“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:

A.C. Krijgsman
Vijverlaan 101
3319 SN Dordrecht

Telefoon 10.00 / 1600 uur
078-7507545
b.g.g.
06-25160899

e-mail:
arcon46@kpnmail.nl

NL98 INGB 0002 4713 68

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 40 – 7e jaargang – 3 oktober 2024

Inhoud…..

Geestelijke verzorging bij de Koninklijke Marine
Reisverslag Hr.Ms. van Kinsbergen – Hollandia / Sydney v.v.
Bespiegelingen de Kanter
Westerling deel 1 van 2
Zee-cowboys tussen Dover en Calais deel 2 (slot)
Uit het leven van bootsman Bubbekes
Een Hollands drama deel 1 van 2
Top Gun
Doggers korte reis met de onderzeeër O 11
Marine Nieuws
De kick van de kikker

Geestelijke verzorging bij de Koninklijke marine

Door Michiel Bloemendaal

Uit de Blauwe Wimpel nummer 11
november 2007

Nu in de burgermaatschappij de secularisering hand over hand toeneemt en het kerkbezoek sterk terugloopt, leek het de redactie van *De Blauwe Wimpel* interessant eens de situatie bij de marine te peilen. Wij spraken daartoe met stafvlootpredikant Jan Mooij, stafvlootaalmoezenier Frans Kerklaan en Nienke Wijngaard, coördinerend humanistisch raadsvrouw.

Het is even zoeken wanneer je voor de eerste maal het overweldigende Nieuwe Haventerrein van de Koninklijke Marine te Den Helder oprijdt, maar er zijn marinemensen te over die van harte bereid zijn je te wijzen waar gebouw 'Alk' te vinden is. Daar is het stafbureau van de *Diensten Geestelijke Verzorging* bij de Koninklijke Marine gevestigd. Na een eerste kennismaking kan de meest voor de hand liggende vraag niet uitblijven: 'Waarom wordt iemand geestelijk verzorger bij de Koninklijke Marine?'. Duidelijk is dat ieder van mijn gesprekspartners eigen beweegredenen heeft. In het bijzonder het verhaal van dominee Mooij was frappant. Hij vertelde dat hij tijdens zijn studie theologie in Leiden vanuit zijn jeugdig idealisme eerder een antimilitaire inslag had, dan dat hij een enthousiast pleitbezorger van Defensie was. Het gedachtengoed van het *Interkerkelijk vredesberaad* sprak hem in die jaren sterk aan. Juist daarom wilde hij als predikant de confrontatie met de militairen zelf niet uit de weg gaan en koos hij voor het ambt van vlootpredikant. 'Als een soort zendeling', vertelt hij.
Ook raadsvrouw Nienke Wijngaard kon bij het afronden van haar opleiding tot vormingswerker niet bevroeden dat zij uiteindelijk dit werk zou gaan doen. Lang geleden al solliciteerde zij voor het werk als humanistisch geestelijk verzorger, waarmee zij destijds de eerste vrouw in een dergelijke functie zou zijn. Maar wegens persoonlijke omstandigheden ging haar aanstelling niet door. Na onder meer werkzaam geweest te zijn in het jeugd- en buurthuiswerk, werd zij in 2000 dan toch raadsvrouw, eerst bij de Koninklijke Landmacht en vanaf 2005 bij de Van Ghentkazerne in Rotterdam. Frans Kerklaan, ten slotte, komt oorspronkelijk uit het onderwijs.

Hij ging later theologie studeren. Via een medetheologiestudent die inmiddels vlootaalmoezenier was geworden, werd hij geattendeerd op dit werk, waardoor hij er ook zelf enthousiast voor werd. En zo kwam ook hij als aalmoezenier bij de Koninklijke Marine terecht - bij de marine traditiegetrouw nog steeds aangesproken als 'pater'.

Varen

Het zal weinig verbazing wekken dat er bij de marine gevaren moet worden. Dat dit ook voor de geestelijk verzorgers geldt, wekt misschien meer verbazing. Toch is het zo, ja sterker, het meegaan met de marinemensen is het hart van het werk van de geestelijke verzorging. De geestelijk verzorgers gaan dan ook regelmatig mee met allerlei reizen. Dat kan variëren van kortdurend buitenlands vlootbezoek tot langdurige oefenreizen, VN-missies of patrouilledienst in het Caraïbisch gebied. Ook gaan er GV'ers mee met missies en oefeningen van het Korps Mariniers. De duur van deze reizen loopt sterk uiteen: van enkele weken tot vele maanden. De geestelijke verzorging heeft een aanbod voor iedere militair, ongeacht zijn geloofsovertuiging of levensbeschouwing. De GV'er biedt persoonlijke hulp en individuele begeleiding voor iedere

militair die daarom vraagt. GV'ers organiseren desgewenst ook (bijbel-) gespreksgroepen of organiseren themabijeenkomsten. En als er een pater of dominee meevaart, houdt deze op zondag een kerkdienst - of op iedere andere dag als dat vanwege 'operationele redenen' nodig is. Juist het feit dat de geestelijke voor langere tijd deel is van de bemanning, maakt dat men eerder geneigd is van zijn of haar diensten gebruik te maken. Als je 'samen in hetzelfde schuitje zit' is het gemakkelijker een vertrouwensband met elkaar op te bouwen en deel te nemen aan een gespreksgroep, een dienst te bezoeken of een gesprek aan te gaan.

Drie GV'ers. Vlnr: Nienke Wijngaard, Jan Mooij en Frans Kerklaan.

Nood leert bidden

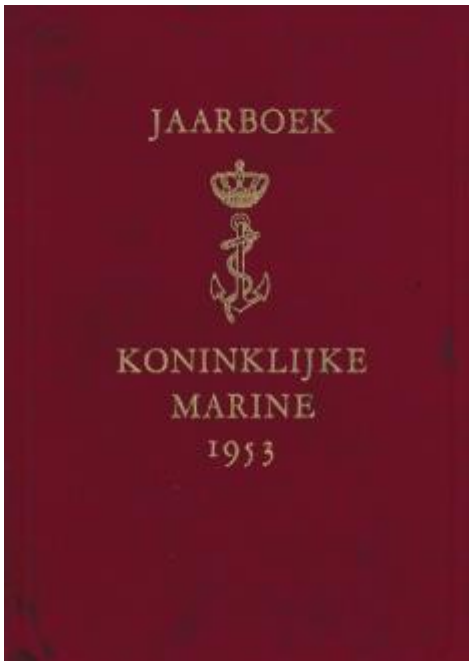
Over het algemeen weten mensen bij de marine precies welke mogelijkheden de geestelijke verzorging hun biedt, bijvoorbeeld individuele begeleiding of bemiddeling bij conflicten. Het hoort tot de aard van het werk, dat het zich grotendeels aan de waarneming van andere opvarenden onttrekt, omdat daarmee de vertrouwelijkheid in het geding is. Dat maakt het werk van de geestelijk verzorger soms 'onzichtbaar'. Anderzijds is het van belang dat de GV'er zich voor de bemanning bereikbaar en 'zichtbaar' maakt. Hij is één van hen. Dat creëert de omstandigheden waarin men - van hoog tot laag -gemakkelijk de geestelijk verzorger weet te vinden.
Dat zich soms situaties voordoen waarin die zorg van groot belang is, laat zich gemakkelijk raden. Het hoeven niet altijd de gevolgen van gevechtshandelingen te zijn die er toe leiden dat men de begeleiding van een geestelijke zoekt, maar ook problemen thuis, een overlijden van een dierbare thuis of het niet kunnen hanteren van het langdurig van-huis-weg-zijn, kunnen aanleiding zijn een gesprek met een onafhankelijk gesprekspartner te zoeken.
Het kan gebeuren dat een bemanningslid aan boord gewond raakt of overlijdt. Het zeemansgraf - in menige roman of film nog steeds een dankbaar element - blijkt dan toch een achterhaald begrip. In deze moderne tijden wordt een gewonde - of bij overlijden: het stoffelijk overschot - zo snel mogelijk naar Nederland getransporteerd. Als er sprake is van overlijden aan boord of in het buitenland, heeft de geestelijke bij de begeleiding van de opvarenden echter nog steeds een rol van betekenis. Meestal wordt hij gevraagd een toespraak te houden tijdens een herdenkingsplechtigheid of een gebed uit te spreken bij het militair afscheidsceremonieel. Dit soort bijeenkomsten zijn vaak van groot belang voor de verwerking van de schok. Ook kan de GV'er een commandant steun bieden en adviseren om - ook onder dit soort omstandigheden - de juiste toon te treffen.

Signaleren

De onafhankelijke positie van de geestelijke verzorging biedt ook de mogelijkheid misstanden op te merken en daarover advies aan een commandant of andere leidinggevende te verstrekken. Zo kan een GV'er op eigen initiatief een bemiddelende rol spelen als er aan boord sprake is van pesterijen of ontoelaatbare groepsdwang. Ook kan er vanuit de marineleiding een beroep worden gedaan op de geestelijke verzorging voor begeleiding van grotere groepen. Zo ondervond de bemanning van Hr.Ms. 'Tjerk Hid-des' dusdanig hinder van de nasleep van de aantijgingen over misdragingen aan boord, dat aan de geestelijke verzorging werd gevraagd gesprekken met de bemanning te voeren. Zo kon de geestelijk verzorger in een ondersteunende rol een eigen bijdrage leveren aan de normalisering van de werksfeer. Hierbij is kenmerkend voor de geestelijke verzorging dat zij geen ander belang dient dan het welzijn van de mensen. De geestelijk verzorgers dragen wel de uniform, als uiterlijk teken dat zij deel zijn van het bedrijf, maar zij zijn niet onder de krijgstucht gesteld. Hierdoor is hun onafhankelijkheid gewaarborgd.

Voor iedereen

Niemand zal ontkennen dat het werk van de geestelijke verzorging bij de Koninklijke Marine van groot belang kan zijn voor wie het nodig hebben. Door met de mannen en vrouwen mee te gaan op lange reizen zijn zij meer dan geestelijk verzorgers: zij zijn lotgenoten, die ook lange tijd ver van huis en haard zijn. Daarmee zijn zij evengoed aangewezen op collegialiteit en saamhorigheid als iedere militair dat is. Daar komt voor de geestelijk verzorger nog bij dat hij/zij een dienstbaar ambt bekleedt: de opdracht om voor iedereen beschikbaar te zijn in raad en daad, ongeacht zijn of haar afkomst of levensovertuiging. Misschien dat de burgermaatschappij daar nog iets van kan leren.



REISVERSLAG VAN HR. MS. FREGAT VAN KINSBERGEN HOLLANDIA—SYDNEY V.V.,

van 4 Februari tot 25 Maart.

Commandant:

Kapitein-luitenant ter zee J. A. Agelink van Rentergem.

Nautisch gedeelte.

Vertrek uit Hollandia op de achtermiddag van Woensdag 4 Februari. Gedurende de nacht werd gestoomd langs de Noordkust van Nieuw-Guinea met 180 omwentelingen voor beide schroeven (11-mijls vaart). De reis werd vervolgd ten Noorden van Valif-Eiland, ten Zuiden van de Schouten-Eilanden, benoorden Manam en bewesten Karkar. Deze eilanden zijn als peilpunten vrijwel onbruikbaar tengevolge van onnauwkeurige cartering. Gedurende de nacht van 5 op 6

Februari trad aanhoudend regen op, terwijl het zicht slecht was. Bij de navigatie was de radar een welkom hulpmiddel.
Op 6 Februari stoomde het schip met harde wind en regen uit Westelijke richtingen door de Vitiaz-Straat. Op de achtermiddagwacht klaarde het weer in de Solomonszee op. De volgende dag voer het schip met mooi weer door de Solomonszee om de Zuid-Oost. Op de platvoet kwam het eiland Murua in zicht. Door vergelijking van peilingen met het astronomisch bestek bleek, dat dit eiland niet juist is gecarteerd.
Op de dagwacht van 8 Februari bleek door het sterbestek dat het schip gedurende de afgelopen nacht veel tegenstroom had ondervonden, waarmede de mededeling in de zeemansgids, dat bij de Nada-Eilanden sterke, variërende stromen worden ondervonden, werd bevestigd. Om 12.00 uur werd aangezet tot volle kracht, beide schroeven 220 omwentelingen (13-mijls vaart), waarna het schip om 13.00 uur Oost van Rossel-Eiland passeerde.

Hr. Ms. Van Kinsbergen Foto: NIMH

Hr. Ms. Van Kinsbergen voer Maandag 9 Februari met mooi weer om de Zuid door de Koraalzee. Er was een variabele wind met lichte deining uit Noordoostelijke en Zuidoostelijke richting.
Op de dagwacht van 10 Februari passeerde het schip Oost van Frederick-Reef.
Op de hondewacht, de dagwacht en de voormiddagwacht van Woensdag 11 Februari was de windkracht 6 en de zeegang 7 uit Zuidelijke richtingen. Ten 07.45 moest vaart worden geminderd tot 10 mijl (165 omwentelingen op beide schroeven).
Gedurende de hondewacht en de dagwacht van 12 Februari was het buiig met variërende wind en zee. Het schip liep op de hondewacht het licht van Cape Byron aan. Op de achtermiddag-wacht klaarde het weer op. De kust van Nieuw Zuid Wales kwam in zicht.

De volgende dag voer het schip met mooi weer langs de kust van Nieuw Zuid Wales op de 100-vadem-lijn om het meeste profijt te trekken van de Zuidgaande zeestroming. Op de voormiddag van 14 Februari rondde het schip Gabo-Eiland, waarna naar Ease-Strait werd gestuurd. De winden waren licht en variabel, het schip passeerde een trog van lage druk tussen twee gebieden van hoge druk. Op de dagwacht passeerde het schip Wilson Promontery, waarna het weer op de voormiddagwacht buiig werd. Aankomst te Melbourne 15 Februari.

Vrijdag 6 Maart op de voormiddag ontmeerde Hr. Ms. Van Kinsbergen te Melbourne om op aanwijzing van de loods door Port Philip naar buiten te stomen met een 14-mijls vaart (220 omwentelingen beide schroeven). De loods werd binnen de „Rips” van Port Philip afgezet,

waarna het schip met nog steeds 220 omwentelingen voor beide schroeven langs de kustroute verder stoomde. Het gyro-kompas was defect. Op de eerste wacht passeerde het schip Wilson Promontery waarna vaart werd geminderd tot 11 mijl (beide schroeven 165 omwentelingen). Gabo-Eiland werd gerond op de achtermiddag van 7 Maart. Het schip ondervond veel tegen-stroom en volgde de 30-vadem lijn, evenzo de volgende dag. Het bereikte Sidney op de achtermiddag van Zondag 8 Maart.

Vertrek uit Sidney op de platvoet van 17 Maart. Het schip ging zonder loods naar zee en voer op ongeveer 3 mijl uit de kust langs de kust van Nieuw Zuid Wales om de Noord met een veertien-mijls vaart (beide schroeven 220 omwentelingen). Land- en zeewinden werden waargenomen. De kustroute werd ook Woensdag 18 Maart gevolgd tot het schip op de eerste wacht bij Cape Byron de kust verliet en de koers werd bepaald naar een punt 30 mijl West van Wreek Reef. Deze koers werd de gehele volgende dag gehouden. De Z.O.-passaat werd merkbaar.
Het schip passeerde Wreek Reef op de hondewacht van 20 Maart en op de dagwacht Frederick Reef. De bewolking was zwaar en er stond een harde Z.O.-passaat. Ten 08.00 uur werd de vaart bepaald op12 mijl (beide schroeven 180 omwentelingen), ten einde op de dagwacht van 22 Maart de Jomard-Passage aan te lopen. Op 21 Maart vielen zware regens, slechts enige gisverbeteringen met astronomisch bestek waren mogelijk. De passaatwind werd zwakker. Hr. Ms. Van Kinsbergen liep de Jomard-Passage aan op de dagwacht van Zondag 22 Maart. Van 08.00 tot 17.00 werd aangezet tot zestien mijl (beide schroeven 250 omwentelingen), ten einde de Kiriwana-Passage nog met daglicht aan te lopen. Op de eerste wacht werd een Noord-westelijke koers gevaren door de Solomons Zee. Ook de volgende dag voer het schip door de Solomons Zee, waarna het op de achtermiddagwacht door Vitiaz-Straat stoomde. Het weer was fraai en een stroom mee werd ondervonden. Tegen middernacht echter viel zware regen en op de hondewacht van 24 Maart was er evenmin zicht door zware regens.
Op de radar werd tussen het eiland Karkar en de vaste wal gestoomd, met daglicht werd Manam gepasseerd, waarna het schip zijn reis vervolgde via de monding van de Sepik-Rivier met vele drijvende eilandjes, ten Zuiden van de Schouten-Eilanden en ten Noorden van Valif. Woensdag 25 Maart stoomde het schip langs de Noordkust van Nieuw-Guinea. Aankomst te Hollandia op de voormiddagwacht.

Reden en havens.

MELROURNE. — Hr. Ms. Van Kinsbergen bereikte op de achtermiddagwacht van 15 Februari de loodsboot van Port Philip en op de platvoet voer het schip op aanwijzingen van de loods door Port Philip naar Hobsons Bay, waar het ten anker ging bezuiden Cellibrand Pile Lighthouse. Op de voormiddag van de volgende dag werd op aanwijzing van een loods van de ankerplaats verstoomd naar de Royal Australian Naval Dockyard te Williamstown, waar het schip in het droogdok werd opgenomen. De medewerking van het personeel van de R.A.N. Dockyard, zowel van de staf als van de werklieden, was zeer prettig. Men was zeer geïnteresseerd in het schip, vooral in de technische installaties, omdat Hr. Ms. Van Kinsbergen niet behoorde tot de scheepstypen, welke hier algemeen bekend zijn.

