooi weer, dan gaat het nog wel, maar hoe zal het — zonder die vertrouwde tenten — zijn als het nat is of stormt? Dan is zo'n afgetakeld schip bijna niet bewoonbaar." „Maar", zo dacht ik „laat ik de zaak niet vooruit lopen. Mocht het inderdaad zijn dat de oorlog uitbreekt, dan ondervinden wij 't wel. Dan dient men de dingen te nemen zoals zij zijn; dat is dan zeker onze plicht."

VRIJDAG 31 JULI 1914

Om één uur in de namiddag — ik had juist de wacht — bevonden wij ons in het Schulpengat. Maar naar binnen gingen we niet. Even kijken of ,"Nieuwediep" er nog wel lag (hetgeen feitelijk niet nodig was, aangezien onze „Gelderland" er wel voor zal zorgdragen dat de vijand hier zijn handen thuis houdt) en daar gingen we weer de „Eilanden" langs. Wat later hoorden wij enige radioberichten. Het bleek nu dat Rusland heel wat van zins was. Wat Duitsland ging doen was nog een open vraag. Frankrijk verklaarde dat de toestand ernstig was. En Nederland? Wel, dat zou neutraal blijven en geen vreemde oorlogsbodems in zijn havens dulden.

We wisten het dus weer en konden alle verdere aandacht aan ons werk besteden. Patrouilleren, alsmaar patrouilleren. Langs Texel, Vlieland, Terschelling, Ameland..... langs dat bekende rijtje, dat wij op de schoolbanken reeds leerden en dat wij nu langzamerhand gingen verwensen. Ondertussen was bekendgemaakt, dat wij morgen — als de situatie zich niet zou

wijzigen — op de rede van Nieuwediep voor anker zouden gaan en dat aldaar brieven, konden worden afgegeven.
Uiteraard was ik onmiddellijk aan het pennen geslagen. Mijn vrouw en kinderen woonden dan wel in die jutterij, maar ja, in oorlogstijd moest je op alles voorbereid zijn. Toch viel me dat schrijven erg moeilijk, 't Klonk zo gek:
Dag allemaal, hier is pa.... " En dat, terwijl je gezin maar vijf minuten behoefde te lopen om pa in levende lijve op de rede te zien liggen. Verder: wat moest je schrijven? Je gezin geruststellen, natuurlijk, maar hoe, waar je zelf niet bijster gerust was en helemaal niet wist hoe het zou gaan lopen. Of je een week, een maand of wellicht een jaar zou wegblijven.
Enfin, ik heb mijn brief geschreven en hoop morgen de gelegenheid te krijgen om hem zelf thuis te „brengen". Dan kan is hem voor altijd in mijn zak houden.

ZATERDAG 1 AUGUSTUS 1914
Zo kwamen we dan deze middag op de rede, maar van post afgeven was geen sprake. Wel twee sloepen met victulie en andere rommel, maar de vent met een zak voor poststukken was blijkbaar op straat. Uiteindelijk gaf dat ook niet. De schipper wist het precies: „We gingen naar binnen," Maar nauwelijks waren deze schone woorden verstorven of de nieuwe order kwam, dat we toch „buiten" zouden blijven
Zo ging het een paar uur door. „Naar binnen, niet naar binnen...," Nu, en dan weet je het tenslotte wel. We bleven op de rede liggen, ja, erger nog, we gingen tegen de avond weer patrouilleren en dat voor het weekend. Maar ja, het was mobilisatie. Dan past het de militair geenszins om zich vragen te stellen naar het hoe en het waarom. Men heeft te dienen, alleen te dienen, en daarin alles te betrekken. Ook en voornamelijk de persoonlijke ongemakken. En dat deed dan ook een ieder, toen wij voor de zoveelste maal deze week Texel passeerden en Vlieland zagen opdoemen in een malse regenbui.
Diezelfde avond lag Hr.Ms. Gelderland weer.....in het Schulpengat. Wij waren teruggeroepen. Zouden we dan toch.....?

ZONDAG 2 AUGUSTUS
Inderdaad, die zondag gingen wij de haven in. Voorzichtig achter een sleepboot aan, want talrijke mijnen waren in het Schulpengat en in de nabijheid van de havenmond gelegd. We meerden even na middernacht voor de kolenloods en gingen naar kooi.
Bij het aanbreken van de dag — ik had de dagwacht en stond dus vroeg aan dek — bemerkte ik de grote bedrijvigheid, welke aan de wal heerste. Er liep veel volk rond, vooral in de omgeving van het wachtschip. En dat was voor mij het eerste en werkelijke beeld van de mobilisatie, Ook hoorde ik op deze vroege morgen het laatste nieuws van het wereldfront, want een, front was het helaas geworden. Duitsland was als bondgenoot van Oostenrijk tegen de Russen opgetrokken, terwijl Frankrijk de zijde van Rusland had gekozen. Wat Engeland zon doen was niet zeker, België en Nederland zouden neutraal bleven, hoewel — volgens geruchten — de Duitsers België's neutraliteit reeds hadden geschonden'. In Limburg leefde men in grote spanning. Zouden de Duitsers bij hun „opmars" naar Frankrijk ook ons grond-gebied betreden? Dan zou ongetwijfeld ook ons land in die oorlog betrokken worden...

Om half elf deze morgen stonden al heel wat familieleden en kennissen van opvarenden van Hr.Ms. Gelderland bij de valreep te dringen. Maar hoeveel vrouwen er ook stonden, de mijne was er niet en dat speet mij geweldig. Ik zond enige jongens, die mijn vrouw kenden, uit om

haar te waarschuwen dat wij binnen lagen, maar zij kwamen terug met de mededeling, dat ze mijn vrouw niet thuis hadden getroffen. En dat speet mij nog erger. Inmiddels was ons schip een en al bedrijvigheid. Om 7 uur in de morgen was het kolenladen begonnen en sindsdien reden de wagens met steenkool af en aan. Somtijds moest aan de wal het rijden met de kruiwagens gestaakt worden om troepen te laten passeren, troepen gemobiliseerden, waarvan sommige half als soldaat, sommige half als matroos gekleed waren. Zij werden hier in Nieuwediep onder de wapenen geroepen en zo goed als kwaad onmiddellijk ingedeeld. Beroepsmensen werden hierdoor, eveneens onmiddellijk, overgeplaatst, zoals enige van onze matrozen. Met de kolenzakken nog op de rug werden ze weggeroepen... en dat was voor betrokkenen geen lolletje. Een grote tegenstelling met dit kolenladen leverde de feesttooi, waarin Hr. Ms, Gelderland gestoken was. Onze geëerbiedigde Koningin-moeder was vandaag immers jarig en hoewel, in verband met de nationale e» internationale spanningen, alle festiviteiten waren afgelast, Hr. Ms. schepen vlagden natuurlijk van top. Om vijf uur die middag hadden we 406 ton kolen geladen en was het aftrap. Tot 11 uur 's avonds mocht een gedeelte van ons passagieren en waar ik bij deze gelukkigen behoorde, spoedde ik mij naar huis. Onderwijl zag ik, nu meer van nabij, de bedrijvigheid in het havengebied. Het op- en afvaren van de torpedoboten en andere rijks- en gouvernementsvaartuigen; het naar binnenkomen van een landingsvaartuig met soldaten, behorende tot de torpedodienst van de Koninklijke Landmacht, die de haventoegang met mijnen en zware bomen had versperd; de rode kruis vlaggen op het wachtschip Hr. Ms Van Speyk en het Koninklijk instituut voor de marine.

Thuisgekomen, vond ik mijn vrouw. Ze was blij mij te zien, maar toen ik haar het vorige dag ontvangen katje ter hand stelde, waaronder drie briefjes van tien, betrok haar gezicht,
„Aan die briefjes heb ik geen laars", zei ze, „niemand neemt ze meer aan. Men wil alleen zilvergeld." Nu, met deze mededeling, was ik op mijn beurt weer niet lekker. Ik stuurde mijn kinderen uit om de briefjes te verzilveren, maar bij wie ze ook aanklopten, niemand was voor wisselen te vinden. Wel waren ze door een vent aangesproken, die voor ieder „briefje" vier zilveren guldens had willen geven, maar daarvoor hadden de kinderen zich gelukkig niet laten lijmen.
Toen probeerde ik het zelf maar. Naar de huisbaas, maar —• hoe happig hij ook steeds op de huur was — ditmaal schudde hij het hoofd. „Betaal de volgende week maar", was zijn bescheid, „momenteel kun je je geld wel beter gebruiken....." De sloeber.
's Avond bezocht ik met mijn vrouw de kantine. We grepen een „vertroosting" en toen het op afrekenen aankwam, legde ik een tientje op tafel. Maar neen hoor, ook daar wilde ze het „briefje" niet aannemen. ,Schrijf maar een bon, boots", zei het zeuntje.
Maar dat nam ik niet. Ik stond op mijn strepen en op het aannemen van dit tientje en zo wist ik, met veel spots, er eentje te verzilveren. Mensen, mensen, wat voor tijd ging het worden.....
Later op de avond, toen ik met mijn vrouw langs de buitenkant liep, klampte mij een soldaat aan. Hij vertelde, dat hij bakker was en zijn vrouw met drie kinderen had moeten verlaten. En dat was hem bijzonder hard gevallen. Ik kon mij dat best plaatsen. Aan de andere kant was hij toch optimistisch. De burgemeester van zijn dorp had gezegd; „Joh, maak je geen zorgen; dat komt allemaal best terecht" en hoewel de soldaat niet geloofde, dat de burgemeester nu zelf de kadetjes zou gaan bakken, hij was er wel van overtuigd, dat er voor zijn gezin van rijkswege gezorgd zou gaan worden. Dat kon toch niet anders.....

In de Koningstraat, bij het bureau van het „Vliegenblaadje" was er geen doorkomen aan. Honderden mensen stonden daar de laatste berichten te lezen. De Duitsers waren België binnengerukt op nog geen honderd meter van de Limburgse grens af. In Maastricht had men de hele dag de kanonnen horen bulderen. Engeland nam deze neutraliteitsschennis niet. Een Britse oorlogsverklaring aan Duitsland hing in de
lucht.....
Omstreeks tien uur was ik met mijn vrouw weer thuis. De kinderen lagen rustig te slapen en ik voelde mij wat droef te moede. Enfin, we zouden het hoofd koel houden, Voor ons land was er immers (nog) geen oorlog. We waren neutraal en zouden naar alle waarschijnlijkheid het wrede lot, dat België getroffen had, niet behoeven te delen. En zo spoedde ik me weer naar boord, waar ik om elf uur precies buiten adem binnenviel.

05-08-1948 KRUISTOCHT VAN DE CATALINA P 85 DEEL 13 (BIAK)

Tegenslag op tegenslag ...! Gestrand op Biak

10-09-1948 Nieuwe Apeldoornsche courant

KOTA BAROE, 5 Augustus.

Het gaat de laatste dagen niet zo naar wens met de Catalina P 85. Hoe dat komt, wat de oorzaak is ... er is niet precies achter te komen. Misschien is het oververmoeidheid van het materiaal want waarom zou een Catalina, na zoveel duizenden mijlen te hebben afgelegd, door regen en hagel door de vrieskou van het nabijgelegen sneeuwgebergte, door de witte hitte van de lange tropendagen en door de compacte wolkenbanken boven de baaien en de toppen van het binnenland, tenslotte ook niet vermoeid kunnen raken. Net als een mens.... net als wij …

Hoe dan ook, elk moment is er iets niet in orde. Nu eens laat de automatische benzine-drainklep van de bakboordmotor verstek gaan, dan weer moet, wegens slijtage, de rechter magneet van dezelfde motor verwisseld worden. Smit, de kranige meccano, vecht en worstelt met die motor, maar z'n gezicht staat ernstig. Het wijst onweer aan....

Het blijft er niet bij: tot tweemaal toe brandt de spanningsregelaar van de bakboordgenerator door, waarschijnlijk als gevolg van de eeuwige regenwater-lekkage en de koppelspoel van de startmotor van de stuurboordmotor moet ook verwisseld worden.

Al deze kleine en grote defecten zijn niet plezierig. Voor de crew van de P 85 niet, die bij aankomst verplicht is óf in de regen óf in de brandende hitte van een witgloeiende startbaan de euvels op te zoeken en te herstellen. En voor ons niet, die nog een aanzienlijk brok van Papoea-land moeten bevliegen. Zal de P 85 ons in de steek laten, na zoveel weken van zó trouwe dienst.

Dan komt de dag waarin dit beslist wordt: de Catalina maakt een tocht naar de Wisselmeren, teneinde een hoeveelheid gebruiksvoorwerpen naar de Amerikaanse zendingspost te brengen. Als hij terugkomt, die dag, staan wij op de strip, de startbaan. Het is geen ideale startbaan, zoals er trouwens hier op Biak niets ideaal is. Verwaarloosd, ingevreten door water en zon, kuilen en plooien. Je zou, als leek, zeggen dat het zelfs nogal een beroerde startbaan is. Maar

tenslotte is de P 85 er al zóveel malen op neergedoken, en iedere keer is het tenslotte goed gegaan.

Die dag niet. Wassenburg en ik zien de daling … de P 85 wordt gefilmd, omdat het uitgezocht gunstig filmweer is. Daar komt hij neer … het machtig amphibiebeest ... schitterend en blinkerend in de felle middagzon, de wind giert en fluit langs het zilveren lijf en door de antennes ... de motoren zwijgen, na uren en uren gedaverd te hebben.

Een minuut later staat de P 85 stil. De commandant en z'n jongens kruipen er uit en lopen om het toestel. Abbing, de 2e bestuurder, bukt zich ineens bij het neuswiel en wat hij dan zegt is niet voor verdere publicatie geschikt.

Het neuswiel vertoont een verdacht beeld. Er zit een knaap van een bult op, die als een opkomende zweer zienderogen in omvang toeneemt. En als je dicht bij dat neuswiel staat, hoor je in de verte, binnenin de rubber, iets kraken en tikken. We staan op dat moment aan het doodsbed van het neuswiel van de P 85, dat de strijd verloor tegen de startbaan van Biak.

Er gaan die dag telegrammen naar Soerabaja om een nieuw neuswiel. En wij, de filmer, de fotograaf en ik, gaan naar de kleine mess en zitten te wachten op wat er nu gaat gebeuren. We zijn met ons drieën de enigen op Biak die van het gezelschap overbleven en we gaan ons zorgen maken hoe we ooit verder zullen komen. Want we weten nu wel zóveel, dat het uit is met tochten naar het binnenland in de blister van de P 85. De P 85 moet naar huis, naar honk, en wel zo snel mogelijk. Zodra een nieuw neuswiel aankomt gaat hij terug.

We wachten die dagen op Biak. Het is er heet en eenzaam. We slapen in de kleine bamboe vertrekjes die men „kamer" noemt en we vluchten voor de zon die alle uren van de lange dag zonder erbarmen op de kalkrots die men de naam Biak gaf („uit zee omhoog gekomen") neerdavert. Dan komt de tijding per radio binnen: „U wordt gehaald door een KLM Dakota en naar Hollandia gebracht als gasten van de Resident van Nieuw Guinea, die ook Uw terugreis naar Batavia zal regelen met de KLM".

Nog 2 dagen moeten we op het eiland wachten en 2 dagen zijn lang in deze witte kalk-eenzaamheid. Een der avonden is het „openluchtbioscoop". We zijn getuige van dit feestelijk gebeuren. Heel Biak is aanwezig om het te beleven: we zitten tussen jonge Menadonezen, Ambonnese KNIL-soldaten en Papoea's. Er is een journaal anno 1939 en er is een hoofdfilm. Een Franse, van onbekende herkomst, met onbekende spelers en speelsters. En oud ... ontzaglijk oud. Uit de eerste dagen van de kraamkamer der filmindustrie. Het trilt en bibbert en siddert. Het breekt af en knapt. Maar men vindt het mooi en machtig interessant. De Papoea's zijn in wilde verrukking, lachen zich krom om de mensen die zich druk maken over alles en nog wat, die elkaar zoenen en schieten. Ze vuren de held van het stuk aan en geven met luide stem hun mening weer inzake sommige hoogtepunten van het geval. En ze kouwen pinda's. Het gaat regenen, maar de film snort verder. Er komen wat brulkikkers, die zich onder het doek opstellen en hartverscheurend van hun aanwezigheid blijk geven.

Het gaat harder regenen en we regenen tenslotte weg. Dan de vlucht naar de jeeps. Er staan er een 50-tal. Geen enkele van die 50 jeeps kan wegrijden, want geen bezit een accu. Iedere jeep moet eerst op gang geduwd worden, eer hij kan starten. Het is een dwaas en grotesk schouwspel, die 50 in de tropenbui vluchtende jeeps. Maar ze verdwijnen allemaal. Op één na. Die heeft geen aanduwer.

Als we de weg afrazen, waarop het water aardig aan het bandjirren is, zie ik de bestuurder van die jeep zoeken naar de Papoeajongen die bereid is hem een zet in de goede richting te geven ...

Dat is Biak!

