"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

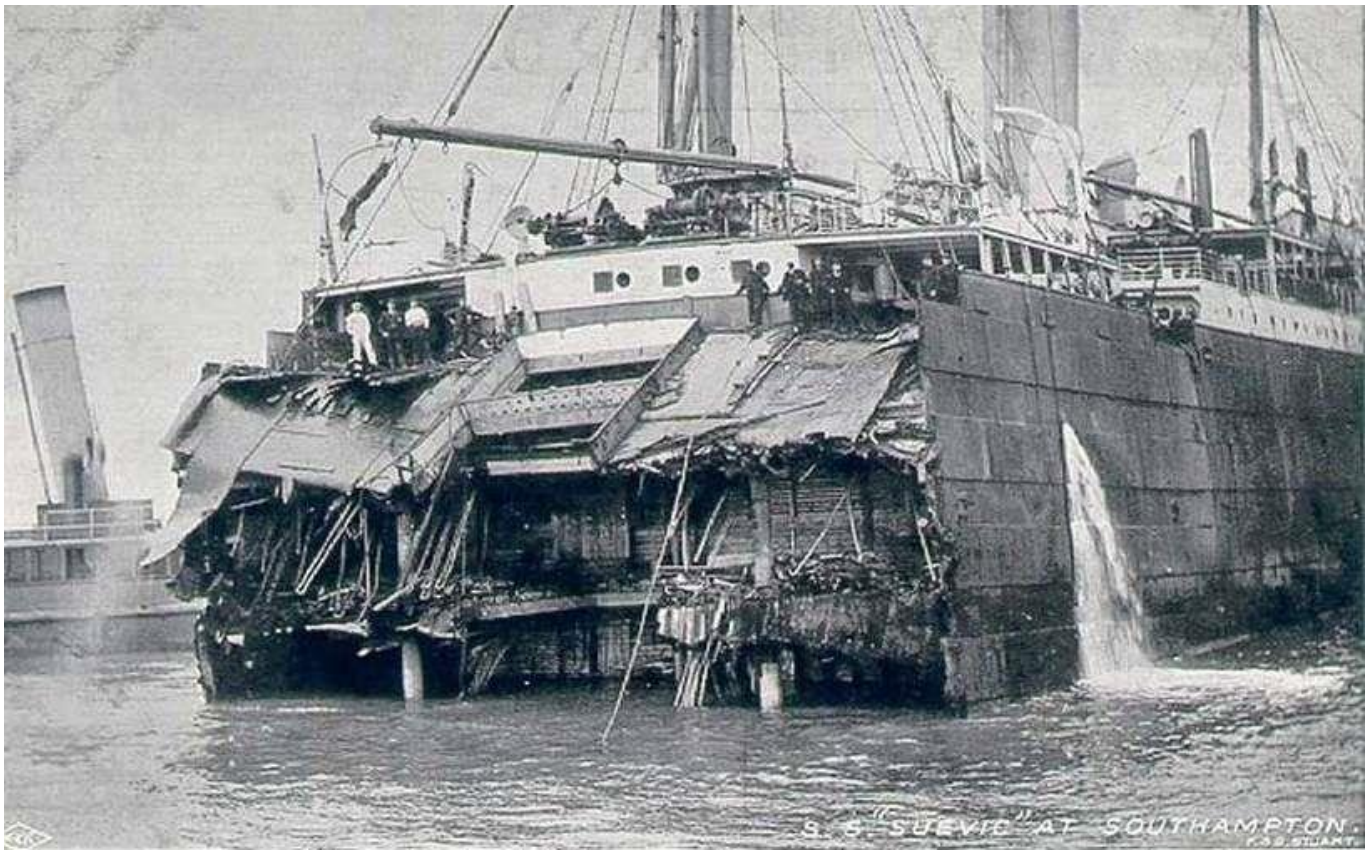
Deze extra toevoeging van het web-magazine fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website:
https://www.tenanker.com
en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

Nummer 43 – 7e jaargang – 24 oktober 2024

Inhoud…..

De SS. Suevic of SS. Skytteren was een passagierschip
Een reis om de Noord in 2 delen, deel 1
ss „ Colombia " van de Koninklijke West-indische Maildienst
Flitsen uit de Baliem-vallei Nieuw Guinea
Eerste vrouwelijke commandant van Nederlands marineschip.
Toon van Dun, Vlieger MLD deel 2
Uitspraak van den Marineraad – ongeval te Vlissingen
overkomen aan Hr. Ms. mijnenveger Abraham van der Hulst
Magnetron aan boord
De barre tocht van de Kilima's naar Pangkalan
Het bijtanken in de lucht van een Marine Dakota anno 1960
Mijnendienst / Hoogeveen
Mijnenvelden langs de Blue Line
Diep respect voor militairen in Nieuw Guinea

De SS Suevic of SS Skytteren was een passagiersschip van de rederij White Star Line en voer op de lijn Liverpool, Kaapstad en Sydney die in 1899 werd geopend. Het had hetzelfde design als het voorgaande schip de Runic.



Gedurende de Tweede Boerenoorlog werd het schip als tropentransportschip gebruikt.

Op 17 maart 1907 boorde het schip zich in dichte mist op een rif nabij de vuurtoren van Lizard. Alle passagiers konden veilig het schip verlaten. Op 20 maart werd de lading overgebracht en het schip doorgesneden en weggesleept. Bij Harland and Wolff werd er een nieuwe boeg aangezet.
Gedurende de Eerste Wereldoorlog werd het schip in het begin nog steeds gebruikt voor commerciële doeleinden omdat het bevroren vleeswaren kon vervoeren. Pas in maart 1915 werd de Suevic ingezet om troepen naar Mudros te voeren voor de Dardanellencampagne en bleef het daarna dienstdoen voor het Britse leger.

In 1919 kon de White Star Line weer over het schip beschikken en verbouwde het in 1920 om de reguliere dienst op Australië te hervatten. Na de aanpassing konden er 266 passagiers mee in 2e klasse. Het schip werd in 1928 verkocht aan de Noorse firma Yngvar Hvistendahl's Finnvahl A/S voor 35.000 pond omdat het te oud werd bevonden. Het schip werd ingezet als walvisvaarder onder de naam Skytteren.
Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog en de invasie van Noorwegen in 1940 door de Duitsers werd het schip ondergebracht in de Zweedse haven Göteborg. Tijdens een poging om met alle schepen op 1 april 1942 naar geallieerde wateren te varen werden twee schepen tot zinken gebracht door Duitse schepen. Slechts twee schepen konden ontsnappen en twee andere keerden terug naar de haven. Vier schepen werden bij de confrontatie met Duitse

oorlogsschepen door de bemanningen tot zinken gebracht, waarbij op de Skytteren een bemanningslid het leven liet. Het wrak bij Måseskär in het Skagerrak werd nooit geborgen en ligt er nog steeds.

Bron: https://nl.wikipedia.org/wiki/Suevic_(schip,_1900)

EEN REIS OM DE NOORD

DEEL 1

Om de problemen, die zich bij het varen in de poolzee voordoen, aanschouwelijk te maken, zullen we met een denkbeeldig schip een reis om de noord maken. We gaan er van uit, dat ons schip op het varen door ijs berekend is.

Het vertrek

We vertrekken in juli uit een haven op het noordelijk halfrond. In de IJsatlas vinden we namelijk, dat de beste tijd voor het maken van een arctische reis ligt tussen 1 augustus en 15 oktober. Die ijsatlas geeft voor elke maand een gekleurd overzicht van de gemiddeld voorkomende ijstoestand op de Atlantische oceaan. We zien daarin, dat het ijs zich over een aanzienlijk gebied uitstrekt en dat de grootste ijsdichtheid kan worden verwacht in de maanden februari en maart. Daarna neemt de ijsdichtheid af, waarbij in augustus en september het minimum wordt bereikt. De grootste aanwas treedt op na de koudeperiode van het pooljaar en de grootste afname, nadat de zon haar hoogste stand heeft bereikt. Algemeen bestaat de neiging om poolexpedities te vroeg te beginnen. Juist wanneer de omstandigheden het gunstigst zijn, worden ze dan beëindigd. Het kiezen van de juiste tijd kan veel ijsschade voorkomen. Overigens is in de poolgebieden de ijsdichtheid geen jaar dezelfde. Voorspellingen op lange termijn daaromtrent zijn dan ook vrijwel onmogelijk. Soms is het winterijs slechts dun en begint het afbraakproces lang voor de normale tijd, zodat een voorspelling van een geringe ijsdichtheid in de zomermaanden alleszins gewettigd lijkt. Niet zelden wordt dan evenwel het desintegratie-proces vertraagd of zelfs stopgezet, doordat de gebruikelijke stormen uitblijven, langdurige bewolking de zonnestralen absorbeert, plotselinge temperatuurdalingen ontstaan of andere ogenschijnlijk kleine veranderingen, bijv, in de richting van warmestromen, optreden. De voorspellingen blijken dan helemaal niet met de werkelijkheid te kloppen.

Op weg naar de ijsgebieden

Dagelijks ontvangen we ijsberichten van het bureau hydrografie van de Verenigde Staten. Die berichten worden verkregen van de weerstations nabij de pool en van lange-afstandvliegtuigen, die speciale ijswaarnemingen doen. Ze bevatten in het algemeen gegevens over de ijsdicht-heid, de aanwezigheid van ijsbergen en de afmetingen van het zeeijs, alsmede voorspellingen omtrent de bewegingen van het ijs en aanbevolen vaarroutes. Die voorspellingen houden bijv, in, of men in verband met het mooie weer verwacht, dat bepaalde doorgangen breder zullen worden of dat als gevolg van ongunstige winden er waarschijnlijk een verdichting zal optreden. De aanbevolen routes worden aangeduid met peiling en afstand tot een bepaald landmerk of met behulp van lengte- en breedtecoördinaten. Veelal liggen ze in de buurt van het land, waar

men vaak als gevolg van aflandige winden en doordat het landvastijs af brokkelt open water aantreft. In andere gebieden kan een relatief warme stroom oorzaak zijn van een vroegtijdig opbreken van het ijs.
De officier, belast met de navigatie, houdt aantekening van de verkregen ijsgegevens op een doorzichtige overzichtskaart, die over de gewone zeekaart heen wordt gelegd.

Aankomst in de ijsgebieden

Op de vierde dag na ons vertrek varen we de koude wateren binnen. De temperatuur daalt tot 42° F en die van het water tot 35 ° F. De uitkijken melden de eerste ijsbergen. In tegenstelling met wat meestal wordt verondersteld, heeft een ijsberg geen merkbare invloed op de temperatuur van de lucht en op het zoutgehalte van het water in zijn omgeving. Daaraan kunnen we dus geen aanwijzing ontlenen omtrent de aanwezigheid van ijsbergen. Alle ijsbergen voorlijker dan dwars worden in de kaart gezet, om een overzicht te hebben en verwarring te voorkomen.
Verschillende leden van de bemanning kleden zich alvorens aan dek te gaan reeds in pool-kleren. De eetlust neemt toe: vooral hete koffie en soep zijn geliefd. Iedereen kijkt nieuwsgierig uit naar wat de pool te zien zal geven.
Dan wordt het opeens potdicht van mist. Het voorschip is van de brug af nauwelijks meer zichtbaar. We plaatsen ogenblikkelijk extra-uitkijken en minderen vaart tot vijf mijl.
Die extra-uitkijken zijn bijzonder belangrijk in verband met de ijsbergen in de buurt. Schijnt de zon, dan komt een ijsberg uit de mist te voorschijn als een verlichte massa, des nachts doemt hij als een donkere schaduw op. Kleine schotsen kunnen een aanwijzing zijn, dat er boven-winds een ijsberg zit. De uitkijken moeten niet alleen uitkijken maar ook luisteren. IJsbergen kunnen het geluid van de stoomfluit terugkaatsen, terwijl een afkalvende ijsberg veel gekraak en lawaai maakt. Op terugkaatsing van het geluid kunnen we echter niet dichtvaren, omdat in de eerste plaats daarvoor de hoek van inval gunstig moet zijn en omdat in de tweede plaats ook een mistbank een echo kan veroorzaken. De uitkijken moeten van tevoren terdege worden geïnstrueerd en we moeten hen erop wijzen, dat het een levensbelang is voor schip en bemanning, dat ze hun taak goed vervullen.