SIDNEY. — Hr. Ms. Van Kinsbergen stoomde op de achtermiddag van 8 Maart op aanwijzing van de loods Port Jackson binnen en meerde af op boei no. 1 van Farm Grove (Sydney-Harbour). De loodsen in Port Jackson maken van de nummerwimpel 2 een ander gebruik dan dat, hetwelk is voorgeschreven in de Australian Pilot. Volgens Sydney Port Orders behoeven oorlogsschepen van alle naties geen loodsgelden te betalen. Van Sydney en van bepaalde Australische kustgebieden bestaan betere en duidelijkere Australische kaarten dan de

gebruikelijke admiraliteitskaarten. In de Australische wateren is men in het stadium van overgang van de oude betonning naar het „Commonwealth System of Buoyage”. Dit laatste betekent rode, spitse tonnen aan bakboord, zwarte, stompe aan stuurboord, rode lichten over bakboord, witte of groene over stuurboord, alles gerekend van zee uit komend, of in de richting van de hoofdvloedstroom.

Formaliteiten.

MELBOURNE. — Na aankomst te Williamstown (Melbourne) op 16 Februari, maakte de commandant zijn opwachting bij de captain superintendant Royal Australian Naval Dockyard, de captain-director of Naval Intelligence, de commodore, second naval member (de first naval member, vice-admiral Sir John Collins was afwezig), engineer-rear-admiral Wishart, bij de heer T. J. Hawkins, secretary of the Department of the Navy, de heer F. G. Cummins, secretary to the Naval Board en bij de Lord Mayor of Melbourne. Voorts werd het bezoekenregister getekend van de gouverneur van Victoria. De volgende dag maakte de commandant zijn opwachting bij de premier van de staat Victoria, de Nederlandse consul-generaal, colonel F. H. Wright, de Nederlandse consul, de heer H. D. Lindner en bij de commandant van HMAS Lonsdale.
De Nederlandse consul-generaal, de Nederlandse marine-attache te Melbourne, kapitein ter zee L. J. Goslings, de Nieuwzeelandse marine-attache, de captain superintendent Royal Naval Dockyard, de commandant van HMAS Lonsdale en de stafofficier operaties van het Departement of the Navy werden de volgende dag aan boord ontvangen. De consul-generaal werd om 12.00 uur aan boord ontvangen met de eerbewijzen, aan zijn rang verschuldigd, terwijl de anderen om 12.30 uur kwamen en op de lunch de gast waren van de commandant.

De commandant maakte op 18 Februari zijn opwachting bij de chieff of the general staff. Voor de lunch waren commandant en zeven officieren de gast van het gemeentebestuur van Williamstown. Een aan de staf van de chief general staff toegevoegd officier met de rang van kolonel bracht de volgende dag namens hem een tegenbezoek aan boord. Kapitein ter zee Goslings ontving commandant en officieren op 20 Februari te zijnen huize op een cocktailparty met souper en dansavond.
In ploegen waren de officieren van Hr. Ms. Van Kinsbergen op 22 Februari en 1 Maart de gast van de premier van de staat Victoria op een autotocht met lunch en thee, welke leidde naar de Maroondah Dam, Healesville, Sir Colin Mackenzie Sanctuary en Belgrave.
Commandant, eerste officier en hoofd machinekamer waren 24 Februari de gast van de consul-generaal op een cocktailparty, welke was bedoeld ter kennismaking met de consul-generaal van Sydney, dr. Levert en met de consul te Melbourne, dr. Lindner.
De volgende dag was de commandant de gast van de secretary ol the Department of the Navy, de heer T. F. Hawkins en de secretary to the Naval Board, de heer F. G. Cummins op een lunch in het Scotch Hotel, terwijl kapitein ter zee Goslings op 26 Februari de commandant ontving op een lunch in Hotel Australia, waar ook de Britse, Amerikaanse en Nieuwzeelandse marine-attaché’s aanzaten.

De consul-general te Sydney en de consul te Melbourne werden op 27 Februari onofficieel aan boord ontvangen. Die middag was de commandant de gast van de captain director of Naval Intelligence op een coktailparty te diens huize.
Commandant en officieren werden op 2 Maart ontvangen in de longroom van HMAS Lonsdale, waarna de commandant de gast was van de Nieuwzeelandse marine-attaché op een lunch in de Atheneum Club. Voorts brachten commandant en vlootpredikant die dag een bezoek aan de White Ensign Club te Melbourne, waar de onderofficieren en manschappen gedurende het verblijf steeds welkom waren geweest.

Ten slotte werden enige afdelingshoofden van de Royal Australian Naval Dockyard te Williamstown op 4 Maart op de lunch aan boord ontvangen, terwijl de commandant des avonds deelnam aan de afscheidsavond en dagsluiting in de „Missions to Seamen" te Williamstown, waar de onderofficieren en manschappen gedurende het verblijf grote gastvrijheid hadden ondervonden.

SYDNEY. — Direct na aankomst op de platvoet van Zondag 8 Maart meldde de aangewezen verbindingsofficier, lieutenant-commander Daries RN, zich aan boord. Hij deelde o.a. mede, dat geen bezoeken behoefden te worden gewisseld met de flag officer Commanding Australian Fleet.
De daaropvolgende dag vervoegde de commandant zich op de voormiddag bij de flag officer commanding East Australia, rear- admiral H. A. Showers, en diens chef staf, captain Brooks. Later op de ochtend werden de Nederlandse consul-generaal en consul te Sydney met aan hen verschuldigde eerbewijzen aan boord ontvangen.
Dinsdag 10 Maart waren de commandant, eerste officier, hoofd machinekamer en navigatie-directie-officier de gast in de longroom van de walinrichting Sydney, HMAS Kuuttabul.
De volgende dag werd op de voormiddag de flag officer commanding East Australia met de aan hem verschuldigde eerbewijzen aan boord ontvangen. Commandant en officieren van HMAS Murchison, Tobruk, Hawkesbury en Wagga werden voorts in de longroom ontvangen. Op de platvoet brachten de commandant en enige officieren een bezoek aan de Overseas League, Sydney Branch.
De commandant en acht officieren waren 12 Maart de gast van de longroom van HMAS Tobruk, terwijl de commandant en twee officieren op de platvoet en de eerste wacht de gast waren van de manager van de Royal Interocean Lines op een cocktailparty aan boord van het m.s. Amerskerk. Vijf officieren van HMAS Kuuttabul waren de daaropvolgende dag in de longroom van Hr. Ms. Van Kinsbergen de gast van commandant en officieren.
Zaterdag 14 Maart waren de commandant en alle officieren de gast van de consul-generaal op een cocktailparty te zijnen huize, 15 Maart had een voetbalwedstrijd plaats tussen een Australisch en een Nederlands elftal. De baten van die wedstrijd kwamen ten goede aan het „English and Dutch Flood Relief Fund".

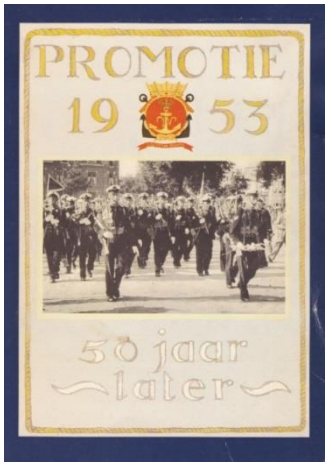
Maandag 16 Maart waren de flag officer commanding East Australia, de Nederlandse zaakgelastigde te Canberra, de heer De Voogt, en de consul-generaal te Sydney de gasten van de commandant op een lunch in de kajuit.

==========

Bespiegelingen De Kanter

"Maatje", met die brief-aanhef wordt ik door Jaap opgejut om alsnog tot het schrijven van "Mini-memoires" te komen. Maatje is echter de roepnaam van mijn echtgenote, althans in het taalgebruik onzer kleinkinderen
Langzaam komt het woord "maatje" op een andere manier in beeld; drie jaar Koninklijk Instituut voor de Marine, Adelborst. Maatje, maatjesgeest, de heilige verontwaardiging als er weer eens tegen gezondigd zou zijn....
Maar ook heilige verontwaardiging over twee dagen verzwaard arrest, omdat een Landmacht officier in een volle tram niet gegroet zou zijn

Als ik nu naar de foto's van onze installatie kijk vind ik de commandant die de straf oplegde op Mussolini lijken.
Toen nog geen heilige verontwaardiging over de kwaliteit van de opleiding
Dat kwam pas later.
Maar Jaap vraagt eerst een overzicht van de marinetijd en eventuele banen daarna. Zou een kopie van de "grote personeelskaart" voldoen, een "relikwie" dat ik bij mijn FLO mee naar huis kreeg? Welnu:
Nieuw Guinea: Johan Maurits van Nassau gevolgd door Biak/waterbasis, Gelderland. NBCD-school, Wolf en Jaguar. Karel Doorman. Bewapeningswerkplaatsen, TH-Delft, Evertsen. Mindef-Werktuigbouw, de Ruyter en tot slot nogmaals het "luizenhuis". Afgelopen over en uit.



Tussendoor waren er de jaren als voorzitter kerkeraad en voorzitter bewonersvereniging Waardeiland. Leerzaam, tijdrovend en blikverruimend.
En daarna? Wat adviesachtige parttime bezigheden, interimmanager van een "lek"-gefinancierd containerreparatiebedrijf (zeer leerzaam). Uiteindelijk duurde dat allemaal niet lang. Dan nog, wat ooit mijn afstudeeronderwerp in Delft was, de akoestische emissie. En niet te vergeten diverse malen executeur en boedelbeheerder. Verhalen apart. Wel heilige verontwaardiging over het "ontmoedigingsbeleid" waar wij FLO ers van '84-'99 het slachtoffer van waren. Werkende ex-marineofficieren waren immers slecht voor de werkgelegenheid, althans volgens vele politici.
"Ach weet u", vertrouwden twee achtenswaardige leden der Staten-Generaal mij in 1985 zonder blikken of blozen toe, "ach weet u, u hebt wel gelijk, dit kan eigenlijk helemaal niet. Maar weet u, u bent maar zo'n klein groepje"
De Marine. Graag parafraseer ik de kort geleden overleden acteur Guus Hermus: "Als je een tijd niet meer optreedt valt alles weg". Het is ongelofelijk, maar het werk dat ik ruim dertig jaar in de marine heb gedaan, speelt geen rol meer. Het is vrijwel geheel uit het gezicht, uit de belangstelling verdwenen, voorbij. Hermus' grootste rol was "Cyrano de Bergerac" in het gelijknamige stuk. Met die Cyrano voel ik me wel verwant, terugblikkend naar de Marine was er toch veel "toneel" in het spel. Dikwijls voelde je je een soort souffleur van een groots gebeuren, maar nu lijkt het allemaal zo overtrokken, opgeblazen, onbelangrijk. "Het limelight", voor zover aanwezig, was meestal aan anderen voorbehouden. Al schrijvende komt er toch steeds meer naar boven borrelen. Maar wat is nu interessant voor anderen? Weer de vraag: Voor wie maken we dat boekje eigenlijk?

Bij een nieuwe plaatsing had ik dikwijls het gevoel er niet voor te zijn opgeleid. Maar problemen moesten toch opgelost worden en voor eigen initiatief was er bijna altijd ruimte; vanaf het HTD aan boord van de eerste varende plaatsing, veelal te kooi vertoevende en zo zijn OG de vrije hand latende, tot aan mijn laatste plaatsing waar een directeur-materieel op een belangrijke vraag antwoordde: "Ik ben er om vragen te stellen, jij bent er voor het antwoord"
Trouwens, hoe moeilijker, hoe spannender, hoe sneller je leert. Meestel moest jezelf je werk en de prioriteiten bepalen. Procedures, "orderboeken", oefenprogramma's en niet te vergeten "registers noodmaatregelen", eigenlijk een risicoanalyse en management avant la lettre, het moest allemaal worden bedacht, geprobeerd, vastgelegd en vooral geoefend. Op mijn eerste schip bedacht ik een oefening waarbij de olievoorziening naar de ketels zou stagneren en -

wanneer niet goed zou worden gereageerd - zou dan ook alles voor langere tijd uitvallen. Uiteraard in een oefensituatie waarbij zo nodig op tijd kon worden ingegrepen. Plan werd afgekeurd, mocht absoluut niet. “Uitgesloten, geen kwestie van, te moeilijk, te riskant etc.” Helaas, tijdens een kort daarna plaatsvindende gevechts-schiet-oefening gebeurde precies dat, maar nu in een onvoorbereide ongecontroleerde setting. Het heeft veel zweet en frustraties gekost. Uren werken met noodlampjes in de bloedhitte enz. om de zaak weer te normaliseren. En - wie weet - denkt de betrokken HTD nog steeds dat ik het toch stiekem heb laten gebeuren.

Daarna had ik in ieder geval een zekere preoccupatie met noodsituaties. Hoe meer scenario’s tevoren zouden zijn bedacht en beoefend, des te operationeler het schip is in een crisissituatie. Diverse eerste officieren bracht ik zo tot wanhoop.
Een aantal jaren later voltrok zich een soort omgekeerd scenario aan boord van een “roofdierfregat”. Regulateur raakte onklaar omdat olieaftapboutje niet goed was vastgezet. Diesel op hol. Van de nood-brandstofsnelafsluiter bleek op het moment suprème de bedieningsstang afgebroken. “Hebt u wel eens angst gekend”, vroeg de verslaggever aan de oude krijgsman. “Ja zeker meneer, bijvoorbeeld toen ik naast een op hol geslagen diesel stond waarvan de generator al uit elkaar begon te vliegen. De diesel overleefde zonder een schram, ik ook.
Verwant voel en voelde ik mij wel met allerlei gebeurtenissen en personen in de “Battle of the Atlantic”, waar ik uiteraard niet zelf bij was. Toch zie ik veel daarvan voor me. Namen, data, verbanden, ik zie ze scherp. Misschien wel omdat een groot deel van onze carrière in het teken stond van het naspelen daarvan en het voorbereiden op?? Beginnend aan boord van de Johan Maurits van Nassau. een uitstekend ontwerp voor de Noord-Atlantic. Wij voeren er mee in Nieuw-Guinea, waar je al die stoomverwarming nu juist niet zo nodig had.... De airco moest (voor de KM) nog worden uitgevonden. Dat stoomzuiger-machines op het instituut niet meer werden onderwezen betekende wel dat je je nog veel onbekwamer voelde dan de gemiddelde zojuist beëdigde marineofficier toch al was.
Nieuw-Guinea was mooi, tenminste onder water met duikbril en snorkelpijpje. De “Cuba-crisis” ging geheel aan ons voorbij; het enige moment in de geschiedenis waarop een oorlog met kernwapens zeer dichtbij is geweest. De KM, instrument van de hogere politiek, had andere prioriteiten.
Omstreeks die tijd diende ik een verzoek in om mij nader in de kernenergie te mogen bekwamen. Over aspiraties van de KM op dat gebied gingen toen de eerste geruchten. Kwam niets van in, vermoedelijk dacht men dat ik mij vervroegd van onze koloniale aspiraties wilde losweken. Misschien was dat ook wel zo, alleen niet erg bewust. Pas veel later leerde ik hoe onmogelijk en naïef de Nieuw-Guinea politiek eigenlijk was.
Zelden of nooit was je tegelijkertijd met een jaargenoot ergens geplaatst. Op de “waterbasis” in Biak bijvoorbeeld. Daar ruziede en tenniste ik met bijvoorbeeld Peter Smit, waarmee ik trouwens daarvoor op de “Maurits” had gezeten. Op de waterbasis, waar ik de technische leiding had, moesten wij onderhouden en repareren, dikwijls bij nacht en altijd in de open lucht en half in het water staande. Schroeven, afdichtingen en roeren waren de meest voorkomende zaken. De “ruzie” ging dus over het "onbereisd” op de kust zetten van LCA’s en LCPR’s, vreemdsoortige vaartuigjes waar de onmogelijkste dingen mee moesten worden gedaan. Uiteraard had ik gelijk, maar hij kreeg het! Peter Smit’s kennis van sterren en planeten was fenomenaal. Helaas heb ik zijn nachtelijkle colleges op de brug van de Maurits niet op de band kunnen zetten. Ook hij zal de reis naar Hongkong zeker niet vergeten zijn.

Ook de “Maurits” leunde zwaar op de factor geluk, waar de marine het toch dikwijls van moest hebben. Op het Instituut had ik daar trouwens ook al niet over te klagen. Zeker tweemaal heeft mijn jonge leventje daar aan een dun draadje gehangen, Het draadje heeft het gehouden, eenmaal ondanks de medische begeleiding aldaar, een andere keer dankzij een jaargenoot, ik geloof dat het Jack Bijl was.
De Maurits kwam op weg naar Hongkong in de staart van een tyfoon terecht, maar de zeewaardigheid was najaren uitstel van groot onderhoud ver te zoeken.

Voedingwaterleidingen braken spontaan af, er viel een gat in de machinekamer waardoor het pompen of verzuipen wel heel erg reëel werd. De schroefassen slingerden in hun lagerbussen, je kon er een mansarm tussen houden, maar ze zijn niet gebroken. Het halfdek was al eerder, voor anker liggend, tijdens een filmvoorstelling ingezakt; de officieren op de voorste rij kwamen in het machinistenverblijf terecht en de papoea’s, die klandestien aan de reling hingen, hadden opeens de mooiste plaatsen.
Na terugkomst in Patria kwam de “Gelderland”. Een zogenaamde A-jager. Had alleen maar proefgevaren en was daarna, bij gebrek aan geld en bemanning, in de mottenballen gelegd, het klimaat van Den Helder bleek daarvoor ongeschikt.

Mede dankzij adjudant machinist Wanst, die over een vriendelijke glimlach en een prettig gebrek aan scrupules t.a.v. "mijn en dijn” (schip) bleek te beschikken, kon toch veel wat onklaar en verrot scheen bedrijfsklaar worden gemaakt. Hiervoor was ik toch opgeleid?
Mijn echte opleiding als “stoommachinist” kreeg ik daar in zes maanden van Jaap van Sanden. In meer dan één opzicht een “stoom”-cursus. En toen werd ik oudste ondergeschikte TD-officier aan boord van een schip dat voor tweederde uit machinekamers bestond.
Gevoelsmatig had ik, noch daarvoor noch daarna, ooit een zo grote verantwoordelijkheid. Er waren noodsituaties, maar we konden ze aan. Keihard en lang werken, maar met voldoening.
De eerste commandant was Piet de Jong. Klein van stuk en zacht van stem. Zijn “engelachtige” glimlach leek ook zelfspot en relativering te bevatten. Een zeldzaam voorkomende eigenschap bij (militaire) autoriteiten. Manoeuvreren was niet zijn sterkste punt en in korte tijd had de Gelderland een wespentaille en daarbij behorende problemen in het achterketelruim. Een prima mens, die nadat hij onverwachts in Schotse wateren door een Engelse helikopter van zijn schip was geplukt, het land als staatssecretaris, minister en ministerpresident nnu vele uitmuntende diensten heeft bewezen.