De andere dag vliegen we met een Dakota naar Hollandia. Er is een afscheid geweest, er zijn handen geschud. Van de commandant, van de jongens van de bemanning. En handen van hen, met wie we op de kalkrots Biak samen waren. Het is allemaal een beetje vervelend en de stemming is niet je dat vandaag … Na 4 weken het uit elkaar gaan. De P 85 morgen naar Soerabaia, wij straks de andere kant op, naar de grens van het Hollandse en Australische deel van Nieuw-Guinea.

We zijn met ons beiden overgebleven, Pfaff, de fotograaf gaat met de P 85 mee. Hij zal de voltooide filmrollen meenemen, zodat Batavia aan de gang kan gaan. En hij zal in Sorong de koffers ophalen die we daar achterlieten. En dat afscheid van Pfaff is nog het vervelendste van alles, want hij was een trouwe maat in de 4 maanden dat ik op reis ben en ik zal hem hard missen.
Dan start de Dakota en een kwartier later zitten we in de wolken. Biak is een groene en witte klip in een blauw en machtig aquarium. Dat aquarium heet Pacific, Grote of Stille Oceaan.

WORDT VERVOLGD

Geen enkel begrip van Indonesië voor onderzoek zeemansgraven

DEN HAAG –
Het onderzoek dat Nederland wilde doen naar de geroofde scheepswrakken uit de Javazee stuitte in Indonesië aanvankelijk op onwil. In plaats van begrip voor de zorgen over geschonden zeemansgraven kreeg Nederland het verwijt dat het een illegale duikmissie had uitgevoerd

waarbij archeologische voorwerpen waren ontvreemd. Dat zegt Rob Swartbol in een afscheidsgesprek als ambassadeur in Jakarta. Ondanks enkele stevige botsingen is de band tussen Nederland en Indonesië volgens hem beter dan ooit.

Oud Ambassadeur van Nederland Swartbol in Indonesie

Voor ons ging het om zeemansgraven van 915 Nederlandse militairen, zegt Rob Swartbol. „Dat raakt ons in de ziel."

Het verklaart de stroeve samenwerking waarmee de landen de kwestie te lijf gingen. „Van Nederlandse kant was het heel eenvoudig", kijkt Swartbol terug op de ontdekking in 2016 dat de Nederlandse oorlogsschepen Hr.Ms. De Ruyter, Hr.Ms. Java en Hr.Ms. Kortenaer, in 1942

getorpedeerd door de Japanse invasievloot, waren verdwenen van de zeebodem. „De schepen waren weg, we wilden weten wat er was gebeurd, er is iemand schuldig – wij waren het in elk geval niet.”

Voor ons ging het om zeemansgraven van 915 Nederlandse militairen, zegt Swartbol, die in augustus Jakarta verruilt voor Moskou. „Dat raakt ons in de ziel.” De wrakken waren illegaal weggesleept en verkocht als oud ijzer, menselijke resten gedumpt. „In mijn eerste gesprek daarover met ministers zei ik: we moeten gezamenlijk de daders opsporen.
Toen werden wenkbrauwen gefronst. Er werd gezegd: de duikmissie was illegaal. En er zijn artefacten weggehaald. De verhouding was zo dat ons van alles kwalijk werd genomen.”
Swartbol probeerde begrip te kweken. „Ik zei: weet hoe dit bij ons leeft. Ik heb De Telegraaf laten zien, die op zeker moment de eerste vijf pagina’s eraan had gewijd. Het heeft lang geduurd voordat we uit de sfeer van verwijten kwamen, ook juridisch.”

Veertig jaar
Daarbij was zelfs de vraag van wie de wrakken waren een strijdpunt. „Van ons natuurlijk, zeiden wij, waarbij we ons beriepen op internationaal recht. Maar een deel daarvan wordt niet door Indonesië erkend. Dat zegt: na veertig jaar vallen wrakken aan ons toe.”

Dat er uiteindelijk toch een gezamenlijk onderzoek kwam en afspraken om overige scheepswrakken - er liggen nog minimaal 110 gezonken Nederlandse schepen in de zeeën rond Indonesië - beter te beschermen, is een teken dat de verhouding met Jakarta is verbeterd. Swartbol ziet het als zijn grootste verdienste dat de verhouding tussen de landen gelijkwaardig is geworden.
https://www.telegraaf.nl/nieuws/1037500972/geen-enkel-begrip-van-indonesie-voor-onderzoek-zeemansgraven

Hoeveel Nederlandse schepen liggen er in de zeeën rondom Indonesië!!
Er liggen minimaal 110 schepen van de Koopvaardij, Koninklijke Marine en Gouvernement marine in de zeeën rond Indonesië
De bekendste zijn:
Java zee (Slag in de Java Zee)
Torpedobootjager **Hr.Ms. Kortenaer**
Lichte kruiser **Hr.Ms. Java**
Lichte kruiser **Hr.Ms. de Ruyter**

De gezonken kruisers, en de kleinere torpedobootjager Hr. Ms. Kortenaer, werden op 1 december 2002 in de buurt van het eiland Bawean ontdekt door duikers die op zoek waren naar de Britse kruiser Exeter. Dat schip had meegevochten in dezelfde slag. De duikers vonden Hr. Ms. De Ruyter op 69 meter diepte, scheefgezakt op de zeebodem.
Na hun ontdekking in 2002 zijn de wrakken nog één keer in het nieuws geweest. Dat was in 2004, toen vier geroofde scheepsbellen van de De Ruyter en de Java te koop werden aangeboden. Die bellen zijn inmiddels weer in bezit van de Nederlandse marine. Een staat er nu bij het Karel Doorman monument in Soerabaja, twee zijn er in Den Helder en de vierde is uitgeleend aan de kloosterkerk in Den Haag.

De O 16

De terugtocht naar Singapore werd de O 16 noodlottig: het schip voer op 15 december 1941 rond 02:30 uur op een Japanse zeemijn, in de Golf van Siam. Door de ontploffing die deze zeemijn veroorzaakte zonk de onderzeeboot en kwamen 41 van de 42 bemanningsleden om het leven. Vijf zeelieden die zich bij de explosie aan dek bevonden probeerden zich gezamenlijk zwemmend in veiligheid te brengen. Alleen kwartiermeester Cornelis de Wolf is dat uiteindelijk, na 38 uur in het water doorgebracht te hebben, gelukt
Tijdens een expeditie van de Nederlandse marine in de Zuid-Chinese Zee op 26 en 27 oktober 1995 werd het wrak van de O 16 geïdentificeerd Het lag op een diepte van 53 meter op ongeveer 22 zeemijl ten noorden van het eiland Tioman.
Het wrak van de O 16 is nadien - - door Cambodjaanse schroothandelaren geborgen en verkocht als schroot.

K XVII

Op de thuisreis naar de vlootbasis in Singapore, nabij Tioman in de Zuid-Chinese Zee, onder commando van de luitenant-ter-zee der eerste klasse Henri C. Besançon, zou de boot in een pas gelegd Japans mijnenveld zijn gelopen. De *K XVII* die zijn laatste contact met de thuisbasis nog op 19 december had, verging met haar gehele bemanning van 38 koppen.
Bij onderzoek in 2019 bleek dat de K XVII is in zijn geheel van de zeebodem is verdwenen. Slechts een afdruk in bodem geeft een aanwijzing dat het wrak aldaar heeft gelegen.

K XVI

Op 24 december 1941 viel de *K XVI*, ten noorden van Kuching, de Japanse torpedobootjager *Sagiri* aan, twee torpedo's raakten het doel (zie ook Slag om Borneo. Doordat het schip in brand vloog en de torpedo's van de *Sagiri* vlamvatten en explodeerden, zonk het schip. De volgende dag, op 25 december, niet ver van de plek waar de *K XVI* de *Sagiri* tot zinken had gebracht, werd de *K XVI* zelf aangevallen door de Japanse onderzeeboot *I 66*. De *K XVI* voer aan de oppervlakte en de *I 66* voer onderwater. De *I 66* vuurde om 11:45 één torpedo op de K XVI die het doel trof. De *K XVI* ging met alle 36 bemanningsleden verloren.

In 2003 en 2004 heeft Stichting comité nabestaanden onderzeeboten 1940-1945 pogingen ondernomen om het wrak van de K XVI te vinden. Deze pogingen waren onsuccesvol, wel werd het wrak van de Sagiri gevonden In oktober 2011 is het wrak van de K XVI door sportduikers gevonden in de buurt van Borneo en moet er nog liggen want de exacte positie is niet bekend gemaakt.

A klasse mijnenvegers

Alle A klasse mijnenvegers hebben de oorlog in NOI niet overleeft

Hr.Ms. A.
Tijdens de Tweede Wereldoorlog diende de A in Nederlands-Indië. Daar werd het schip door een Japanse luchtaanval op 28 februari 1942 beschadigd. Op 1 maart 1942 werd de A in de haven van Soerabaja door de eigen bemanning onklaar gemaakt en tot zinken gebracht
Na de verovering van Soerabaja werd de A door de Japanse strijdkrachten gelicht. De Japanse marine repareerde het schip en nam het op 17 januari 1943 in dienst als hulponderzeebootjager **Cha 113** Het schip werd uiteindelijk op 23 juni 1945 in de buurt van de Talembau-eilanden door de Amerikaanse onderzeeboot Hardhead getorpedeerd

Hr.Ms. B
Tijdens het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog diende de B in Nederlands-Indië. Omdat het schip tijdens een Japanse luchtaanval op 28 februari 1942 beschadigd raakte werd het op 1 maart 1942 door de eigen bemanning onklaar gemaakt en tot zinken gebracht in de haven van Soerabaja.
Na de verovering van Soerabaja werd de *B* door de Japanse strijdkrachten gelicht. De Japanse Keizerlijke Marine repareerde het schip en nam het in dienst als hulponderzeebootjager **Cha 112**
Tijdens een Amerikaanse luchtaanval op 4 juni 1945 werd het schip in de Javazee zo'n 200 mijl westelijk van Makassar tot zinken gebracht

Hr.Ms. C (ligt niet in Indische wateren maar in de baai van Manilla)
Tijdens het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog diende de C in Nederlands-Indië. Om te voorkomen dat het schip in vijandelijke handen zou vallen werd het op 6 maart 1942 door de eigen bemanning onklaar gemaakt en tot zinken gebracht in de haven van Soerabaja.
Na de verovering van Soerabaja werd de C door de Japanse strijdkrachten gelicht. De Japanse Keizerlijke Marine repareerde het schip en nam het op 8 april 1943 in dienst als hulponderzeebootjager **Cha 116**. Het schip werd in de nacht van 13 op 14 november 1944 in de baai van Manilla tot zinken gebracht door een Amerikaans vliegtuig van de op een vliegdekschip geplaatste Task Force 38.

Hr.Ms. D (ligt niet in Indische wateren maar uiteindelijk gewoon gesloopt)
Tijdens het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog diende de *D* in Nederlands-Indië. Omdat het schip niet in staat was te vluchten naar Australië of Colombo werd, om te voorkomen dat de mijnenveger in vijandelijke handen zou vallen, de *D* op 6 maart 1942 door de eigen bemanning onklaar gemaakt en tot zinken gebracht in de haven van Soerabaja

Hulpmijnenvegers
Van de 28 hulpmijnenvegers, die in de Indische wateren in gebruik zijn geweest (incl. vier in aanbouw zijnde), gingen er 25 verloren; alleen het uit drie boten bestaande flottielje onder bevel van de toenmalige luitenant ter zee der Ie klasse J. J. *C.* Korthals Altes, wist naar Australië te ontsnappen. Er zijn na de oorlog nog wel enkele van deze voormalige gewestelijke vaartuigen in Soerabaja teruggevonden, doch deze zijn niet meer als hulpmijnenveger ingezet.

De Gouvernementsmarine
De vloot van de Gouvernements Marine verdween practisch; alleen Hr. Ms. „Zuiderkruis" wist na Colombo te ontkomen en keerde na de oorlog in de Indische wateren terug. Van de in maart 1942 gezonken en door de bemanning tot zinken gebrachte schepen, werden er nog vier na de oorlog teruggevonden, de „Albatros", „Eridanus". „Fazant" en „Gemma", doch deze overgebleven schepen kwamen alle bij de Dienst van Scheepvaart.

Resumerend

De strijd in Nederlands Indië , bracht de Koninklijke Marine ernstige verliezen toe; praktisch de gehele varende vloot in dit gebied ging strijdend ten onder: 2 kruisers, 7 torpedobootjagers. 8 onderzeeboten, l kanonneerboot, 7 mijnenleggers, 3 hulpmijnenleggers, 7 mijnenvegers, 25 hulpmijnenvegers, 3 onderzeebootjagers en hulp-mijnenvegers, (alle in aanbouw), l torpedowerkschip, 3 werkschepen, 2 hulpmoederschepen voor TM-boten. 19 TM-boten, 4 onderzeebootjagers, 52 vaartuigen van de Bewakings- en Onderzoekingsdienst, 7 hulp marine tankers, 4 benzinetransportschepen, 2 benzinedepot-schepen, 2 opnemingsvaartuigen, l luchtbeschermingsschip, 18 schepen van de gemilitariseerde Gouvernementsmarine en l hospitaalschip met tezamen 74.919 tor. standaard en 58.704 brt. werden tot zinken gebracht.

Onbekende Nederlandse schepen die ook hun graf vonden in de zeeën rondom Nederlands Oost Indië

1616 31 januari - Het schip Grote Aeolus kapseist bij Makian op de Molukken. Slechts 15 overlevenden.

1619 5 februari - Explosie aan boord van de Nieuw Hoorn van schipper Willem IJsbrantsz. Bontekoe in de buurt van Sumatra. 117 doden.

1629 4 juni - Schipbreuk van de Batavia op de onherbergzame westkust van Australië. Van de 341 opvarenden overleven uiteindelijk 68 man.

1654 19 oktober - Het VOC-schip Schiedam vergaat in de wateren van Nederlands-Indië, waarbij 51 man om het leven komen.

1660 30 september - Vergaan van de Coromandel in Indië. Van de 42 Nederlanders aan boord komen er 28 om. In totaal komen 214 mensen bij deze ramp om.

1765 24 februari - Het VOC-schip Pijlswaart wordt nabij Batavia, door bliksem getroffen en explodeert. Er zijn slechts 9 overlevenden

1766 13 mei - Het VOC-schip Lindenhof wordt voor anker liggende in de Straat Banka, door bliksem getroffen. Het schip vliegt direct hierna in brand, waarbij de kruitkamer explodeert. 40 doden.

1902 5 februari - De stoomtanker Berandan vergaat in Straat Banka (Nederlands-Indië). 17 opvarenden komen om het leven.

1924 31 juli - Het SS Sarie Borneo, vertrokken uit de haven van Banjarmasin en op weg naar Singapore kapseist en zinkt nabij Kualapembuang (Borneo, Nederlands-Indië). 67 doden, waaronder 10 Nederlandse officieren.

1938 2 augustus - Het SS Van der Wijck kapseist in de Javazee vermoedelijk als gevolg van een schuivende lading. 51 doden.

1942 2 januari - Het SS Langkoeas wordt door de Japanse onderzeeboot 'I 58' tot zinken gebracht in de Oost-Indische wateren. Er zijn 91 doden waarvan 26 Nederlanders. De overige Chinees. Drie bemanningsleden overleven deze ramp.

1942 8 januari - Het SS Van Riebeeck wordt ten zuidwesten van Java door de Japanse onderzeeboot I 56 tot zinken gebracht. 13 doden. Op dezelfde dag wordt ook het SS van Rees op weg van Emmahaven naar Tjilatjap getorpedeerd door de Japanse onderzeeboot I 56. 6 doden.

1942 17 februari - Het SS Sloet van der Beele wordt in de Javazee gebombardeerd en zonk. 5 doden

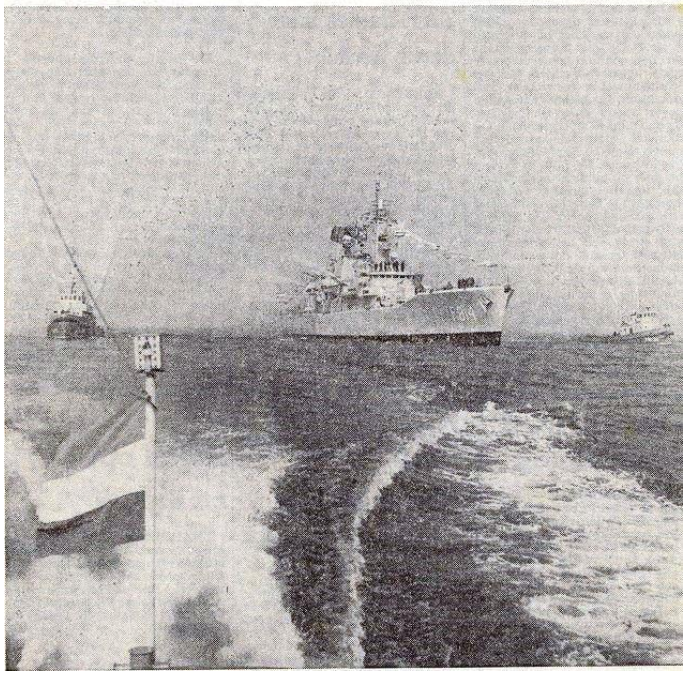
1942 1 maart De tanker Augustina wordt tijdens een poging te ontsnappen uit Tandjong Priok onderschept door een Japanse torpedobootjager. De bemanning brengt direct hierna het schip zelf tot zinken. De reddingssloepen worden onder vuur genomen. 39 doden.
1942 1 maart Het SS Siaoe wordt ter hoogte van het St. Nicolaaspunt op het uiterste noordwesten van Java in brand geschoten. 29 doden.
1942 1 maart Het MS Toradja op weg van Tjilatjap naar Australië op 250 mijl zuid van Tjilatjap tot zinken gebracht door de Japanse torpedobootjagers ARASHI en NOWAKE. 11 doden.