Omtrent de plaats, waar de uitkijken behoren te worden opgesteld, geldt het volgende. We zetten allereerst een of twee uitkijken, beschut tegen de wind, op de bak. Als we er twee plaatsen, moet de één uitkijken van recht vooruit tot stuurboord-dwars en de ander van recht vooruit tot bakboord-dwars. Voorts zetten we een uitkijk in het kraaienest. Bij een laaghang-ende mist wordt soms uit het kraaienest gezien, wat van dek af nog geruime tijd onzichtbaar blijft. Ook kan op die wijze voordeel worden getrokken van minder dikke plekken of opklaringen op masthoogte. Ten slotte plaatsen we uitkijken op de brugvleugels.

Alle uitkijken moeten warm gekleed zijn en over de mogelijkheid beschikken zich snel met de brug in verbinding te stellen. Zo mogelijk worden ze elk half uur afgelost. We zijn gelukkig niet alleen afhankelijk van de uitkijken, ook radar en sonar kunnen ons waarschuwen voor een dreigende aanvaring met een ijsberg. Een goede radarinstallatie, bediend door kundig personeel, waarschuwt in de meeste gevallen tijdig genoeg. Toch komt het voor, dat bij een bepaalde toestand van de zee kleine ijsbergen op de radar niet worden gezien. Met de sonar-installatie zoeken we een sector af van recht vooruit tot 30° over elke boeg. Met sonar zijn bergen verkend op een afstand van 2000 yards alsmede kleine bergen, die niet op de radar konden worden waargenomen.

De mist trekt op, de speciale uitkijken worden bedankt en de vaart wordt opgevoerd tot 15 mijl. Rondom ons zien we ijsbergen. De afstand, waarop ze kunnen worden verkend, hangt uiteraard af van het zicht, van de hoogte van de berg en van de hoogte, waarop de waarnemer zich bevindt. Op een ooghoogte van twintig meter kan men bij goed zicht een grote ijsberg reeds op een afstand van achttien mijl zien. Bij een heiige kim is die afstand acht tot negen mijl. We moeten er echter op bedacht zijn, dat we van nature geneigd zijn het zicht te overschatten, zodat we denken dat we verder kunnen zien dan in werkelijkheid het geval is. Bij donkere nacht zien we een ijsberg veelal niet eerder dan nadat we hem tot op vijfhonderd yards zijn genaderd, wat wel ongeveer de minimum veilige afstand is.

Hoe verder we om de noord verzeilen, des te meer valt het op, dat de zon steeds langer boven de kim blijft. De nacht bestaat slechts uit een korte schemering, waarna de dag weer aanbreekt. De officier, belast met de navigatie, raakt voor zijn astronomische bestekken steeds meer aangewezen op het verzeilen van zonshoogtelijnen. Ook met behulp van de loran worden zo veel mogelijk posities bepaald.
Er beginnen zich aanwijzingen voor te doen, dat het pakijs nabij is. In het noorden nemen we een ijslucht waar en de zee vlakt wat af. Het ijsveld bevindt zich waarschijnlijk in die richting. Stukken ijs, waarschijnlijk aan lij van het ijsveld afgebroken, versterken die onderstelling. In dit stadium kan een hefschroefvliegtuig waardevolle gegevens voor de verdere vaart verzamelen.

Aan de rand van een ijsveld

Al spoedig zien we een ogenschijnlijk niet te doorbreken ijsvlakte recht voor ons uit. We minderen vaart en vervolgen voorzichtig onze koers. Naderbij gekomen ontdekken we, dat het veld niet zo vast aaneengesloten is als het zich van een afstand liet aanzien. Tussen de doorweekte, in het laatste stadium van ontbinding verkerende schotsen bevinden zich grote stukken open water. We schatten de ijsdichtheid op ongeveer 2.

In overeenstemming met onze instructies draaien we bij en wachten op de andere schepen en ijsbrekers, waarmee we in konvooi onze weg zullen vervolgen.
Hadden we andere instructies, dan zouden we nu moeten beslissen: dwars door het ijsveld heen of de veilige weg bewandelen en er omheen. Met een gewoon dubbelschroefsschip kunnen we in alle gevallen beter de laatste weg kiezen: de schroeven zijn door hun plaatsing veel te kwetsbaar. Bij een ijsdichtheid, groter dan 3, kunnen we dat met een enkelschroefsschip ook beter doen, vooral als de overzijde van het veld niet te zien is: het ijs zal hoe verder we komen steeds zwaarder worden en dichter opeengepakt. Besluiten we door het ijsveld heen te varen, dan plaatsen we allereerst een officier op een zo hoog mogelijke post, ten einde zo goed mogelijk voordeel te kunnen trekken van plaatselijke doorgangen en ijsvrije plaatsen.
Vervolgens varen we heel voorzichtig, bij voorkeur aan de lijzijde - het ijs is daar veelal minder dicht en minder in beweging - loodrecht op het ijsveld in. Kleine brokken kunnen bij aanvaring groter blijken te zijn dan ze zich voordeden en hoewel de huid de schok gewoonlijk wel kan weerstaan, lopen we de kans, dat schroef en roer worden beschadigd, hetzij rechtstreeks, hetzij doordat de schollen kantelen. De uiterste behoedzaamheid is dus geboden. Het zwaaien en draaien van de ijsschollen, dat we waarnemen, wordt veroorzaakt door de wind, die elke schol volgens zijn eigen vorm trimt. Bij een flinke bries groepeert de wind het ijs in een richting, loodrecht op de zijne. Verandert de windrichting, dan worden de aldus gevormde kettingen weer gebroken en de ijsmassa’s gehergroepeerd. Opstapeling en ophoping kunnen het gevolg zijn van het draaien en scheren van de schollen. IJshopen, die aldus voortdurend in beweging zijn

(„screwing pack"), zijn bijzonder gevaarlijk voor ons schip. We moeten proberen ze te ontwijken, maar koersveranderingen groter dan 30° moeten worden vermeden. Valt de wind weg, dan vormen zich evenwijdig aan de drukruggen zwaktelijnen, die overgaan in scheuren en geulen. Als gevolg van inwendige spanningen treden die scheuren echter niet altijd in de dunste plaatsen op, maar doorkruisen ze veelal zelfs hoge ruggen.

Niet alleen de wind veroorzaakt verplaatsing van het pakijs, maar ook - in mindere mate - de stroom. Op ijsbergen heeft echter de stroom meer invloed, tenzij de windkracht 4 of meer bedraagt. Volgens Elkman verplaatst een ijsberg zich op het noordelijk halfrond in een richting, die ongeveer 45° naar rechts afwijkt van de windrichting, terwijl op het zuidelijk halfrond een even grote afwijking naar links zou bestaan. Volgens nieuwere waarnemingen moet die hoek tot 30° worden teruggebracht, een richting, die ongeveer gelijk is aan die van de isobaren op een weerkaart.
Des nachts moet worden bij gedraaid en ook overigens moeten we met veel geduld te werk gaan.

De samenstelling van het konvooi

De andere schepen zijn ter plaatse aangekomen, te weten drie ijsbrekers en vier gewone schepen. Nu wordt het konvooi opgesteld en wel, omdat er meer dan een ijsbreker is, een samengesteld konvooi (fig. 277).

Een *enkelvoudig (simple') konvooi* bestaat uit een ijsbreker en een aantal volgschepen. Hoeveel schepen een ijsbreker kan meenemen, hangt uiteraard af van het machinevermogen van de schepen en de ijsdichtheid. Onder gunstige omstandigheden kan een normale ijsbreker bij een ijsdichtheid tot 8 ongeveer vier schepen voor zijn rekening nemen. De minst krachtige schepen worden in de regel onmiddellijk achter de ijsbreker opgesteld, zodat zij het meest van de gemaakte doorgang kunnen profiteren. Het krachtigste schip komt achteraan.

Een *samengesteld (composite) konvooi* bestaat uit twee of drie enkelvoudige konvooien. De krachtigste ijsbreker is de leider, daarachter komen op een van tevoren vastgestelde afstand de aangewezen volgschepen, gevolgd door de tweede ijsbreker met weer een aantal volgschepen. Ook kan men de tweede ijsbreker onmiddellijk achter de eerste opstellen. Is er, zoals in ons geval, nog een derde ijsbreker, dan vaart die 200 à 300 yards voor het eigenlijke konvooi uit om verkenningen te doen en doorgangen te maken zonder dat zulks voor de andere schepen vertraging meebrengt.

De vaart door het ijs

Nu begint de poolnavigatie in volle ernst. Wij zijn het eerste schip achter de voorste ijsbreker van het eigenlijke konvooi en fungeren daarom als konvooicommodore.
Koersen behoeven niet te worden doorgegeven, omdat de koers wordt bepaald door het kanaal, dat de ijsbreker achter zich laat. In het ijs is trouwens de kortste afstand tussen twee punten zelden een rechte lijn. Vaak moet men om tijd te winnen een koers sturen, die 90° afwijkt van de generale koers.
Wel is het zaak, zo dicht mogelijk - in zwaar ijs 200 à 300 yards - achter zijn voorganger te blijven. Door de druk van het omringende ijs zit het kanaal veelal spoedig weer vol.

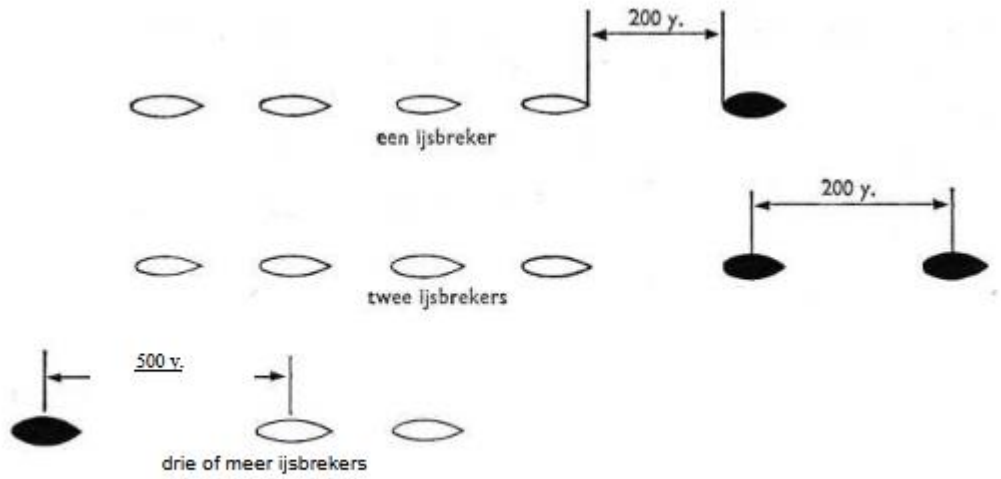


Fig. 277

Voorts moeten we zo goed mogelijk het midden van de geul houden. Zijn we genoodzaakt uit te wijken voor een groot stuk ijs, dan moeten we daarna het midden weer zo snel mogelijk opzoeken. Hoe meer koersveranderingen, hoe moeilijker het wordt voor het volgende schip om in ons kielzog te blijven. Een gier van ons wordt naar achteren in de linie steeds groter, zodat, als wij veel gieren, het achterste schip niets anders doet dan bochten varen. Ook vanwege het gevaar voor roer en schroef bij grote koersveranderingen, moeten deze zo veel mogelijk worden vermeden.
In licht ijs kunnen we wel ongeveer een vaart van vijf mijl behouden, maar in zwaar ijs moeten we de vaart beperken tot twee à drie mijl.
De officier van de wacht moet steeds bedacht zijn op het gevaar van brokken ijs in de schroef. Het verdient daarom aanbeveling, op elke brugvleugel een man met een scheepsroeper te plaatsen, die hem waarschuwt, wanneer er een grote schol in de buurt van de schroef komt. Als van de brugvleugel het water nabij de schroef niet te zien is, worden de uitkijken achteruit neergezet. Vooral schollen, die door het schip recht overeind of onder het andere ijs zijn gedrukt, zijn bijzonder gevaarlijk voor roer en schroef. Voorts bedenke men, dat, wanneer de machine wordt gestopt, de schroef door de vaart van het schip veelal nog blijft draaien en wel met voldoende snelheid om te worden beschadigd, wanneer er een stuk ijs in het schroefraam terecht komt. Waakzaamheid en vlug manoeuvreren zijn ten aanzien van een en ander een eerste vereiste.