De longroom van de Gelderland verklaar ik overigens als de beste van mijn hele marinetijd. Het was ongeveer mijn langste plaatsing, bijna drie jaar. Een volgende commandant was Eddy van Rees, bijgenaamd Lucky Joseph, naar de scheepshond wiens leven hij zo spiritueel had beschreven. In die tijd schreef hij al geen Lucky Joseph afleveringen meer. Hij wilde nooit vertellen waarom hij er mee opgehouden was. Volgens mij is hij in aanvaring gekomen met een hogergeplaatste, aan lange tenen lijdend. De personen die in het marineleven van het hondje figureerden waren namelijk niet altijd even “onherkenbaar gemaakt”.

Later zocht ik van Rees tijdens een stille hondewacht op de brug van de Karel Doorman (vliegkampschip) nog wel eens op. Hij zat dan te soezen in zijn commandants-stoel en ik kwam ontelbare trappen omhoog uit de machinekamer. Gekke herinneringen aan de Gelderland werden dan opgehaald. Zoals de nylonkousen die hij in zijn toiletkastje bewaarde. Daar haalde hij gouden punten mee toen wij Prinses Beatrix met klein gevolg naar New York brachten en er

plotseling dringend reservekousen nodig bleken te zijn. Of de wilde tijden rond de opening van de St. Laurence Seaway waar het eindelijk lukte om de “auteur” (streekromans) met de lange haren, in een impromptu nachtelijke kappers-seance een betamelijk uiterlijk te geven. Dit om te voorkomen dat hij met die pruikebol straks zo op de foto met de Prinses zou komen. Deze persoon was op onduidelijke gronden aan de longroom opgedrongen door het ministerie.
Ja, de Karel Doorman. Ik vind het nog steeds een wonder dat dit schip “maar” gemiddeld één maal per jaar op negatieve wijze in het nieuws kwam. Deze voor Nederlandse begrippen Leviathan werd eigenlijk gerund door een handjevol capabele en keihard werkende mensen. De risico’s die werden genomen waren enorm en talrijk het aantal keren dat het oog van de naald weer net groot genoeg bleek. Marine schepen varen zo enkele malen per jaar “volle kracht” en hooguit eenmaal per jaar “volle kracht achteruit”. De Karel Doorman met vliegtuigen aan boord moest vele malen per dag volle kracht varen en het commando “volle kracht achteruit” had, in strijd met alles wat wij geleerd hadden, een soort routinestatus gekregen.

Zo stond het eskader eens onder commando van van Kamebeek, of van “CanceF’beek zoals hij in het eskader bekend was, want de meeste oefenprogramma’s werden in die dagen weer “gecancelled”. Het eskader was een weekend in 1959 voor anker gegaan voor de kust van Florida. Om de eskadergeest te bevorderen, liet de eskadercommandant weten. Het eskader wist wel beter, er was geen geld om twee dagen in een haven te gaan liggen.

In het kader van die “geest” werden commandant en état-major van de kleinere schepen op het vlaggeschip genood voor film enz. Rond middernacht vonden de gasten het tijd om weer eens naar hun schepen terug te keren. Het was inmiddels gaan waaien en dat merk je niet beneden. De officier van de wacht aan dek van het vlaggeschip wist niet dat bijna alle officieren van de kleine schepen nog teruggebracht moesten worden en had de sloepen laten hijsen. Allen moesten in een ijzige ziekenboeg, want “airconditioned”, de nacht doorbrengen. De enige keer dat ik Piet de Jong echt kwaad heb gezien.

Maar na de Gelderland kwam de NBCD school, waar ik een belangrijke didactische truc leerde: de klas één bladzijde voorblijven. Verder staken wij belerend het vingertje op tegen generaties marine- mannen, maar vooral tegen autoriteiten die nog onvoldoende besef toonden voor de noodzaak van voorbereiding op allerlei calamiteiten. Blijkbaar werd het een “hype” getuige de talloze foto’s van groepjes hooggeplaatsten die wij moesten toespreken.

Dat deze school van Amsterdam naar Den Helder verhuisde, uitgerekend naar fort Erfprins, dat de Artilleristen als een soort heiligdom beschouwden, gaf aanleiding voor hilarische maar soms ook zeer ongeneutige situaties. Artilleristen vertoonden vroeger nogal, wat wij nu zouden noemen, fundamentalistische trekjes. Een zeker gebrek aan zelfspot en een overdosis aan meerderwaardigheidsgevoel.

En juist in dit mekka der artillerie kwam “een bosje stokers” die het overleven kwamen preken en nog een status schenen te pretenderen, de artillerieschool gelijkwaardig. Voor artilleristen was dit dermate blasfemisch, dat problemen niet uit konden blijven. Daarbij openbaarde zich (voor mij) nog een nieuw fenomeen, namelijk de controverse tussen hen die in de oorlog hadden gevaren en zij die in Duitsland in krijgsgevangenschap hadden gezeten. Het hoofd van de artillerieschool was de bekende “Happy” Visée, tijdens de oorlog o.a. commandant van een Motortorpedoboot (Zie: “Vannacht varen de Hollanders” door Hans Larive). Zijn jaargenoot,

hoofd van de NBCD school, de TD-er Chris Beem, had in de oorlog gevangen gezeten. Of zij ooit “on speaking terms” waren geweest weet ik niet, op Erfprins was daar in ieder geval niets van te merken. Beiden liepen zich de hele dag krampachtig te beheersen, zo leek het. Beiden waren qua karakter so wie so al niet van driftaanvallen verschoond. Dat het allemaal toch nog zonder ongelukken is afgelopen was te danken aan de twee onderbazen, de artillerist Heckman en de TD-er Nick Bubbers, die beiden konden relativeren, gevoel voor humor hadden en samen een borrel konden drinken.
Naast de al genoemde nogal indoctrinerende “NBC-Colleges”, kwam in die tijd ook de“Pyromaan” van de grond en begon het langdurige lobbycircus om dit voor de Marine zo vitale onderdeel uit te bouwen voor echt realistische oefeningen. Dat de marine een aantal rampen bespaard is gebleven is zeker te danken aan het zelfvertrouwen in noodsituaties dat generaties marinepersoneel “zonder aanzien des persoons” op “pyromaan” heeft verkregen. Nu volstrekt normaal, maar in die tijd vond men het maar raar dat anderen dan stokers en timmerlieden moesten leren brandblussen, lekstoppen en kennis van het gehele schip moesten hebben.
Nick Bubbers oefende meer dan zachte drang op mij uit om tijdens deze walplaatsing mijn examens te doen, zonder welke je geen le klas zou kunnen worden. In die tijd moesten TD-ers een fors examenprogramma afwerken. Geen overbodige luxe gezien het niveau waarop wij van het Instituut waren gekomen. Uiteindelijk allemaal gelukt en dat was maar goed ook, want aan boord van de daaropvolgende varende plaatsingen was er niet veel van terecht gekomen. Thuis werd het eveneens drukker, het gezin groeide.
Kwam hierna de visserijpolitie. Eerst de Wolf en halverwege ging de hele ploeg over naar de Jaguar. Leuk om “chef’ te zijn maar voor de techniek hadden ze daar geen officier nodig. Druk had ik het met de scheepstoko waar kleine rekenfouten ongenadig werden afgestraft en vele nachtelijke uren kostten. Bij de uitdienststelling van de Wolf moest de scheepstoko haar saldo liquideren. Deels naar de blinde geleidehond natuurlijk maar ook een feest voor alle hens. In die dagen kwam er weer een echte zilveren rijksdaalder in omloop. Alle hens kreeg bij de ingang als “toegangsbewijs” zo’n nieuw wagenwiel uitgereikt. Iedereen vond dat een origineel en goed idee, behalve de inspecterende autoriteit. Een gelazer dat ik daarmee gehad heb ...

De oudste officier, volstrekte agnost, had ergens gelezen dat er op een schip van Harer Majesteits marine, zondag in zee zijnde, bij voorkeur een kerkdienst zou worden gehouden. Bovendien werden zeemiliciens afkomstig van de visserij blijkbaar bij voorkeur op de visserij-inspectie geplaatst. Deze mannen waren gewend om zondags ter kerke te gaan, ergo KERKDIENST aan boord, verplicht voor allen voor zover niet op post, met als voorganger “de chef’. Ook weer zo’n typisch geval van niet voor opgeleid zijn. Na afloop vroeg ik aan de commandant Willem Bielders, een gezellige man met bourgondische uitstraling, of het zo goed was, niet te protestant of zo. KEREL, riep hij met luider stem, het was FANTASTISCH, ik was als de DOOD dat ik het zelf had moeten doen, volgende week natuurlijk WEER En zo geschiedde.

Wanneer geen dokter aan boord, dan was de HTD “natuurlijk” dokter. Ook
in die hoedanigheid heb ik (en daarmee de marine) geluk gehad. Bijvoorbeeld toen ik net op tijd een blinde darmontsteking goed had gediagnosticeerd, of die keer dat de arts aan boord erg ziek werd en zelf meende dat hij typhus had. Dat kwam de commandant, Roodenburg, bijzonder slecht uit. Wij voeren over de Elbe met een flinke lading nieuwe haring, juni en warm, op weg naar een feest bij de Nederlandse kolonie in Hamburg. Quarantaine in Cuxhafen was

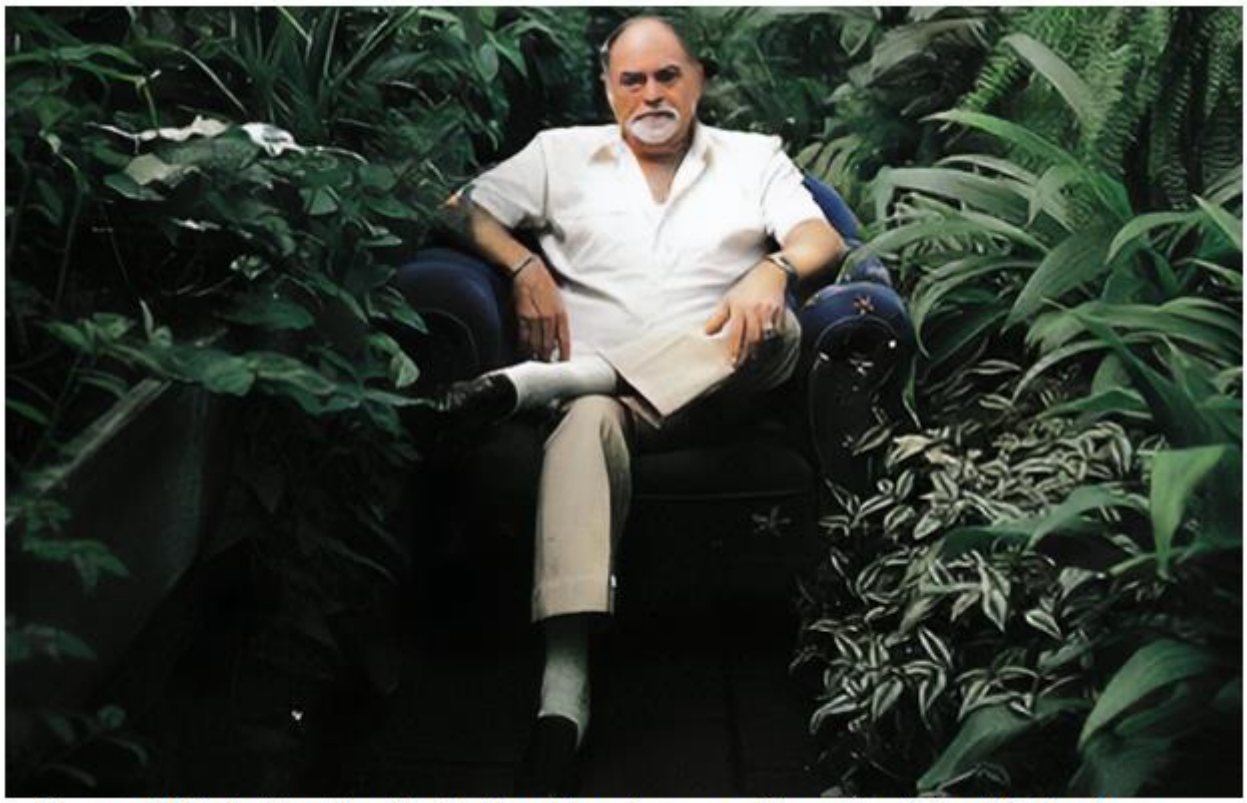
wel ongeveer het zwartste scenario denkbaar. De zelfdiagnose werd genegeerd en de dokter krabbelde weer overeind. Maar what if.
Op de bewapeningswerkplaatsen nam ik de verantwoordelijkheid voor het NBCD en hoge- druk materieel over van een zeeofficier. Dat moest dus eindelijk een makkelijk baantje worden dacht ik heel even. Want wat stelde dat NBCD-materieel in die tijd nu eigenlijk voor. En hoge druk had ik op die stoomboten ook ruimschoots ervaring mee. Het kwam
er op neer dat ik uiteindelijk dag en nacht werkte, want bij leren in Delft leek mij hoogst noodzakelijk. Het hoge druk materieel ging om veel hogere drukken dan ik gewend was en met name het duikmaterieel stond aan de vooravond van grote researchprojecten en daaruit voortvloeiende vernieuwingen.
De afdeling was voortgekomen uit de oude torpedodienst en mijn steun en toeverlaat was een officier van vakdiensten, oud torpedomaker, Omée. Aan de hand van hem mocht ik mij ook al spoedig keurmeester namens de marine en de dienst voor het stoomwezen noemen. Dat hield in dat je met eigen initialen de goedkeuring erin mocht slaan. Het bleek dat de marine ooit éérder HD-vaten keurde dan het stoomwezen en deze dienst oorspronkelijk met marineprocedures van start was gegaan. Vandaar dat de marinekeurmeester zich “automatisch” ook stoomwezenkeurmeester mocht noemen. Mijn aversie tegen ambtenarij is altijd groot geweest en de trage papierwinkel die ik hier meende aan te treffen zou ik wel eens even aanpakken. Bovendien meende ik dat een zeker bedrijf in het VK een dermate voorkeurspositie had op het gebied van HD-lucht appendages voor onderzeeboten dat ingrijpen noodzakelijk was. Omée verdient alle lof voor het feit dat hij met flegma en eindeloos geduld mijn vernieuwingsactiviteiten heeft ingedamd.

Jaren later, HTD van de Evertsen. heb ik nog wel eens aan Omée gedacht. Op een maandagochtend moesten wij met uiterste spoed, zonder complete bemanning, uitvaren richting Noorwegen. Geleidelijk werd duidelijk dat wij een van onze onderzeeboten moesten assisteren. In Stavanger aangekomen troffen wij daar de Zwaardvis. Schip en bemanning zwaar aangeslagen. Van de apparatuur aan boord draaide praktisch niets meer en de bemanning had “magere hein” gezien, dat kon je duidelijk in hun ogen lezen. Het bleek dat de HD-lucht installatie nog net dat laatste beetje had kunnen opbrengen om de snel wegzakkende boot aan de oppervlakte te kunnen krijgen, maar het was op het randje. En ik herinner mij nog de discussies met Omée over de “overbemeten” luchtbatterijen, de keuringseisen en die belachelijk dure Engelse appendages Dan wordt je wel even stil en past bescheidenheid.

Dat hoefde weer niet bij de bouw van de “natte droge tank” voor het duikmedisch centrum dat in die jaren in oprichting was. Een bijzonder project waar ik veel ingestopt heb. Aardig te merken dat dit ook zeer heeft bijgedragen aan het succesvol vooroplopen en uitbouwen van de Marine expertise op dit gebied. Overigens was dit project wel de meest directe aanleiding voor mij om in Delft mijzelf wat beter te onderbouwen. Den Haag was daarvan op de hoogte, dacht ik. Totdat ik een telefoon kreeg met de vraag “of het gerucht waar was dat ik iets in Delft deed” en zo ja “of ik dat wilde afmaken”. De VOTD, Vinke zei nog:” Kan me niet schelen watje studeert als je maar een titel hebt tegen de tijd dat je naar Den Haag komt, want dan denkt men dat we het geld meer verantwoord uitgeven.”

John de Kanter.
Bron: Promotie 1953 Adelborst - en 50 jaar later.

The End



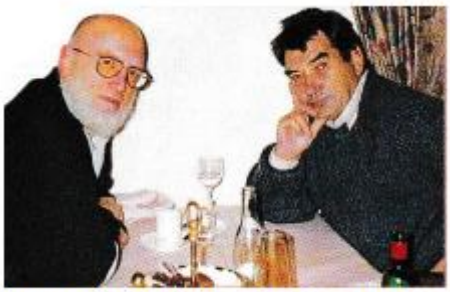
Raymond Westerling alias 'De Turk' in zijn nadagen, gefotografeerd door Marijke Bresser.

WESTERLING:

Deel 1

'Het was een hele rare, vieze...vieze oorlog!'

Twee voormalige journalisten, de filmproducent Henk Bos en de scenarioschrijver Felix Thijssen, hebben in het najaar van 1987, enkele weken voor diens overlijden, het laatste interview met Raymond Westerling gemaakt. Dat gebeurde ter voorbereiding van een filmscenario, gebaseerd op Westerlings boek 'De Eenling'. Henk Bos (oud-Koreastrijder) en Felix Thijssen maakten samen de films 'Help, de dokter verzuipt'; 'Moord in Extase' en 'Wildschut.' Recente tv-series van de hand van Felix zijn: 'Iris'; 'Coverstory' en 'Bureau Kruislaan'. Felix werkt thans aan een politieserie. Henk Bos zit midden in de voorbereiding van een grote film: 'De Koning van Nova Zembla' (over Barentsz & Heemskerck), en werkte mee aan 'De Ekster op de Galg' (tv-serie over Bruegel) en 'Meneer en Mevrouw zijn Gek' (tragi-komedie naar het boek van Yvonne Keuls). Het gesprek tussen Westerling en de beide filmmakers duurde vele uren. Onderstaand een beknopte weergave van het interview, dat wij in twee delen publiceren.