En zo zijn er nog vele meer

De Telegraaf

Bron: Telegraaf 21 juli 2019

Hr. Ms. „Isaac Sweers" op weg naar modernisering



DEN HELDER —

Hr. Ms. „Isaac Sweers" vuurde op 2 maart voor de laatste maal een mortier af met een salvo van negen „scherpe" bommen. Het was de laatste maal, dat de Koninklijke Marine met een mortier vuurde. Hr. Ms. „Isaac Sweers" is het laatste fregat van de Van Speyk-klasse dat nog niet is gemoderniseerd. Die operatie begint op 1 mei en daarmee verdwijnt het mortier als scheepsbewapening bij de marine. Gisteren kwam Hr. Ms. „Isaac Sweers" voor de laatste maal als niet-gemoderniseerd fregat de haven van Den Helder binnen.

Dat werd op ludieke wijze gevierd. Hr. Ms. „Isaac Sweers" werd op 15 mei 1968 als laatste van de Van Speyk- klasse in dienst gesteld. Gedurende de twaalf jaar die daarop volgden, verwierf het schip een aparte faam, ook al door haar bijnaam: „De Witte Olifant".
Deze bijnaam kan worden herleid tot de naam van het vlaggeschip van admiraal Isaac Sweers in de zeventiende eeuw: „Den Witten Olyfant". Het schip had op de spiegel een afbeelding van een witte olifant.
Hr. Ms. „Isaac Sweers" heeft to nu toe zesmaal in het permanent NAVO-eskader, Stanavforlant, ge varen. De tussenliggende periode: diende het schip in het eskader ei voer het onafhankelijk rond. Haar werkterrein strekte zich uit van d Poolzee tot aan de evenaar. Nu krijgt „De Witte Olifant" twee jaar rust op de Rijkswerf, waar de moderniseringsoperatie plaatsvindt.

Op de foto de feestelijke binnenkomst van Hr. Ms. „Isaac Sweers' (Foto Fotodienst MEOB).

DE MIDLIFE MODERNISATION (MLM).

De eerste aanzet tot het formuleren van de stafdoelstelling en de stafeis voor de MLM voor de Van Speijk-klasse fregatten werd gegeven in 1969, toen door de Chef van de Marinestaf richtlijnen werden verstrekt voor het opstellen hiervan. Na verkregen goedkeuring werd op 19 februari 1973 een stuurgroep en werkgroep voor het opstellen van de MLM stafeisen ingesteld. De inleiding stelde ondermeer dat de MLM moest samenvallen met het groot onderhoud van de fregatten bij de Rijkswerf te Den Helder tussen 1976 en 1980, terwijl voorts voor aankoop van nieuwe apparatuur een vast bedrag van 23 miljoen gulden per schip niet overschreden mocht worden.

De stafdoelstelling, welke in februari 1973 door de Admiraliteitsraad werd goedgekeurd, omschrijft het doel van de MLM in volgorde van prioriteit als volgt:
1 De gevechtskracht van de Van Speijk-klasse fregatten zoveel mogelijk in overeenstemming te brengen met de operatieve eisen, welke aan deze schepen gedurende de tweede helft van de levensduur alsdan worden gesteld.
2 Het verlagen van de exploitatiekosten door:
a. Zoveel mogelijk doorgevoerde standaardisatie met de GW- en S-fregatten;
b. Personeelsbesparende investeringen op operatief en/of logistiek gebied.
3 Systeem of componenten daarvan te vervangen, die in de praktijk niet aan de gestelde eisen hebben voldaan of een geschatte levensduur hebben van minder dan 25 jaar voorzover deze vervanging niet valt onder de normale "exploitatie".
De meest in het oogspringende verbeteringen die werden aangebracht waren:

* hangar en helikopterdek werden geschikt gemaakt voor de SH 14 B Lynx boordhelikopter,
* het 4,5-inch kanon werd vervangen door het compacte 76mm snelvuurkanon Oto Melara,
* het SSM Harpoon werd geplaatst,
* torpedolanceerbuizen over beide zijden werden aangebracht,
* de commandocentrale werd heringericht en verbeterd,
* milieuhygiënische verbeteringen werden aangebracht,
* de voortstuwingsinstallatie werd gemoderniseerd,
* de sensoren werden gemodificeerd,
* de verbindingen werden verbeterd,
* ten behoeve van de bevelvoering werd de DAISY geïnstalleerd,
* de elektrische installatie werd verbeterd,
* woon- en werkruimten werden gemoderniseerd,
* een aantal scheepsbouwkundige aanpassingen werd gerealiseerd.

Als gevolg van verregaande automatisering die de MLM met zich meebracht kon de bemanning van 253 naar 180 worden teruggebracht.
In een gezamenlijke krachtsinspanning van de marinebedrijven werd een schip in een tijdsbestek van twee jaar gemoderniseerd: het Centrum voor Automatisering van Wapen en Commandosystemen (CAWCS) besteedde ongeveer 5.000 manuren werk aan deze MLM, de

Bewapeningswerkplaatsen (BW) en het Marine Elektronisch en Optisch Bedrijf (MEOB) beide 70.000 manuren, terwijl de Rijkswerf plusminus 580.000 manuren aan dit project besteedde.

foto rechts;
10 maart 1967 de tewaterlating van
Hr.Ms. Isaac Sweers

De Midlife Modernisation heeft per schip, inclusief de aanschaffingen van de nieuwe wapensystemen een prijskaartje van
ƒ 60.000.000,- opgeleverd, derhalve een dure aangelegenheid.
Het resultaat is echter wel dat de Van Speijk-klasse fregatten weer helemaal up to date waren en qua systemen gestandaardiseerd waren met de geleidewapen- en standaardfregatten. Door het aanbrengen van nieuwe sensoren en wapensystemen werd de gevechtskracht aanzienlijk verbeterd en werd de overlevingskans van schip en bemanning in aanzienlijke mate vergroot.

De Van Speijk-klasse fregatten waren evenwel de laatste schepen in dienst van de Koninklijke marine die door middel van stoom werden voortgestuwd.

Wil je meer lezen over de geschiedenis van dit puike schip ?, klik dan even op het handje.

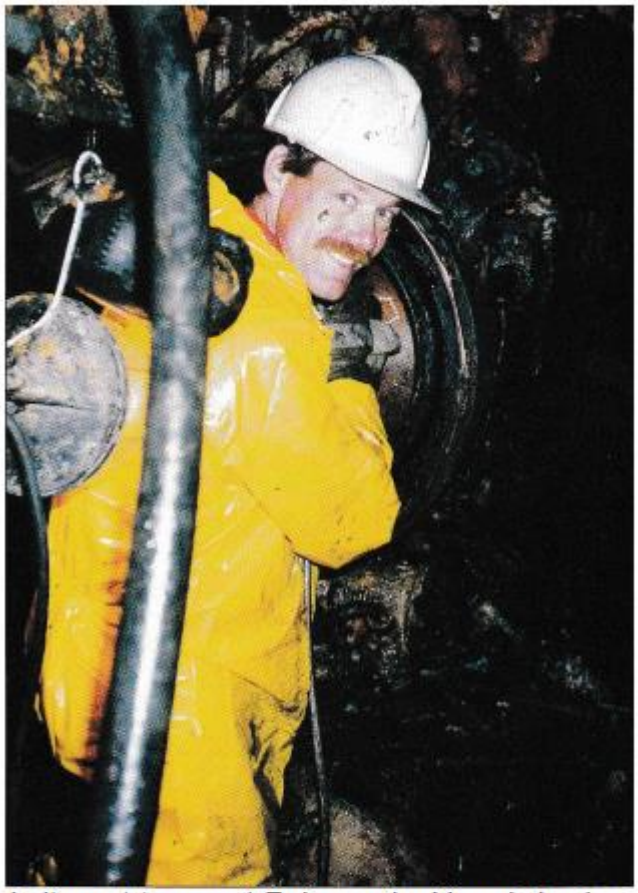
De berging van een nazi-vluchtboot deel 2 (slot)

'Tactische verplaatsing'

Op zaterdag 14 augustus 1993 zat Van der Veen te lezen toen de geopende deur van zijn hut langzaam dichtviel. Hij dacht: Ze zijn olie aan het overpompen om morgen te kunnen trekken. Maar toen-ie aan dek kwam, bleek dat ze met 480 ton trekkracht de U 534 al twee meter hadden gelicht. Duikers begaven zich aan dek van het wrak, waar zij met hulp van de *ROV (Remote Operated Vehicle,* een op afstand bestuurd mini-onderzeebootje) overal de diepte onder de kiel uitlazen. Na het bekend worden van de meetresultaten werd Bert Kleijwegt nog wat vrijmoediger. Het was duidelijk dat hij de U-boot nu niet meer losliet. Van der Veen en Gijsberts keken elkaar veelbetekend aan. Berts *'finest hour'* was aangebroken. Hij liet het complete wrak in de breedte heen en weer schuiven door de naastliggende *Takcrane* te verhalen tussen haar ankerkabels. Op deze manier werd geprobeerd om de modder en de klei

aan weerszijden van het wrak weg te duwen. Na een nacht met veel herrie van schavielende kettingen en gebonk van staal-op-staal stond ik met barstende koppijn op en nam een kijkje aan dek. Omdat je met blote ogen aan de horizon geen posities kunt aflezen viel mij *dus* niets op. Maar... in de corridor naar de eetzaal botste ik op Finn Linnemann van de *Royal Danish Navy.* Hij was aan het Nederlandse duo toegevoegd als adviseur, maar had opdracht om zich bij hun *'render save procedure'* neer te leggen. Van der Veen vond dit - in het geval van discussie 'wel handig'. *'You're some reporter,'* zei Finn tegen me, *'you missed all the fun. '*

De gebeurtenissen van die nacht waren in de eetzaal hét gesprek. Even na 7 uur was Bert begonnen met hijsen op alle drie de stroppen om na te gaan hoevel de U 534 nu woog. Het bleek 1100 ton te zijn. Toen het gevaarte eenmaal vrij was van de bodem gaf-ie opdracht om onopvallend door te gaan met hijsen. 'Niks zeggen. Bert weet altijd wat-ie doet,' zeiden de mannen aan dek tegen elkaar.
Om half tien in de avond hing de U-boot op 30 meter diepte mooi horizontaal en gelijklastig in de stroppen. Toen is de *Banckert* de ankers van de *Takcrane* gaan lichten. Het laatste anker werd als sleeptros gebruikt. Dit varende complex is vervolgens doodleuk een mijl of zes om de noordwest verhaald. Zodra deU 534 aan de grond liep, werd ze weer wat opgehaald. Ten slotte had Bert de onderwater-express laten stoppen en werd de U 534 op een diepte van 24 meter op de zeebodem geparkeerd. Op deze ankerpositie werd de rest van de berging uitgevoerd.



Luitenant-ter-zee 1 Rob van der Veen is bezig met het demonteren van de eerste torpedo. Van der Veen werd na het bergen van de U-boot belast met het bevel over de mijnenjager Hr.Ms. 'Middelburg' en is thans Hoofd van de Belgisch-Nederlandse mijnenbestrijdingsschool in Oostende. Foto: R. van der Veen Kon. Marine

In de ochtend kwam Karsten Ree aan boord met in zijn kielzog een kleine sleep inktkoelies van eigen krant. Hij veinsde woede. Druk telefonerend ijsbeerde hij over het dek van de *Taklift 1.* Ik probeerde mee te luisteren, maar mijn kennis van het straatDeens schoot tekort. In elk geval was hij aan het schelden: Onverantwoordelijk! Dit was niet afgesproken! Bert had te veel risico genomen! Zijn kostbare speeltje had wel in tweeën kunnen breken! Die Hollanders waren nu écht te ver gegaan! Hij zou ze....' Kleijwegt speelde voor ijskonijn. Hij zei: 'Niets aan de hand, joh! Wij rekenen altijd alles eerst door. Dat Deense duikwetje is in elk geval niet meer van kracht. Scheelt een hoop tijd. Op deze diepte ben ik mooi van die saturisatie af.' In de kranten van dezelfde dag stond dat Karsten Ree zeer te spreken was over het vakmanschap van de Rotterdammers. *'Zij rekenen alles door. Heel knap!'*

Een fantoom komt boven water

Enkele dagen voor de herrijzenis van de U 534, in de vroege ochtend werd ik wakker van gestommel in mijn hut. Een zwaargebouwde man met bauwe helm en overall met de tekst *Den Bid Avis* op de rug was bezig mijn kast te doorzoeken.
Langzaam kwaad wordend vroeg ik hem naar de reden van deze inbraak. ‘We zijn een zwemvest kwijt,’ loog hij. Tegelijkertijd hield hij triomfantelijk mijn camera omhoog. ‘Van wie is dit? Voor wie werkt u?’ ‘Voor een boek,’ zei ik. Hij maakte de indruk dat-ie wel wist wat een boek was en droop af.
Het Uur U naderde snel. De boulevardbladen en vooral de Britse tabloids speculeerden druk over de mogelijke aanwezigheid van de resten van Hitler en Eva Braun. Karsten Ree blies alle vuurtjes aan. Maar ook de serieuze media konden zich niet onttrekken aan de aantrekkingskracht van de mythe. Een mythe die door de Ree-clan zeer knap werd geëxploiteerd.
Twee dagen voor de herrijzenis van de U 534 had Karsten in de conferentiezaal van een hotel op Anholt de wereldpers aan een touwtje.

Interieur van de U-534 na het leegpompen en schoonmaken. Links liggend e ‘Stahlhelmen’ nog in het rek. Foto: R. van der Veen Kon. Marine

De 'veterans-soap'

Hij trok hier zijn grootste troefkaart uit de mouw. Tijdens een diner, waarvan de tafelschikking door Ree-mensen was georganiseerd, bleek dat een aantal vroegere vijanden naast c.q. tegenover elkaar zaten. De *‘veterans- soap’* kon beginnen. De 68-jarige Australische ex-radio-officier en boordschutter Ernest (‘Ernie’) H. Collet en een ander bemanningslid van de Liberator die de U-boot naar de kelder had gebombardeerd, Nevil Baker, zaten aan één tafel met overlevenden van de U-boot, de 70-jarige *ex-‘Torpedomacher’* Werner Weins, de 77-jarige *ex-‘Obersteuermann’* Hans Jensen, de 72-jarige *ex-‘Obermachine-mann’* Aloysius Hasselberg. De bedoeling was dat zij op een teken van Karsten Ree het champagneglas zouden heffen. ‘Klik...klik, klepperden honderden camera’s.
Toen ging er iets mis. *I’m not shaking hands with war-criminals,’* riep Ernie Collet. Hij zag zich onmiddellijk omringd door personeel van Ree. De Australiër was nog niet vergeten wat hij op die vijfde mei 1945 met eigen ogen had gezien. De eerste Liberator die aanviel was door het geschut van de U 534 omlaag gehaald. Ernie had gezien hoe één van de piloten aan een bootje in het water hing, omringd door overlevenden uit de U-boot. ‘Hij zwaaide nog naar ons. De volgende morgen hoorden we in Engeland dat de Duitsers hem op zijn kop hebben geslagen en teruggegooid in het ijskoude water. *‘Killed in action,’* kreeg de familie te horen. Al die 48 jaar heb

ik me gerealiseerd dat mijn maat nog zou leven als ik die Duitsers in het water had doodgeschoten.'
Ernie riep nog dat-ie zich gemanipuleerd voelde, maar de mensen van De Blauwe Krant slaagden erin om hem rustig te krijgen. Een tot het Reekamp behorende 'historicus' gaf hem de verzekering dat het zeer waarschijnlijk niet de opvarenden van de U-534 zijn geweest die de geallieerde piloot om het leven hebben gebracht. 'We hebben die verhalen allemaal gecheckt, maar alles wijst erop dat de opvarenden van het Duitse begeleidingsschip de boosdoeners zijn,' haastte Jonathan Wardlow, de perschef van Ree, te verklaren. De Duitser Werner Weins stond aan het diner op met tranen in de ogen. Hij zei dat hij geen wrok koesterde jegens de vliegtuig-bemanning.
'Toen wij in het water lagen, dachten we dat ze nog met een machinegeweer op ons zouden schieten, maar dat was hun fotocamera. Toen de boot naar beneden ging, voelde ik geen angst. Ik heb alleen gedacht aan mijn mooie koffer die nog aan boord was.' Die koffer werd enkele dagen later, met nog duizenden andere spullen en attributen, gevonden door luitenant- ter-zee 1 Rob van der Veen.