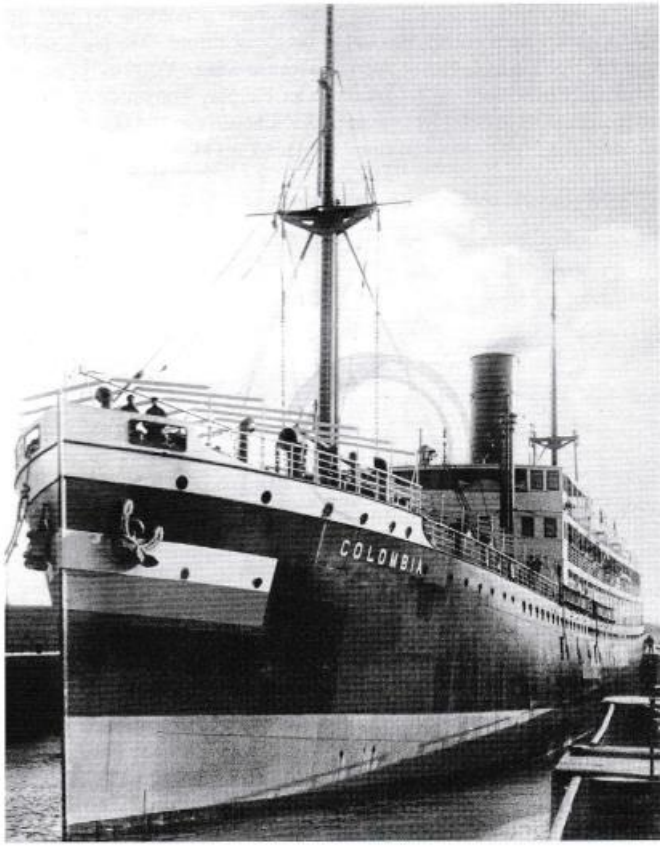
Bron

==========

ZOMAAR EEN FOTO:

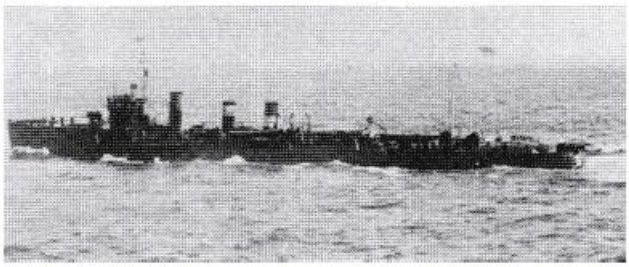
SS „ COLOMBIA " VAN DE KONINKLIJKE WEST-INDISCHE MAILDIENST

Het vracht- en passagiersstoomschip „Colombia" (5644 brt) onder werfnummer 133 gebouwd bij de Nederlandsche Scheepsbouw Mij. te Amsterdam, maakte vrijdag 12 november 1915 haar proeftocht op de Noordzee. Deze foto, uit het archief van Wimpellezer A.H. Vos te Leiden, toont het nieuwe schip, op vertrek liggend in de sluis te IJmuiden.



De „Colombia" behoorde tot een drietal schepen, besteld door de Koninklijke West-Indische Maildienst te Amsterdam en bestemd voor haar driewekelijkse dienst vanuit de hoofdstad op Venezuela, Curaçao, Colombia en Colon. De beide andere eenheden waren de „Venezuela" (5641 bit), onder nummer 132 eveneens afkomstig van de NSM, en de „Equador" (5544 brt), product van de Kon. Mij. „De Schelde" te Vlissingen (bouwnummer 159).

De „Colombia" was woensdagmiddag 14 april 1915 om 14.30 uur te water gelaten. Ze werd gebouwd onder toezicht van M.A. Cornelissen. scheepsbouwkundig ingenieur, terwijl de machines, afkomstig van de Nederlandsche Fabriek van Werktuigen en Spoorwegmate- rieel, werden vervaardigd onder toezicht van J. Lambrechtsen, werktuigkundig ingenieur bij de KWIM. Het begin van de proeftocht van de „Colombia" was nog even spannend, want ze was nog maar nauwelijks in volle zee toen ze werd opgemerkt door een Engelse torpedoboot die „een dreigende houding aannam", blijkbaar omdat de commandant niet overtuigd was van de vreedzame bedoelingen van het Nederlandse schip. Maar dit misverstand kon snel worden opgehelderd, waarna de Brit zijn patrouilletocht vervolgde, tot grote opluchting van iedereen op het nieuwe KWIM-schip.



Engelse torpedoboot

Vrijdag 26 november 1915 vertrok de „Colombia" voor haar eerste reis van Amsterdam naar West-Indië. Ze was allesbehalve volgeboekt. Organiek kon ze 111 passagiers meenemen in 1ste klas hutten, maar nu hadden zich maar dertien passagiers gemeld, waaronder zeven RK-missiegeestelijken. Daarnaast waren nog 25 man suppletietroepen" aan boord, bestemd voor de

Nederlandse garnizoenen in de West. Varen in oorlogstijd bracht risico's met zich mee en dat ondervond ook de "Colombia".

De genodigden die de proeftocht meemaakten. Zelfs één dame!

Woensdagmiddag 12 april 1916 liep ze, met 4300 ton maïs op weg van Baltimore (Maryland, USA) naar Amster-dam op de Noordzee op een mijn, op een afstand van 3,5 mijl van de Galloperboei. Kapitein G.D. Nieman seinde aan zijn directie dat door de mijnexplosie in het voorschip een gat was geslagen van 25 tot 30 voet, waardoor voorpiek en voorruim onder water stonden. Maar hij had er alle vertrouwen in dat zijn schip, dat gelukkig drijvende was gebleven, zou kunnen worden behouden.

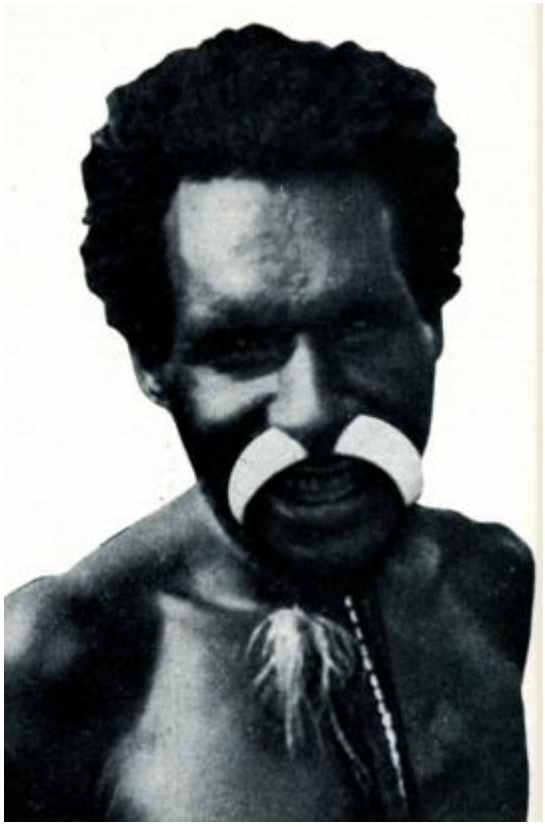
De „Colombia" kreeg van de Britse marine opdracht naar Gravesend op te stomen, waarbij de pompen het binnenstromende water onder controle wisten te houden. Er was voldoende hulp in de buurt, waaronder een Noors en een Belgisch vrachtschip, en enkele schepen van de Britse marine. Persoonlijke ongelukken hadden zich niet voorgedaan. Er waren op deze reis geen passagiers en niemand van de bemanning liep letsel op. Iedereen was natuurlijk wel behoorlijk geschrokken van de mijnexplosie.
Langzaam stomend, met een vaartje van zo'n 3 mijl, wist het gehavende schip Gravesend te bereiken, waar een deel van de lading maïs werd gelost en een noodreparatie werd uitgevoerd, zodat naar Amsterdam kon worden doorgevaren. Dinsdagavond 25 april liep de „Colombia" op eigen kracht behouden te IJmuiden binnen, waarna in de hoofdstad het definitieve herstel plaats vond.

Intussen waren „Colombia", „Equador" en „Venezuela" door de KWIM naar het buitenland verkocht. Door de oorlogsomstandigheden waren de prijzen van schepen op de internationale markt sterk gestegen. Ze werden zelfs verhandeld voor bedragen die aanzienlijk hoger lagen dan de oorspronkelijke aanschafprijs. Omdat het passagiersvervoer op de Colonlijn sterk was teruggelopen en het drietal door te grote diepgang ook niet bruikbaar was voor de dienst op Suriname, besloot de KWIM hen te verkopen. Voor ƒ 2 miljoen per stuk (ƒ500.000,- per schip boven de kostprijs) gingen ze naar een Noorse reder in Londen, die hen met winst (!) wist door te verkopen aan de Grace Steamship Company te New York.
Zo verdween het drietal al binnen een jaar weer uit de vloot van de KWIM, om in 1918-1920 te worden vervangen door drie kleinere schepen, „Stuyvesant" (4249 brt), „Van Rensselaer" (4299 brt) en „Crijnssen"(4321 brt).

Bron: De Blauwe Wimpel

dH.

FLITSEN UIT DE BALIEM-VALLEI



VELEN van U zullen zich afvragen „Wat en waar is toch * die Baliem-Vallei en waarom is er de laatste tijd zoveel belangstelling voor?”
Wel het antwoord hierop laten wij U geven in enige uittreksels uit een uitvoerige brief van Kltz. vl. Aernaut.
„De Baliem-Vallei ligt ongeveer 130 zeemijlen ten Z.W. van Hollandia, is omgeven door hoge bergen van de twee bergruggen die het centrale bergland van Nieuw-Guinea vormen.
De vallei ligt op 1700 meter hoogte, terwijl de rivier die door de vallei stroomt, die Baliem rivier is genaamd.”
Uit waarnemingen van overvliegende vliegtuigen en uit de luchtfoto’s is geconcludeerd, dat de vallei zeer dicht bevolkt is. De schattingen lopen van 80.000 tot 360.000 inwoners, maar het ware weet men tot op heden nog steeds niet. In 1938 werd voor de eerste maal contact gemaakt met deze bevolking, toen de Amerikaanse expeditie onder Archibold voor het eerst landde op de Baliem rivier met een Catalina PBY-4, de „Guba” geheten. Er werd geland in het zuidelijke gedeelte van de vallei, die op zichzelf 30 a 40 zeemijlen lang is. Het doel was o.a. het verrichten van schedelmetingen, terwijl het personeel van de expeditie bestond uit Amerikanen. Na een verblijf van enige weken, waarbij uiteraard rondom de landingsplaats contact met de bevolking tot stand kwam, vertrok de expeditie wederom uit de Baliem- vallei.

Tot 1944 zou er geen contact zijn met de Baliem.
Helaas was dit contact een gevolg van een tragisch vliegongeval. Er verongelukte nl. in de bergen aan de N.O. kant van de Baliem-vallei een Amerikaans transportvliegtuig met 26 of 28 inzittenden, van wie er maar drie de crash overleefden. De Amerikanen redden deze overlevenden met paratroepers. De overlevenden werden naar de vallei vervoerd, tot zij en de paratroopers er vandaan werden gehaald met behulp van Glijder-vliegtuigen.
Zij noemen dit de bekende redding uit het „Shangrila". Onder de overlevenden was o.a. een vrouwelijke Amerikaanse sergeante, die met goed recht kan zeggen, dat zij de eerste blanke vrouw is geweest, die de Baliem-Vallei binnen ging.
Dit tweede contact was dus wel erg kort en helaas een gevolg van een tragiek. Sinds enige maanden is er een hernieuwd contact tot stand gekomen.