Henk Bos (links) en Felix Thijssen

De eerste vraag van Henk en Felix gaat over het verlaten van Westerlings ouderlijk huis in Turkije tijdens de Tweede Wereldoorlog.

Westerling: 'Een drama, omdat mijn moeder - ik heb haar helaas niet meer kunnen zien door de schuld van de Nederlandse regering - , eh... ze hield me vast, op haar kniëen: Ga niet... ga niet! Ik was haar enige zoon. Mijn vader zei alleen: Wat denk je te bereiken in het leger? We zijn zoveel generaties in Turkije, wat heb je met Nederland te maken? Ik zei: We zijn toch Nederlanders, dus ik moet toch bijdragen aan de bevrijding. Maar... als ik toen had geweten wat ik nu weet over Nederland, dan hadden ze me nooit gezien.
Toen ik wegging heb ik gezegd: Mijn naam komt in de krant! Later is het uitgekomen, mijn zuster moet het zich kunnen herinneren. Ik stond op het punt om te gaan worstelen voor het kampioenschap in Turkije en ze hadden ook al mijn stem ontdekt Maar ik moest kiezen: zanglessen of het kampioenschap worstelen. Ik had worstelen gekozen.'

Was je een geboren militair?
'In feite ben ik geen militair. Maar als ik een uniform draag moet ik ook militair zijn. Ik kan beter opschieten met reserve-officieren dan met hoofdofficieren. Met hen heb ik altijd meningsverschil gehad, omdat... zij weten alles beter, maar als 't puntje bij 't paaltje komt, weten ze niets, zijn ze d'r niet.'

Hoe was je als jongetje?
'Ik was behoorlijk als avonturier ingesteld en heb vaak een pak slaag van mijn vader gehad. Op vakantie, toen was mijn vader nog niet geruïneerd - we hebben ook armoe gekend - we hadden een buitenverblijf: drie huizen en verder alleen bergen. Ik was op mijn veertiende jaar al een goede schutter en nam mijn karabijntje en dan moest mijn moeder acht sneetjes brood maken met een half ei en tomaten - ik hield nooit van zoetigheid - en ik trok de bergen in. Ik kwam niet thuis voor zonsondergang en vaak stond mijn vader te wachten en dan kreeg ik een pak slaag, maar dat heeft mij nooit kunnen vernederen. Dat zijn bepaalde trekken van m'n jeugd die precies zo gebleven zijn als later in Indië.'

Je komt in een oorlog terecht en je blijkt een van de weinige militaire genieën te zijn. Dat is toch frappant dat je in jezelf die kwaliteiten hebt.
'Ik ben de jongste commandant in de geschiedenis van het KNIL. Althans... als kapitein.'

Hoe oud was je toen je gedropt werd?
'25-26 jaar.'

En toen je commandant werd van het Depot Speciale Troepen?
'27-28 jaar.'

Je zat daar met een kader van officieren en onderofficieren met veel ervaring, maar die ervaring was niet bruikbaar omdat ze was gebaseerd op vooroorlogse tactieken. Vond je dat een extra probleem, dat je als 27-jarige mannen van 40 moest commanderen?

'Ik zei: Alles wat jullie weten moet je vergeten. Op een gegeven moment is er een brief van de Generale Staf uitgegaan dat alle belangrijke onderdelen in Nederlands Oost-Indië een of twee van hun beste officieren naar de speciale troepen moesten sturen voor specialistische cursussen. Ik wees dus een instructieploeg aan van korporaals en sergeanten. Toen stroomde het binnen: nota bene de beste officieren van de onderdelen: eerste luitenants, tweede
luitenants, kapiteins, groot-majoors, een stuk of zestig man.
Twee dagen later komt een instructeur naar mij toe en zegt: Er zijn problemen. Die mensen willen geen orders nemen van korporaals en sergeanten.
Oh, zeg ik, laat die hele hap komen. Allemaal in twee of drie rijen. Ik zeg: Als jullie het beter weten dan mijn instructieploeg kunnen jullie direct oplazeren. Als ik jullie was zou ik mijn rechterhand naar de linker-schouder brengen: sterren eraf. Linkerhand naar rechter-schouder: sterren eraf. Tijdens de diensturen zijn jullie soldaat, daarna zal de instructieploeg jullie als officier groeten. Binnen een week was de helft uitgevallen. Zij moesten tijdens oefening in v-formatie door het veld lopen, d'r was een gecamoufleerd mitrailleurnest en dat moest onder vuur worden genomen. Wat doen die kerels? Het was moessontijd, blubber van jewelste.

Westerling als commandant van bet Depot Speciale Troepen. Op de achtergrond zijn adjudant H. van der Zeep.

Een van de instructeurs zegt: Wilt u even komen kijken naar die oefening? Ze werden onder vuur genomen door scherpschutters op ongeveer 10-15 centimeters boven hun kop. Ze moesten een 'plan de campagne' maken om het mitrailleurnest aan te vallen. Maar ze bleven liggen! Ik zeg tegen de instructeur: Wil je de heren vragen of ze nog tot morgenochtend in de blubber willen blijven liggen?
Ja, zeiden ze. We hebben toch een plan, we weten precies hoe we dat doen met dat mi-trailleurnest. Nou... ze maakten een vergissing van bijna 180 graden! Dat mitrailleurnest kregen ze in de kont. Nou moet ik wél zeggen dat die schoten in Indië bedrieglijk kunnen zijn. De echo's die zij maken. Nou, kaart- en kompaslezen, dat was ook een verschrikking. Dat waren de mensen die leiding moesten geven. Toen is er een donderbrief getikt door kapitein Van der Zee aan generaal Spoor! Nou, Spoor wist niet hoe hij het had.'

Dus het niveau van de Nederlanders was echt slecht?
'Daarom had ik ook heel weinig officieren; op een gegeven moment op 2200 man zes officieren. Ik was een van de weinige onderdelen die de keuken, de officiersmess had afgeschaft. Eten ging uit één pot. Geen privileges. Daar kwam nog bij: lichamelijke oefeningen. Een officier moest uitblinken. De soldaat moest dus niet zijn officier volgen omdat hij toevallig een paar sterren op zijn schouder had, maar hij moest de man volgen. Je moest officieren hebben die

alles beter konden dan de soldaten en de onderofficieren. Want dan pas hebben de gewone soldaten respect.'

En het idee om de speciale troepen te formeren?
'Dat dee was van Scheepens, die in Colombo hoofd was van de parachutisten die gedropt werden. Hij was een Atjeh-man, dus een ouderwetse beroepsofficier uit een bekende familie. Terug in Indië was hij van plan om een commandoploeg te beginnen. Hij had een man of zestig, die nog niet getraind waren. Trouwens, hij kon ze niet trainen want hij had ouderwetse ideeën over de klewang-oorlog. De dag dat ik op Java kwam ben ik hem gaan opzoeken, ik was van plan mij te laten demobiliseren. De volgende ochtend vroeg zou een actie plaatsvinden, ze moesten een brug bezetten. Maar hij zag mij niet voor de deur staan, hij zat op een boot om die actie uit te tekenen met een paar onderofficieren, allemaal half getraind of niet getraind. Toen-ie klaar was: Ha...die Raymond! Het was een hele moeilijke man, ik was de enige vriend met wie hij regelmatig optrok in Colombo. Ik zei: Wim, ik weet niet of je het in de gaten hebt, maar als je die actie zo uitvoert, dan zal je geen tegenstand krijgen, mijn jongen. Ach, zegt-ie, die kerels kunnen toch niet vechten, dat redden we makkelijk.
Ik zeg: Zal ik meegaan? Nee, zegt-ie, ik heb alles over jou gelezen in Sumatra. Je komt bij mij in 't onderdeel. Ik zeg: Helemaal niet, ik laat me demobiliseren! Nou... om zes uur 's ochtends komt in Hotel Des Indes een jongen boven en die zegt: Er is een dame beneden, helemaal in tranen, ze wil u spreken. Wie staat daar? Mevrouw Scheepens! Raymond, zegt ze, een debacle! Van een patrouille van negentien man zijn er twaalf uitgeschakeld! Zes of zeven doden... Ik zeg: Wat is er gebeurd?
Nou, ze troffen een paar Japanse scherpschutters.
Scheepens had een schotgat in zijn linker arm. Op een of andere manier is die kogel gaan lopen en die is precies naast zijn keel uitgekomen! Maar ik heb hem nooit meer gezien. Ze hebben ook hem afgevoerd.'

En verder?
'Op een gegeven moment deed de legerstaf een beroep op mij om het onderdeel over te nemen. Maar die jongens waren zeer gedemoraliseerd door zo'n zwaar verlies. Ik heb toen het hele restant laten aantreden en heb gezegd: Ik wens uitsluitend vrijwilligers hier. Degenen die terug willen naar hun onderdeel: een stap naar voren. Nou, praktisch de hele bende stapte naar voren, behalve zestien man en daar ben ik mee begonnen.'

Wat waren dat voor een mannen?
'Alles: blanken, Indische, gemengd. Ik ben eerst begonnen die zestien zelf te trainen en toen ik een kader had, vroeg ik naar vrijwilligers.'

Kenden ze je?
'Ja... van geruchten uit Sumatra en dergelijke. En zo zijn in feite de speciale troepen begonnen. Zij waren bereid om nieuwe instructies wettelijk te volgen. Drie punten waar alles om draaide: ik verlang punt 1 discipline, punt 2: discipline, punt 3: discipline. Weet je waarom? Commando's en paracommando's zijn killers. In feite een stelletje misdadigers, gedekt door de wet. Deze mensen ruiken op een gegeven moment bloed. Je maakt daar een stelletje killers van. Van 's ochtends tot 's avonds wordt die mensen ingeprent hoe ze een tegenstander moeten uitschakelen, hoe ze moeten doden, hoe ze bommen moeten gebruiken. Maar als je deze ploeg

niet met ijzeren hand regeert, krijg je de grootste bloedpartijen in het veld, vooral als de tegenpartij steeds gruwelijkheden pleegt.'

Je staat erom bekend dat je meer afstand houdt van je officieren dan van soldaten en onderofficieren.
'Of het nou om een soldaat ging, of een Ambonees of wie dan ook, ik sprak ze altijd aan met meneer.'

Je raakt ook teleurgesteld in mensen.
'Ik wil geen namen noemen, maar ik had een troepencommandant. Op een gegeven moment viel mij op dat-ie, als er uitgerukt moest worden, dan verdween hij even. Hij droeg het commando even over aan zijn ondercommandant. Ik ben hem een keer stiekem gevolgd. Hij ging naar zijn huis, maakte de ijskast open, pakte gauw een fles Bokma en... klok,klok,klok... Bijna de helft van de fles, maar hij zag mij niet voor de deur staan. Hij draait zich om om weer naar zijn troep te gaan. Ik zeg: Nu weet ik hoe u de Militaire Willems Orde verdiend hebt, bij de gratie van Bokma. U krijgt een week huisarrest. Uw ondercommandant neemt het over.'

De eenzaamheid aan de top.
'Je bent voortdurend eenzaam, maar: als iemand op een gegeven moment met een probleem zat, dan ging-ie op de korpsschouders. Als iemand een idee had dan werd dat beloond in de vorm van zes of acht pakjes sigaretten. Zoiets bevordert het gevoel van eenheid. Wat zou jij voelen als je bijvoorbeeld zoals bij een actie van ons, ik zal zeggen twintig, dertig meter moet kruipen om een schildwacht uit te schakelen, geruisloos. Wat denk je? Je zweet als een rund! Het is niet wat ze in die Amerikaanse films tegenwoordig tonen, in de rimboe: pang pang pang dood. Hoe lang denk je dat het duurt voordat je iemand dood hebt? Heel lang. Bovendien: met die droge takken en droge bladeren. Al zouden de Amerikanen daar zijn, die hoor je op een kilometer afstand, vooral 's nachts. De angst dat ik eventueel op een droge tak zou trappen of

wat dan ook: die angst! Maar wij hadden te maken met die Japanse tactieken en daar hebben we er ook vele van gezien: dubbele wachten, één zichtbare en een onzichtbare die de andere in de gaten hield.

Je moest eerst die onzichtbare uitschakelen als die er was. Maar... je moest altijd veronderstellen dat die er was. Japanse scherpschutters waren vastgebonden aan de bomen, die konden niet uit de boom vallen. Dus... je komt in een G-formatie of in welke formatie ook, je kameraad struikelt, je hoort het schot niet. Je denkt, die is gestruikeld, maar... morsdood. Nou, sluipers, nou, dekken, met verrekijkers de hele omgeving afzoeken! Je ziet er maar één, maar er is nog een tweede! En die jongens die bleven schieten op die ene en ze hebben hem geraakt, maar ze denken dat ze hem niet geraakt hebben want hij valt niet. In de tussentijd hebben ze jouw posities te pakken; dat was een hele rare, vieze, vieze oorlog!'

HENK BOS EN FELIX THIJSSEN

Bron:Februari 1996
DE OPMAAT
Nr. 1

WORDT VERVOLGD

==========

STILLIGGEN, HARD TOESLAAN EN WEGWEZEN!

Zee-cowboys tussen Dover en Kalis
deel 2 (slot)

Elke boot werd om de zes weken op het droge gezet om uit te drogen ter voorkoming van snelheidsvermindering. En snelheid was het belangrijkste afweermiddel van de MTB's en MGB's. Om dezelfde reden werd geen stuk bagage mee aan boord genomen. Op het moment dat de boten gereed waren uit te varen, kreeg iedereen een overlevingspakket mee, dat hij bij terugkeer weer moest inleveren en een rood lichtje op de schouder om overboord geslagen bemanningsleden uit zee te kunnen redden. Het uitdrogen van de boten leverde voor de Engelse collega's een gunstiger regeling op dan voor de Nederlandse manschappen. De Engelsen moesten in die weken naar Londen om opnieuw gekeurd te worden en dat gold zeker voor het personeel in de nauw bemeten machinekamers, wier oren het zwaar te verduren hadden.
Omdat het de Koninklijke Marine aan reservepersoneel ontbrak, werd alleen een tijdelijke walplaatsing geregeld voor wie te lang aan boord had gezeten. Van andere keuringen was geen sprake.
Wanneer de boten 's ochtends terugkeerden na soms felle, harde gevechten met verliezen aan beide kanten, moesten de manschappen een paar uur slapen om 's avonds weer fit en paraat te zijn. Zij sliepen in dezelfde bunker als waarin de MTB's waren ondergebracht. Geen ramen, geen daglicht, wel een ventilatiebuis. Bij het wakker worden wachtte een nieuwe taak. Niemand ging van boord voordat de boten opnieuw vaarklaar waren gemaakt voor de volgende nacht. Tijdens de patrouilles werden geen wachten gelopen. Klaarwakker moest iedereen blijven en op zijn post tot de operatie voorbij was. Benedendeks kon je niet rechtop lopen. De drie machinisten zaten ieder achter hun eigen motor, de telegrafist bemande een hutje waar hij zich niet in

kon keren. Hij had ook het beheer over de kannen koffie en de sandwiches die hij van de kok had meegekregen.

De Mos: ‘Alle mannen op de boten en het walpersoneel vormden één grote familie. Als je maat iets mankeerde, als hij gewond was geraakt of als een vriend het niet meer zag zitten vanwege de spanningen, dan leefde iedereen met hem mee. In het laatste geval werd hij afgevoerd. Dan zag je hem niet meer terug, wat heel jammer was. Bij ons in *The Pens* en rond de haven waren ook de jonge *Wrens,* Engelse Marva’s, behoorlijk actief bij het inladen van de torpedo’s en het onderhoud van het geschut. Bij Dover Command in het kasteel en onder in de krijtrotsen, waar alles om en rond de ingang van het Engelse Kanaal “geplot” werd, zaten ook jonge vrouwen van net twintig jaar het zenuwcentrum te bedienen. Tot de grote familie behoorden ook de middenstanders, de barmeid van de pub, de ouvreuses van de nog enig overgebleven bios-coop, de verpleegsters en de mannen van de brandweer, die zich allen bewust waren van hun taak aan het front van Dover,’ aldus De Mos.

Een Duitse ‘Schnellboot’, vervaarlijke tegenstander van de MTB’s, met de vlaggenseiner op de brug, in volle actie op de Noordzee. Foto: collectie de Mos

Dat front vergde onafgebroken concentratie. Als voor een opdracht of operatie de MTB’s en MGB’s samen op weg gingen naar de Franse kust, was voor het laatste overleg het verzamelpunt in Dover, of de boten ontmoetten elkaar in volle zee, tenminste, als er niet meer werd gemeten dan windkracht 4 of 5. De strijdmakkers in Rams-gate, onder commando van W.A. de Looze, zagen de MTB’ers heel weinig, behalve op zee.
De Mos: ‘We hadden een uitstekend contact. We waren altijd blij als ze bij ons in de buurt zaten. Ze waren doeltreffend en konden met hun bewapening de vijand behoorlijk op de huid zitten. De laatste maanden voor de invasie werden de MGB’s ook in Dover gestationeerd.’

‘Bang maar niet laf,’ zei Larive tegen die verslaggever.
De Mos herinnert zich een incident in een stikdonkere nacht: ‘Dicht onder de Franse kust werden we geconfronteerd met Duitse *Schnellboote.* Op een gegeven moment waren we het contact met de andere MTB’s kwijtgeraakt. Wij probeerden weer aansluiting te krijgen, maar toen barstten twee oliefilters van de motoren en dat gaf een behoorlijke troep in de machinekamer. We moesten stoppen op een positie waar we niet graag zaten. We waren verlamd. Commandant Tegelberg hield het hoofd koel en beval zo weinig mogelijk licht te maken. Geen zaklantaarns en ook geen sigaret opsteken. Zo dreven we een tijdje hulpeloos rond. Het was rustig weer, geen volle maan. We wisten dat de Duitsers niet zo gek ver van ons vandaan zaten. Intussen probeerden De Jong, Bijlsma en Van der Linden in de machinekamer de zaak te repareren. Opeens kwam er beweging in de boot. Op zo’n klein houten scheepje merk je dat

onmiddellijk. We zagen ribbels op het water en een lichte golfslag, hoewel het bladstil was. Vervolgens hoorden we het geronk van motoren. We tuurden rond in het donker richting geluid en zagen plotseling, niet ver van ons vandaan, vier schimmen van Duitse *Schnellboote.* Op zo'n moment moet je even diep ademhalen. Zouden ze ons gezien hebben? We wachtten op de genadeklap, minutenlang. Dan knijp je hem even, want je ligt daar als een schietschijf. Hoe wonderlijk, wij zagen hen wel, maar zij ons niet.'