De herrijzenis van de U-534 op 23 augustus 1993 was de climax van een media-hype. Tientallen boten, afgeladen met journalisten, fotografen en filmers, voeren rondom de vloot. Vliegtuigen en helikopters draaiden linkse bochten boven de plek waar de U-534 zou boven-komen. Eerst staken de kanonnen boven de golven uit.
'Verrek,' hoorde ik Rob van der Veen zeggen. 'Het elevatiesysteem werkt nog.'
Na het wegspuiten van de kleilagen werd veel munitie zichtbaar (37 mm- en 20 mm-patronen). Rob van der Veen en Peter Gijsberts vonden op de brug een duikflipper en... de kijker van kapitein Nollau (die volgens de Ree-mensen 'in 1968 dan toch maar zelfmoord had gepleegd'). Voor het eerst bespeurde ik bij Rob van der Veen enige emotie.
Binnen in de onderzeeboot vond hij bolletjes sokken, truien, schoenen, scheerkwasten, wijn, helmen en condooms, een geruismaker (om achtervolgers te misleiden) en een detonator.

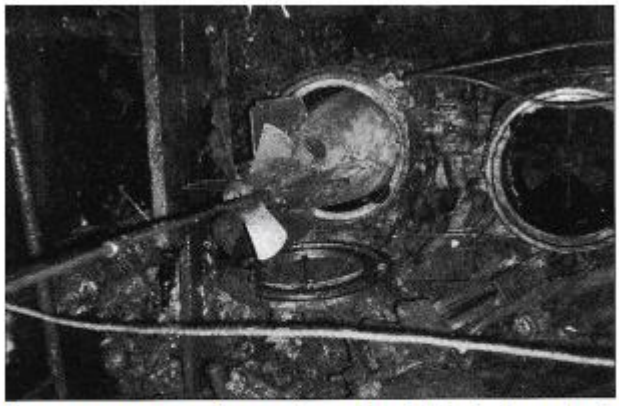
Dieses Boot ist nicht unseres. '

Aan dek van de Taklift 1 tuurden de bejaarde *Kriegsmariniers* niet-begrijpend naar de sigaar van roest en klei beneden hen.
De oudste zei: *'Ich bin ja...sicher. Dieses Boot ist nicht unseres.'* Ineens herinnerde ik me de inhoud van de fax die ik had ontvangen van Robbert de Bruin uit Engeland, 'historical researcher bij de RAF'. ('In de periode van 2 tot 6 mei 1945 vernietigde de RAF 21 u-boten, de meeste in het Kattegat. De U 534 was het twintigste slachtoffer'.) Een van Rees leenheren, de man die mijn hut had doorzocht, nam de Duitser bij de arm en trok hem bij mij weg.
'Kom..,' zei hij . 'De tender naar de wal vertrekt dadelijk.'
Hierop sprak ik een van de andere *Kriegsmarine-veteranen* aan.
'Sind Sie Obersteuermann Jensen?' Hij sprong in de houding en klakte met de hakken.
'Jawohl. Zum Befehl, ' riep hij zonder een spoor van ironie, maar met veel trots. Ik begreep ineens weer waarom ik ook alweer sympathie voelde voor geallieerde piloten.
Terwijl de Denen in de kantine van de *Taklift* aan een feestlunch zaten, daalde Smit Tak-duiker Vriezinga clandestien af in de ruimen van de U-boot en deponeerde razendsnel een geelge-schilderd broodje lood in een ruimte onder de geschutstoren. Alleen Aage Jensen, de ontdekker

van het wrak, trapte erin. Hij juichte toen die middag de vondst van het goud werd gemeld, maar kreeg een pioenrood hoofd toen men hem de waarheid vertelde.
Elk nieuw onderzoek in de ruimen van de U-boot bracht de anticlimax dichterbij. De ruimen lagen vol met troep. Geen spoor van uranium, goud, Hitler of Eva Braun.

Een pseudo-ontploffing

Van der Veen en Gijsberts gedroegen zich zoals voorspeld. Fluitend begaven zij in de krochten, woelden door de modder, spoten onderdelen schoon en vonden veel munitie, zeer veel munitie. De granaten van het 37 mm-kanon zaten nog in de opvoergeleiders, de kamers waren nog doorgeladen.
Tijdens het uit de hekbuizen trekken van de torpedo's braken de beide projectielen af. Er klonk plotseling een knal, gevolgd door onder hoge druk uitstromende lucht. De ruimte waarin Van der Veen werkte werd volgeslingerd met drab en lucht. Nadat iedereen van de eerste schrik was bekomen, stak hij doodleuk zijn hoofd uit een luik en legde uit wat er was gebeurd.
Een cilinder met hoge druk was binnen de torpedo gebarsten, waardoor een enorme overdruk zich een weg naar binnen zocht. Datzelfde gebeurde ook bij een torpedo in de bakboordsbuis.



Langzaam wordt een torpedo uit de buis getrokken. Even later zou het projectiel breken en zou een cilinder met hoge druk uit elkaar knallen. Foto: R. van der Veen Kon. Marine

Op zondag 29 augustus 1993 werd alle munitie van de U-534 in een container geladen en in zee opgeblazen.

Ree schiet op een helikopter

Het monopolie van Karsten Ree was voorbij. Iedereen mocht het gezeevaste U-bootwrak nu vrij fotograferen. Op ambtenarenniveau begon het gekibbel tussen de Deense, Duitse en Engelse regeringen. Van wie was het wrak nu eigenlijk? 'Oorlogsbuit,' vonden de Britten, 'Uit onze territoriale wateren,' zeiden de Denen. *'Denkmal* voor onze gevallenen,' aldus de Duitsers. De kranten meldden dat Karsten Ree voor de rechtbank zou worden gedaagd. Hij had vanaf zijn eigen boot met een jachtgeweer geschoten op een helikopter met de 'niet-gescreende' (niet-betalende) fotografen van een Zweedse krant aan boord.
Een tweede claim was naar hem onderweg van de Zweedse journalist Lennart Benson, die door handlangers van Ree net zolang was bedreigd dat hij zijn filmrolletjes aan hen afstond.
Alle gevonden documenten waren op last van de Deense regering in de vriezer verdwenen om, na droging, door historici te worden bestudeerd.
Maar Ree bleek ook na de berging nog heilig in zijn eigen mythe te geloven: 'Wij zullen alle compartimenten nameten. Als blijkt dat er in de diesel- tanks minder liters gaan dan zou moeten, dan hebben we alsnog een verborgen ruimte gevonden.'
In de *Times* stond een prachtig stuk over de U-534.
('This U-boat replays the archetypes of myths that have gripped the public from the beginning of discourse. When the bard told the tale to the tribe gathered around the camp fire. There has always been a huge market for stories of defeated enemies and lost treasure. ')

Het ontmythologiseerde wrak van de U-534 staat sinds 1994 in Aarhus en er zijn plannen om van de u-boot een museum te maken. De ene helft blijft wrak, de andere helft zal in de originele staat worden terug-gebracht. Er rest nog een klein financieringsprobleem: het vinden van een miljonair met een jongensdroom, een straatvechtersmoraal en een pot met goud. Karsten Ree heeft geen belangstelling.

PETER GERRITSE

Stille getuigen van een drama dat zich 57 jaar geleden af speelde. Kijkers van de bemanning nog keurig in de kast. Foto: R. van der Veen Kon. Marine

The End

Bron:September 1996
DE OPMAAT
Nr 7

==========

Jacob de Mos kaapte Duitse spionagelogger en voer hem naar koningin Wilhelmina

'Onze Lieve Heer stond naast ons aan het roer' deel 1

Naam: Jacob de Mos
Leeftijd: 79 jaar *Woonplaats:* Vlissingen *Bijzonderheden:* Geboren Scheveninger. Driftkikker die ook koel kan analyseren. Stapte op 29 augustus 1942 in IJmuiden met zelfgekozen bemanning aan boord logger *Katwijk 110,* een Duits spionageschip. De Duitsers hadden geen flauw vermoeden van wat de mannen van plan waren. Op volle zee schakelden zij de pro-Duitse opvarenden uit en voeren naar Engeland. Dankzij de kaping konden geallieerde bombardements-vluchten op het Derde Rijk niet meer tijdig worden gesignaleerd. De Mos werd in Engeland ingedeeld bij de marine, waar hij als schipper van een motortorpedoboot tot het eind van de oorlog bijna dagelijks de vijand bestreed. Hij werd onderscheiden met het Bronzen Kruis, het Kruis van Verdienste en het Verzetskruis.

‘Op de allerlaatste dag, Nederland had zich al overgegeven, kwamen die vliegtuigen. Ik was matroos in Den Helder en ik liep met mijn collega Ten Cate op het terrein van de marine. Ze schoten met mitrailleurs. Bij de eerste aanval werd Ten Cate getroffen. Potverdomme. Die lui schoten zomaar op een kameraad van me. Bij de tweede aanval stierf hij in mijn armen. Toen brak er iets. We waren onschuldige jongens van de zeevaart. Voor ik in dienst ging, voer ik als matroos in de visserij. Ik was achttien toen ik mijn certificaat navigatie op zee haalde.’
Er brak iets in het hart van de 21-jarige Scheveninger Jacob de Mos, oersterke knul die vanaf dat moment de bezetters haatte. Toen hij vier weken later met zijn plunjezak op lijn 8 van de Haagse tram stond, kwamen er op het Spui twee Duitse soldaten binnen. De een bood hem een sigaret aan. Jacob werd ziedend en sloeg de sigaret uit zijn hand. Er gebeurde niets, maar toen hij in Scheveningen bij de Duinstraat uitstapte, kwamen ze hem achterna. Jacob rende naar zijn stamkroeg op de hoek. Daar zou hij veilig zijn. Maar er zaten tien Duitsers binnen. Dat waren er te veel. Jacob werd binnen vijf minuten volledig in elkaar geramd en buiten in een bakfiets gesmeten. Hij had voorzichtiger moeten zijn. Sindsdien zocht zijn gloeiende haat steeds nieuwe confrontaties. Duitse wachten, gelegerd in een Scheveningse school, liet hij ‘s avonds laat struikelen over een gespannen draad. In een café in Den Haag trok hij de bajonetten uit de foedralen van vier Duitsers die op de wc zaten, stootte ze in de stamtafel en legde er een kleedje overheen. Hij belandde in het politiebureau. Daar sloeg hij een vent over het potkacheltje, kreeg toen zelf de volle laag, tot ze hem bewusteloos in een cel gooiden. Een commissaris liet hem later die avond ontsnappen. Het werd tijd dat hij vertrok. Jacob ging plannen maken.
Zevenenvijftig jaar later. Jacob de Mos, hij woont in Hoek van Holland, lijkt niet meer op de breedgeschouderde beer uit Scheveningen. Hij heeft het uiterlijk van een bejaarde kunstschilder. In zijn zachte stem liggen de intonaties opgetast van de geboren verteller. Je treft dat vaker aan bij vissers. Zijn overtocht naar Engeland, uniek in de geschiedenis van de Engelandvaarders, leverde hem van Koningin Wilhelmina een hoogst persoonlijke onderscheiding op. Jacob de Mos, negenenzeventig jaar, is smalletjes geworden. Zijn hart kreeg een opdonder. Te veel emoties om niet meer uit te wissen herinneringen braken hem op. Hij wil wel praten, op voorwaarde dat ook de tien andere jongens, die hem blindelings volgden in zijn ongelooflijk riskante onderneming, worden genoemd. Hun moed en trouw kan hij niet genoeg benadrukken.
Dat Jacob, eens een briesende leeuw, ook een intelligent strateeg kon zijn met inzicht in de menselijke natuur; dat hij kon anticiperen op wat eventueel zou kunnen gebeuren, lijkt misschien ongerijmd, maar zijn verhaal laat er geen twijfel over bestaan.

Jacob de Mos als jonge, sterke matroos. Foto: collectie De Mos

Het eerste verraad

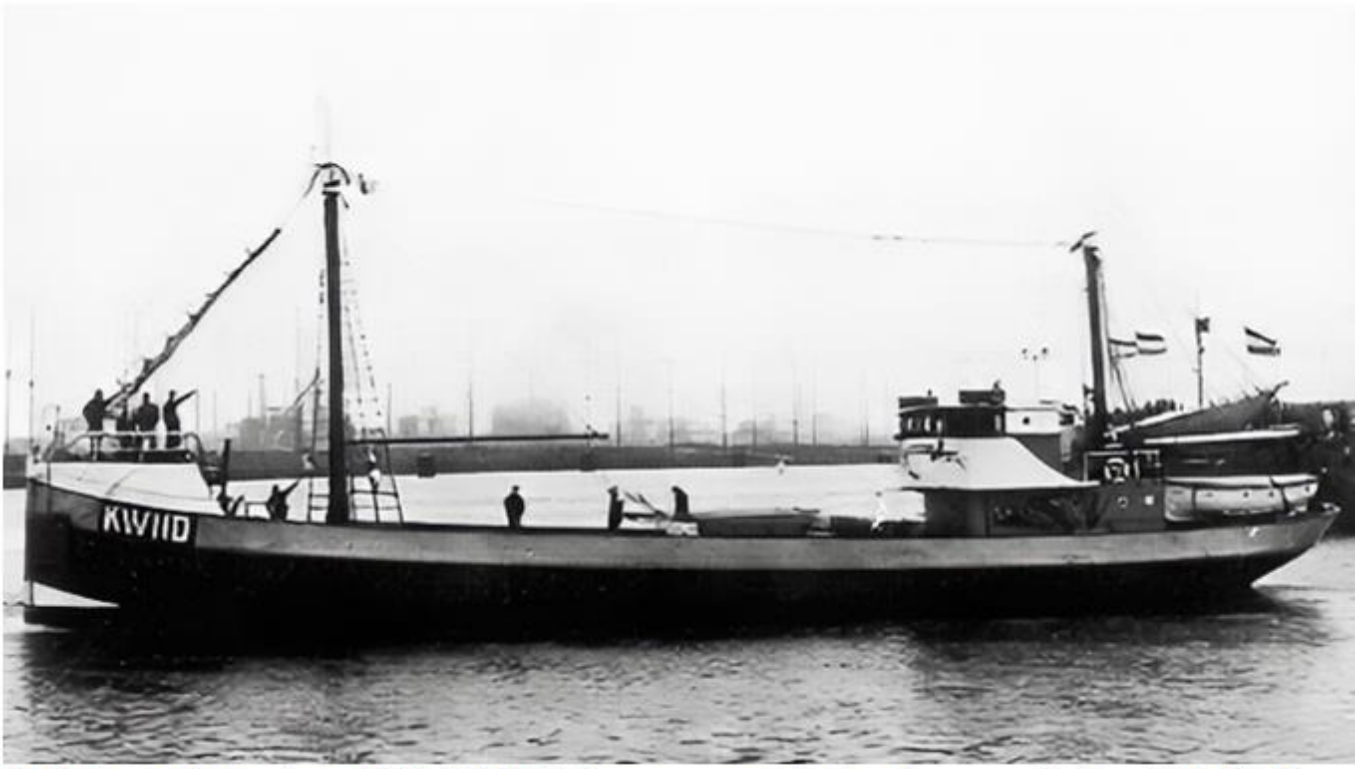
Zijn plan was aanvankelijk in Schiedam een loodsboot te kapen. Het werd verraden. Daarna bood iemand hem de motorvlet *Scheveningen 1*

aan van Jacob Rog. Ene Jan Oosterbaan, zijn broer Maarten en hijzelf zouden ermee weggaan. Maar net in die dagen, eind april 1942, toen hij met zijn vriend Willem Roos in de tweede buitenhaven van Scheveningen liep, werd hij aangesproken door twee schippers: Piet Grootveld en Teun Pronk.
‘Grootveld zei tegen me: “In IJmuiden wordt een schip klaargemaakt. Ik zoek een bemanning. Heb jij zin om mee te gaan voor stuurman?” Ik zeg tegen ze: “Hoe willen jullie haring vissen? Dan moet je zeker een honderd mijl om de noord?”
“Nee hoor,” zei Grootveld, “geen probleem. Ik mag vissen waar ik wil.”
Nou hadden de Duitsers in het begin van de oorlog vissersschepen in beslag genomen waarmee ze langs de kust voeren en alles nauwlettend controleerden. Volgens Grootveld was er niets aan de hand, want er ging een marconist mee. Toen dacht ik: hé, dat is geen zuivere koffie. Ik wilde het eerst even laten bezinken. We spraken af elkaar over twee dagen op dezelfde plaats te ontmoeten. Willem en ik gingen naar een cafeetje. Ik zeg tegen hem: “Hier hebben we een kans. Als we het maar goed voorbereiden.” Vertrouwen deed ik het niet. Het lag er te dik op. Willem zei: "Hoe wil je dat doen? Je moet toch mensen hebben? En de schipper neemt altijd de mensen aan. Dat is de gewoonte op Scheveningen. Dan moet je toch een bemanning hebben die daar voor voelt?”
“Precies Willem,” zei ik, “daar gaat het om. Die bemanning krijgt hij niet bij elkaar. Geen Scheveninger visser gaat met hem mee. Het is gewoon zelfmoord om zo ver uit de kust te gaan. Dus wat moeten we doen? We moeten bluffen. Tegen Grootveld zeggen dat we meegaan op voorwaarde dat ik de mensen uitzoek.”
Zo gebeurde het. Schipper Grootveld twijfelde eerst, maar hij wist ook wel dat hij geen mensen kon krijgen en stemde toe. Voor Jacob de Mos was het een eerste revanche op de Duitsers. Hij besefte dat met dit schip spionage werd bedreven. Maar hoe kreeg hij het in hemelsnaam naar de overkant? Hoe begin je zoiets? Hoe slim en koelbloedig moet je zijn om een Duits spionage-schip te overmeesteren?
Jacob ging mensen polsen. Die? Of die? Op Scheveningen wist je wel op wie je kon bouwen. Voorlopig waren ze met z’n drieën: Jacob, zijn broer Maarten en Willem Roos. Roos haakte na verloop van tijd af. Hij durfde het niet aan. Vlak na de oorlog zou hij omkomen toen de logger Scheveningen 198 op een mijn liep.
De mensen die Jacob de Mos vervolgens aantrok, ontmoette hij sindsdien steeds in een ander café of bij hem thuis. De voorbereidingen verliepen stroef. Er vielen mensen af, voor wie het allemaal te lang duurde. Bovendien circuleerden geruchten over de verdwenen schepen de *Beatrice* en de *Katwijk 134* en over aanhoudingen van schepen met verstekelingen aan boord. Jacob ging op onderzoek uit. In IJmuiden bekeek hij op afstand de logger *Katwijk 110* met de roepnaam *Gijsbert Karel van Hogendorp.* Dat was het schip dat voor spionage werd ingericht. Het had zend-ontvangst-en peilapparatuur aan boord. Jacob zocht contact met kapitein Vader, een vroegere stuurman van de koopvaardij en reserve-officier van de marine. Deze pro-Duitse zeeman trad als tolk op en adviseur bij de *‘Hafenüberwachungsstelle’* in Amsterdam. Jacob wilde hij niet ontvangen. Hij schopte hem van de deur en dreigde met de Wehrmacht.