In Nieuw-Guinea werkt n.l. een Amerikaanse zendingsorganisatie, de „Christian and Missionary Alliance", kortweg genoemd de „CAMA". Sinds 1938 hebben zij al een post met scholen aan de Wisselmeren, terwijl ook elders in de wereld missionarissen van de CAMA werkzaam zijn. Alles bij elkaar zijn er ruim 650 missionarissen bij deze organisatie. Het benodigde geld komt uit giften bijeen en de begroting voor hun werk beloopt thans ruim tweeëneenhalf miljoen per jaar.
Een van de doelen, die de CAMA zich o.a. in Nieuw Guinea gesteld had, was het openen van een zendingsoost in de Baliem-Vallei. En ziet na vele jaren van voorbereidingen en tegenslagen landde op 20 April 1954 het vliegtuig van de CAMA, een Short Sealand amphibie, op de Baliem- rivier, ongeveer 10 a 15 mijlen zeeopwaarts van de plaats waar indertijd de Archibold expeditie was geland.
Uit de rapporten van Archibold en van de rescue-operatie voor de overlevenden van het Amerikaanse transportvliegtuig was gebleken, dat de Baliembevolking nog volkomen in het stenen tijdperk leeft. Zo trof men het ook nu aan. Als men zich realiseert, dat thans in het jaar 1954, onder de rook van Hollandia, de hoofdplaats van Nederlands Nieuw Guinea, een groot aantal mensen woont, die nog nooit ijzer of staal hebben gezien of gebruiken, dan is dat bijna onbegrijpelijk. Wat betreft de Short Sealand amphibie, dit vliegtuig werd ook door giften bijeen gebracht. Reeds eerder had de CAMA met vliegtuigen gewerkt o.a. voor de laatste oorlog met een Beechcraft in Borneo waar zij een zendingspost hadden in Longnawan.
Om deze post te bereiken en van het nodige te voorzien, zoals voeding enz. moest men 108 dagen per prauw de rivier op. Toen de CAMA met het vliegtuig begon te werken, deed men er anderhalf uur over om de post te bereiken, terwijl op de rivier geland werd.
Op 20 April bestond de bemanning uit Mr. Lewis en de vliegende dominee de Reverend Ulrich, terwijl verder de Reverends Michelson en Van Stone met een eerste uitrusting de lading uitmaakten. De landing verliep goed en een uur later stonden Michelson en Van Stone met hun uitrusting op de rechter rivier oever.
Het vliegtuig vertrok weer naar Sentani, het vliegveld van Hollandia. Hier bij werd dus op dat stuk van de rivier de eerste landing en start verricht en liep alles gezien de moeilijke omstandigheden zeer vlot van stapel. Reverend Michelson vertelde mij later, dat de eerste dag geen contact met de bevolking kon worden gemaakt. De volgende vlucht met liet vliegtuig verliep eveneens zeer vlot en vloog de Reverend Bromley mee met nog meer uitrusting, zoals een aantal tenten en voeding en gereedschappen. Men had toen van de M.L.D. eveneens een rubberboot geleend, daar gebleken was, dat men weliswaar op een droog plekje zat, maar met rondom moeras. Met behulp van de rubberboot werd alles naar de andere oever overgebracht,

waarbij tevens bleek dat een rubberboot een zeer onhandelbaar apparaat is, waar wel eerst een weinig oefening aan te pas kwam, voordat men er mee naar eigen tevredenheid kon manoeuvreren.
Ook de tweede vlucht verliep even vlot als de eerste maal en de verdere vluchten hebben allemaal geen enkele moeilijkheid opgeleverd. Men moet begrijpen, dat het landen op een onbekende rivier niet zo eenvoudig is als het vaak lijkt. Onbekendheid met de rivier ter plaatse, waarbij men dus niets weet over de waterdiepte, of er onder water obstakels zijn, eventuele drijvende en zwevende boomstammen, hoge bomen dicht langs de rivieroevers, betrekkelijk kleine breedte van de rivier ter plaatse, grote stroomsnelheid van het water, het zijn allemaal factoren, waar men terdege rekening mee moet houden. Een klein stuk drijfhout in de rivier, dat gedurende de start of landing door het vliegtuig geraakt wordt, kan ernstige beschadiging, zo niet verlies van het hele vliegtuig ten gevolge hebben, nog daar gelaten dat daardoor persoonlijke ongelukken zich voor kunnen doen.

Thans staat er in de Baliem-vallei, ongeveer 500 meter van de linkeroever, een vrij comfortabel tentkampje, waar behalve de drie Reverends ook verblijven een tiental Kapaukoe koelies en een Kapaukoe hulpprediker, zijn vrouw en zijn dochtertje van drie jaar. Het geheel is uit de lucht zeer duidelijk waar te nemen, daar de grote tent, waar de drie Reverends in wonen, een groen dak heeft.
Dit nu is in het kort het relaas hoe de CAMA in de Baliem- vallei terecht kwam.

De volgende vraag, die bij U naar voren komt is natuurlijk: „Maar waarom hebt U als MLD-er zo'n interesse voor de Baliem?"
Inderdaad, ik ben geen missionaris, verstand van dat soort volkje heb ik toch ook wel niet en uit een economisch oogpunt ben ik ook niet in de vallei geïnteresseerd. Maar de belangstelling voor deze Baliem-vallei vindt U bij al het personeel dat bij de MLD vliegt, om maar niet eens te spreken van het overige Marine personeel dat in Nw Guinea dient.
Een witte plek op de kaart zo dicht onder de rook van Hollandia, waar steeds meer verhalen over rondgaan, is nu eenmaal niet iets waar men belangstelling voor gaat tonen. De reden er¬voor is bovendien zeer begrijpelijk. Door de jaren heen zijn er vele vliegtuigen over de Baliem gevlogen en niet alleen over deze vallei maar ook over de rest van het binnenland van Nieuw Guinea. Sinds 1937 beschikte de MLD over vliegtuigen, die gemakkelijk over het hoge bergland konden opereren. Eerst waren het de Fokkers T-4W, daarna de Dor- nier 24 K vliegboten, later de Catalina's PBY-5 en thans de Catalina PBY-5A (Amphibie).

De bemanningen wisten dat de witte plekken op de kaart niet alleen moeilijke plekken waren i.v.m. het veilig navigeren, maar bovendien als het mooi helder weer is, konden zij met hun eigen ogen zien, wat deze plekken inhielden. De oorlogsjaren brachten verder een vrij druk luchtverkeer over Nieuw Guinea met zich. Vele vliegtuigen van zowel de Nederlandse — als geallieerde — en Japanse Luchtmachten vlogen over deze om bekende gebieden. Menig oorlogsvlieger zal bij zichzelf ge¬dacht hebben: in geval van nood kan ik proberen een noodlanding te maken in de Baliem-vallei. Het terrein is daar op sommige gedeelten n.l. vrij vlak en biedt een goede kans om een geslaagde noodlanding te maken. MLD-vliegers kwamen over de vallei, niet zozeer om een noodlanding te maken, maar keken er met veel belangstelling rond en zochten de rivier af naar een geschikte landingsplaats. Het gedeelte waar Archibold geland is, is n.l. voor de zwaardere Marine vliegtuigen niet goed geschikt.

Desalniettemin bleven wij zoeken in de stille hoop dat wij een stuk zouden ontdekken, waar niet alleen veilig geland maar ook veilig gestart kon worden. Tot op heden is dat stuk voor onze MLD-vliegtuigen nog niet gevonden.
Mr. Lewis bood eind April de Marine aan een Marine vlieger mee te laten vliegen, die dan zelf de mogelijkheden van het stuk, waar de CAMA landt, kon beoordelen. Zo kwam ik dan op 11 Mei uit Biak naar Sentani om de volgende dag met Mr. Lewis naar de vallei te gaan. Op 12 Mei om 6 uur 30 min. werd met de radio contact gemaakt met de zendingspost in de Baliem.
Er wordt n.l. iedere dag om 8 uur contact gemaakt. Mr. Lewis heeft een kleine zend- en ontvanginstallatie in zijn huis in Sentani en kan met de radiotelefonie de Baliem bereiken.
In het kamp aan de rivier staat ook zo'n installatie. Beiden geven elkaar dan de bijzondeheden, de wensen die zij hebben, het weer over de vallei en na een paar minuten is het gesprek afgelopen, om de volgende morgen weer herhaald te worden. Indien men weet, dat het vliegtuig zal komen, wordt voor de dag van vertrek contact gemaakt om 6.30 minuten, alleen om het weer in de vallei op te geven en het onnodig vliegen te voorkomen. Het centrale bergland van Nieuw Guinea is vaak zwaar bewolkt en dan heeft het geen zin te proberen in de Baliem te belanden, want geen enkele vlieger kan blind de vallei bereiken, zonder onnodige grote risico's te lopen. Mocht het op de vastgestelde dag dus niet mogelijk zijn, dan wordt de vlucht tot de volgende dag uitgesteld.

De ochtend van de 12e Mei was het weer perfect en zo vertrokken we dus 7 uur 30 minuten van Sentani. Om 8 uur 40 min. vlogen we boven het kamp. Na enige minuten rondgevlogen te hebben, om mij de gelegenheid te geven de hele .situatie te bezien, werd geland. De landing verliep zeer goed, hoewel ik over het stuk waar geland werd niet enthousiast kon zijn. Hoge bomen vlak langs de rivier, hier en daar werd drijfhout gezien en langs de toch al niet brede rivier staken langs de oever vele takken uit het water op van gezonken en vastgeraakte bomen.

Verder was er een bocht in de landingsbaan.

De plaats waar de landingsplaats is, ligt precies bij de uitmonding van een klein zijriviertje in de Baliemrivier. Dit biedt de mogelijkheid om op de kop van het land, waar een grote boom staat, een lange tros de rivier in te laten drijven, waarop weer een leeg petroleumblik is bevestigd. Dit blik houdt de tros drijvende. De vlieger kan hier naar toe taxiën en de tros aan boord nemen.

Doordat we net achter de landtong lagen hadden we geen last van sterke stroom van de Baliem zelf, terwijl we zo te zeggen in een soort meer lagen.
Met behulp van de door de MLD ter beschikking gestelde rubberboot, werd toen de eerste MLD-er aan de wal gebracht en daar stond ik dus in de vallei. Een hele sensatie vond ik het. Heb zo vaak over de „vallei" gevlogen, zonder ooit de lef te hebben gehad om te landen, liever gezegd ben er 4 x aan het water geweest, maar dorst nooit te stoppen, daar ik dacht er niet meer uit te kunnen komen. Ken de „valley" uit de lucht dan ook op mijn duim. Er waren nog geen Baliem bewoners want die zijn n.l. doodsbang voor het vliegtuig.
Ik moest de rivier opnemen en had daar ± 2 uur werk aan, met dieptes opnemen, breedtes enz. Lewis wilde liever niet wachten, daar anders de temperatuur te hoog wordt en hij niet de volle power uit zijn machine kan halen. We spraken dus af, dat hij me zo mogelijk de volgende dag zou ophalen. Ik heb zijn start bekeken van de oever af en neem mijn pet af voor zijn kunde. Echt bush pilot werk. Er zit n.1. een 60° hoek in de startbaan. Enfin het ging keurig.

Voorbereiding op het maal…

Zodra het vliegtuig weg was, kwamen er een stel Baliem mensen te voorschijn. Een zeer vriendelijk stelletje, maar verwoed met speren en pijlen en boog gewapend. Echt niet om je heel erg op je gemak te voelen. Ze lachen steeds en roepen steeds „nap nap", wat waarschijnlijk betekent „slamat". Ondertussen staan ze zowel met hun linker, als rechterhand jouw hand te schudden.
Enfin in optocht naar het kamp waarbij iedereen zijn ogen goed op de uitgeladen barang hield, want het was alras gebleken, dat ze van alles wegnemen. Waarschijnlijk noemden ze het geen stelen, maar vinden het heel gewoon om iets mee te nemen. Geen stukje ijzer onder al die lui, maar keurig gemaakte pijlen en bogen en speren. Alles van hout en die punten in het vuur gehard. In het kamp ontmoette ik de kapaukoese (Wisselmeren) godsdienstleraar, die zijn vrouw en een schattig kindje van 3 jaar bij zich had. Alle kapaukoes houden werkelijk de Danis (zo noemen ze het Baliem- volkje) behoorlijk in de gaten, want nogmaals ze slepen alles weg. Zo af en toe dragen de kapaukoes kleren, maar om meer in contact met de Danis te komen en ook omdat de Danis de eerste dag een aangeklede kapaukoe aan alle- kanten hebben betast, om uit te vinden of het een man of een vrouw was, dragen ze nu liever geen kleren meer.
De Danis zijn dus behalve de peniskoker en een lang grassprietje op de billen, verder naakt. Ze hebben hun haar maar in hele fijne krullen gedraaid. Lange pijpekrullen zou je het kunnen noemen. In het haar vaak veren of een rieten band, waarop hondentanden als versiering.

Om de hals kettingen van pitten en een dood enkele zie je met kralen. Die kralen hebben, of van de kust, of van de Wisselmeren hun weg via de verschillende stammen naar de Baliem gevonden. Maar nog steeds is er geen ijzer naar binnengekomen. Waarschijnlijk omdat de

verschillende tussenstammen ook een groot gebrek aan ijzer hebben. Hun gezichten en borst hebben ze besmeerd met figuren van roet. Michelson legt dat uit, dat ze zich vermommen om niet door geesten herkend te worden. Enfin ze waren reuze vriendelijk, riepen maar „nap- nap" en sloegen hun arm om mijn schouder en wandelden zo met mij mee.