Met z'n zessen op de Goodwin Sands

Iedere zeeman kent de Goodwin Sands, zes mijl uit de kust tussen Dover en Ramsgate, de gevaarlijkste zandbank ter wereld, die altijd in beweging is en waarop vastgelopen schepen het zelden overleven. Eind februari lag Hans Larive in het Dartford Ziekenhuis met een gescheurde achillespees. Zes MTB's waren in die week onderweg om voor Duinkerken een versperring van magnetische mijnen aan te leggen. De leiding van deze operatie had een buitenlandse *senior officer,* die in tegenstelling tot de gebruikelijke route buitenom, met een snelheid van 30 mijl per uur regelrecht afstevende op de Goodwin Sands.
De Mos: 'Zelf stond ik als schipper aan het roer van de MTB 235, vlak achter de tweede boot, de MTB 204. Het was tamelijk donker. Voordat ik besefte wat er gebeurde, zat de 204 hoog en droog op de zandbank. In een bliksemreactie probeerde ik hem te ontwijken, maar het was te laat. Wij schoven met de stuurboordboeg over de scherpe rand van een magnetische mijn op de MTB 204. We liepen een gat op van anderhalve meter. En dan het krankzinnige: we stapten gewoon naar buiten en liepen naar de andere boten, die inmiddels ook vast zaten. Er werd groot alarm gegeven. Wat ik vandaag de dag nog niet kan begrijpen is dat er totaal geen paniek uitbrak. We gingen gewoon van de ene boot naar de andere om koffie te drinken en een broodje te eten die onze kok Piet Vermeulen, en bottelier Van Zeeland, hadden meegegeven. De situatie was natuurlijk levensgevaarlijk. Gelukkig dat de vijand niet op de hoogte was van onze benarde toestand. Zes MTB's, houten scheepjes met 100 octaan benzine aan boord, twaalf magnetische mijnen en munitie, alles uitgeschakeld, lagen daar onbeschermd en hulpeloos op een zandbank. We hadden geluk, 's Morgens bij daglicht en hoog water werden de MTB's teruggebracht naar Dover voor reparatie.'

De pub van mrs Moody

Jacob wil iets kwijt over mrs Moody. Hij spreekt haar naam uit met een tedere ondertoon. Mrs Moody bestierde in Dover de pub *Prince Regent* aan de Market Square, de vaste aanloop van de marinemensen als ze even de spanningen van de oorlog wilden vergeten. Zij was een perfecte steun voor commandant Larive als een van de maten ruzie had gekregen met de geallieerde vrienden en op het politiebureau terechtkwam. Mrs Moody zorgde er dan voor, dat die jongen weer netjes aan boord werd gebracht, al kostte haar dat een hele fles whiskey. En soms, ook als het geschut aan de Franse kust dreunde, pakte haar dochter Kay de accordeon of ging achter de piano zitten en speelde de sentimentele liedjes die de mannen van het flottielje luid meezongen.
Niet altijd werd het passagieren aan de wal een pretje. Het gevaar was er altijd en overal. Op een dag met heel slecht weer hadden alle boten *long notes,* wat betekende, dat er die nacht niet gevaren hoefde te worden. Jacob ging met drie man de wal op. In het café waar ze nog geen tien minuten binnen waren, kwam plotseling een zware granaat terecht, afgeschoten van de Franse kust. Bijna de hele zaak lag in puin. Twee doden. In de ontstane verwarring, de duisternis en de stofwolken bleek Piet Vermeulen, de kok, onvindbaar. "Waar is Piet de kok, we moeten hem zoeken, anders zitten we zonder eten," riep iedereen. Op ons geroep kwam eerst

geen antwoord. Toen hoorde ik een geluid dat ik herkende. Ik vroeg: “Wat ben je aan het doen, Piet?” Hij vloekte.

Een van de gesneuvelde maten wordt ter aarde besteld.
Foto: collectie de Mos

“Wat denk je, Neef, dat ik hier lig te vrijen?”
Toen Piet weer te voorschijn kwam, bleek hij onder het biljart te hebben gelegen en had daar zijn leven aan te danken. Wel zat zijn hele lichaam vol met groene puntjes, kleine granaatsplinters waar hij nog jaren daarna last van ondervond,’ vertelt De Mos. Hij denkt weer terug aan de avond toen het weer raak was met beschietingen, en schiet in de lach. ‘In de pub van mrs Moody kwam plotseling haar dochter de trap af gerend, luid roepend: “Mam, er zitten allemaal beesten op het balkon!” Er klonk paniek in haar stem. We gingen naar boven en inderdaad, het balkon lag vol met apen, beren en ander gespuis.
Wat bleek? Een granaat had naast het café een museum van opgezette dieren getroffen. Soms kan oorlog heel komisch uitpakken.’

In de maanden april en mei 1944 beseften de marinemannen van Dover dat er iets groots op til was. Zij zagen de onmogelijkste soorten schepen voorbij varen. Ook materiaal op hele grote pontons en stukken brug, die alles bij elkaar bijna de omvang hadden van een klein dorp, dreven voorbij... Half mei werden de toegangswegen naar Dover en de haven afgesloten.
De Mos: ‘Wij kregen ook versterking van vier torpedojagers, motortorpedoboten uit een andere klasse en RAF *Rescue Boats.* Op een gegeven moment zagen we bij daglicht de plek waar nu de *ferryboats* uit Kalis binnenvaren, barstensvol liggen met landingsvaartuigen en ander materiaal. Later kwamen we erachter dat het dummy’s waren, grote geraamten met een soort doek erover. Ook rond Dover en omgeving stond het vol met dummymateriaal van vliegtuigen en tanks. Op 5 juni 1944 was de spanning hoog opgelopen. Alle boten moesten terugkeren naar hun basis. Wel werden grote ballonnen in positie gebracht, kennelijk ook om voor de Duitsers de schijn te wekken dat de invasie, waar al zo lang over gesproken werd, zou plaatshebben tussen Kalis en Boulogne.’
Een dag later, op 6 juni, gingen alle boten naar buiten. Drie mijl uit de kust lieten de commandanten de bemanningen naar de open brug komen. Zij lazen een brief voor van generaal Dwight Eisenhower. De aankondiging dat de invasie een feit was. De bemanningen kregen een handjevol pillen, waarvan ze voorlopig een paar dagen wakker konden blijven.

Vanaf de Franse kust werden intussen de invasieschepen met zwaar geschut bestookt.

De Mos: ‘Een troepenschip kreeg de volle laag. Wij werden erop afgestuurd om te kijken of er nog wat te redden viel. Indien het schip in de vaste konvooiroute dreef, zouden wij er zelf een torpedo in moeten jagen. Gelukkig verdween het al in de diepte, toen wij erbij kwamen. Er lagen veel dode Amerikaanse soldaten bepakt en gezakt te drijven op hun zwemvesten. Het viel mij op dat het allemaal negers waren. Het was het eerste trieste beeld van de invasie dat ik niet gauw zal vergeten. Voor ons brak er nu een drukke tijd aan. We voeren ook overdag uit om de passerende geallieerde schepen achter een nevelscherm aan het oog van de vijand te onttrekken.

MTB 204 op de terugweg van patrouille.
Op 13 mei 1943 bracht prins Bernhard een bezoek aan de MTB's in Dover en woonde een dagoefening bij. Van links naar rechts: de prins, commandant Hans Larive en bemanningslid Jacob Lijnse.

Op 1 september kregen wij te horen dat vanuit Boulogne enkele Duitse schepen een evacuatie voorbereidden, teneinde aan de Canadezen te ontsnappen, die vanaf landzijde steeds dichterbij kwamen. Wij voeren uit met vier MTB's, de 202, de 231, de 235 en de 236. Het weer was uitstekend, volle maan, de Franse kust konden we goed zien. We naderden op onze knaldempers om onze aanwezigheid niet te verraden. Even buiten de haven van Boulogne had een luchtaanval plaats. We zagen een grote vuurgloed op het water en dat betekende zonder meer dat er een schip uit het konvooi was getroffen. Vanaf dat moment waren wij aan de beurt om aan te vallen. De vier Duitse schepen rondden Cap Gris Nez en kwamen onze kant op. Het zware geschut van Dover begon het konvooi onder vuur te nemen. Het geschut op de Franse kust reageerde onmiddellijk met een tegensalvo. Daartussenin lagen wij. We naderden de vijand tot op 1000 meter. Commandant Larive en de andere commandanten gaven opdracht te vuren. Even later zagen wij achtereenvolgens het effect van de eerste, de tweede en de derde treffer. Steekvlammen schoten omhoog. We werden helemaal verlicht. Het eerste schip verdween naar de bodem, het tweede stond in lichterlaaie en zonk even later, het derde werd zwaar beschadigd. Vermoedelijk heeft het de haven van Kalis nog kunnen bereiken, het vierde ging er met volle kracht vandoor zonder zich om overlevenden te bekommeren. Er hing een echte rookwal over het graf van de twee schepen. Toen wij naar Dover terugkeerden, was de ontvangst van de andere bemanningsleden en het walpersoneel geweldig. Wij beseften op dat moment niet wat er boven ons hoofd hing.’

Larive lag die nacht nog maar een paar uur te slapen, toen hij vanuit Londen werd gebeld. Aan de telefoon was ene meneer Niessink, die mededeelde dat hij voor het samenstellen van een havendetachement in het later te bevrijden Nederland, 180 man nodig had. Larive antwoordde dat hij maar een of twee man kon krijgen van het walpersoneel. Niessink kwam toen met de

verpletterende opdracht alle boten van het flottielje uit dienst te nemen, behalve de MTB 229 en 433, die later nog zouden worden ingezet op de Schelde. Het was over en uit. Wat de Duitsers niet was gelukt, gebeurde nu wel in een simpel telefoontje uit Londen.
De Mos: 'De volgende dag moesten wij allemaal aantreden boven op *The Pens.* Larive las de boodschap voor. Daar stonden we met een paar honderd man in een stemming ver beneden nul. Kerels die toch al jaren het een en ander hadden meegemaakt, sprongen de tranen in de ogen. Wij hadden allen gedacht dat we aan het einde van de oorlog met al onze Nederlandse boten, de driekleur in top, de Waterweg zouden op varen. Het mocht niet zo zijn. Toen Larive de mededeling kreeg dat hij zijn flottielje moest inleveren, knapte er iets in hem. Het leek of *The Pens,* na jaren hard werken, instortte. Zijn hoofd was leeg. Bitter constateert Jacob:
'Wij werden het vergeten onderdeel van de marine. We bestonden eenvoudig niet meer.'

PAUL VAN BECKUM

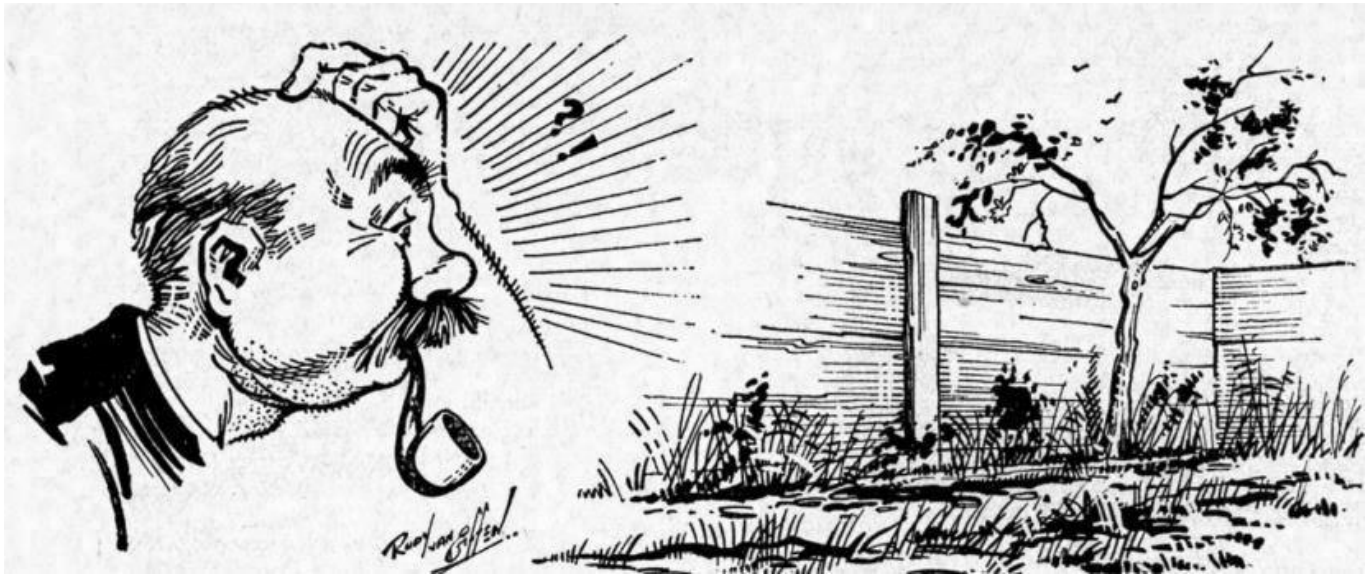
OPERATIES

Behalve dat 781 patrouilles werden uitgevoerd, bracht het flottielje van de Koninklijke Marine in Dover en Ramsgate zeven schepen tot zinken en werden er drie zwaar beschadigd. Er was 23 keer contact met Duitse Schnellboote en 16 keer werden er mijnen geplaatst voor belangrijke punten aan de Franse kust. Op diezelfde kust werden meermalen commando's afgezet. Duitse vlieg-tuigen vielen drie keer de motortorpedo- en motorgunboten aan, wat met de snelheid van die boten geen zin had. Ten slotte werden in zee gestorte vliegers opgepikt.

Bron:Juni/juli 2000
DE OPMAAT
Jaargang 6, nr. 5

The End

==========



UIT HET LEVEN VAN BOOTSMAN BUBBEKES....

tuinmisnoegens

BUBBEKENS is een goed zeeman, maar van een tuin onderhouden heeft hij geen gort geschaft. Het zal nu ongeveer vier maanden geleden zijn, dat Bubbekens overgelukkig met zijn gezin in de hem toegewezen woning trok. Hij heeft moeder dapper geholpen met „schoon schip" maken en het huisje ziet er nu uit, als een torpedojager waarop de commandant een inspectie heeft af- gekondigd.
Buitenshuis is het echter anders en daar zijn zeer bijzondere redenen voor. In het voortuintje en achter het huis groeiden alle mogelijke soorten onkruid en met verwonderende belangstelling had Bubbekens vastgesteld, dat er een ongelooflijk aantal variaties waren.
„Bubbekens", had zijn vrouw al tientallen malen gezegd, „je moet toch eens wat aan de tuin doen. Ik schaam me dood voor de buren."
„Ja," zei Bubbekens dan, „daar moet hoognodig eens iets gebeuren," en daar bleef het dan bij.
Het onkruid wies gestadig en bereikte kniehoogte. Met een bedenkelijk gezicht observeerde Bubbekens de wildernis en constateerde, dat er ook gras tussen groeide.
„Als ik nu het onkruid er eens uittrek, dan blijft er een grasveld over," zei hij tegen zijn vrouw.
„Daar zit wat in," meende zijn eega. „Als je het daarna netjes maait, zetten we er een tafeltje en stoelen in, en dan kunnen we lekker buiten zitten. Op ons eigen gazon."
Zeer voldaan over zijn „reuzen inval" nestelde Bubbekens zich voor het raam in de woonkamer en liet de tuin voor wat hij was. „D'r groeit bar veel onkruid in Uw tuin," merkte zijn buurman, een slager, op toen Bubbekens 's avonds thuis kwam.

Ook de buurman van de andere kant, een sigarenhandelaar, begon een gesprek over onkruid, dat in het zaad kwam en dat door de wind in zijn tuin belandde. „U moet het eens laten maaien", vond hij. „Laten maaien," zei Bubbekens, „dat doe ik zelf."
Een zeis had hij wel niet, maar met de hark zou hij zeker een eind komen. Zo trok hij dan op een mooie Zaterdagmiddag zijn overall aan en begon als een wilde met zijn hark aan de woestenij te trekken. Een onkruidwal van een meter hoog verrees op de plaats, waar eens een soort tuinpad was. Met de moed der wanhoop propte Bubbekens de gewassen in emmers en sleepte die naar een nabij gelegen weiland. De koeien hadden er geen belangstelling voor.
Toen het karwei „plat" was, overzag Bubbekens de situatie met een veroveraarsblik, maar tevreden was hij niet. De tuin had veel weg van een slecht gekamde krullebol, en armzalige on-kruidstompjes zagen hem droevig aan. Onvoldaan ging hij naar binnen, waste zich en ging vervolgens zijn krantje lezen. In zijn onvolprezen lijfblad ontdekte hij een artikel, waarin stond beschreven, hoe je door middel van een bespuiting, onkruiden uit gras kunt verwijderen, zonder dat het gras hiervan nadeel ondervindt.
„Gevonden," brulde Bubbekens tegen zijn verschrikte vrouw en hij schreef onmiddellijk een brief aan de in de krant genoemde firma. Hij bestelde, als een echte marineklant, de dubbele hoeveelheid die hij meende nodig te hebben, want het moest er maar goed dik op.
Een week later arriveerde er met de post een pakje. Ongeduldig sneed hij de touwtjes door en verwijderde de verpakking. Er kwamen twee flesjes met een bruin vocht te voorschijn. Nauwkeurig bestudeerde hij de gebruiksaanwijzing. Stom eenvoudig. Gewoon water in de gieter, een scheut van de vloeistof er in en dan maar gieten. Wat wordt het een mens toch gemakkelijk gemaakt.