Jacob wordt ongeduldig

Jacob de Mos werd ongeduldig. Toen er drie maanden voorbij waren, ging hij naar schipper Grootveld en zei: ‘Ik wil op zaterdag 29 augustus vertrekken, anders gaat het niet door.’
Jacob had altijd al op zaterdag willen vertrekken. In het weekeinde was de bewaking slap en er hingen weinig burgers rond aan de haven. De schipper stemde toe. Met de jongens praatte

Jacob alles goed door. Mee gingen Piet Grootveld, de schipper, hijzelf als stuurman en Jacob de Rode, de machinist. Als matrozen waren aangewezen: Arie de Mos, Mink Verbaan, Nico van der Zwan, Jan Klein, Jacob Harteveld, Cor den Heijer en Willem Bron.
Willem Bron was zestien jaar. Hij paste in het spelletje. Jacob kon niet tegen de schipper zeggen: je doet het maar met zoveel mensen. In vredestijd waren het er net zoveel.
Zelf begon ik ook als ketelbinkje van twaalf jaar. Je moest een afhoudertje hebben, een reepschieter, een jongste, een jongste matroos en een oudste matroos.
Twee avonden voor het vertrek moest ik broer Maarten vertellen dat hij niet mee mocht. Ik had



De Duitse 'spionage-logger' Katwijk 110, die in open zee werd gekaapt. *Foto: collectie De Mos*

er lang over nagedacht. In Nederland was het uitkijken geblazen. En onze onderneming was hachelijk. In Scheveningen gonsde het van de geruchten. Ik had Maarten nodig om de eerste twee dagen iedereen de mond te snoeren. Zodra de mensen wisten: het schip vaart, zouden de tongen loskomen. Daar liepen ook NSB'ers tussen. Maarten moest achterblijven bij mijn moeder, de zaak opvangen als de Duitsers kwamen informeren. Maarten begreep het, maar was diep teleurgesteld. Tussen haakjes, ik had ook nog een stiefbroer, Willem Spaans. Straks word je duidelijk waarom ik dat vertel.'
Alles leek feilloos in elkaar te steken. In de vroege ochtend van 29 augustus verzamelde de bemanning zich op het Haagse station Holland Spoor. Er ontbraken twee man. Cor den Heijer was een van hen. Wat kon er gebeurd zijn? Angstige spanning. Ze kwamen niet opdagen. Opnieuw wachten. Er moest snel een beslissing worden genomen. Aan degenen die er wel waren, gaf Jacob de opdracht alvast de trein te nemen naar IJmuiden. Arie de Mos kreeg de leiding. Zelf keerde hij terug naar Scheveningen, maar trof de mannen niet thuis. Hij rende naar huis, waar zijn stiefbroer Willem Spaans toevallig zijn zeventiende verjaardag vierde. Jacob beval dat Willem mee moest. Zijn moeder, die al die maanden niets had gemerkt, wilde schoon goed inpakken, maar Jacob zei: 'Het is maar voor twee dagen.' Willem sprong met Jacob op de tram. Er viel geen seconde te verliezen. Broer Maarten bleef achter, opnieuw teleurgesteld.

Een origineel Schevenings tafereel uit de oorlogsjaren. Jacob de Mos (rechts) heeft nog een laatste bespreking met een van zijn trouwe maten. Foto: collectie De Mos

In de tram zat Jacob naast mevrouw Pronk, een mensje in Scheveningse dracht. Haar zoon zat al in Engeland. Opeens zei ze: 'Als je Ment ziet, doe hem de groeten en zeg dat ik veel aan hem denk.'
Jacob schrok. Mijn lieve hemel, ze wist het. 'Ik zeg: "Wat bedoel je?"
"Je gaat toch naar Engeland?" En met dat Schevenings accent: "Ach jongen, je hoeft je eigen niet voor de domme te houden, ik weet het wel hoor." Ik zei niets meer. Bij de Frederik Hendrik-laan stapte ze uit. Ze pakte me bij mijn schouder en zei: "Wees voorzichtig hoor, wees voorzichtig." Later ontmoette ik Ment bij de Motor Torpedo Boats. Ik deed hem de groeten, maar jammer genoeg heeft hij zijn moeder nooit meer gezien. Op 27 juli 1944, tijdens een gevecht onder de Franse kust, sneuvelde hij aan boord van de *MGB 418.'*

1964

Mijnendienstkazerne Den Helder

In april 1964 werd ik weer aan wal geplaatst op de Mijnendienstkazerne aan de Bassingracht in Den Helder, dit keer als hofmeester Officieren. In juni kreeg ik daar eindelijk uitsluitsel op het door mij al maanden eerder ingediende verzoek tot dienstvak verandering: mondeling werd me verteld dat het verzoek was afgewezen waarbij als motivatie werd gegeven dat er een schreeuwend gebrek was aan hofmeesters; ik voelde me toen zwaar in de boot genomen door het advies van de selectieofficier bij de afronding van de keuring in Voorschoten. Die moet toen, een kleine drie jaar eerder, al geweten hebben dat een eventuele wijziging van dienstvak me later niet zou gaan lukken.

Goed, mijn marineleven ging verder maar gelijk nam ik me toen al wel voor dat mijn dienstverband niet langer dan zes jaar zou gaan duren, temeer omdat het me inmiddels duidelijk was geworden dat het een vak was met pas op lange termijn vooruitzicht op promotie.

Tijdens de walplaatsing bij de Mijnendienst kon ik bijna een jaar lang functioneren als barkeeper in de longroom. Biljarten als er tijd over was, 's middags een drankje inschenken, de bier en drankvoorraad bijhouden en 's avonds rond het avond eten nog weer inschenken. En zo nu en dan de rekening opmaken en afrekenen van het gebruik van de drank door de officieren. In mijn tijd werd er ook een biertap geïnstalleerd. Groot voordeel van dat

baantje was dat je geen wachtdienst hoefde te draaien en dus wel weekend helemaal vrij was. Op zich was dat daar ook wel weer een mooie tijd.

1965

Mijn plaatsing “op” de mijnendienst kazerne duurde tot eind augustus 1965; een tijdje eerder werd me medegedeeld dat ik voor een aantal maanden met een speciale taak gedetacheerd zou worden op Hr. Ms. De Zeven Provinciën (C802) voor een reis naar en door de Nederlandse Antillen in het Caraïbisch gebied..

Hr. Ms. De Zeven Provinciën (C802)

Nou, dat vond ik geweldig want de walplaatsing was ik eigenlijk al lang weer zat. Dus zo meldde ik me op vrijdag 10 september 1965 met complete tropenbarang op een van de mooiste marineschepen uit die tijd: de geleidewapenkruiser Hr.Ms. De Zeven Provinciën (C802). Gelijk al op maandag 13 september vertrokken we voor een trip van ruim twee maanden. Via Puerto Rico zou de reis naar “de West” en weer terug via Puerto Rico en New York gaan. Aan boord ontmoette ik twee streekgenoten waar ik een aantal keren mee optrok en op stap ging: Piet de Joode uit Bergambacht en Gerrit van Herk uit Gouderak.

Op de heenreis voeren we via de Azoren eerst naar San Juan op Puerto Rico. Bijna dagelijks ging de klok een uurtje achteruit, ging de temperatuur buiten steeds verder omhoog en kregen we begeleiding van vliegende vissen en ook dolfijnen.
De Meteo strooide echter roet in de rustige overvaart en kwam met verontrustende weerberichten omdat men berekend had dat een zich ontwikkelende orkaan (genaamd Carol) ons pad dreigde te gaan kruisen. Van uur tot uur werden berekeningen en posities gecontroleerd maar uiteindelijk bleef onze vaarroute vrij van zeer zwaar weer.

En zo doemden op een mooie donderdagmorgen in alle vroegte aan de horizon de fortificaties op van San Juan. Omdat ik voor een bijzondere taak aan boord geplaatst was, was ik vrijgesteld van alle diensten en kon ik gedurende de hele reis in alle vrijheid volop genieten van de overtocht. Zeer regelmatig was ik te vinden in de ruimte waar onderdelen van de Marinierskapel, die ook aan boord was, oefenden.

Twee dagen na aankomst, aan het eind van de zaterdagmiddag scheepten koningin Juliana, Prins Bernhard, enkele ministers en wat hofhouding zich in om gedurende het verdere weekend mee te varen tijdens de overtocht over de Caraïbische zee naar Willemstad, Curaçao.

Wat was er nou zo bijzonder aan mijn plaatsing? Wel, met nog een aantal hofmeesters was ik speciaal aan boord geplaatst om onder andere in dit weekend de huishoudelijke service aan het Koninklijke gezelschap te verzorgen. Bij de “werkbesprekingen” vooraf hadden we onder andere zeer nadrukkelijk te horen gekregen dat het niet toegestaan was om uit eigener beweging met leden van het gezelschap een gesprek aan te knopen maar dat we uiteraard wel op gestelde vragen konden antwoorden.

Mijn dienst begon op zondagmorgen met de dagwacht (04:00 uur tot 08:00 uur). De ontbijttafel werd gereed gemaakt en tegen 06:00 uur kreeg ik opdracht met instructies om Prins Bernhard wakker te maken met iets van “Goede morgen Hoogheid, het is tijd om op te staan”. Vervolgens

moest ik uit het koelvak van de ijskast een koud speciaal biertje pakken, het flesje openmaken en met een glas op het nachtkastje zetten. Daarna gingen de gewone werkzaamheden voor het ontbijt weer verder alsof er niets gebeurd was. En voor zover ik me dat nog herinner ervoer ik dat indertijd ook gewoon zo. Het ontbijt zelf werd later door de nieuwe shift van dienst, de voormiddagwacht verzorgd.

’s Morgens werd er op het achterschip een kerkdienst gehouden en daarna was er ook min of meer informeel gelegenheid om foto’s te maken of filmpjes te schieten. Het was prachtig Caribisch weer dus werd van beide opties druk gebruik gemaakt.

Voor het verzorgen van de lunch was ook ik weer uitgekozen en zo serveerde ik dus een of meerdere gerechten aan de Koningin en enkelen van haar reis/disgenoten. Op enig moment vroeg de Koningin mij met oprechte belangstelling of ik het niet vervelend vond om zo lang van huis te zijn en zo had ze nog enkele persoonlijke vraagjes die me helaas niet zijn bijgebleven.

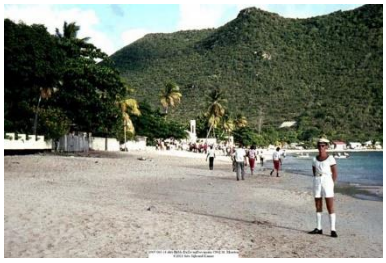
In de vroege maandagmorgen liepen we met veel ceremonieel en, ondanks het vroege uur, onder ontzettend grote publieke belangstelling Willemstad binnen om vervolgens af te meren aan een kade bij het Shell complex. Het eerste deel van mijn speciale taak zat er ook op. Op maandag, dinsdag en woensdag was ik vrij en kon Curaçao verkend worden, maar dat verkennen bleef bij alleen Willemstad.

Het Koninklijk gezelschap vertrok donderdagochtend per vliegtuig naar Aruba en onze trossen werden ook losgegooid om naar dat op een paar uur varen gelegen eiland te gaan.

Bij aankomst te Aruba, rond een uur of drie werd, onder de warme klanken van een steelband aan de wal en die van de Marinierskapel aan boord, afgemeerd achter het rif aan de kade van Oranjestad. Vrijdagsmiddags was er een excursie georganiseerd en werden we met een aantal open legertrucks langs de highlights van het toen nog weinig toeristische eiland gevoerd. ’s Avonds kon er nog even worden gestapt dus gingen we in een taxi naar Santa Cruz en ook snel weer terug omdat er niet veel te beleven was en vooral ook omdat om 23:00 uur de trossen alweer los gingen voor de oversteek naar St. Maarten waar we in de loop van zondagmorgen aankomen.

Het plan was om af te meren aan een nieuw aangelegde steiger maar omdat er op die dag een flinke deining van de zee daar vol op stond, bleef er veel te veel beweging in De Zeven. Na een paar vergeefse pogingen werd toen besloten om voor anker te gaan. Om passagieren mogelijk te maken was het nodig dat de schouwen (tenders) ingezet moesten worden. Letterlijk werd het “sloep naar de wal” hetgeen met een prima “dienstregeling” uitstekend verliep.

De stad (nou ja stad) Philipsburg is mooi versierd met erebogen en vlaggen ter ere van het bezoek van het Koninklijke paar. Op zondagmiddag voert een excursie de deelnemers met een aantal vrij ouderwetse autobussen en trucks over het Nederlandse deel van het eiland; op maandag wordt er aan het strand geluierd.

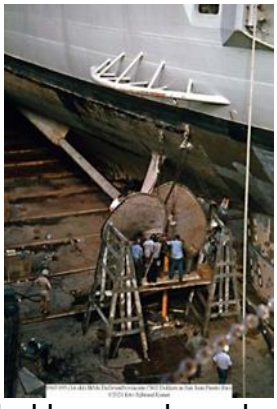


Dinsdagmorgen komt het Koninklijk gezelschap weer aan boord omdat vandaag eerst Saba en later nog St. Eustatius bezocht zullen gaan worden. Saba ligt niet zo ver weg want vanaf het strand van St. Maarten zie je het zo liggen en we zijn er dus ook al snel.
De gasten gaan per schouw naar de aanlegsteiger en vandaar per jeeps omhoog om over de kraterrand weer af te dalen naar The Bottom.

Als het bezoek achter de rug is en iedereen weer terug aan boord is, gaan we op weg naar St. Eustatius. Dat is weer een uurtje varen verderop gelegen. Ook hier worden de schouwen weer ingezet om het gezelschap aan land te brengen en waar in Oranjestad de lunch gebruikt gaat worden. Later in de middag brengen we het gezelschap weer terug naar St. Maarten. Van daaruit zal men per vliegtuig weer terug te vliegen naar Nederland.

De Zeven vertrekt ook gelijk weer om haar reis te vervolgen, eerst naar San Juan, Puerto Rico en later zal New York nog bezocht worden. Onderweg naar Puerto Rico hebben we een korte ontmoeting met een Amerikaanse jager, de USS Claude V. Ricketts. Op zich niets bijzonders ware het niet dat het schip in NATO verband vaart met een bemanning aan boord die is samengesteld uit tal van nationaliteiten (Amerikanen uiteraard en verder Engelsen, Fransen, Turken en nog enkele andere, waaronder ook Hollanders).