Ondertussen probeerde er een om mijn achterzak leeg te halen. Toen ik hem snapte, dat hij mijn agenda uit mijn zak haalde en hem een tik op zijn vingers gaf, lachte hij zich kapot.
Was schijnbaar een reuze mop. Ze hebben ook de bekende kauwrischelpen, hoewel niet in grote getale. Die dragen ze ook op rieten bandjes met de onderkant naar voren. Maar om ze te kunnen bevestigen moet de bovenkant er af. Dat bereiken ze door het geheel langs een steen te schuren. Moet voorzichtig gebeuren, want het geheel is erg hard en breekt gauw verkeerd. En een beschadigde schelp is niets waard. Als je met een mes echter een sneedje maakt en dan de punt van je mes er in zet, springt de hele top er af. Dit gaat dus veel vlugger.
Dat hadden ze gauw door en een van de Danis bood zijn schelp aan om de top er af te halen. Toen hij zag, dat het zo makkelijk ging, nam hij zijn peniskoker af, stond dus met niets aan, schudde het ding tot er vier schelpen uit vielen en bood die ook aan om de top te laten verwijderen. Toen het gebeurd was, gingen ze weer terug in zijn beurs en trok hij zijn „broek" weer aan. Nu wist ik meteen waar ze dus hun schatten opborgen. Enfin de kerels gingen om een uur of 12 weg en toen waren het er wel 100 bij elkaar. De CAMA zit schijnbaar in niemandsland, want ze heeft contact met drie groepen Danis, nl. ten Zuiden, ten Oosten en ten Noorden van haar kamp. Deze verschillende groepen hebben schijnbaar oorlog met elkaar, want ze zijn er nooit samen en komen steeds zwaar bewapend.
Verder kijken ze steeds zwaar uit naar de tegenpartij en zodra er zich maar één vent op de ridge in het Oosten of Noorden vertoonde, trok alles al schreeuwende weg en dat deden ook de anderen toen ze later op bezoek kwamen. Ondertussen komen ze wel patatas (sweet patato's), suikerriet en een soort bajum aanbieden. Ook zout en een soort tabak. Het zout komt halverwege de Wisselmeren vandaan en wordt ook van de ene stam naar de andere verhandeld en komt zo de Baliem in.

de woonkeuken van een missiepost

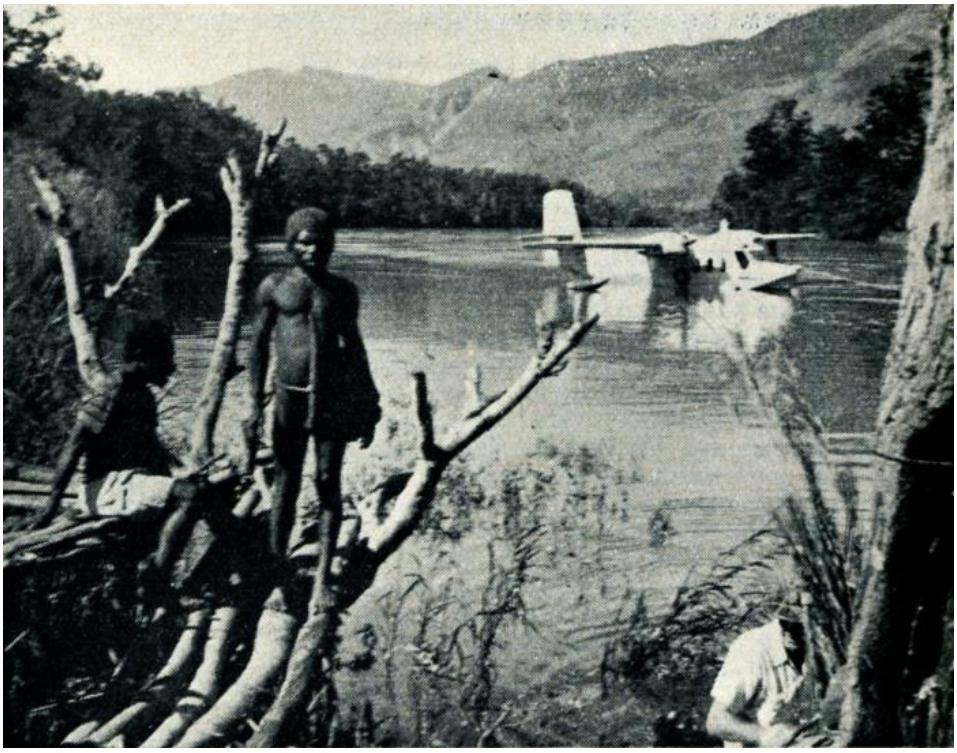
Maar door de oorlogen is er geen direct contact. De ene stam gaat tot zijn grens, legt de bullen, die ze aanbieden neer, gaan dan weg. Dan komt de tegenpartij, legt de tegenwaarde in schelpen of patatas of wat anders neer en vertrekt weer met de zoutbalen, die allemaal in riet zijn gewikkeld. Zo komt er dus wel iets van buiten in de „valley", maar toch is er dan geen werkelijk contact. Hun oorlogen bestaan veel uit

met grote aantallen kerels op een 200 meter van elkaar afstaan en allerlei beledigingen naar elkaars hoofd slingeren.
Maar geschoten werd er niet. Die avond gebeurde zo iets, maar om even voor donker ging iedere partij weer naar huis. Het was schijnbaar tea-time. Wou dat onze oorlogen zo waren, want schelden kan ik veel makkelijker. Die middag zijn we in de rubberboot de rivier gaan peilen en opmeten. De stroom is zeer sterk en de bocht veel te scherp en het geheel erg smal. Nadat we ongeveer 5 a 6 mijl de rivier waren afgezakt, werd de rubberboot leeggemaakt, opgevouwen en op het hoofd van een kapaukoe naar het kamp terug gedragen. We liepen nog een uur ruim door en waren toen in een kampong. Heb in een vrouwenhuis en mannenhuis gezeten en vele zwarte handen geschud, als maar weer „nap nap" zeggende. We kregen suikerriet te eten.
De vrouwenhuizen zijn langwerpige huizen met op het einde twee ronde kamers.
In het midden zijn varkenshokken en is de plaats waar het vuur brandt. De mannen slapen apart in ronde huizen, maar komen wel in de vrouwenhuizen, omdat daar het eten gekookt wordt. Hun manier van koken is om een grote berg gras in water te dompen, daarna op hete stenen te leggen, de patatas en het vlees (varkensvlees) er in, het gras wordt dichtgeslagen en geheel met hete stenen bedekt. Het gaat dan allemaal stomen en het vlees wat er uitkomt is nog lekker ook. Idem de patatas. Eigenlijk dus stomen (presure cooker). En dat doen ze dus allemaal in het vrouwenhuis. De vrouwen hebben ook dezelfde haardos, blote bovenlichamen en grasrokken. Voor de rest zijn ze net zo lelijk als alle Papoea-vrouwen elders in Nieuw-Guinea. Het mannenhuis is rond en bestaat uit 2 verdiepingen. Allebei erg laag, want als je op de grond zit, zit je met je hoofd 5 cm van het plafond en boven is het al net zo. In het midden brandt ook steeds een vuur en de rook gaat door de vloer naar boven en door het grasdak gaat het wel ergens naar buiten. Beide huizen en de 2de verdieping in het mannenhuis hebben lekker droog gras op de vloer en wonder boven wonder, het was schoon en stonk niet.
Ramen zijn er niet, alleen een kleine opening om binnen te komen.

Het vuur dient tegen de kou (het is n.l. 1600 meter) en de rook tegen de muskieten, die er zeer veel zijn en zeer groot in vergelijking met hier. En ze steken behoorlijk, maar zo te zien is er geen malaria en heb ik maar één geval van lichte framboesia gezien.
Enfin we gingen om half 5 naar het kamp terug, uitgeleide gedaan door de hele troep, zowat een 150 kerels en 100 vrouwen en veel kinderen. Ditmaal waren de kerels niet bewapend. In de mannenhuizen hadden we pakken gezien, waarin massa's pijlen en bogen en veel speren. Schijnbaar bewapenen ze zich dus als ze naar buiten gaan of oorlog voeren. We zouden over de ridge, een zogenaamde lage bergrug teruglopen, daar het bij de rivier te drassig was en we daar door een moeras heen moesten.
Nu, dat heb ik geweten. Eerst 35 minuten omhoog, zowat 600 m. Toen verder heuvel op en af. De ene heuvel op 500 m., toen weer 300 m. naar beneden en weer naar boven, de volgende tjot op. Ik was bek af, maar moest doorlopen, want we moesten voor donker in het kamp zijn. Mijn phototoestel woog na een uur wel 100 ,kilo. Enfin precies 2 uur 15 min. lopen bracht ons in het kamp terug. Ik was behoorlijk moe en ben ervan overtuigd, dat de hoogte er een hoop schuld aan heeft. Een half uur later was ik weer opgeknapt. Een van de anderen had 2 heerlijke eenden geschoten, die we die avond voor diner hadden met patatas kapaukoe stijl, d.w.z. gepoft. Overheerlijk en om half 10 naar bed onder een deken en muskietennet.

De volgende morgen was iedereen al weer met daglicht (± 05.30) op. Om half 7 probeerden we contact te krijgen met Sentani, maar dat lukte die dag niet. We hoopten dus maar, dat het

vliegtuig op de normale tijd 8.30 zou komen. Om half 10 waren ze er echter nog niet en wisten we, dat er die dag niets meer zou komen. We zijn toen maar weer naar een andere kampong gegaan. Hier vonden we prachtige tuinen, zeer goed bewerkt en geen onkruid er in.
Veel beter dan wat ik tot nu toe van Papua's heb gezien. De kampong was in de tuinen bezig. De kerels aan het spitten, ± 1 meter diep, met stokken met plat uiteinde. Door de vrouwen werden de brokken met stokken fijngeslagen en het geheel was omringd door warriors tot aan de tanden gewapend.



Contact met het stenen tijdperk

Ze maakten allemaal bedden, die ongeveer 1 meter 25 cm breed waren en 80 tot 100 m. lang. Tussen de bedden allemaal draineergaten. Als je over de „valley" vliegt zie je overal die bedden en denk je dat de hele oppervlakte gecultiveerd is. Dit blijkt niet zo te zijn, want na 1 of 2 jaar gaan ze naar een nieuwe plek schijnbaar. De tijd weet men natuurlijk nog niet, maar dat zal op de duur wel blijken. Maar mijn indruk is, dat er vroeger in dat gedeelte van de vallei veel meer mensen zijn geweest, tenminste te zien aan de hele oppervlakte tuinen of liever verlaten tuinen. Die bedden blijven n.l. bestaan ook al verlaat de bevolking dat gebied. Maar uit de lucht ziet het er uit, alsof er veel meer mensen geweest zijn. Misschien is er wel een reden geweest, zoals een pest of ziekte of oorlogen, die de mensen hebben doen gaan of doen sterven. God mag het weten. In de zijvalleien zit het nu vol en misschien zijn die lui wel uit de vallei weggetrokken. Michelson heeft de Indruk ook en denkt zelfs, dat ze nu weer terugkomen, gezien die nieuwe kampong, die we toen bezochten. De grond is goed in dat gedeelte. Veel vette aarde, op vele plaatsen op de heuvels ook rode aarde, maar allemaal zwart en vet in de „valley". Waarschijnlijk is de rivier vroeger ook breder geweest en hebben overstromingen ook meegewerkt. Enfin om een uur of 2 waren we terug in het kamp, waar weer een dikke honderd Danis waren. Hun taal is voor bijna ieder nog onbegrijpelijk, behalve voor de 29-jarige Reverend Professor Bromley, die professor in talen is. Hij heeft een talenknobbel en praat al met meer woorden dan alle anderen bij elkaar. Zelfs de kapaukoes kunnen zich niet verstaanbaar maken, maar dat mag niet hinderen. Ze handelen even goed wel. Deze kapaukoes zijn met het vliegtuig uit de Wisselmeren gehaald en hebben zowat een week op Sentani doorgebracht.
Daar zijn ze. de dumps ingedoken en hebben er allerlei zaken uitgevist zoals blikjes, glasscherven, aardewerkscherven enz. Eén van die knapen had 30 kilo aan gebroken glas bij elkaar. Allemaal om in de Baliem te verhandelen. Ze konden het natuurlijk toch niet meenemen, was veel te zwaar voor het vliegtuig, maar iets hebben ze toch wel meegesmokkeld. Zo was er