De volgende Zaterdag, zijn vrouw was winkelen, trok Bubbekens van leer. Gieter water, scheut er in en sproeien in doorgaand tempo. Het rook nog lekker ook, net lysol.

„Bent U met lysol aan de gang, buurman?” vroeg de sigarenwinkeliers- vrouw vriendelijk over het hek. „Nee hoor, dat niet.” Stralend vertelde Bubbekens, wat de toekomstige resultaten zouden zijn.
Na het achtertuintje was de voortuin aan de beurt en Bubbekens sleepte gieter na gieter naar voren alsof hij aan het dekspoelen was. Dat er af en toe wel eens een scheutje in de kamer werd gemorst, was niet zo erg, want dat zou hij wel weer opdweilen.
Eindelijk was het werk klaar en ditmaal zeer voldaan, wachtte Bubbekens de thuiskomst van zijn betere helft af.
„Wat heb je uitgevoerd?”, waren haar eerste woorden. „Er hangt hier een lucht! Het hele huis is vergeven!”

„Ik heb gesproeid”, verklaarde Bubbekens, „met dat spul, weet je wel”. „Lieve hemel, dat is ontzettend. Het lijkt wel of je in huis bezig bent geweest.” Bubbekens snapte er niets van en ging eens naar de achtertuin om te ruiken of het werkelijk zo erg was. Nee hoor, het viel mee. Net zou hij weer naar binnen gaan, toen hij de sigarenwinkelier hoorde brullen: „Vrouw, wat doe je? Stop daar mee, want de lucht slaat op de sigaren!”
„Dat doe ik niet,” riep de sigarenvrouw, „die idioot van hiernaast is aan het sproeien geweest.”
Bubbekens gezicht betrok, maar nog erger werd het, toen hij de dochter van de slager hoorde. „Nee Pa, dat is geen chloor, het komt van buiten. Het lijkt wel jodoform.”
„Doe dan in ieder geval de deur dicht, anders gaat al mijn vlees naar de barabiezen,” hoorde hij de slager roepen. In de hoop, dat het wel spoedig minder zou worden, sloop Bubbekens naar binnen en zijn gezicht stond op zeven dagen slecht weer.

Maar het werd niet minder, want toen tegen de avond de wind ging liggen en een lichte avondmist over de dreven daalde sloeg de walm eraf. Bubbekens moest zelf toegeven dat het „bar” was. Op dat moment kwam het beste idee, dat hij tot nu toe gehad had in hem op. Hij zou de zaak eronder spitten, dan was de lucht tenminste weg. Met een resoluut gebaar trok hij zijn spade voorgaats en begon te spitten of zijn leven er vanaf hing.
Langzaam maar zeker verdween het groen en werd er een strook zwarte aarde in het maanlicht zichtbaar. Het begon alweer te dagen in het Oosten, toen de dodelijk vermoeide Bubbekens in zijn bed plofte en van louter uitputting niet meer kon slapen.
„Jammer,” zei zijn vrouw de volgende morgen, „dat je die rommel erop hebt gesproeid, want nu wil er natuurlijk geen bloemetje meer in groeien.” Het gegriep van de buren, die hun heggen enkele dagen later zagen verschrompelen, was gewoon niet om aan te horen.

F. L. W.

Een Noord-Hollands drama (1)

JAAP VAN DEN BERG, ENIG OVERLEVENDE VAN DE SLAG BIJ RUSTENBURG

Jaap van den Berg. 'Als ik niet weet wie er achter me loopt, blijf ik staan. ' Foto: Marcel Köppen

'Als ik niet weet wie er achter me loopt, blijf ik staan. Dat heb ik eraan overgehouden. Ik moet weten wie het is. Dan kijk ik zogenaamd in een etalage of naar iets in de lucht. In het begin kregen ze mij ook de bus niet in en de trein. Nou wel weer, want dan ben ik met een gezelschap.
In de trein zoek ik nog altijd een plaatsje waardoor ik geen mensen achter me heb. '

Jaap van den Berg (78) woont in het hart van de Betuwe, in Ochten. Na afloop van het interview krijg ik een vracht appelen mee, die de fruitteler naar zijn zeggen als eieren in de doos heeft gelegd. Jaap van den Berg zat tijdens de Tweede Wereldoorlog diep in het verzet, in het gebied Noord-Holland benoorden het Noordzee- kanaal. Hij is de enig overlevende van wat de geschiedenis is ingegaan als 'het drama van Rustenburg'. Een keiharde confrontatie in de donkere nacht van 11 oktober 1944 tussen een Duitse *Wehrmacht*patrouille en een groep verzetsmannen, die in een vrachtauto op weg was naar een wapendropping in Wognum.

Het werd een schokkend gevecht tussen schimmen, gevolgd door een afschuwelijke wraak-oefening van de Duitsers. Deze ervaring en een reeks andere verzetsdaden hebben in vele opzichten zijn latere leven bepaald.

Jaap werd geboren in 1919 in het Friese Deinum, gemeente Menaldumadeel, als zesde in een gereformeerd gezin van twaalf kinderen. Zijn ouders werkten bij de Nederlandse Spoorwegen, zijn vader als wegwerker, zijn moeder als wachteres en kaartverkoopster. Alle kinderen moesten een vak leren. Jaap werd op de ambachtschool in Leeuwarden opgeleid tot huisschilder. Het was niet zijn ambitie, maar je had het maar te doen.

Vanwege de opheffing van een aantal spoorlijnen verhuisde het gezin in 1937 naar ‘t Joppe. In 1939 werd Jaap opgeroepen voor de militaire dienst. Vanwege zijn technische belangstelling zou hij bij de Militaire Luchtvaartafdeling op Soesterberg worden opgeleid tot vliegtuigmonteur. Op 10 mei 1940, toen de Duitse troepen ons land binnenvielen, zat hij op Schiphol, waar hij verantwoordelijk was voor de luchtwaardigheid van drie Fokkers DXXI.

‘Ausweis’-foto Jaap van den Berg. Bron: J v d Berg

Van den Berg: ‘De keuze voor het verzet is ook voor mij een groeiproces geweest. Het begon met de gedwongen arbeidsinzet. We besloten onder te duiken. Voor mijn broer die ook naar Duitsland moest, bouwden we in het bos een slaapplaats onder de grond. En met een clubje vrienden begonnen we tegenover de bezetter wat speldenprikjes uit te delen zoals het kalken van leuzen op de weg. We dachten dat de oorlog zo voorbij zou zijn. Straks kwamen toch de Engelsen en de Fransen, maar die kwamen niet. Op een gegeven moment werd het te gevaarlijk. Ik moest weg. Mijn oom uit Alkmaar kwam me halen. Hij zat bij de politie en bracht me zogenaamd op als arrestant. Dat is het grote begin geworden van mijn verdere leven. Een andere oom, die bij de NS in Bergen werkte, zorgde ervoor dat ik ook bij het spoor kwam. Van mijn vader had ik een spoorpet meegenomen. Waarom weet ik niet, het was misschien makkelijk. De Duitsers waren gek op uniformen. Daarom lieten ze mijn vader ook altijd lopen. Ik was los arbeider geworden van de afdeling vervoer, dat is eigenlijk een pet met een rode band, maar ik had er een met een blauwe en die hoorde bij de afdeling weg en werken. Op het overslagstation Alkmaar begon het eerste verzetswerk. Alles wat ik te horen kreeg over de belangrijkste transporten gaf ik door. Bepaalde zendingen lieten we ergens anders terecht komen. We gooiden zand in machinevet en sneden de inhoud van de pakjes kapot die Duitse officieren naar hun vrouwen stuurden. Pakken Volk en Vaderland stopten we in fusten camouflageverf, die bestemd waren voor het vliegveld Bergen. De spoorwegrecherche kreeg argwaan en stelde een onderzoek in. Ik moest opnieuw weg.’

Het perron bleef leeg

Jaap van den Berg leerde Jacob Wagenaar kennen, een bollenkweker en geloofsgenoot uit Heiloo, die hechte contacten onderhield met de LO en de OD. Jacob droeg hem geregeld op, met de trein joodse kinderen op te halen uit Amsterdam en die over te brengen naar Alkmaar. Dat was in 1943. Een gevaarlijk karwei, maar Jaap aarzelde geen moment. Het hoorde bij het verzetswerk.

Van den Berg: ‘Mijn spoorpet en papieren van de spoorwegen gaven me een veilig gevoel. Om die reden reisde ik met de trein. Hoe ging dat?

’s Morgens om elf uur stonden we op perron 5 van het Centraal Station. Wij, dat waren een jonge vrouw in het uniform van een verpleegster met een joods kindje aan de hand en ik, verkleed als spoorman. Wat ik me herinner, is dat de communicatie nooit meer is geweest dan een paar woorden. Ik wist de naam van de vrouw niet en ook niet of ze werkelijk verpleegster was. Op een dag verscheen ze niet op de afspraak. Het perron bleef leeg. Ik heb haar nooit meer gezien. Leeft ze nog, vraag ik me wel eens af. Is ze opgepakt door de Duitsers en misschien gefusilleerd?’

Het vervoer

De illegaliteit deed een steeds groter beroep op Jaap van den Berg en zijn trouwe medestrijders. Het werd een kwetsbare groep waar de moffen fel op joegen, want de polder De Schermer achter Alkmaar, waar de niet erg gemakkelijke jongens van het verzet opereerden, beschouwden zij als een broeinest. Dat hield in dat de Duitsers daar ’s nachts nooit met minder dan zestien man patrouilleerden. In september 1944 formeerde de illegaliteit een militaire eenheid onder de krijgstucht van de Binnenlandse Strijdkrachten. In Noord-Holland werden overste Wastenecker en kaptein Van Eekelen belast met de bevelvoering. ‘Engeland’ kreeg terreinen door voor wapendroppings bij Hoorn en Enkhuizen en later ook in de Wieringermeer. Voor de afwerking van de droppings was een hechte organisatie nodig met strakke militaire richtlijnen. Een ontvangstgroep op het afwerpterrein zorgde voor het in veiligheid brengen van de containers en het begraven van de parachutes.

Een tweede groep, onder leiding van Nico Waterdrinker, de voormalige groepscommandant van de Rijkspolitie in Schermerhorn, kreeg tot taak bruggen en toegangswegen rondom het afwerpterrein te bewaken. De derde groep was verantwoordelijk voor het vervoer van de wapens naar boerderijen in de Schermer. Een levensgevaarlijk karwei, omdat het ‘s nachts in deze polder ritselde van de Duitse patrouilles en landwachters. In het begin had men voor dat vervoer een overdekte Ford-vrachtwagen met gasgenerator van de Binnenlandse Strijdkrachten ter beschikking. Als de omstandigheden gunstig waren, gingen de wapens verder op transport naar Den Helder, Haarlem en Amsterdam.

De nacht van de elfde oktober 1944. In de Schermer klinkt nergens enig geluid. Toch is daar een aantal mannen klaarwakker. Zij staan aan het begin van de zoveelste hachelijke operatie: een nieuwe zending wapens en ammunitie uit Engeland in ontvangst nemen, opbergen en dagen later weer doorsturen naar andere plaatsen. De altijd zwaar gestoorde zender van Radio Oranje, de stem van strijdend Nederland, heeft de codezin ‘Avondrood, water in de sloot’ losgelaten. Signaal voor een dropping. Die zal in het weiland zijn van boer Grootes in de Wogmeer. Ter plekke hebben zich omstreeks middernacht acht mannen verdekt opgesteld: Ad Paling, Ben van Eerde, Cor Hassing, Harry Heidekamp, Theo Mes, Jaap Mulder, zijn broer Jan en Cor Roos. Jonge kerels die al de nodige angsten hebben doorstaan, maar elke keer opnieuw paraat zijn. Zij luisteren gespannen of ze het zeurderig gebrom opvangen van een naderend vliegtuig. De hemel is dreigend bewolkt. Een paar uur eerder is de bewakingsgroep van Nico Waterdrinker van huis gegaan. Een kleine colonne op de fiets, voorafgegaan door enkele politiemannen, die met lichtsignalen achterwaarts duidelijk kunnen maken als er onraad dreigt. De mannen hebben nog een uur te gaan. Behalve Nico Waterdrinker rijden mee Dolf Bakhuis, Herman van Gent, Niek Glorie, Huib Kieft, Jan van Rooy, Lef Schuuring, John Stevens en Hil Toepoel. De leiding van de hele operatie is in handen van kapitein Van Eekelen en Wim Stomps. Bij Stompetoren, aan de Zuidervaart, staat de overhuifde vrachtwagen bij boerderij

‘Houtlust’ van Trien en Piet de Boer. Binnen wachten Piet Wagenaar, Gerard Veldman (de commandant), Jan Admiraal, Jacob Wagenaar, Jaap van den Berg (tijdens de oorlog roepnaam ‘Koos’), Piet Brunekreef, Jan Walter, Frans van der Zeijden en de Amerikaanse boordschutter Arthur Brown, eertijds neergekomen in de buurt van Hoorn en niet in de gelegenheid weg te komen, omdat de pilotenlijn naar Spanje is dichtgeslibd.
In de boerderij in de Schermer naderen de wijzers van de klok het tijdstip van vier uur. Behalve de commandant, Gerard Veldman, weet niemand van de ploeg om welke operatie het gaat. De negen mannen stommelen naar buiten en nemen in de vrachtwagen hun plaatsen in. Piet Wagenaar achter het stuur. Naast hem de commandant. In de ruimte tussen de cabine en de laadbak Jan Admiraal en Jaap Wagenaar, beiden gewapend met een brengun. Achterin de andere mannen. Hun privéspullen hebben ze achtergelaten in de boerderij. Je mag niets bij je hebben als je wordt gepakt. Geen naamplaatje, geen foto’s van je ouders, je vrouw of je kinderen.

Observeren

Wat zijn dat eigenlijk voor kerels die zulke risico’s nemen? Ze komen uit verschillende beroepsgroepen. Voor sommigen is het hun geloof, dat hen in de illegaliteit doet belanden, anderen verdragen geen bezettingsmacht die hun vrijheid aan banden legt.
Van den Berg: ‘Je moest verrekt goed oppassen met die jongens. Je kon ze niet wegdoen. Want ze wisten wat van je. Je moest ze direct in het begin al observeren. Wat voor knapen waren het? Hoe waren ze erbij gekomen? Uit wat voor nest kwamen ze? Konden ze zich beheersen en goed luisteren? Het was een kwestie van aanvoelen, van uitproberen ook. Dan vroeg ik aan Piet: “Luister eens als die nieuweling een verhaal vertelt in gezelschap. Wat- ie gisteren heeft beleefd bijvoorbeeld.” In de selectie bleken sommige jongens te loslippig. Of ze liepen altijd met een pistool op zak. Dat kon niet, dat mocht niet. Alleen wanneer je een opdracht kreeg. Wie er niet in paste, werd opgenomen in een aparte groep in Bergen met een politieman aan het hoofd, die vrij streng was. We hadden die knapen wél nodig. Als we gezamenlijk zouden moeten optreden, moesten we de beschikking hebben over een complete sectie. Drie pelotons met een commandant. Overigens, je deed ook een soort belofte aan elkaar. Wat er ook gebeurt, je bent verantwoordelijk voor je eigen daden. Haal er nooit een ander bij.’

Kwart over twaalf. Nog geen vliegtuig in de Wogmeer. De nacht is triest en koud, een miezerige regen doorweekt de kleren van de wachtende mannen. Half één. Geronk in de verte. Duits, Engels? De mannen weten zo langzamerhand vliegtuigmotoren van elkaar te onderscheiden. Goed volk. Zodra de piloot lichtsignalen geeft, moeten de mannen beneden met lantaarns het afwerpterrein markeren. Het geluid wordt sterker. Dan gaat er kennelijk iets mis. Wat gebeurt er precies? Kan de piloot het terrein niet vinden? Hij cirkelt een paar keer met donderend geraas boven de droppingplaats, maar vliegt daarna door. Zit een Duitse jager hem op de hielen? Een tweede poging durft de Engelse piloot waarschijnlijk niet te ondernemen. De mannen luisteren of hij misschien nog terugkomt, blijven voor alle zekerheid nog anderhalf uur wachten, maar het blijft stil. Geen container vandaag. Geen wapens, sigaretten, koffie en whisky. De jongens van het afwerpterrein en de bewakingsgroep breken op, koud tot op hun botten. En ze zijn nog niet thuis.
In de Schermer dansen spleetlichtjes van verduisterde koplampen boven het wegdek van de Zuidervaart. De vrachtwagen van de BS is onderweg naar de Wogmeer. In het verduisterde platteland, waar de nacht onheilspellend zwart op de ogen staat, buigt de auto aan het einde

van de Zuidervaart rechtsaf, langs de smalle kant van de Noordervaart, door Stompetoren, tot aan de ijzeren brug. Dan linksaf de Rustenburgerweg op. Geen teken van leven in de duisternis. De weg naar De Wogmeer lijkt open en veilig.

Jaap van den Berg: ‘Op de brug van Rustenburg stopte de auto. De motor sloeg af. Omdat we in de laadbak zaten, zagen we niets. We hoorden alleen wat. We wisten niet waarom de auto stopte en wie ons aanhield. Was het de bewaking van de groep Niek Waterdrinker? Neen. Het waren Duitsers en Nederlandse SS’ers. Een toevallige ontmoeting met een patrouille of een ontvangst door verraad? Het is nooit duidelijk geworden. Waarschijnlijk hadden ze een rood of groen lichtje gebruikt om ons tot stoppen te dwingen. Het raampje ging open. Gerard Veldman kon zich niet verdedigen. Hij droeg een Amerikaans jack van Arthur Brown. De Duitsers zagen hem aan voor een Amerikaan en schoten hem gelijk door zijn hoofd. Piet Wagenaar, links achter het stuur, liet zich uit de wagen vallen, probeerde de auto opnieuw te starten, maar dat lukte niet. Hij rende heel hard de andere kant op, loste op in de nacht. Jan Admiraal en Jacob Wagenaar aarzelden geen seconde. Zij lieten, staande achter de cabine, een salvo los uit hun brengun. Waarschijnlijk sneuvelden tussen de tien en vijftien Duitsers en landwachters of werden zwaar gewond. Afgrijselijk gegil en geknettter van het vuurgevecht zorgden voor verwarring en paniek. Op wie schoot je eigenlijk, op vriend of vijand, in de complete duisternis was dat niet te zien. Dodelijk geratel op schimmen, geschreeuwde bevelen, fluitsignalen en dan even niets meer.