Zaterdagmorgen, 9 oktober wordt op Puerto Rico de haven van San Juan langs oude fort El Morro binnengelopen. We meren af aan de Tender pier van de Navy basis omdat er problemen blijken te zijn met de voorstuwingen waarbij met name de schroeven geïnspecteerd moet worden. Duikers constateren dat een van de schroeven gescheurd is en dat er ook stukken van afgebroken zijn. Zo verder varen zou nog wel kunnen maar met de lange oversteek over de Oceaan voor de boeg, wordt dat als toch te riskant beoordeeld. Besloten wordt te gaan dokken en het schip helemaal droog te leggen om te repareren. Normaliter zou daarbij dan eerste de munitie van boord gehaald moeten worden maar omdat er “straks” officiële verplichtingen zijn in New York is dat dit keer geen optie. Daarom moet de gehele bemanning van boord en zal het drooggelegde schip de gehele dag door nat gehouden moeten worden. Dat betekent voor ons een periode van slapen en eten op de basis en vooral aan het zwembad daar vertoeven.



Het ontbijt daar op de basis is wel bijzonder en behoorlijk wennen want gebakken aardappels, maiskolven, kip en konijn en nog veel meer rarigheden zijn wij als Hollanders toch niet echt gewoon. Al met al neemt deze situatie een dag of tien in beslag. Als op dinsdag 19 oktober de klus geklaard is, wordt ’s avonds iedereen weer ingescheept.

Onderwijl liep het dok vol en woensdagmorgen bij het wakker worden, voeren al we midden op zee met flinke vaart koers Noordnoordwest. Gepland was om deze periode in dit gebied een paar dagen te oefenen met onder andere de raketinstallatie. Echter door de opgelopen vertraging werd dat oefen programma vrijwel geheel gecanceld en werd slechts één raket afgevuurd. Een bijzondere ervaring om dat van zo relatief dichtbij mee te maken.

De aankomst in New York was gepland op vrijdag, maar dat kon niet meer gehaald worden. We voeren nu een dag later op een mooie, ietwat mistige zaterdagmorgen de Hudson op en al gauw doemden de contouren van de wolkenkrabbers van wereldstad New York op. Na even gedag zwaaien naar het Vrijheidsbeeld meerden we af aan een van de pieren van de Holland Amerika Lijn om hier een aantal dagen te verblijven. De geldopname was bepaald op maar liefst $ 20,-, omgerekend een voor die tijd flink bedrag.

Maar in de stad kocht je voor een dollar minder als in Nederland voor een gulden. Een prachtige excursie, georganiseerd door de lokale KLM vertegenwoordiging maakte dat we toch nog ergens kwamen en de veerboot naar het Vrijheidsbeeld was, net als een bezoek aan de gebouwen van de Verenigde Naties langs de East river geheel gratis. Vanaf een tribune kon daar door ons zelfs een vergadering van de assemblee worden bijgewoond.

Avonds in een kroeg (je moest echt 21 zijn om daar binnen te mogen en je moest je leeftijd zelfs met je paspoort bewijzen) werden we door het zingen van Tulpen uit Amsterdam ruim getrakteerd door de Amerikanen, dus het snel slinken van de zeer kleine voorraad dollars bleef beperkt. Ook de metro was zeer goedkoop maar een “echte” hotdog op Broadway en een bezoek aan het Empire State Building (toen nog het hoogste gebouw ter wereld) hakte er wel weer in.

Wat de officiële gelegenheid was waar we hier met De Zeven voor moesten zijn, is volstrekt langs me heen gegaan, maar de vier dagen dat we hier verbleven, waren een geweldige belevenis.

Dinsdagmorgen 26 oktober ontmeert De Zeven en laat een sonore maar luide bromstem van de stoomfluit klinken die weerkaatst wordt door de wolkenkrabbers. De terugreis is begonnen en het gaat nu full speed op Holland aan. Onderweg naar Nieuwediep krijgen we op de Oceaan nog een steuntje in de rug van een tegen windkracht 12 aanlopende storm. Geweldig indrukwekkend om het schuimende water om je heen te keer te zien gaan. Het slingeren van het schip viel mee omdat de golven

van achteren kwamen, uiteraard stond alles stormvast en was een buitendeks verblijf ten strengste verboden. Een noodoproep deed ons een poosje van koers veranderen en werd de invloed van wind en golven goed merkbaar, maar later kunnen we weer terug op de oude, wat rustigere koers. Zo lopen we op 5 november midden in de nacht na een reis van bijna twee maanden Nieuwediep binnen.

Mijnendienstkazerne Den Helder

Mijn detachering met speciale taak op De Zeven Provinciën was ten einde en op maandag 7 november meldde ik me weer terug op de Mijnendienstkazerne voor het vervolgen van mijn walplaatsing met werkzaamheden als Hofmeester officieren.

1966

Hr. Ms. Bruinisse (M856)

Dit duurde niet zo lang want in februari 1966 kreeg ik weer een varende plaatsing.
Nu werd ik als Hofmeester officieren geplaatst op de in Den Helder aan de pier bij fort Harssens gestationeerde mijnenveger Hr.Ms. Bruinisse (M856) (ex-USS AMS – 168) (AMS = Adjutant Mine Sweeper) van het Mijnenbestrijdings squadron (Mbron 123).
Van de periode daar aan boord zijn anders dan reisjes naar Oostende, Rotterdam, Bruinisse, Duitsland en Denemarken, weinig schokkende zaken te melden maar er waren toch ook wel een paar bijzondere gebeurtenissen.

Op dinsdag 7 juni 1966 kreeg de gehele bemanning opdracht om over te pakken naar Hr.Ms. Breskens. Een dag later voeren we Den Helder uit om gedurende de rest van de week ter hoogte van Scheveningen/Zandvoort maritieme voorbereidingen te gaan treffen voor een grote vlootschouw die de daarop volgende week gehouden zou gaan worden.

Nadat het karwei geklaard was ging de Breskens ter hoogte van Scheveningen voor anker in afwachting van de rest van het Mbron 123.
Dat arriveerde laat in de maandagmorgen om voor de aanstaande vlootschouw te gaan oefenen. Dinsdag 14 juni zou namelijk voor de kust bij Scheveningen een grote vlootschouw gehouden worden ter gelegenheid van de onthulling door Koningin Juliana van een Nationaal Gedenkteken voor de Marine te Scheveningen.

Vrijwel de gehele Marinevloot was aanwezig en de schepen voeren, aangevoerd door het vlaggenschip van Smaldeel 5, Hr.Ms. De Ruyter (1953-1972), in kiellinie met daar achter Hr. Ms. De Zeven Provinciën (1953 – 1975), een groot aantal onderzeebootjagers, onderzeeboten en mijnenvegers. Op alle schepen stond de bemanning in paradeerrol aangetreden. Al met al werd het een zeer indrukwekkende dag met schitterend weer.
Op 15 juni arriveerden we weer in Den Helder waarna de gehele bemanning weer terug kon overpakken naar de Bruinisse.

In het 3e weekend van juni had ik wachtdienst toen er op vrijdag tegen de avond bericht kwam dat er een Russische sleepboot geschaduwd moest gaan worden.
De weekendbemanning van het squadron kreeg opdracht om met het schip van de wacht, Hr.Ms. Beemster het schaduwen te gaan uitvoeren. Zo werd wat een saaie weekendwacht zou worden omgezet in een eigenlijk toch ook wel weinig enerverende gewaarwording.

Kort daarna volgde de zomerreis door het Noord-Oostzee kanaal (het Kielerkanaal) naar o.a. Kiel, Flensburg, Korsør, Ärhus, Kalundborg en Fredericia. De terugreis ging ook weer via het Kielerkanaal. Vanwege zware storm op de Noordzee kwam er nog een overnachting in Cuxhaven achteraan.

Een paar dagen na de verlate terugkeer van de zomerreis op zondagnacht in Den Helder vertrokken we weer naar zee voor een bezoek van een paar dagen aan Oostende waar een vlootschouw werd gehouden voor Koning Boudewijn en waar wij ook aan deelnamen.

Vrijdags werd Oostende alweer verlaten en we gingen voor een binnenlands weekendbezoek naar Bruinisse, de plaats waar het schip naar

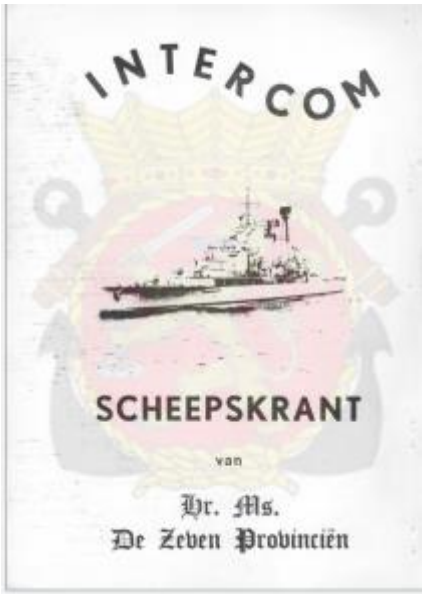
is genoemd. Dit ter gelegenheid van de mosselfeesten die er op zaterdag gehouden werden. Daar hoorde een vaartochtje met de mosselkoningin bij en na afloop kwamen zakken vol mosselen aan boord en waren kookadviezen niet van de lucht. Na het weekend ging de reis, met voor velen een door de mossels en wat biertjes wat katterig gevoel via de Grevelingen weer naar Den Helder.

Net terug in Den Helder kwam er de volgende morgen bericht dat vissers bij Hoek van Holland voor de monding van de Nieuwe Waterweg een mijn in de netten hadden opgevist. De vissers hadden opdracht gekregen deze bezijden de vaargeul op een gemarkeerde plaats te stallen om later deze “buit” onschadelijk te laten maken door de deskundigen die bij ons aan boord waren meegekomen.

In de vroege vrijdagavond arriveerden we ter plekke en gingen voor anker. De volgende morgen werd met behulp van de gemelde coördinaten de locatie waar de mijn was “neergelegd” al snel gevonden. Duikers gingen te water en maakten eerst de mijn onschadelijk waarna hij boven water werd getakeld. Eenmaal langszij werd de mijn van springstoffen voorzien en weer te water gelaten. Na een druk op een knop verscheen even later een prachtige waterzuil als bewijs dat de operatie geslaagd was en na het verzamelen van nog wat vis, kon de terugreis naar Den Helder worden gemaakt en was het zomerverlof aangebroken.

Na het zomerverlof werden vanuit Den Helder met grote regelmaat een aantal veegopdrachten – en oefeningen uitgevoerd langs de ten noorden van de Nederlandse en Duitse wadden eilanden gelegen zeeroute (ook wel bekend als de IT route).

Begin oktober werd Hr.Ms. Bruinisse voor onderhoud uit de vaart genomen en tijdelijk vervangen door Hr. Ms. Blaricum (M853). Eenzelfde AMS als de Bruinisse maar toch was het weer even wennen. Lang duurde dat voor mij niet want al gauw kreeg ik te horen dat ik begin december weer op De Zeven geplaatst zou worden.

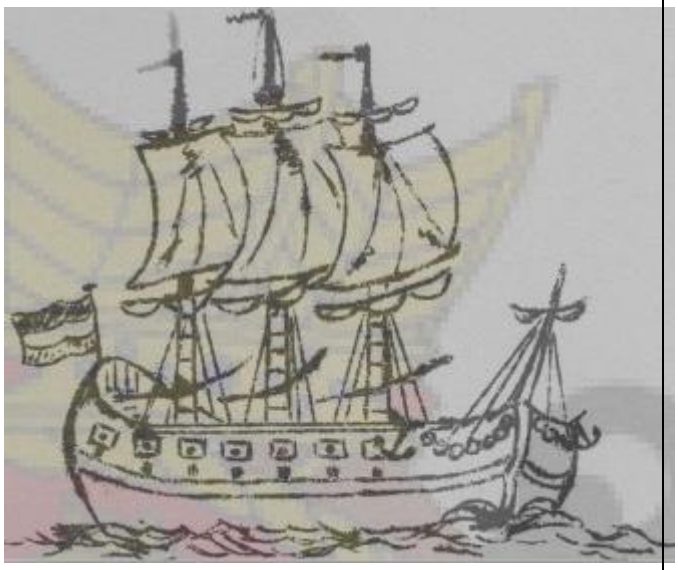


ZEPROV EXIT

DEEL 2

DE ZES "ZEVENS"
==========

Onze "Zeven" heeft zes voorgangsters gehad, die eveneens de naam "De Zeven Provinciën" droegen.
Hieronder volgt een kort overzicht over deze schepen. De gegevens zijn ontleend aan de Maritieme Encyclopedie.



1. (1645-1659). Linieschip van het 5e charter van de Admiraliteit van Amsterdam. Had aanvankelijk 52 stukken, later 48 stukken. Nam deel aan de slag bij Elba in 1652 en aan de slag bij Livorno in 1653 in het eskader van admiraal Jan van Galen. Was ingedeeld bij het eskader van vice-admiraal de Ruyter bij zijn tochten naar de Oostzee en Portugal gedurende de jaren 1655-'59.

2. (1665-1667). Linieschip van 48 stukken van de Admiraliteit van Amsterdam. Nam deel aan de slag bij Lowestoft in 1665, aan de Tweedaagse Zeeslag in 1666 en aan de tocht naar Chatham in 1667. Werd later herdoopt in "St. Jan Baptista".

3. (1665-1694). Linieschip van 80 stukken van de Admiraliteit van de Maze. Aanvankelijk vlaggeschip van vice-admiraal Van Nes. Van 1666 tot '74 vlaggeschip van admiraal De Ruyter. Nam deel aan de Vierdaagse Zeeslag in 1666, de Tweedaagse Zeeslag, eveneens in 1666, de tocht naar Chatham in 1667, de slag bij Solebay in 1672, de slag bij Schooneveld in 1675 en de slag bij Kijkduin in 1675. In 1678 was het het vlaggeschip

van schout-bij-nacht Jan van Brakel. Werd in 1692 bij Kaap La Hogue onder kapitein Evert de Liefde lekgeschoten en in 1694 voor sloop verkocht.

4. (1694-1706). Linieschip (driedekker) van 92 stukken van de Admiraliteit van de Maze. Was in 1696 vlaggeschip van luitenant-admiraal Gerard Callenburgh in de vloot van luitenant-admiraal Philips van Almonde. Van 1701 tot '03 vlaggeschip van schout-bij-nacht Philips van der Goes; nam als zodanig deel aan de slag bij Vigo (1702). In 1705 vlaggeschip van schout-bij-nacht Paulus van der Dussen bij het beleg van Barcelona. Strandde eind 1705 op de Hinder bij de Maasmond en werd in juni 1706 als wrak verkocht.
5. (1782-1794). Linischip van 74 stukken van de Admiraliteit van het Noorderkwartier. Werd te Amsterdam getouwd en in 1794 te Hoorn voor sloop verkocht.

6. (1909-1936). Pantserschip. Werd gedoopt en te water gelaten door Z.K.H. Prins Hendrik der Nederlanden. Vertrok eind 1910 naar de Oost en was van 1911 tot '18 vlaggeschip van het Nederlands eskader in Nederlands-Indië. Werd na de muiterij in 1933 (Muiterij 5) omgebouwd tot opleidingsschip. Op 21-10-1936 hernoemd in "Soerabaja". In 1942 van de sterkte afgevoerd.

.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.--.-.-

BEKENDMAKING O.S.&.O.

==========

Als laatste O.Off.van O.S.&.O. van dit schip wil ik niet achter blijven om een bijdrage te leveren aan de laatste editie van de scheepskrant. Nu moet U niet gaan denken dat er nog een bustrip of bingo-avond georganiseerd wordt, dat is voorgoed veleden tijd, maar ik weet zeker dat op uw volgende varende plaatsing dit zeker weer gedaan zal worden. Dan het volgende, ik hoop dat alle opvarenden van dit schip deze laatste editie zullen lezen en daarom vraag ik ook in dit stukje of een ieder die maar iets geleend heeft bij O.S.&.O. dit voor 24 oktober a.s. in wil leveren, zodat ik mijn detail volledig kan afstorten voordat ik naar mijn nieuwe plaatsing ga.
Tot besluit wil ik dit korte stukje dan beëindigen met dank te zeggen aan een ieder die mij in de achterliggende periode steun en medewerking gegeven heeft.

Sergeant der Mariniers
Groot, A.E.J de

.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.--.-.-

OPMERKING.

"Wat wil jij later worden?"vroeg de onderwijzeres aan de domste van de klas. “Dat weet ik nog niet precies, maar wel iets dat gauw niet meer hoeft omdat er computers voor komen.”

.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.--.-.-

GEEN P.V.G. MAAR EEN FERME TRAP NA !!!!!

Voor wie zullen jullie nu wel denken,nou dat is niet zo moeilijk te raden. Ten eerste voor de gehele regering en ten tweede een trap van 18.000 man marine personeel voor minister Pronk

en als 17.999 ‘s konings blauwdragende liedens, net zoals ik, schoenmaat 45 hebben dan sloft ie niet.
Waarom minister Pronk,wel in de jaren ’60 hadden we een paar bekende nationale figuren zoals b.v.Het Goede Heertje en de bankiers Texaira de Matos, deze liedens smeten ook op een onverantwoorde wijze met keiharde Dutch Florins van anderen maar zij werden opgepakt en kregen via Vrouwe Justitia enige dagen straf.
En wat doet rakker Pronk? Sjuust precies hetzelfde maar hij heeft Vrouwe Justitia achter zich staan en stuurt het via Tante Pos naar ontwikkelings-landen?????????? .