een scherf van een gebroken bord, ongeveer 15 cm lang met een groen streepje er op. De knaap had daar een gaatje ingemaakt, een touwtje doorheen gedaan en om zijn nek gehangen. De Danis vonden het machtig en 's middags kwam hij zonder zijn scherf maar met een varken van ± 25 kilo terug. Dat zou op Biak ƒ 125,— gekost hebben. Hem kostte het een scherf. En dat weten deze kapaukoes heel goed. En dat alles met gebaren en handengeklap.
Erg grappig om het mee te maken.
Bromley had eerder getracht om in een Daniskampong te overnachten, maar dat stonden ze niet toe, hij werd model teruggestuurd. Maar twee dagen later kwamen dezelfde lui hem uitnodigen nu mee te komen. Hij ging en werd er speciaal voor hem een marken geslacht. Toen hij vol gegeten was en wilde gaan slapen, werd hem eerst nog een vrouw aangeboden. Dat schijnt daar dus ook gewoonte te zijn. Toch wijzen al deze dingen er op, dat ze zeer vriendelijk zijn en de witte mens al weer geaccepteerd hebben, 's Middags van die dag ben ik met de rubberboot nogmaals de rivier opgegaan om de landingsbaan nog eens te bekijken.
Echt volgens mij niet te doen. Michelson en ik hadden allebei een jachtgeweer meegenomen. En om 4 uur zijn we eenden gaan jagen, die er bij de vleet zijn. Zij zitten net bij een zijriviertje en dat gingen we op. Ik kreeg met 1 schot 2 eenden te pakken (hagel). De beesten moet je meteen doodschieten anders als ze gewond zijn en niet meer weg kunnen vliegen, duiken ze naar de bodem en houden zich daar vast en komen niet meer boven. Enfin we volgden het zijriviertje, was zowat 30 meter breed, schoten 6 eenden bij elkaar en na ongeveer 2 km stonden we plotseling voor een cave, waar de hele rivier onder een berg vandaan kwam. Bij de ingang stonden allemaal stokken met peniskokers versierd en casuarisveren er aan. Het zal wel een of ander ritueel voor doden of zo te maken hebben. Wij moesten terug, daar het bijna donker was. Ik was met Michelson de eerste blanken, die een oog op dat geheel wierpen. Eigenaardig idee als je je dat realiseert, 's Avonds weer lekker eend gegeten. Is in de pressure cooker in 35 minuten klaar, en erg lekker.
Vroeg naar bed. Oh ja, we hadden die avond electrisch licht, daar het aggregaat toch moest draaien om de accu van de radio op te laden. Kun je je voorstellen, electrisch licht in de Baliem.
De volgende morgen om 8.30 was Lewis er met de sealand. Ditmaal waren er zelfs een stel Danis, die bleven kijken van dichtbij maar klaar om de benen te nemen, wat ze ook vaak deden, maar dan kwamen ze toch weer voorzichtig terug. Ik heb ook nog gezien, dat ze voor de gramophoon op de loop gingen en toen het eerste schot op de eenden viel, vielen een aantal kerels languit op de grond. Toen bleek, dat er niets met hen gebeurde, lachten ze maar weer!
Archibald, de Amerikaan, die in 1938 met zijn Catalina (ouder en lichter type dan van ons) in de Baliem landde, is helemaal op de Zuidkant, ± 20 km van ons vandaan, van de „valley" geweest en is nooit verder dan 1 uur lopen van zijn kamp geweest. Er is niets over, zo te zien althans, van zijn ruilartikelen. Deze bullen zijn natuurlijk allang kapot of verteerd. In ieder geval de Koninklijke Marine is nu in Baliem geweest.

EERSTE VROUWELIJKE COMMANDANT VAN NEDERLANDS MARINESCHIP

„Het enige wapen is onze vrouwelijke charme", was het gevatte antwoord van officier marva der tweede klasse, o.c. M. C. Massizzo, de nieuwe commandant van Hr. Ms. „Schorpioen", toen een persman haar de vraag stelde, of er aan boord van het schip, dat in de binnenhaven aan de Zuidstraat te Den Helder gemeerd ligt, ook bewapening is. De vorige maand werd mej. Massizzo als commandant van dit logementsschip voor de marinevrouwenafdeling in Nieuwediep geïnstalleerd als eerste vrouw, die het bevel over een Nederlands marinevaartuig voert. Hr. Ms. „Schorpioen" is overigens een niet meer operationeel ramtorenschip van eerbiedwaardige ouderdom. Zij werd op 17 mei 1868 in dienst gesteld. Of de marine ook zuinig is met het haar toevertrouwde materieel!
Het commando over de marva's in Den Helder berustte voorheen bij de commandant van Hr. Ms. wachtschip „Zuiderkruis", kapitein-luitenant ter zee G. Gallandat Huet. Deze droeg zijn bevel tijdens een „alle hens" aan boord van de „Schorpioen" over aan officier marva Massizzo, die al sedert 1946 in dienst van de marine is. Waarin onderscheidt zich haar kajuit aan boord van die van een mannelijke commandat? Wel, er zijn volop bloemen. Maar het scheepsleven van de marva's stemt verder geheel overeen met wat men ook bij de varende marine gewend is.

NATO-VLOOTOEFENING „STRAIGHT LACE"

Hr. Ms. onderzeeboot „Tonijn" fungeerde, samen met Noorse en Franse onderzeeboten, als tegenpartij in de jongste geallieerde vlootoefening „Straight Lace". De hoofdmacht bestond uit een Amerikaans-Britse „Striking Fleet". Aan deze NATO-oefening namen 31 schepen met ca. 15.000 opvarenden - uit vijf verschillende landen - deel. Het operatieterrein strekte zich uit over de noordelijke en oostelijke Atlantische Oceaan. De opzet was, de gevechtsgereedheid van de „Striking Fleet" onder realistische omstandigheden, in de lucht, aan de oppervlakte en onder water te verbeteren en te voorzien in een gezamenlijke oefengelegenheid voor alle betrokkenen.
De vlootoefening had plaats onder leiding van viceadmiraal Kleber S. Masterson, USN, bevelhebber van de Atlantische „Striking Fleet". Zijn vlaggeschip was U.S.S. „Newport News". De Britse schout-bij-nacht I. L. M. McGeoch, commandant van de „Submarine Forces Eastern Atlantic", dirigeerde de „vijandelijke" onderzeeboten en de commandant van de „Carrier Striking Force" was sbn. W. D. O'Brien, commandant van „Carrier Strike Group Two".
De marinevliegtuigen, die aan de oefening deelnamen, werden geleid door luchtmaarschalk Sir P. Holder, commandant van de „Maritime Air Forces Eastern Atlantic". Er waren bij de gevechtsmanoeuvres Amerikaanse en Britse vlieg-kampschepen, jagers, fregatten en onderzeeboten betrokken.

RUSSISCHE POTTEKIJKERS

De operatie had ten doel steun te verlenen aan het Noord-europese commando van de NATO. Er werden luchtaanvallen op Noorse doelen geënsceneerd, er was bevoorrading op zee tussen schepen van verschillende nationaliteiten en er waren nachtelijke landingen van vliegtuigen op Britse en Amerikaanse carriers.
Tijdens de oefeningen werden verscheidene Sovjet vliegtuigen, onderzeeboten en trawlers verkend. Eén van de als vissersvaartuigen gecamoufleerde Russische pottekijkers bleef de geallieerde scheepsformatie vier dagen lang volgen en hield gelijke tred met het Amerikaanse

vlaggeschip. In de dagorder van de commandanten en bemanningen verklaarde de geallieerde opperbevelhebber voor ,de Atlantische Oceaan, admiraal Thomas H. Moorer, USN, o.m. het volgende:
„Om vele redenen is het van toenemend belang, dat wij ter zee oefenen. Niet in de laatste plaats, omdat de Sovjetmarine van wereldwijde betekenis is geworden. De Russen realiseren zich nu de voordelen van het gebruik van de oceanen voor het bereiken van hun doelstellingen. Zoals wij hebben kunnen zien bij de zich ontplooiende Sovjet zeestrijdkrachten, kan maritieme macht niet snel worden opgebouwd. Het heeft de Russische marine twintig jaar gekost zich te ontwikkelen tot het stadium, waarin zij een sterke maritieme invloed kan uitoefenen op de gang van zaken in de buitenwereld.
Met NATO strijdkrachten als die, welke deelnemen aan de oefening „Straight Lace", kunnen wij zeker van onszelf en sterk zijn, als bondgenoten en als souvereine naties. Deze oefeningen zijn een manifestatie van deze kracht en van onze gemeenschappelijke vastbeslotenheid."

STOOMKETELS VAN „LEVIATHAN" VOOR „KAREL DOORMAN"

Voor de vervanging van de ondeugdelijk gebleken stoomhouders van Hr. Ms. vliegkampschip „Karel Doorman" heeft de marine in Engeland de complete ketelinstallatie van de „Leviathan", een opgelegde carrier van dezelfde klasse, aangekocht.
Deze nog zo goed als nieuwe installatie bestaat uit vier ketels met stoom- en waterhouders. De „Leviathan", die eind 1946 voltooid werd, heeft sedertdien tot de Britse „mottenballenvloot" behoord en is als vliegkampschip niet meer gemoderniseerd. De ketels zijn echter in prima conditie en die worden nu bij Verolme ingebouwd in de machinekamer van de „Doorman".
De kosten van de vervanging van de bestaande ketelinstallatie waren dit voorjaar op ƒ 2 miljoen begroot. Dank zij de voordelige aankoop behoeft dit bedrag niet te worden overschreden.
De ongerept gebleven Parsons stoomturbines van de „Karel Doorman" zullen na het aansluiten van de nieuwe ketels weer een vermogen kunnen ontwikkelen van 42.000 p.k. Als het schip begin volgend jaar opnieuw in dienst gesteld is, zal het daardoor wederom een maximum snelheid van 24i mijl per uur kunnen bereiken.

VERRICHTINGEN VAN HR. MS. SCHEPEN EN VLIEGTUIGEN

Ter opluistering van de viering van Alkmaars ontzet tijdens de 80-jarige oorlog heeft Hr. Ms. patrouillevaartuig „Hadda" van 7 tot 10 oktober een bezoek gebracht aan deze stad. Het schip koos ligplaats in het Noord-Hollands Kanaal tegenover de fabriek van Ringers. Van de gelegenheid tot bezichtiging van deze bodem hebben de feestende Alkmaarders een gretig gebruik gemaakt.
Op het marinevliegkamp De Kooy bij Den Helder is het vliegtuigsquadron 860, dat tijdens de oorlog in Schotland werd opgericht, na twee jaar nonactiviteit wederom in dienst gesteld. Ditmaal wordt het uitgerust met helikopters van het type Westland Wasp.
Deze hefschroefvliegtuigen zullen, zoals reeds gemeld, dienst gaan doen aan boord van de fregatten van de Van Speijk-klasse.
Zij worden bewapend met doelzoekende torpedo's tegen vijandelijke onderzeeboten, maar kunnen ook voor andere functies worden gebruikt, zoals transport, bevoorrading, reddingen en ziekenvervoer. Buiten de piloot is er ruimte voor vier personen. De marine heeft twaalf van deze toestellen aangekocht. In de loop van het nieuwe jaar zullen ze aan Nederland worden afgeleverd.

Met afwisselende typen jachtvliegtuigen heeft squadron 860 sedert 1943 deelgenomen aan operaties tijdens de Tweede Wereldoorlog en nadien in Nederlands-Indië. Het roemruchte squadron schakelde in 1957 over op straaljagers van het type Seahawk, die ingescheept werden aan boord van Hr. AAs. „Karel Doorman". De laatste torn, die het met de carrier meemaakte, was de wereldreis naar Het Verre Oosten en Nederlands Nieuw-Guinea, in 1960. Met het bewapende helikopterbedrijf is er voor sqadron 860 weer een nieuwe fase aangebroken.
Na terugkeer van een najaarsoefening op 7 oktober is smaldeel 5, met Hr. Ms. kruiser „De Ruyter" als vlaggeschip en commandeur J. Doorenbos als commandant, in Den Helder teruggekeerd voor het onderhoud van de schepen. Hr. Ms. bevoorradingsschip „Poolster" is 10 oktober uitgevaren voor een individuele oefenreis naar Schotland en het Middellandse-Zeegebied. Hr. Ms. kruiser „De Zeven Provinciën", die tevoren ook alleen geoefend heeft, is begin november ingedeeld bij het smaldeel. Hr. Ms. jager „Amsterdam" ligt voor onderhoud in Den Helder. Hr. Ms. escortevaartuig „Onvervaard" verricht de laatste tijd hydrografische werkzaamheden op de Noordzee.
Het duikvaartuig „Cerberus" en de mijnenveger „Abcoude" doen zeegebied seismologisch onderzoek.