Gerard Veldman. Gesneuveld bij de Rustenburgse brug.

De jongens die daar bekend waren, Alkmaarders, vluchtten naar boeren in de omgeving, charterden een paar fietsen en reden terug naar boerderij “Houtlust”. Daar lag anderhalve ton aan wapens opgeslagen van een vorige dropping. Die moesten weg en wel zo snel mogelijk. Intussen gingen Piet Brunekreef, Arthur Brown, de Amerikaan en ik nog een keer terug om die wagen proberen te starten, maar dat lukte ons ook niet. Dwars door de weilanden kwamen we terecht bij de boerderij van Koning, een commandopost in Stompetoren. Later voegde Jacob Wagenaar zich bij ons. De Duitsers hadden zijn duim eraf geschoten. Wie verder gewond of gesneuveld waren, wisten we niet.’

Bron: December 1997
DE OPMAAT

PAUL VAN BECKUM

WORDT VERVOLGD

==========

Top-gun

Ieder krijgsmachtonderdeel heeft zijn eigen paradepaardje. Een selecte groep ijzervreters, die alleen ten tijde van hoogste nood mogen worden ingezet. Ze zijn de laatste troefkaart van een natie; laten zij verstek gaan of falen zij op welke andere wijze ook, dan is alles verloren en rest er niet veel meer dan capituleren.
Bij de grootste horde, de landmacht, heten zij commando's. Jongens en mannen uit één stuk. Deze groep kan werkelijk alles: parachutespringen, duiken, bergbeklimmen, skiën, scherpschieten, en vooral volhouden. Met name die laatste, op zichzelf schijnbaar onbenullige eigenschap, zorgt ervoor dat zij en niet anderen de zo fel begeerde groene baret op hun kop geplant krijgen.
Bij de zeemacht staat deze club bekend - en wie weet dit niet - als 'de mariniers'. Zij zijn getraind in dezelfde disciplines als hun landmacht collega's, met dit verschil dat zij hun oorlogs- taken voornamelijk op en om het water zullen uitvoeren. Een zeer bijzondere en belangrijke specialisatie, daar een land doorgaans de nare gewoonte heeft de bewaking van zijn zee- grenzen te verwaarlozen. Grote bekendheid verkregen zij in de jaren zeventig, toen ze de hippies van de Dam trapten en tevens op spectaculaire wijze een einde maakten aan de Molukse gijzelingsacties. Een democratie dient immers verlost te worden van klaplopers en oproerkraaiers en zij liepen zich toevallig, na de misère bij de Maasbruggen in Rotterdam, al dertig jaar stierlijk te vervelen... Twee dingen voor de prijs van één.

De derde groep is een ander verhaal. De luchtmacht kent geen boomtorsers en waterdragers. De luchtmacht is in zijn geheel een elitekorps zoals een elitekorps behoort te zijn: schone handen en zuiver intellect. Zowel het grondpersoneel als de mannen in de vliegmachines zijn zich van dit feit bewust en gedragen zich dan ook als zodanig.
En uitgerekend van die laatste groep zou er dat weekend een zestal jonge aspirant straaljagerpiloten met ons meevaren. Wat een eer voor ons!
Een uitwisselingsprogramma. Een voor de liefhebbers in het leven geroepen uitstapje om de dodelijke verveling die een oorlogsmachine in vredestijd nu eenmaal teistert, enigszins te doorbreken.

Het was vrijdagmiddag toen ze in de stromende regen de valreep op kwamen sjokken. Een paar dagen meevaren had hun, toen het hun werd aangeboden, nog fantastisch geleken, maar nu het eenmaal zover was en de weergoden voor het weekend hadden besloten maar weer eens alles uit de kast te halen, leken ze opeens een stuk minder enthousiast.
Twee van hen werden in mijn verblijf ondergebracht. Ik wees ze hun bedden en adviseerde hen, toen ik hun krijtwitte gezichten zag, alvast in de kombuis wat crackers te gaan halen. Een half uur later ging ik eens kijken of ze al een beetje gesetteld waren. Wat ik aantrof, was droefenis van de bovenste plank. Hun weekendtassen stonden nog precies daar waar ze even tevoren waren neergesmeten en her en der over de vloer verspreid lagen blauwe uniform-onderdelen. Boven het gezoem van de airco uit hoorde ik een moeizaam kreunen, afgewisseld door een zacht knabbelen. Daar lagen ze, boven elkaar in het stapelbed. Ik schoof de gordijntjes een stukje open en zag twee bleke dodenmaskers die me angstig aankeken. Beide jongens hadden een stapel crackers en een emmer binnen handbereik. Op mijn vraag wat er aan de hand was,

vroegen ze me bijna smekend wanneer we weer zouden binnenlopen. Een vraag die ik onmogelijk kon beantwoorden, omdat we nog vast aan de kade lagen.

---

6 maart 1940: Doggers korte reis met de onderzeeër O 11

Gerard Dogger was aan boord van de Hr. Ms. O 11 toen de onderzeeboot zonk in de haven van Den Helder.

De O 11 was gebouwd door de Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigbouw Fijenoord te Schiedam, en in gebruik genomen in 1926. Bij de mobilisatie eind augustus 1939 werd de onderzeeboot ingedeeld bij de kustdivisie, het offensieve element van de Nederlandse kustverdediging.
Op woensdag 6 maart rond kwart over tien ’s ochtends voeren de Hr. Ms. O 10, O 9 en als laatste O 11 uit om op de rede en in de Texelstroom manoeuvres te houden, die zouden worden gefilmd voor de speelfilm .‘Ergens in Nederland’. Aan wal stonden de camera’s klaar.

De zeesleepboot Amsterdam van de firma Wijsmuller – gevorderd als bewakingsvaartuig BVIII – kwam op hetzelfde ogenblik de haven binnen. De blauwe vlag die aan had moeten geven dat er grote boten uitvoeren en de ingang geblokkeerd was, was niet gehesen. Gehinderd door een ander kustvaartuig, raakte de sleepboot uit koers en ramde de O 11 aan bakboordzijde. De filmoperateur die op de onderzeeër stond, sprong meteen overboord. Hij zwom naar de kant, maar verloor enkele films.

Op de brug

Terwijl hij de sleepboot zag aankomen, bleef Hendrikus Goossens, commandant van de O 11, op de brug en probeerde de boot te manoeuvreren naar zo ondiep mogelijk water. Hij moest onmiddellijk een besluit nemen om het luik van de duikboot te sluiten of niet. ‘Sloot hij het luik, dan wist hij, dat een aantal mensen zich niet meer in veiligheid kon brengen; liet hij het luik open, dan was het gevaar groot, dat er water in de duikboot zou lopen en een aantal mensen ook niet boven zouden kunnen komen. In die fractie van een seconde was het besluit genomen. Het luik werd dichtgeschroefd. De boot zonk weg. De heer Goossens bleef op den commando-toren staan en stond tot aan zijn hoofd in het water. Op een gegeven ogenblik gaf hij zich een zetje en kon zodoende zwemmend den wal bereiken.’
Ongeveer tien opvarenden die zich voor de filmopnames aan dek bevonden, konden van boord springen. Motorsloepen en sleepboten snelden naar de drenkelingen en de zinkende duikboot. Marinepersoneel kwam in vletten te hulp. ‘Maar vóór men de O 11 had bereikt, was er van den onderzeeër niets meer te zien dan een vlek olie in het midden van de haven.’ Binnen een paar minuten was de boot onder de wateroppervlakte verdwenen.

Beneden

Oudste officier Franciscus Steinmetz en chef der machinekamer Willem Gestel stonden op de brug toen het ongeluk gebeurde, maar snelden naar beneden. ‘Ze haastten zich door het torenluik omlaag en hun koelbloedig optreden is de oorzaak geweest, dat de boot nog boven is gekomen.’

Goossens was tevreden over zijn mannen: ‘Toen het commando “luiken sluiten” gegeven was, kwamen de mannen, die in de nabijheid waren, alsof het een gebruikelijke oefening gold, met de reddingsgordels om naar boven. Ik heb de grootste bewondering voor de koelbloedige houding van mijn mannen. Alles ging zeer rustig in zijn werk, alsof er niets bijzonders gebeurde. Er was geen zweem van paniek.’
De *Delftsche courant* schreef: ‘Luitenant ter zee Steinmetz bedacht zich geen ogenblik en liet direct de nodige maatregelen nemen. De waterdichte deuren werden gesloten. Toen men merkte dat de boot zonk, werd onmiddellijk een der tanks “geblazen”.’ Doordat een tank werd geblazen, kwam het achterschip omhoog. Het was net genoeg om het luik boven de wateroppervlakte te krijgen. Zestien bemanningsleden konden gered worden.

Redding van zestien man. Provinciale Geldersche en Nijmeegsche courant, 7 maart 1940.

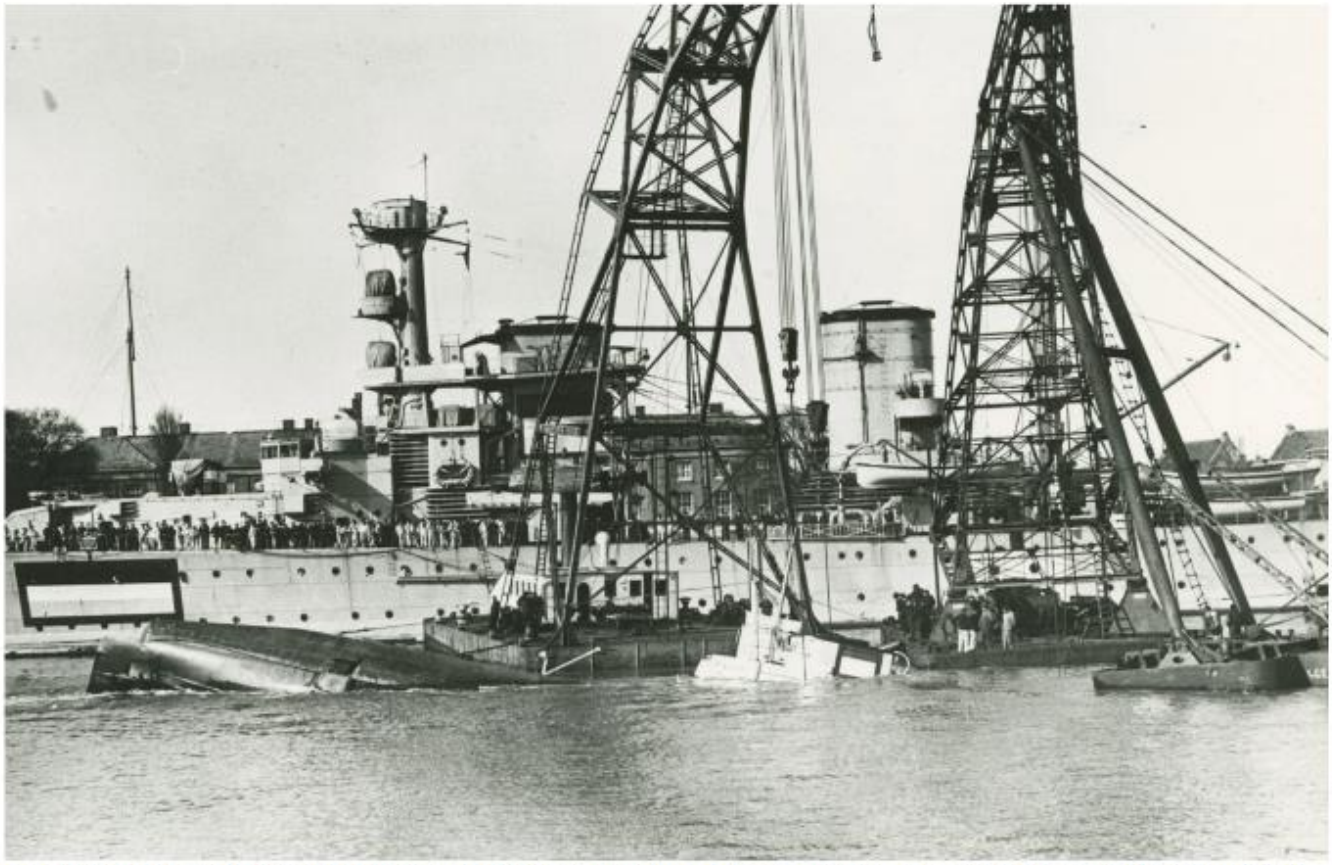
Dogger

Adelborst Gerard Dogger was een van de geredde bemanningsleden. Het was zijn tweede tocht aan boord van de O 11. In zijn mémoires schreef hij: ‘Echt bang ben ik niet. Het gebeurde allemaal eigenlijk in grote rust. Een scheurend geluid hier beneden en boven op de brug een krachtig “Godverdomme-nog-an-toe” en “stomme rotkaffer” aan het adres van de sleeboot-kapitein. Daarna enkele luide bevelen, gevolgd door handelingen van efficiënte ongehaastheid. En hier zitten we dan.’ Dogger kreeg geen orders van de passerende officier, ‘want ik weet nog niets van de praktische werking van een onderzeeboot’, behalve: ‘Ga in die hoek zitten en blijft daar, anders loop je maar in de weg.’ De officier wierp zich op de afsluitkraan onder de woorden ‘Ik blaas’, in Doggers ogen ‘het Latijn van de deskundige’.

Dogger zat in zijn hoekje, terwijl om hem heen inderdaad de orders rustig werden uitgevoerd: ‘Men doet allerhande ingewikkelde dingen met kranen en kleppen en het lukt uiteindelijk om voldoende van de toren boven water te krijgen. We kunnen er net uit en iedereen die niet van dienst kan zijn bij het slepen van de beschadigde boot naar het marinedok wordt van boord gehaald. Ik dus ook; ik speciaal, denk ik, om opnieuw zinken te voorkomen.’

Berging

Jacobus Callenfels, commandant van de Onderzeedienst, had een moeilijke taak aan het bergen van de O 11. Toen hij ter plaatste kwam, was de situatie als volgt: ‘De neus rustte aan de Oostzijde van de haven op den bodem, terwijl boven water slechts zichtbaar waren: een gedeelte van de brug met periscoop-golfbreker, alsmede het achterschip, waarvan de duikroeren juist boven water uitstaken. De losgelaten telefoonboei dreef naast de boot.’
Met sleepboten werd geprobeerd de duikboot te verplaatsen, maar de O 11 was niet in beweging te krijgen. In plaats van gesleept, zou ze moeten worden gelicht. De benodigde (drie) lichters moesten van het bergingsbedrijf Van der Tak uit Amsterdam komen en zouden in de loop van de nacht aankomen.



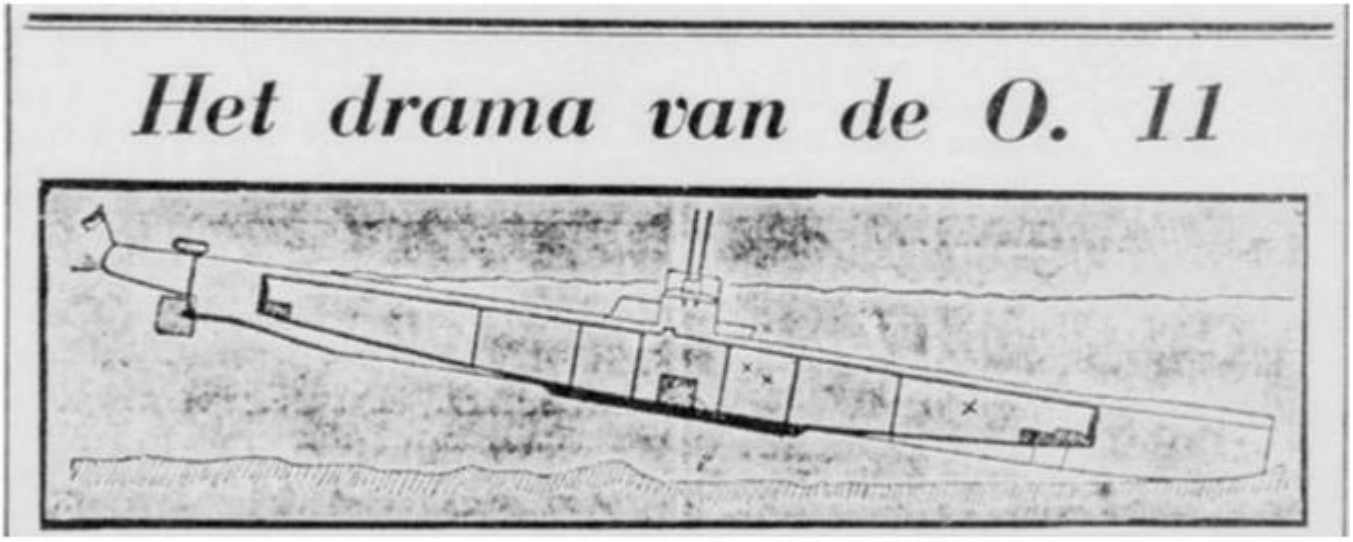
Het lichten van de O 11, op de achtergrond de Hr. Ms. Sumatra, 7 maart 1940. Foto Bernhard, collectie NIMH.

Vanwege het tij kon pas om 17 uur een duiker worden ingezet om te kijken hoe het met de drie achtergebleven bemanningsleden was. Ze gaven geen teken van leven toen de duiker op de wand klopte. Zowel de boegbuiskamer en het voorbatterij-compartiment leken vol water te staan. En hoewel ooggetuigen hadden verklaard dat de aanvaring ter hoogte van het voorbatterij-compartiment had plaatsgehad, bleek het gat zich te bevinden in de boegbuis-kamer, meer voorin. Doordat de voorste compartimenten waren volgelopen – met zo’n 100 ton water – was de O 11 te zwaar geworden om te slepen.
In afwachting van de komst van de lichters, werden de hijsbanden omgelegd. ‘Daarmee verstreek de hele nacht, onder zoeklichten van de Hr. Ms. Sumatra.’
Op 7 maart arriveerden de lichters. Ze moesten wachten op stil water, maar konden om kwart over elf beginnen met het indraaien van de takels.