Als hij zo door gaat dan hoeven de Nieuwediepers d’r eigen niet druk te maken want dan krijgen ze inplaats van Rijkssalaris ook ontwikkelingshulp. Zou hij toch stiekum lid zijn van de C.P.N.??
Al met al is de zaak voor ons onherroepelijk en houden we op met het zijn van de trots van de Koninklijke Marine en misschien wel van de natie.

Toen dit bericht kwam ging ik een beetje zitten mijmeren over mijn tijd aan boord van deze oude dame, het was mijn eerste varende boot bij deze baas en als het zo doorgaat misschien wel mijn laatste.
Wat was ik trots dat ik op een mooie dag in 1961 hier aan boord mocht stappen om mijn eerste zes varende maanden op dit grote en toen nog mooie schip te mogen doorbrengen.
Dertien jaar later stapte ik weer aan boord iets minder trots, zij was even als ikzelf ook een paar jaartjes ouder geworden en de verbouwing tot potlodenwerper compleet met betonmolens en matras hadden het uiterlijk niet mooier gemaakt, maar ja, ik zou wel zien.

Dit is nu alweer ruim een jaar geleden en het is toch nog meegevallen, want de rotdingen vergeet je zo snel en de leuke dingen vergeet je nooit meer en als mijn zoon net zo is als saja, dan kan ik later tegen mijn kleinkinderen zeggen: "vroeger toen ik nog op de ouwe zeven voer, ja toen" en zeer waarschijnlijk gebeurt dit met enige weemoed.
Genoeg getreurd we moeten verder, want als we blijven zitten dan zijn we straks ook nog Zuid-Amerikaan omdat we meeverkocht zijn en dat hoeft nu ook weer niet.
Tijdens de laatste cruisse Den Helder – Antwerpen – Rotterdam – Plymouth – Den helder was er al sprake van een ongeorganiseerde bende want onze schout bij dag en nacht werd lid van de club van 50-gers, op een mooie punthoofden zondagochtend in Portsmouth wordt er alle hens gefloten. En een grotere gezelligere bende op zondag had ik nog nooit meegemaakt bij de baas en terwijl de ouwe schout toegezongen werd door een samengeraapte hoeveelheid militairen, burgers en half militair/half buger werd de zoete ABRAHAM aangedragen en overhandigd waarbij het jongere broertje van de schout vergat mee te zingen en bij de aanblik van de taart stond te likkebaarden, dat hij daarvan houd is hem wel aan te zien.

Dit was wel het hoogtepunt van deze cruisse en vol goede moed gingen we op weg naar onze thuishaven, maar voordat we met weekend mochten kregen we nog een prachtige dagtrip aangeboden van ons Reisburo "GONGRIJP" en in verband met de voordelige prijs was er erg

veel belangstelling voor deze trip. Het was een ludiek tripje naar Alshot, maar ons hotel is maar gebouwd voor 750 man en niet voor een kleine 2000 en dat was eigenlijk wel een beetje teveel van het goede, maar ja, toch maar los voor en achter en de neus in de wind. Reislijder Kuijck had de zaak best voor elkaar en er was een hoop te beleven zoals diverse excursies en enige puzzelwandeltochten, Cinema "AMSTERDAM" mocht tijdens de matinee verheugen op een constante volle bak, het chinees restaurant had met zijn cafetaria systeem ook veel succes en de nassie vond een gretige aftrek.
De M.L.D.-show deed het ook wel, je kon goed zien dat ze toen nog nergens van wisten want ze deden het met erg veel plezier, tot slot profiteerde onze belastingvrije winkel ook nog van dit grote aantal dagjesgangers met zijn in allerijl opgerichte kraampjes en had aan het eind van de dag een stevige omzet al was het dan niet belastingvrij.

Een veel gehoord gezegde op die dag was: "Wat zullen die arme mensen op de Friesland ziek zijn" en als ik dan in het gezicht keek van iemand die dat gezegd had dan werd ikzelf bijna ziek. Een ding werd verkeerd begrepen die dag door die meevaarders, tijdens de schietdemonstraties door onze kanonenboeren zei men dat die zo slecht schoten, maar dat is niet zo want je mag nog zo maar niet door zo een dure meteo-ballon heenschieten, daar zijn die dingen veels te duur voor, en wat dachten de geachte burgers eigenlijk wel dat de jongens zo maar door onze nationale driekleur heen zouden boemsen, nou goed geraaien mis, die schieters hebben ook nog eergevoel. Achteraf een GROTE P.V.G. voor het reisburo en al zijn medewerkers oftewel de gehele bemanning.

Voordat we aan de tweede dagtrip begonnen moest er eerst nog even de munitie gelost worden en werden er een paar van die radarbullen afgesloopt. Nadat dat gebeurt was en wij nog genoten van een weekend vanuit Nieuwe Diep keerden we onze vertrouwde steiger 20 de rug toe om de neus richting Rommeledam te steken en voorlopig niet weer terug te keren op ons stekkie, daar aangekomen gingen we meteen in dok en begon voor ons opvarenden wel de meest minst prettige tijd met de oude dame.
Als er ooit nog eens zoiets moet gebeuren laten ze dan de bemanning aan de wal plaatsen, want het ongerief van het tijdelijk overplaatsen weegt niet op tegen het ongerief van het aan boord blijven, hoogstens de hoge omes die dit zouden moeten regelen hebben hier een paar dagen werk aan. Maar zij hebben wel goeie ventilatie op dr lui dr burelen en slapen doen zij wel thuis dus hebben zij ook geen last van de sauna. Mochten ze toch een beetje last van de warmte hebben dan stappen ze naar de kraan en nemen een slokje fris water, nou dit alles hebben wij stevig gemist. Zouden de heren van het ministerie die dit uitgemaakt hebben wel eens bij de R.D.M. geweest zijn, ik geloof het niet want anders waren hun de verschrikkelijke varkenskotten ook wel opgevallen op de dokken die voor sanitaire verblijven doorgaan.
Een hele grote werf en geen eens behoorlijke sanitaire voorzieningen voor opvarenden van de te repareren schepen. Dit is dus een duidelijke zaak; GEEN P.V.G., maar ook een trap na !!!!
Afijn dat hadden we ook weer achter de rug en geen strobreed in de weggelegd door de binnenvaartschippers togen we gelukkig weer naar Den Helder, hoewel dat opgetogens er nu wel vanaf is, want midden in je vaarperiode overgeplaatst te worden is ook niet alles.
Hier treft gelukkig de marine geen blaam dus laten we het niet op ons werk afreageren maar bij de volgende verkiezingen beter stemmen met ons allen. Hiermee wou ik gaan afsluiten en mocht er op mijn volgende plaatsing ook een scheepsdrukwerkje zijn, dan horen jullie daar nog wel van me. Rest mij alleen nog de Redakties van Intercom hartelijk te bedanken voor hun

openheid en democratisch beleid bij het samenstellen van dit blad, als laatste hier aan boord krijgen jullie van mij een GROTE P.V.G.met BLOEM.

B.A.S.Griep.

.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.--.-.-

Noot v/d Red: P.V.G. betekent Pluim Van Griep.

NADENKERTJE

Leiding geven bestaat niet uit mensen op hun hoofd timmeren. Dat is mishandeling, geen leiderschap.

.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.--.-.-

" TU NE CEDE MALIS ……..."

In de longroom hangt een groot schilderij, voorstellend de "Zeven Provinciën", een volgetuigd zeilschip op het golvende water.
Ik weet niet wie de maker is, maar op de fraaie omlijsting staat geschreven (met schrijffout): "Tu ne cede malis, sed contra audacior ito". Je zou dit ongeveer zo kunnen vertalen: "Je moet niet wijken voor degenen die je kwaad willen, maar er met des te grotere vastberadenheid op afgaan".
Het schilderij zal wel in het museum terecht komen, en met dit schilderij verdwijnt ook de naam "Zeven Provinciën" van het toneel, na vele eeuwen in vele vormen over vele zeeën de Nederlandse vlag getoond te hebben.
"Tu ne cede mails", je moet niet opzij gaan voor kwaadwillenden, dat heeft de "Zeven" nooit gedaan, doch nu zal het vlaggeschip de vlag voorgoed strijken. De zevende "Zeven" sluit (voorlopig?) de rij.

In het Evangelie staat dat je de ander zeven maal zevenmaal moet vergeven; dat zullen wij dan maar doen, met een zinspeling op de oude spreuk: "Roma locuta, causa finita": Den Haag heeft gesproken, de kous is af.
Het uitdienststellen van de "Zeven" sluit ook een stuk Geestelijke Verzorging af. Vanaf de indienststelling tot nu toe is er altijd een Pater en dominee aan boord geplaatst. Ik schat dat er in de afgelopen jaren wel een dertigtal voorgangers zijn geweest. Collega's die ieder op hun eigen manier een plaats hebben mogen innemen in de marine-gemeenschap van de "Zeven Provinciën", een gemeenschap van mannen met hun idealen, hun desillusie, hun vragen, hun heimwee, hun verlangens, hun vreugde, hun openheid, hun kameraadschap.
In deze drijvende woon- werkgemeenschap hebben vele vlootgeestelijken een rustpunt betekend, een vraagbaak en een raadgever.
Een voorganger in de kerkdiensten, een aanzegger van verdriet, een man waarbij je eens kon spuien. Bij de Geestelijke Verzorging had de "Zeprov" een goede naam. Het was er prettig mee varen en je kwam nog eens ergens. Maar dat het prettig was lag voor een groot gedeelte aan de openheid van de opvarenden en de grote mogelijkheden welke het schip bood. Een grote hoeveelheid en verscheidenheid van capaciteiten in een overzichtelijk geheel. De plaatsing "Zeven Provinciën" vervalt. Een brok herinnering, ervaring en wat weemoed blijven over.

Het is, geloof ik, wel op zijn plaats in jullie al de vele duizenden opvarenden van de "Zeprov" te danken voor de vriendschap, de openheid en loyaliteit, ten opzichte van de Geestelijke Verzorging.

De gemeenschap van de "Zeprov" houdt abrupt op te bestaan, lost op in de marine.
Het ga jullie op de nieuwe plaatsingen goed en onthoudt:

"Tu ne cede malis, sed contra audacior ito":
laat je niet ontmoedigen door tegenvallers,
maar zie veel liever de toekomst met
vertrouwen tegemoet.

H. Hillenaar
vlootaalmoezenier

==========

ADVERTENTIES

Benzinestation in Toronto adverteerd:
Panties 75 cent, montage gratis.

Kleine advertentie in de zomer;
"Flatbewoner mist U het scharrelen in de tuin?
Kom dan in de mijne scharrelen die heeft dringend behoefte aan U "

.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.--.-.-

Moeder tegen dochtertje;
" Goed ik zal je wat vertellen over het geslachtsleven,het is het begin van alle huishoudelijke karweitjes."

.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.--.-.-

"Zodra de ochtendgymnastiek op de radio begint,springt mijn man uit bed," vertelde de oude dame op het koffieuurtje aan haar vriendinnen.
" Geweldig,op zijn leeftijd nog gymnastiek doen",zei een van de dames bewonderend. "Nee, hij doet het niet, maar de welgeschapen dochter van onze overburen".

.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.--.-.-

Uit voorzorg tegen kapingen werd op het vliegveld alle bagage grondig doorzocht. Er waren passagiers die mopperden,maar er was ook een dame die ervan in de wolken was: " Ze hebben dingen gevonden die ik al, weken kwijt wasl"

.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.--.-.-

Jongelui klagen dat ze geen baantje kunnen vinden als ze lang haar hebben. Ze moesten eens weten hoe moeilijk het is een baantje te vinden als je dun en grijs haar hebt.

.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.--.-.-

Willem Punt, overlevende van de ramp met de Junyo Maru. Foto: Fotopersbureau De Jong en Van Es.

De grootste scheepsramp aller tijden

De Japanners sleepten tienduizenden krijgsgevangenen door half Azië. Ze lieten ze slavenarbeid verrichten, ze martelden, koeieneerden, onteerden en executeerden ze. De Conventie van Genève is nog nooit zó met voeten getreden als tijdens de Japanse overheersing. Een absoluut dieptepunt was het krijgsgevangentransport met de *Junyo Maru* in september 1944. Willem Punt uit Hendrik Ido Ambacht kan het navertellen. Deze in IJmuiden geboren zoon van een kuiper ging op 16-jarige leeftijd als 'ketelbinkie' naar zee, maar eindigde zijn loopbaan als Hoofd Sectie Algemene Zaken bij Shell Tankers b.v.. Wat hem en duizenden lotgenoten in september 1944 overkwam, heeft Punt sober opgeschreven in een verhaal dat schijnbaar over de bouw van een schip handelt: *652 - Built in Liverpool - 1908* heet het.

Eén van onze lezers, de heer Dik de Moor, kreeg het manuscript toevallig in zijn bezit. Het bezorgde hem kippenvel.

De Moor, kenner van de geschiedenis en zelf ook ex-gevangene van Nippon (Japanse 'dokters' voerden medische experimenten op hem uit), beleefde het als een groot, Grieks drama. Het verhaal van Punt ontleent zijn kracht mede aan de rol die een lotgenoot van hem, een zekere Vogel, daarin heeft gespeeld. Vogel voorspelde Punts op handen zijnde noodlot met griezelige nauwkeurigheid. Zelf overleefde Vogel, het orakel, de gebeurtenissen in september 1944 niet. Dik de Moor heeft het manuscript van Punt speciaal voor *De Opmaat* bewerkt.

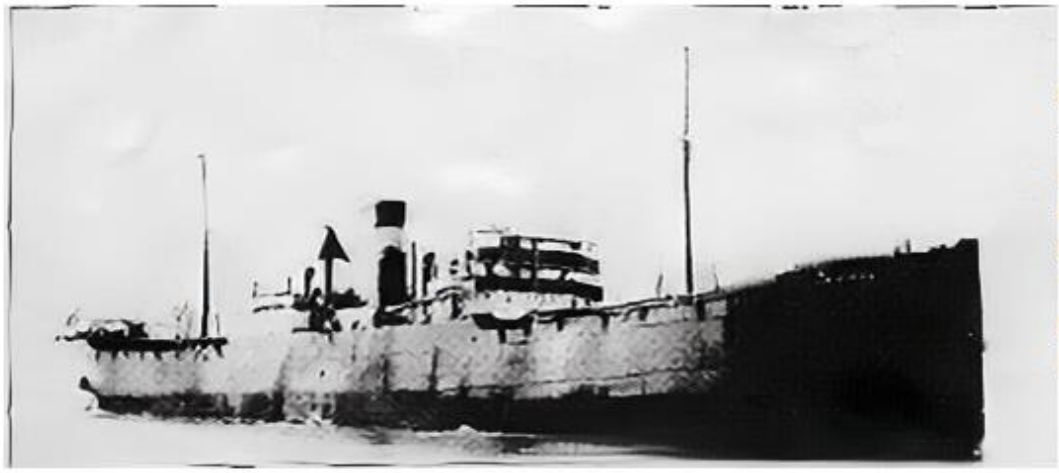
HET ORAKEL VAN VOGEL

Mijnheer Japan, help ons!

“Over een paar dagen beleef je een groot ongeluk, maar je komt daar levend uit. Jij wordt ernstig ziek, maar je zal overleven en teruggaan naar Holland. In Holland blijf je kort, want ik zie je in wit uniform in een warm land met een blonde vrouw en twee kinderen. ” Mijn hand loslatend vervolgde hij: “Mijn naam is Vogel en als de naam je ontschiet, denk je maar aan die rare vogel. Ons zal een ongeluk overkomen waarbij ik sterf maar jij zal het navertellen. Doe dat pas later in verband met de paniek die je ermee veroorzaakt!

Velen vragen mij hun toekomst te voorspellen, maar ik voel alléén negatieve energie in de barak. Op zoek naar positieve signalen ontmoette ik jou en dat verduidelijkte alles!"

'Op weg naar Griekenland las ik deze orakel-achtige aantekening in het nuchtere manuscript 652 - Built in Liverpool - 1908 van Willem Punt uit Hendrik Ido Ambacht. Ik besefte dat het orakel van Vogel voor derde stuurman Willem Punt het vangnet voor overleving was geworden. Willem Punt, een Nederlandse krijgsgevangene tijdens de Japanse bezetting in voormalig Nederlands- Indië, aan boord met 6.500 slaven op het 5.000 BRT metende Japanse slavenschip Junyo Maru.
Ik laat Willem Punt aan het woord.'



Het ongeluksschip Junyo Maru. Bron: Ships Science Museum, Tokyo, overgenomen uit: 'Eindstation Pakan Baroe.' Uitg. Buijten & Schipperheijn.