PRINS BERNHARD BEZOCHT HET ATLANTIC COLLEGE

Tijdens zijn recente bezoek aan het Atlantic College, aan de westkust van Wales, heeft Prins Bernhard een demonstratie bijgewoond van de vrijwillige reddingsbrigade van dit instituut, die een 16 km. lange strook van de kust aldaar voor hulp aan in nood verkerenden voor haar rekening heeft genomen.
Een Nederlands student John de Blocq van Kuffeler, leider van het Inshore Rescue Boat Corps, heeft de Prins bij die gelegenheid rondgeleid.
Het Atlantic College heeft veel gemeen met Salem in Duitsland en Gordonstoun in Schotland, bekend om de Spartaanse inslag van hun onderwijs- en opvoedingssysteem. Om tot het College te worden toegelaten moeten de kandidaten tussen de 17 en 18 jaar oud zijn en een hoog ontwikkelingspeil bezitten. Zij worden uitsluitend om hun verdiensten toegelaten.
De Nederlandse „captain" van de reddingsploeg van het Atlantic College is de 17-jarige zoon van kapitein ter zee F. de Blocq van Kuffeler (47), stafofficier bij het commandement der zeemacht in Den Helder, wiens echtgenote van Britse origine is.
Zeer zelfbewust begeleidde de Nederlandse student, die een rubber duikcostuum droeg, Prins Bernhard tijdens de inspectie van de verschillende reddingboten en -vlotten, die bij de brigade in gebruik zijn.
Later hebben enige studenten een oefening in het redden gehouden, waarbij het materieel vlot aan de golven werd toevertrouwd.

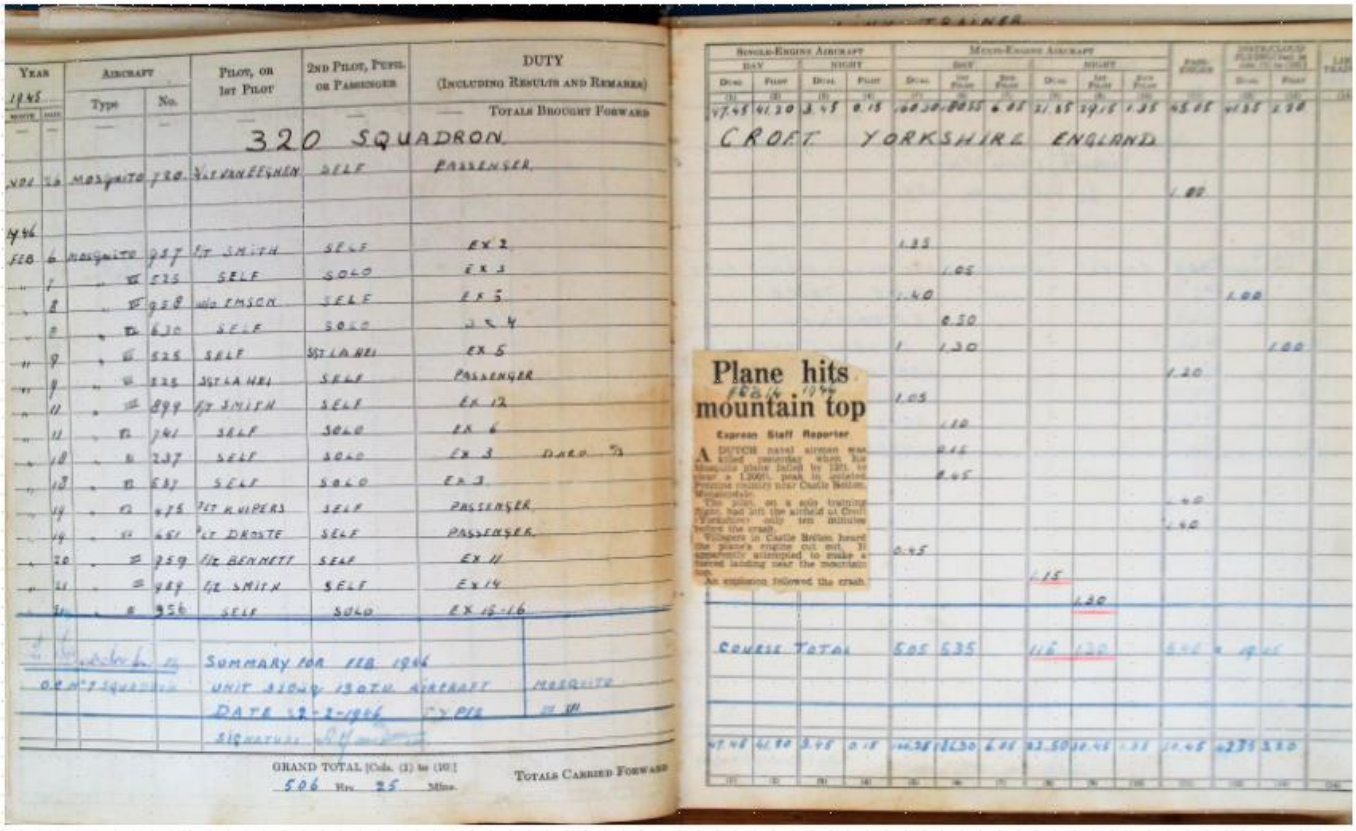
Noot van uw redacteur: Het jaar van uitgave van deze Vlootkroniek is op de redactie niet bekend.

TOON VAN DUN
VLIEGER MLD.
DEEL 2

De plaatsingen van SGT van Dun in mijn laatste verhaal komen u ongetwijfeld een beetje chaotisch over. Dat bevreemd mij niet, want ik moest er zelf ook een paar keer in duiken om het op een rijtje te krijgen. Dit alles heeft te maken met de vele gebeurtenissen en veranderingen in die tijd.

Zowel de oorlog in Europa en later die in de oost werden beëindigd en de doelstellingen van de diverse vlieg opleidingen en alles wat daar mee te maken had, veranderden mee.

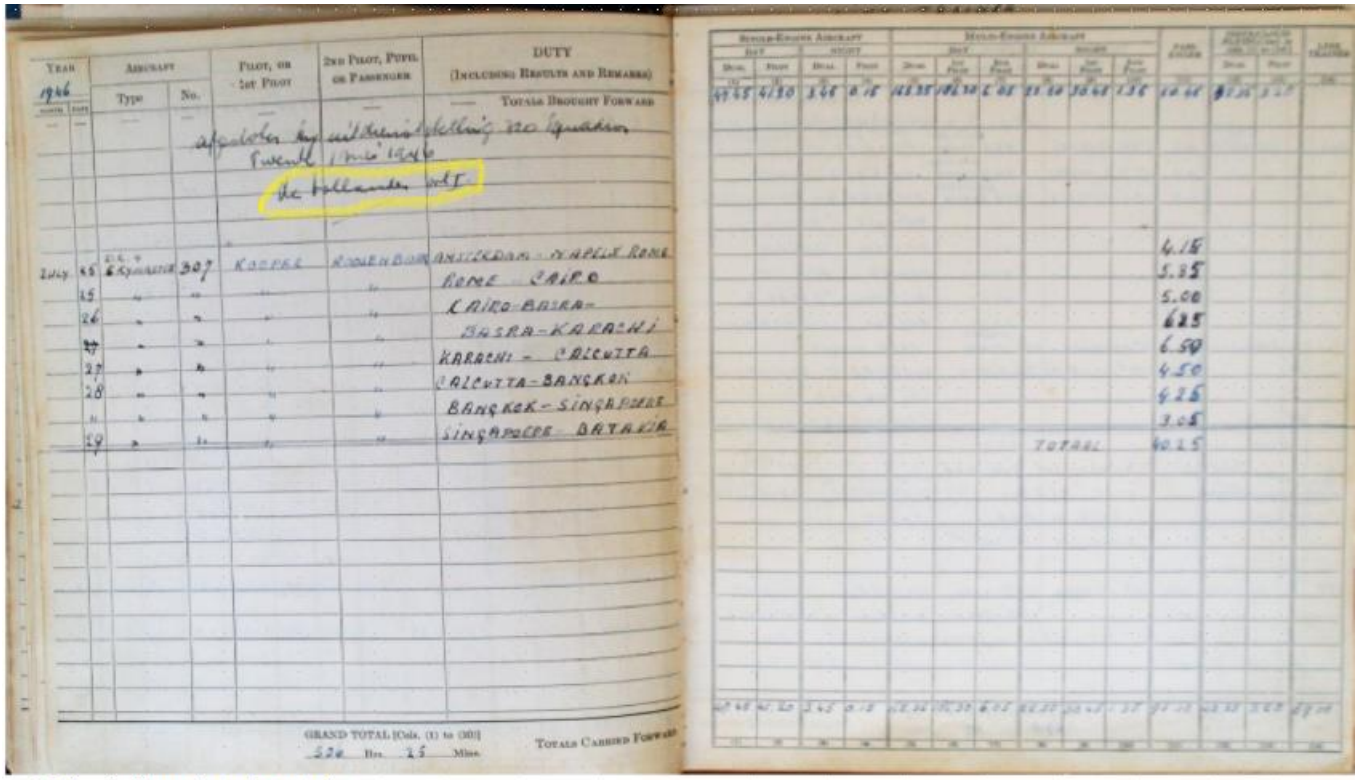
Ik begin toch weer even na het eind van de laatste plaatsing van hem op de mosquito bij No. 13 O.T.U. Middleton st. George.



Toon bij 320 op Mosquito

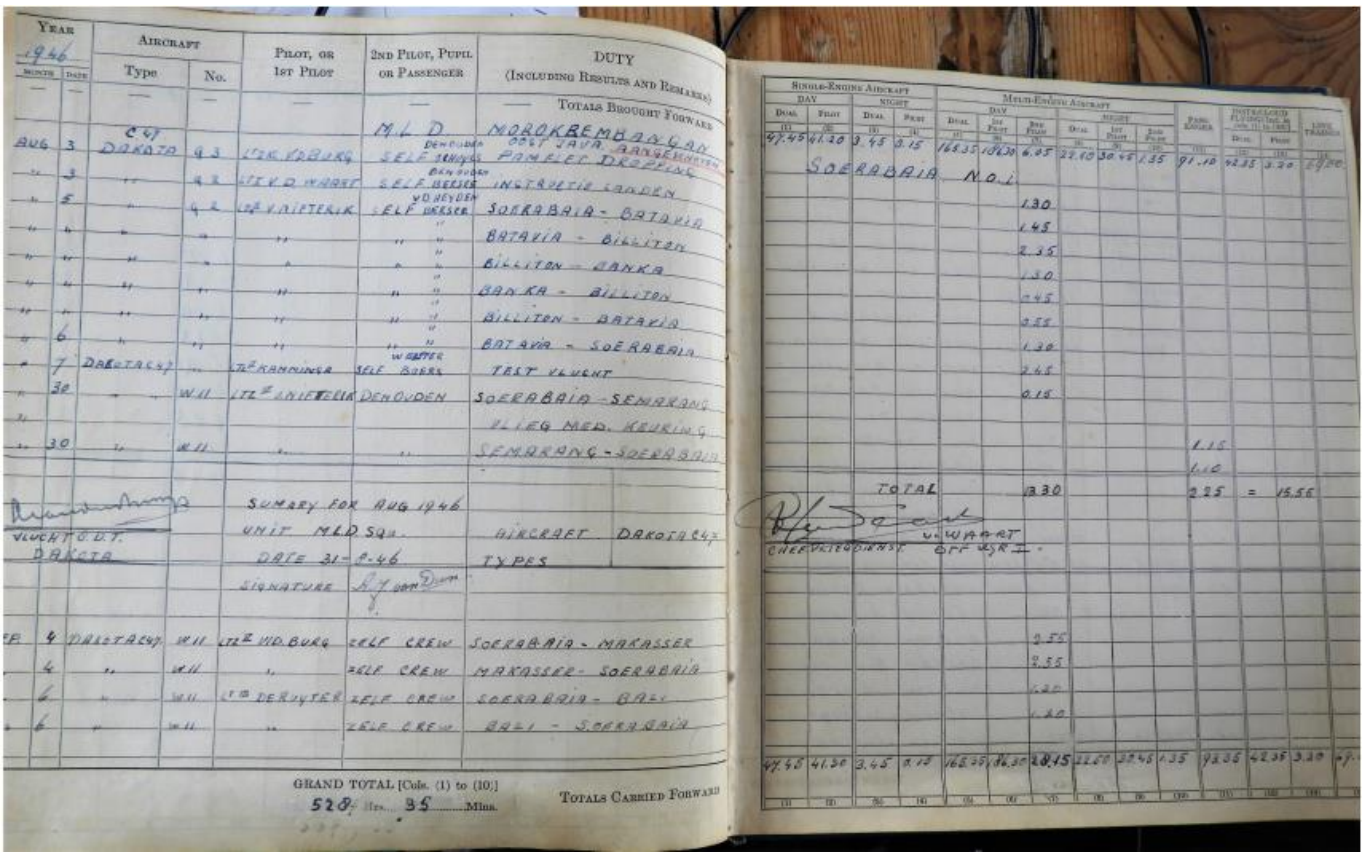
Hij wordt in november 1945 geplaatst op Squadron 320 dat vliegt met de Mosquito. Dit is van korte duur, want op 1 mei 1946 wordt het squadron op vliegveld Twente uit dienst gesteld. Dit is aangetekend in zijn logboek en ondertekend door Officier vlieger der eerste klasse den Hollander. Dit is de eerste naam van iemand die ik persoonlijk in levende lijve heb gezien. Hij was toen VOMLD. (Foto 2)

Tijdens deze korte periode komt toch een collega van Toon om het leven met een Mosquito. (Foto 1)



320 uit dienst op Twente

Toon gaat in zijn logboek op de plaats rust tot 25 juli 1946, dan vliegt hij met de DC-4 Skymaster 307 naar de Oost. Hij wordt geplaatst op vliegveld Morokrembangan te Surabaya (toen Soerabaia) en gaat vliegen op de C-47 Dakoto bij Unit MLD Sqn. (Foto 3)



Als welkomstverrassing worden zij tijdens zijn eerste vlucht bij het strooien van pamfletten vanaf de grond aangeschoten. Het begin van een roerige periode.