De O 11 werd verplaatst naar het achterste deel van de haven en op het zogenaamde Kuitje aan de grond gezet. Het hele proces duurde twee uur en twintig minuten.

Slachtoffers

Pas op 8 maart, nadat het ruim was leeggepompt, konden de lijken worden geborgen.
De slachtoffers waren Oebele Postma, koksmaat, 21 jaar, geboren te Achtkarspelen. Hij was sedert drie jaar als vrijwilliger bij de marine in dienst, het was de eerste keer dat hij op een duikboot meevoer. Friedrich Wilhelm Johann Steenvoort, sergeant telegrafist, 34 jaar, geboren te Duisburg. Steenvoort had op het moment van aanvaring het order gekregen het luik tussen zijn compartiment en het centrale compartiment te vergrendelen. Hierdoor was de machine-kamer, achterin, in tact gebleven – zodat kon worden gepompt om de duikboot te doen rijzen. In het centraal station onder de commandotoren kon de bemanning zich verzamelen en de boot door de toren verlaten. Het derde slachtoffer was Godefridus Leonardus Logmans, sergeant torpedomaker, 33 jaar, geboren te Haarlem. Hij werd als laatste gevonden, want hij bevond zich tijdens de aanvaring in het voorste gedeelte van de boegbuiskamer bij de torpedo's.
Slechts één opvarende was uit de voorste compartimenten ontkomen, namelijk door het gat in


Het drama van de O. 11

De compartimenten. Haagsche courant, 8 maart.
Steenvoort en Postma bevonden zich in de voorbatterijcompartiment, aangegeven met twee kruisjes; Logmans in de boegbuiskamer, aangegeven met een kruisje.

de duikboot – de verticale scheur van ongeveer een meter lang en enkele decimeters breed. Theodoor Auer had het voorsteven van de sleepboot de duikboot zien binnenkomen. 'Hij wist zich op een wijze, die haast niet te verklaren is, door het gat te werken en de kijkers op den kant zagen eensklaps tot hun groote verbazing uit de gezonken duikboot een man komen, wiens hoofd boven water stak en die zich zwemmend naar den kant begaf.' Daarna was hij totaal ingestort. Pas de volgende dag kwam hij in het marine hospitaal bij kennis.

Een paar dagen later lag de O 11, normaal drijvend, in het natte dok op de Rijkswerf, waar nog het een en ander hersteld moest worden. Hier bleek, uit het stilstaan van de klokken in de boegbuiskamer en voorbatterijcompartiment, dat beide compartimenten praktisch tegelijk zijn volgelopen: om 10h16. De monteur van de wacht in het achterbatterij-compartiment was zijn rapport geëindigd 'met de lakonieke aantekening: "10h15: stoot".'

Oorlog

Op 14 mei werd de O 11 in de werf tot zinken gebracht door het marinepersoneel.
Op last van de bezetter moest het wrak gelicht worden en hersteld, maar in 1944 was dat nog niet voltooid. In september 1944 waren het de Duitsers die de O 11 lieten zinken, om de toegang tot de haven te blokkeren. In 1947 werd het wrak gelicht en voor de sloop verkocht.

Luitenant-ter-zee 2e klasse Hendrikus Abraham Waldemar Goossens (Willem) 1909-1973 Den Haag), werd in 1954 commandant van het Koninklijk Instituut voor de Marine. Foto: de Telegraaf, 7 maart 1940.

Luitenant-ter-zee 2e klasse Franciscus Steinmetz, (Weltevreden 1914-2006 Maastricht), weigerde de erewoordverklaring aan de bezetter af te leggen en werd op 14 juli 1940 krijgsgevangen genomen. Dertien maanden later ontsnapte hij uit Colditz. Foto collectie NIMH.

Officier der marine stoomvaartdienst 2e klasse Willem Doede Johan "Pim" Gestel (Den Helder 1911-1989 Voorschoten), voer op 13 mei 1940 met de O 24 naar Engeland en kreeg aan het eind van het jaar een Bronzen Kruis uitgereikt voor zijn optreden daarbij. Foto: Gestel als adelborst, collectie NIMH.

Luitenant-ter zee 1e klasse Jacobus Callenfels, (Zierikzee 1896-1961 Veere), werd later schout-bij-nacht en viceadmiraal. Foto collectie NIMH.

Sergeant torpedomaker Theodoor Willem Franciscus Auer, (Vlissingen 1908-1966 Vlissingen), werd in 1943 krijgsgevangen genomen. Foto Haagsche courant, 9 maart 1940.

Bronnen:

https://www.tracesofwar.nl/articles/2201/Onderzeeboten-van-de-O-12-klasse.htm?r=2203#h3780
https://www.tracesofwar.nl/articles/2197/Onderzeeboten-van-de-O-9-klasse.htm

B.C.M. Schouten, De berging van Hr. Ms. “O 11”, Marineblad 8 (1940) 595-606.
‘Bange uren in de marinestad’, Deltsche courant, 7 maart 1940.
‘Een strijd op leven en dood’, Bataviaasch Nieuwsblad, 18 maart 1940.
‘Gezonken onderzeeboot geborgen’, Bataviaasch Nieuwsblad, 21 maart 1940.
‘Het ongeluk met de O. 11’, Provinciale Geldersche en Nijmeegsche Courant, 11 maart 1940. ‘De O 11 door drie bokken gelicht’, de Telegraaf, 8 maart 1940.
H.A., ‘Moed en plicht’, Friesch dagblad, 9 maart 1940.
‘Slachtoffers van de O. 11 geborgen’, Haagsche courant, 8 maart 1940.
‘Het ongeluk met de O 11’, Nieuwe Tilburgsche courant, 6 maart 1940.
‘De berging van de verongelukte “O-11”’, Nieuwsblad van het Noorden, 8 maart 1940.
Gerard Dogger, De vierkante maan. Een persoonlijk oorlogsrelaas (Amsterdam 1979).

Bron: www.wiardibeckman.com

==========

MARINENIEUWS
INFORMATIEBLAD VOOR DE KONINKLIJKE MARINE

1e jaargang nummer 3
20 januari 1971

Hr.Ms. Amsterdam
BEËINDIGT STANAVFORLANT-PER IODE

Hr.Ms. Amsterdam heeft van 16 maart 1970 tot 15 januari 1971 deel uitgemaakt van de Standing Naval Force Atlantic. Gedurende deze indeling werd deelgenomen aan vele nationale- en NAVO-oefeningen, zoals Dainty Dance, Dank Dive, Night Patrol en Northern Wedding. De STANAVFORLANT opereerde in deze periode onder commando van de Canadese Commodore Boyle hoofdzakelijk in de Noord-Europese wateren, waarbij ook een weapon-training fase vanuit Den Helder was ingelast. Hierbij werd geoefend met door de KM beschikbaar gestelde eenheden. Gedurende de STANAVFORLANT-periode werden bezoeken gebracht-:aan Oslo, Haakonsvern, Trondheim, Kopenhagen, Frederikshavn, Aarhus, Kristiansand, Stavanger, Kiel,

Wilhelmshavn, Plymouth, Rosyth, Faslane, Rothesay, Lissabon, Gibraltar, Ponte del Gada, Den Helder en Antwerpen.
Bevoorraad werd uit Hr.Ms. Poolster, Britse, Amerikaanse, Canadese en Duitse' bevoorradingsschepen. In totaal werd 26.253 mijl afgelegd.
Ook aan sport en ontspanning werd de nodige aandacht besteed. Het voetbalelftal van de Amsterdam zag kans in Oslo in een NAVO-competitie de tweede plaats te veroveren. (Alleen in het elftal van HMS Ark Royal moest ze haar meerdere erkennen). De sportende Amsterdammers veroverden tijdens een 3-daagse olympiade in Rosyth de "Eastbourne Cup", een wisselprijs voor het meest allround sportschip in de STANAVFORLANT.
Regelmatig werden bemanningsleden voor korte periodes uitgewisseld met andere schepen van de Force en maakten opvarenden van de andere schepen kennis met het leven aan boord van Hr.Ms. Amsterdam. Ondertussen zagen een aantal enthousiastelingen ook nog kans om hun cafetaria met eigen middelen tot een prettig dagverblijf om te toveren.
Hr.Ms. Amsterdam is afgelost door Hr.Ms. Isaac Sweers, welk schip ook reeds van 19 juli 1969 tot 16 maart 1970 bij de STANAVFORLANT is ingedeeld geweest.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

DE KICK VAN DE KIKKER

Tekst: JOOST MARGES Foto's: ROB GIELING (CAVDKM)

In de 'Beklederij Redding & Overlevingsmiddelen en Onderhoud' van Marinevliegkamp De Kooy in Den Helder pakt matroos 1 Edwin Vijverberg zorgvuldig een zwemvest in. Mocht er ooit gebruik van moeten worden gemaakt, dan kan de drenkeling ervan op aan dat alles naar behoren functioneert. Hoewel dit werk al uitermate belangrijk is voor de veiligheid van het vliegend personeel, blijkt Vijverbergs hoofdtaak in dat opzicht zo mogelijk nog belangrijker. Wanneer het *Search & Rescue*-alarm (SAR) gaat, transformeert hij zich namelijk in een heliredder die bij nacht en ontij de lucht in gaat om mensen in nood op het water te hulp te schieten.
~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Echt niet iedereen gaat aan zo'n kabeltje hangen.'

'Sinds ik in oktober '88 in dienst kwam, had ik al een aantal keren mijn voorkeur voor deze functie kenbaar gemaakt', vertelt Vijverberg. 'De keus viel echter keer op keer niet op mij. Ik ben namelijk verbindelaar, en daar bestaat een tekort aan. Ik heb dan ook redelijk wat gevaren. Zoals tijdens de Golfoorlog aan boord van Hr.Ms. Witte de With.'
Na omzwervingen in de Sinaïwoestijn, deel uitmakend van een zeventien man sterk Nederlands contingent van het vredesleger aldaar, belandde hij in de bunker van het Marine Hoofdkwartier in Den Helder. Toen Vijverberg de plaatsingsautoriteiten andermaal duidelijk maakte dat hij nog immer een toekomst als kikker voor ogen had, kon hij uiteindelijk in 1997 op keuring in Amsterdam.

BEVRIJDINGSGREPEN

Na deze met succes te hebben doorstaan, begon Vijverberg aan de Heli Introductie Cursus, gevolgd door de Opleiding tot Heliredder. 'Dat betrof vooral veel theorie rond de SAR-organisatie, zeg maar de alarmmelding en het vervolg.
Daarna werd het tijd voor een week zwemtraining bij de KM-duikschool Thetis. In zwembad "De Schots" te Den Helder oefenden we bevrijdingsgrepen, reddend zwemmen en met de kleren aan in zoveel minuten naar de overkant', vat hij het kort samen.
Omdat de redder formeel tot de bemanning behoort, is kennis van de helikopter eveneens belangrijk. 'Instructies rond *ground handling,* zoals brandstof meeladen en de pootjes van de heli rechtzetten en verder het onderhoud aan de eigen spullen, zoals de brancard en het astronautennet', somt Vijverberg op. 'Dat soort zaken kwam keer op keer aan bod, afgewisseld met steeds uitgebreidere toetsen om de kennis te testen. Ik begon natuurlijk pas aan het echte werk te ruiken toen de eerste vlieguren compleet met hijsprocedures erop zaten.'

Matroos 1 Edwin Vijverberg: 'Je moet geen heliredder willen worden om ergens op een festival in het land een leuk demootje te doen'. (Foto: Peter Bijpost, CAVDKM).

KNALGELE HELM

'Vlucht nummer 12 is de ultieme test', vervolgt Vijverberg. 'Je krijgt dan een briefje in je handen gedrukt met de boodschap "jij hebt nu examen". Dan trakteren ze je op een complete SAR-actie, waarbij iemand met een sling uit het water gehaald dient te worden. Ook moet je de dokter assisteren bij het inpakken van de patiënt.'
Tussen arts en heliredder bestaat overigens een duidelijke rolverdeling, waarbij laatstgenoemde voor de uitrusting zorgt, zodat de medicus zich volledig op zijn of haar taak kan concentreren. 'Wanneer we boven een schip in nood komen te hangen, daal ik allereerst af om de boel te

verkennen. Pas daarna komt de arts naar beneden. Eenmaal aan boord van het vaartuig ben ik verantwoordelijk voor het contact met de kist boven ons via de SARBE-noodcommunicatie van ons reddingsvest. Dat is wel wat behelpen, vandaar ook dat ik blij ben dat er een nieuwe knalgele helm met ingebouwde VHF-radioverbinding aankomt.'

ACTIE BIJ ZWAAR WEER

Na de opleiding volgt onontkoombaar de praktijk en inmiddels is Vijverberg al zo'n keer of vijftien uitgerukt, wat overigens niet inhoudt dat hij ook telkens met een patiënt terugkwam. De actie die hem tot nu toe het beste bijbleef, vond plaats tijdens zwaar weer. Een bemanningslid van een houten klompje op de Noordzee had een klaplong opgelopen toen een losgeschoten kabel tegen zijn borst sloeg, en dat betekende werk aan de winkel voor de SAR-ploeg. Door de sterke wind moest de helibemanning eerst een A 'high-lijn' neerlaten. Die werd daarop strak getrokken door de opvarenden van het hevig dansende schuitje en geleid door dit touw daalde Vijverberg vervolgens aan de hoistkabel af. Geheel gesmeerd verliep dat echter niet. Door een heftige beweging van het schip, stootte hij namelijk zijn knie tegen een scherpe punt op de scheepshuid. 'Die aanvaring had ik op dat moment nog niet eens door. De landing draaide natuurlijk uit op een mislukking, dus ging ik weer naar boven voor een tweede poging.' Ook dat werd geen succes. Tijdens de derde keer belandde Vijverberg weliswaar op het schip, maar wel aan de buitenkant van de reling. Toch slaagde hij erin om aan boord te komen en vervolgens de arts en de benodigde uitrusting naar beneden te halen. 'De patiënt troffen we wild puffend in de machinekamer aan. Alleen in deze houding kon hij lucht krijgen. Dat betekende dat-ie op zijn zij vervoerd moest worden, dus stevig insnoeren was er niet bij, al lag hij natuurlijk wel vast. Tijdens de hele operatie bleef dat schuitje overigens flink tekeergaan.' Eenmaal veilig in de heli, werd de gewonde rechtstreeks naar het Gemini-ziekenhuis in Den Helder vervoerd, waar het EHBO-personeel zich over hem ontfermde. En Vijverberg en consorten? 'Wij gingen de spullen opruimen en daarna, ondanks veel last van de knie, met een goed gevoel naar huis. Het geeft natuurlijk best een kick wanneer zoiets goed afloopt.'

'Het geeft natuurlijk best een kick wanneer een reddingsactie goed afloopt.'

MINDERE MOMENTEN

Helaas lopen reddingsoperaties niet altijd zo goed af. 'Je maakt hier ook minder leuke dingen mee', zegt Vijverberg met een ernstig gezicht. 'Zoals afgelopen zomer in het geval van een klein bootje dat op de Waddenzee kapseisde. Nadat de drie opvarenden 's avonds niet terugkeerden, sloegen familieleden alarm. Daar is toen één van onze Lynx-helikopters op af gegaan. Collega's hebben de hele nacht tevergeefs gezocht. Toen hun vlieguren erop zaten,

was ik aan de beurt, maar juist op dat moment werden twee man gevonden, van wie er al één overleden was. Niet veel later bleek ook het kind terecht, eveneens dood.'

Aansluitend refereert Vijverberg aan de nasleep van de Dakotaramp in september 1996, waarbij de Marine Luchtvaartdienst ter plaatse assisteerde met vier helikopters. Er werd toen één overlevende uit het wrak bevrijd, die later alsnog aan zijn verwondingen bezweek. Vijverberg zelf zat destijds nog niet op De Kooy, maar de dienstdoende heliredders hebben daar veel stoffelijke resten uit het water moeten halen. 'Kijk, dat zijn natuurlijk wel de mindere momenten in dit vak', merkt hij met veel gevoel voor *understatement* op.

ONDERKOELING

Hoewel veel noodsituaties volgens Vijverberg voortvloeien uit onervarenheid, gebeurt het toch ook dat bijvoorbeeld doorgewinterde zeezeilers in de problemen raken. In dat kader rakelt hij het verhaal op van een jong stel, dat met een Catamaran oefende voor de zeilrace 'Rondje Texel'. 'Door de sterke wind sloeg hun boot om. Die jongen wist weer aan boord te klimmen, terwijl het meisje alleen maar verder afdreef. Voordat zij door ons gevonden werd, lag ze al meer dan vier uur in het water. Gedurende die tijd was ze soms de vertwijfeling nabij. Ze bleef echter hopen op een boei te kunnen klimmen om van daar af met haar GSM, die zij onder het waterdichte pak in plastic had weggewerkt, om hulp te kunnen bellen. Helaas wist ze geen boei te bereiken en ze durfde ook niet haar pak open te ritsen, bang dat ze te snel zou afkoelen. Die angst was terecht, want op het moment dat we haar ontdekten, had ze al last van onderkoelingsverschijnselen, omdat ze om hoofd en handen geen bescherming droeg. Na een warm bad bleek ze echter weer de oude. Sterker nog, de volgende dag deed ze weer vrolijk mee aan de officiële race!'

DEMOOTJE DOEN

Zeezeilen, zo blijkt uit deze anekdote, is duidelijk niet voor watjes weggelegd, maar dat geldt evenzeer voor de functie van heliredder. 'Echt niet iedereen gaat aan zo'n kabeltje hangen', zegt Vijverberg, met ingehouden trots. 'Je moet ook geen heliredder willen worden om ergens op een festival in het land een leuk demootje te doen. Je verricht je werk namelijk in de regel onder de zwaarste condities. Of we ook weleens niet gaan? Alleen wanneer extreem slechte weersomstandigheden ons tegenhouden.'
Met andere woorden: heliredders zijn niet de flauwsten, maar zij kennen ook beperkingen. En die zijn dan vooral praktisch van aard, want aan lef ontbreekt het hun niet.*

alle hens
Februari 2000

==========