Mijnheer Japan, help ons!

Op vrijdag 15 september 1944 vertrok ik met medekrijgsgevangenen uit het Tiende KNIL-bataljon naar de haven van Batavia. Op het havenemplacement Tandjong Priok liepen Leen Sloot en ik onder bewaking naar een binnenhaven waar een doorgeroest schip aan de kade lag. Fluisterend zei ik tegen Leen: "Let op, wij gaan met dit karkas, en door langzaam te lopen zorgen wij achteraan te komen. Wanneer het dan toch varen wordt verblijf ik liever aan dek dan in het ruim!"

Op het voordek en in de voorruimen waren 4.200 romusha's (Indonesische dwangarbeiders) samengepakt, terwijl op het kleinere achterdek en in de achterruimen 2.300 krijgsgevangenen werden opeengeperst (1.600 uit het Tiende KNIL-bataljon en 700 uit Kampong Makassar te Batavia). Toen Leen en ik als laatsten op het achterdek aankwamen, bleken de ruimen overvol en hield het voortdurend slaan door Japanse en Koreaanse bewakers op. Met enige honderden bleven wij op het achterdek en kon ik het eerste deel van mijn plan als gelukt beschouwen. Maar herhaaldelijk werd er "rouleren" geroepen en moest ik een vaste plek op het achterdek zien te veroveren. Zoekend van bak- naar stuurboord, vond ik een smerig maar afdoend antwoord. Aan stuurboord waren aan de railing zes houten bakken buitenboord gehangen om ons van menselijke behoeften te bevrijden. Deze latrines hadden een bodem van twee plankjes om de voeten op te zetten.

Maar de plankjes waren glad door het morsen van voorgaande gebruikers. Spontaan begon ik met vastpakken van angstig toegestoken handen en coördineerde de sanitaire toeloop door wachtenden in een rij te plaatsen. Voor het bereiken van de latrines moest over de railing worden geklommen om zich daarna buitenboord te laten zakken. Voor velen een angstige ervaring, waarbij de helpende hand van een 23-jarige in korte broek en ontbloot bovenlijf dankbaar werd aanvaard. Na enige tijd zag ik er niet meer uit, maar een onzichtbare kracht gebood mij deze plek niet meer te verlaten. In een laatste ontmoeting met Leen Sloot vroeg ik hem een handje te helpen, maar mijn weinig frisse uiterlijk deed hem ervan afzien om juffrouw van de retirade te spelen.

Naderhand vernam ik dat Leen een plaats had gevonden op balen rijst in het dekhuis tegen het middeneiland. Een opbouw met stalen deur die later door torpedo-explosies zou klem raken en het ontsnappen onmogelijk maakte. Verder bevond zich op het achterdek tegen het middeneiland een Hadji-keuken, zoals gebruikelijk bij Mekka-gangers naar en van de havenplaats Jeddah. Drie luikhoofden namen tweederde van de dekruimte op het achterdek in beslag, waardoor aan bak- en stuurboord slechts een loopruimte overbleef van circa drie meter. Aan stuurboord was de loopruimte bezet door legervoertuigen (onder andere een waterfiltertruck op één meter van mijn latrines) en twee stapels van totaal twintig houten reddingsvlotten van drie bij twee meter en een dikte van tien centimeter. Uit de ruimen hoorde ik gejammer en geruzie, en van sanitaire bezoekers vernam ik wat zich daar afspeelde.

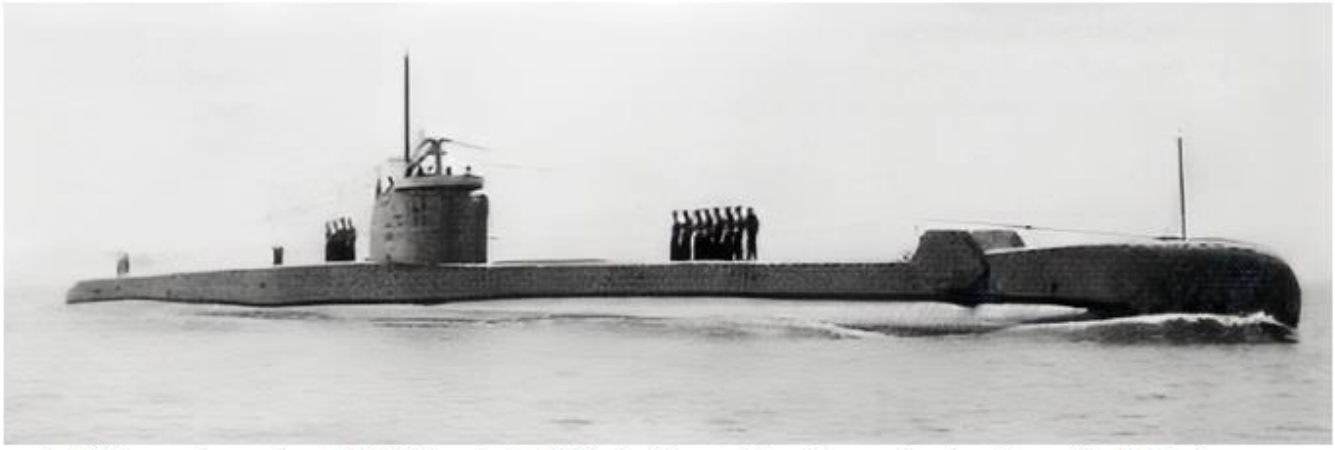
Het was er warm: 40 graden Celsius. De drie ruimen in het achterschip waren in de breedte verdeeld in drieën en verticaal in drie woonlagen. Op de 27 woonlagen bewogen de gevangenen zich op kruiphoogte van en naar drie trappen, die de lagen met het achterdek verbonden. Tot ongenoegen van iedereen werd er gekropen op deze lagen, waar de ligruimte per persoon 80 cm bij 180 cm was. De ruimen waren smerig, maar smerig was alles op het schip. Waar de ene zwart was door het roet, was de ander bruin door... vul het zelf maar in. Op het voordek en in de voorruimen waren romusha's samengepakt. Hun omstandigheden op het voordek zullen niet beter en mogelijk slechter zijn geweest dan de leefomstandigheden van de krijgsgevangenen op het achterdek. Op het tusseneiland bevond zich de scheepsbrug waar een bange Aziatische bewaking zich in zwemvesten bij de reddingssloepen had samengetrokken.

Tegen de avond werden aan bakboordzijde de trossen losgegooid en verwijderde de Junyo Maru zich van de kade om een paar honderd meter verder het anker weer te laten vallen. Op de rede bleven wij tot zaterdagmiddag 16 september liggen door duikbootalarm. Ten slotte werden de ankers gelicht en kwam er gang in het schip. Naar de zonnestand te oordelen gingen we in noordwestelijke richting. Een zeebriesje maakte het overdag aangenaam aan dek en 's nachts bitter koud. Toch bleef ik 's nachts aan dek. Overdag was er vliegtuigbescherming en naast ons voeren een korvet aan stuurboord en een gunboat aan bakboord. De ochtenden brachten goddank de warmte na een ijskoude nacht en op 18 september zagen wij aan rechterzijde de contouren van het Bukit Barisan-gebergte op het eiland Sumatra. Wij bevonden ons dus in de

Indische Oceaan en de begeleidende Japanse vliegtuigen gaven ons een vreemd gevoel van veiligheid. Ons schip zag er immers door de militaire deklading niet uit als een slavenschip.

Tegen het einde van de middag vertrokken de vliegtuigen en sloeg het weer om. Terwijl we een gangetje van slechts 10 knopen liepen, hoorde ik plotseling een daverende explosie midscheeps en geroep dat de ketels waren gesprongen. De ontsnappende stoomwolken uit het middeneiland bevestigden dat. Ik rende naar voren om te zien wat er midscheeps aan de hand was, toen een denderende explosie uit het achterschip werd vernomen. Ik werd een halve meter omhoog geworpen en viel met een klap op het dek terug. Beteuterd krabbelde ik overeind om te ontdekken dat de voorzienigheid mijn leven had gered. Na 80 uur lang onafgebroken op één plaats te zijn gebleven, had ik deze slechts enkele seconden verlaten om een verschuivende deklast te laten passeren. Lang kon ik echter niet in gedachten verzonken blijven, want er moest gehandeld worden. Het schip begon achterover te hellen en de mensen raakten in paniek. In korte tijd speelden zich vreselijke taferelen af. Het onnadenkend in zee springen nabij de torpedo-inslaggaten, waardoor de drenkelingen weer de ruimen werden ingezogen. En het gooien van dekvlotten in zee zonder uit te kijken of ze niet op de wegzwemmende drenkelingen terechtkwamen. Maar wat mij het meest is bijgebleven waren latrines, volgepropt met vastgeklemde mensen die ondersteboven in zee kwamen. Slechts enkelen konden zich vechtend losrukken door anderen het gelag te laten betalen.

Terwijl iedereen tegen de groter wordende helling van het achterover zinkende schip naar voren liep, liep ik de helling af naar het achterschip. Het schip maakte nog vaart en het leek mij



De Britse onderzeeboot HMS 'Tradewind' die de 'Junyo Maru' torpedeerde. Bron: Henk Hovinga, schrijver van "Eindstation Pakan Baroe'.

veiliger om vanaf het achterdek in zee te springen en daardoor sneller van het zinkende schip te verwijderen. Ik sprong naast een plank maar voordat ik mij hieraan kon vasthouden bleek een ander mij voor te zijn geweest. Met een andere plank verderop had ik meer succes. Van de plank oprichtend zag ik dat de zee rondom mij bezaaid was met drenkelingen en het viel op dat er zo weinig romusha's onder waren. Zij bleven aan boord van het zinkende schip en riepen in koor: "Tulung Tuan Nippon" (Mijnheer Japan help ons!). Maar Mijnheer Japan hielp niet en maakte het voor de drenkelingen alléén benarder. Als een waanzinnige liet de Japanse commandant van het korvet dieptebommen strooien. Een onverantwoordelijke handeling in een zee vol drenkelingen doordat water niet indrukbaar is, zodat explosies er schokgolven in veroorzaken die door openingen in het lichaam het inwendige vernielen. Bij elk geluid van een

explosie zorgde ik ervoor, voorover liggend op de plank, mijn hoofd en achterste boven water te houden, tot het zinloze gegooi van dieptebommen werd gestaakt. Terwijl de zee bezaaid raakte met dode vissen en mensenlijken, zag ik de Junyo Maru in een laatste vertwijfelde poging overeind komen om rommelend te verdwijnen in de Indische Oceaan.

Het was donker en op de plank zwom ik noordwaarts door mij op de sterren te blijven oriënteren. Na een aantal uren hoorde ik geroezemoes dat mij bij een tiental krijgsgevangenen bracht die een plaats hadden gevonden op een drijvende zoetwatertank. Dezelfde watertank die ik van het achterschip van de Junyo Maru herkende. Op verzoek mocht ik er op plaatsnemen. Bij het eerste morgenlicht bleek dat wij in een nest van Japanners terecht waren gekomen. Ze hadden het gemunt op een plaats op de ronddobberende watertank en wilden ons met bajonetten er vanaf jagen. Wij ontweken de steken door over hun hoofden heen in zee te duiken. Een bajonet schampte daarbij mijn voorhoofd. Ontmoedigd zwom ik dinsdagmorgen tot een baal sisal (touwvezels) mijn weg kruiste waarop mijn vermoeide lichaam kon uitrusten. Dobberend, half op en half onder het water, zag ik het Japanse korvet in de buurt komen maar deed geen moeite er heen te zwemmen door de slechte ervaring met de Japanse bajonetten in de vroege ochtend. In de namiddag zag ik een omgeslagen sloep. Dichterbij gekomen bleek het een reddingssloep van de Junyo Maru te zijn. Veiligheidshalve met de baal sisal onder bereik beklom ik de omgeslagen boot, toen een veertiental Molukkers in de buurt kwam en in het Nederlands vroegen de boot te mogen draaien. Ik stemde toe en nadat de sloep was omgekeerd bleek deze tot zijn dolboorden onder water te blijven staan. Een hoosblik was er niet maar onder de bootdoften ontdekte ik luchtkasten van dun rood koper, waarvan ik één losmaakte en met een metalen eetlepel uit mijn achterzak in twee delen wist te splijten. Na het hozen konden wij met wat hout uit zee en een gevonden zeiltje in de boot, de sloep aan het varen krijgen. Op grond van mijn nautische ervaring en vindingrijkheid wezen de Molukkers mij als stuurman aan en alles leek in orde tot wij een aantal Europese drenkelingen tegenkwamen. Onze reddingsboot kon ze makkelijk opnemen en daarom koerste ik op ze af. Dat ontlokte bij de Molukkers een afkeurend gemompel. Ik trok mij er niets van aan. Maar toen sloegen mijn metgezellen mij abrupt het roer uit handen en kozen een tegengestelde koers. Eén van de Nederlandse drenkelingen wist nog aan te haken en zich aan boord te trekken, maar dat was slechts uitstel van executie. Hij werd een eind van mij vandaan gehouden en bleek bij het aanbreken van de dag verdwenen. Ik begreep het gevaar waarin ik verkeerde. Wij naderden de kust van Sumatra en eenmaal aan land konden de Molukkers onderduiken. Maar ik, als blanke? Mijn redding kwam - paradoxaal genoeg - van Japanse zijde. Het korvet stevende op ons af en draaide bij. Normaal hoort een sloep bij te draaien en ik zou dat zeker gedaan hebben, wanneer de Molukkers mij de kans hadden gegeven. Inplaats daarvan wezen zij mij als "schuldige" aan, toen de commandant van het korvet hen ter verantwoording riep. Enfin, ik beklom het dek, kreeg een pak slaag en wachtte op het moment overboord gegooid te worden. Er gebeurde echter iets anders. De mij bekende Japanse willekeur werkte inééns in mijn voordeel!
"Kurah" (let op!), zei de Japanse commandant. "Je bent Hantjo", (leider) van de reddingsploeg op het achterdek. Onze taak was: op het commando van fluitsignalen drenkelingen aan dek trekken. Het éérste fluitsignaal betekende "Itji Hari Mas" (veilig en aanpakken). Het twééde fluitsignaal betekende gevaar en loslaten. Bij overtreding werden zowel redder als drenkeling overboord gezet.

Eén voorval kan ik niet vergeten, toen een verlate drenkeling moest terugspringen in zee. Alvorens het doodscommando op te volgen riep hij: "Loudon, 28 jaar, voor de Japanse bezetting jurist en trainee bij de B.P.M. (Shell)".

Met een achterdek vol gevangenen koerste het korvet in de richting van Padang. Ik hield mij wakker door tegen mij zelf te praten. In slaap vallen was levensgevaarlijk. Immers: regelmatig werden mensen, slapend en wel, overboord gezet.
Op 21 september 1944 bereikten wij Padang. De droeve balans van het Junyo Maru-drama werd opgemaakt. Van de krijgsgevangenen bleken er 680 gered te zijn en 1620 omgekomen. Onder de romusha's was de slachting nog groter: slechts 200 overleefden het en circa 4.000 ongelukkigen zijn met het schip in de diepte verdwenen. De ellende was nog niet voorbij en zou nog een jaar voortduren. Door malaria werd ik ernstig ziek tijdens werkzaamheden aan de Pakan Baroe Spoorweg, maar herstelde wonderbaarlijk. In Holland trouwde ik met een blonde vrouw en werd daarna de gelukkige vader van twee kinderen. En bij Shell haalde ik mijn nautische rangen in een wit tropenuniform. Allemaal zaken die het orakel van de heer Vogel reeds in september 1944 voorspelde. Ik beheers mij in het noemen van namen om nabestaanden niet te kwetsen. Voor drie namen maak ik echter een uitzondering. De eerste naam was Leen Sloot, die ik nog uit mijn jeugd in IJmuiden kende. De tweede naam was een bijzondere Vogel, die een vangnet had gesponnen voor de toekomst van mijn leven. En de derde naam zou bij Shell mogelijkerwijs mijn opperste baas zijn geweest wanneer niet een goedkoop Japans fluitje, jonkheer mr. Loudon tot de verdrinkingsdood had veroordeeld...
Zij rusten in vrede!'

(De zichtbaar militaire deklast van de 'Junyo Maru' zette lieutenantcommander S.L.C. Maydon van de Britse onderzeeboot H.Ms. 'Tradewind' op 18 september 1944 op het verkeerde been. Maydon gaf opdracht tot torpedering van de 'Junyo Maru'. Pas zeventien jaar later, toen de resultaten van een onderzoek bekend waren geworden, vernam Maydon - toen Brits parlementslid voor de 'Welsh Division' - tot zijn schrik dat hij 'de grootste scheepsramp aller tijden' op zijn geweten had (circa 5.620 doden). Hij verklaarde dat hij niemand de schuld voor het drama in de schoenen wilde schuiven dan alleen zichzelf.
Ingewijden weten dat Maydon in 1971 'van verdriet is overleden'.)

Bron: Oktober 1997
DE OPMAAT

DIK DE MOOR, MONTFOORT

Tot volgende week