Hij vliegt een ongelofelijk aantal vluchten op de C-47 van de Marine Luchtvaart Dienst. Ik heb zijn logboeken gecheckt en de aard van deze vluchten zoveel mogelijk op een rijtje gezet.
Het grootste aantal waren ferry's tussen plaatsen in Indonesië. Daarbuiten waren ook vele opdrachten zoals droppings van parachutisten en andere benodigdheden. Ik las ook bloed-plasma, daar kun je je iets bij bedenken. Tevens werden verkenningen uitgevoerd.Een logboek

Dropping van containers met inhoud te Djatiman

is eigenlijk alleen maar een document waar de feiten worden opgeschreven. Voor alle gebeurtenissen die soms plaats vonden was geen plaats op de regel “DUTY Including Results and remarks”. Deze was maar 8 cm lang.

Wat ik onder andere uit zijn logboeken haal, is het juiste aantal vluchten op de Dakota. Dat waren er dus veel. Tussen augustus 1946 en december 1949 meer dan 750. Het speelde zich af tijdens de politionele acties, dus relaxed “huisje, boompje, beestje” vliegen zal het niet zijn geweest. Zij zijn vele malen be- en tweemaal aangeschoten.
Hij heeft trouwens tijdens deze periode met zijn gezin in Surabaya gewoond. Eerst met moeders en zoon René, later heeft zich daar zijn zoon Ton, door middel van zijn geboorte aan toegevoegd. Dit even terzijde.

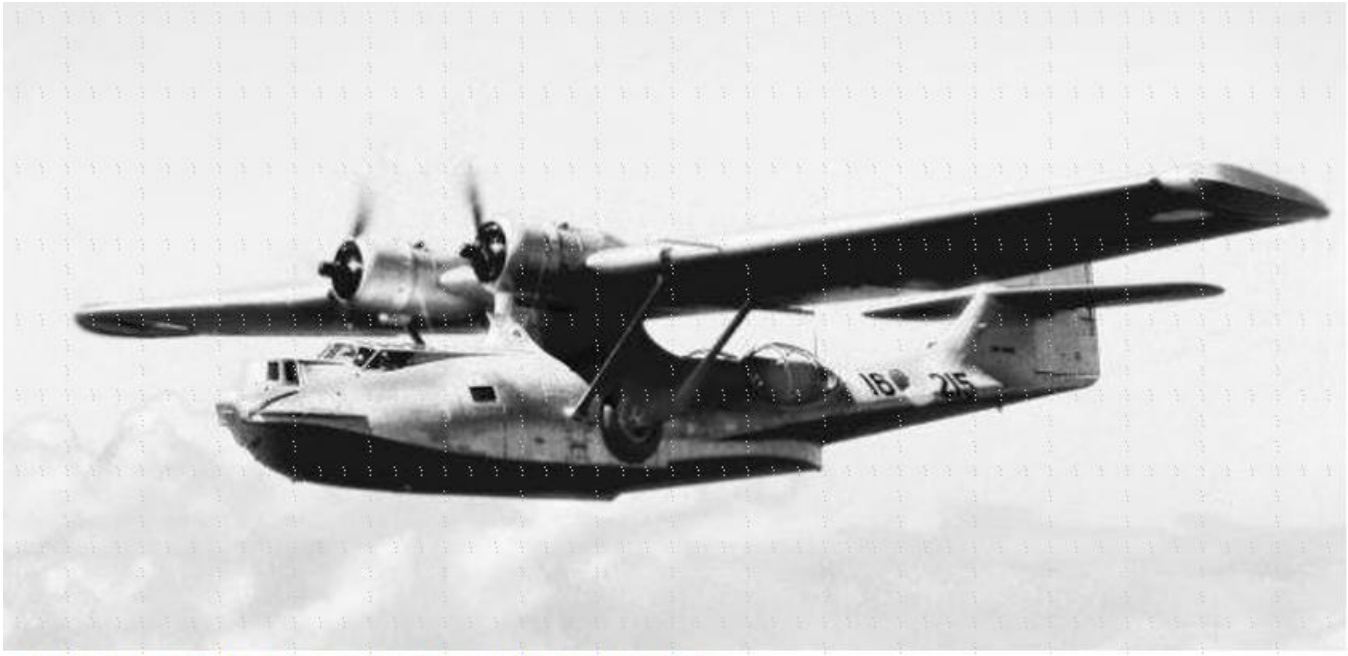
Jammer genoeg heeft deze laatste, waar ik contact mee heb, heel weinig foto's over deze periode. Ik plaats er toch enkelen. Ik kom niet helemaal uit de commando structuur van de militaire luchtvaart in de oost uit die tijd.

Ik begrijp wel dat Militaire Luchtvaart KNIL (ML- KNIL) en de MLD daar uitvoering aan gaven. Maar wie de baas was kom ik niet uit. Er is vast wel iemand onder jullie die dat wel weet. Ik trek wel de conclusie dat het meeste gebeurde onder commando van O.V.T.S. (Oostelijk, Verkenning -en Transport Squadron) voor zowel KNIL als MLD. Als ik het mis heb hoor ik het graag.

Toon himself in de cockpit van een C-47 Dakota
Aan de kleding van de man links te zien denk ik dat het tijdens de preflight was.

De laatste maanden van zijn verblijf in de Oost neemt Toon ook plaats achter het stuurwiel van de Catalina afgewisseld met dat van de Dakota.
Hij begint een tweede logboek. In dit logboek begin ik namen tegen te komen van mannen die ik in het begin als jonge telegrafist tegenkwam bij de MLD op Valkenburg.

Voor de oudjes onder ons o.a : Hoebink, Bijl, v.d. Meulen, Olthof, Kommer, Muntenaar, Bernet, Runderkamp, Voogt, Meijer, Abbink, Oranje en anderen.
In mijn ogen waren zij oud, maar vliegerskruizen en andere hoge onderscheidingen hadden zij wel. In het begin had ik geen idee wat ze inhielden, maar later maakten deze echt wel indruk.



Catalina Toon (Amfibie, er waren ook Vliegboten Cats).

==========

JAARBOEK
VAN DE
KONINKLIJKE MARINE
1937—1938
UITGEGEVEN DOOR DE ZORG VAN
HET DEPARTEMENT VAN DEFENSIE

UITSPRAKEN VAN DEN MARINERAAD

Nederlandsche Marineraad

Uitspraak van den Marineraad betreffende het ongeval, overkomen aan Hr. Ms. mijnenveger Abraham van der Hulst, welke in de buitenhaven van Vlissingen op 9 December 1937 de ponton, waarlangs het schip gemeerd gelegen had, heeft aangevaren.

Op 9 December 1937 te ongeveer 1100 is in de buitenhaven van Vlissingen Hr. Ms. Abraham van der Hulst in aanvaring gekomen met de ponton, waarlangs het schip gemeerd gelegen
had.
Naar aanleiding van de vanwege den Commandant der Marine te Willemsoord aan den Voorzitter van den Marineraad medegedeelde uitkomsten van het voorloopig onderzoek, dit ongeval betreffende, besliste de Marineraad op 16 Maart 1938, dat in verband met aard en omvang van het ongeval een onderzoek door den Raad wenschelijk werd geoordeeld.
Dit onderzoek had plaats in ’s Raads openbare zitting van 20 April 1938 te ’s-Gravenhage gehouden.
De Raad nam kennis van de stukken van het voorloopig onderzoek en hoorde als getuige buiten eede: J. M. Logger, luitenant ter zee der Ie klasse, wonende te Vlissingen, ten tijde van het ongeval commandant van Hr. Ms. Abraham van der Hulst.

Uit een en ander is den Raad het navolgende gebleken
Hr. Ms. Abraham van der Hulst is een mijnenveger, lang 55,8 m en 7,8 m breed, met een diepgang in zeewater van 22 dm, gebouwd in 1937, voorzien van 2 schroeven in Kort straalbuizen, gedreven door stoommachines van totaal 1600 I.P.K. Het schip heeft als standplaats Vlissingen.
Den 20en December 1937 lag Hr. Als. Abraham van der Hulst in de buitenhaven te Vlissingen, gemeerd aan de Noordponton, met den kop naar buiten. Vóór haar lag aan de Zuidponton, met den kop naar binnen, Hr. Ms. Jan van Gelder. De afstand tusschen de voorstevens der beide schepen bedroeg naar schatting 10 m.
De wind was ONO, kracht 4 volgens opgave van het meteorologisch station.
Te ongeveer 0950 werd door Hr. Als. Abraham van der Hulst ontmeerd; de leiding der manoeuvre had de commandant zelf.
Op het voorspring werd met het achterschip van de ponton afgedraaid. Den stand van het roer op dat oogenblik herinnerde de commandant zich niet meer, waarschijnlijk zal het S.B. gelegen hebben. Nadat, volgens het oordeel van den commandant het schip voldoende was afgedraaid, werd het spring losgegooid en S.B.’s machine op HK achteruit gezet (160 omwentelingen 9,5 mijl). De getuige heeft er niet op gelet, hoe toen het roer lag.
Het schip ging op deze wijze recht achteruit Op het oogenblik, dat de achterste ducdalf voor de sluis ongeveer dwars aan B.B. van het achterschip was, op naar schatting 5 m, werd S.B.’s machine gestopt en deze daarna op VK vooruit gezet (230 omwentelingen l3') en het roer B.B. aan boord gelegd. Hier had de commandant aanvankelijk “roer S.B. aan boord” gecommandeerd, doch door den roerganger
opmerkzaam gemaakt op het foutieve er van, dit direct veranderd in “roer B.B. aan boord”, zoodat het verkeerde commando niet is uitgevoerd.

Het schip liep vooruit, draaide B.B. uit toen het vaart kreeg, verlijerde en kwam met het achterschip dicht bij den meerpaal achter de Noordponton.
Teneinde niet met het achterschip tegen den meerpaal te komen, haalde de commandant de draaiende beweging uit het schip, en commandeerde daartoe “opkomen roer”, zette B.B.’s machine op VK vooruit en riep den roerganger, toen de richting van het schip hem goed toescheen, “recht zoo” toe. Zeer kort daarop zette hij beide telegrafen op H.K. vooruit en ongeveer tegelijkertijd stootte het steeds verlijerende schip met S.B.’s zijde onder het berghout ter hoogte van de machinekamer tegen den buitenachterhoek van de Noordponton.
Direct werden de telegrafen op “stop” gezet en daarna op H.K. vooruit, waarna de haven werd uitgestoomd.

Na gehouden onderzoek bleek, dat verschillende spanten ingezet, beschadigd en meerdere nagels losgewerkt waren; lekkage werd niet geconstateerd.
De Raad is van oordeel, dat dit ongeval is veroorzaakt door een minder aanbevelenswaardige en niet juist uitgevoerde manoeuvre van Hr. Ms. Abraham van der Hulst.
Wat het eerste punt betreft, acht de Baad, bij den sterken op den wal staanden wind, de door den commandant gekozen manoeuvre niet die, welke de meeste waarborgen voor het slagen ervan geeft. Het afdraaien op het voorspring keurt de Raad niet af, maar het Mare beter geweest, wanneer getuige eerst het achterschip meer tegen den wind in had gebracht, alvorens achteruit te gaan. Het gevolg is nu geweest, dat het schip reeds een gevaarlijken koers had bij dezen op den wal staanden wind toen vooruit werd geslagen.
Getuige heeft gemeend, dat de manoeuvre gelukken zou. Anders toch is het geheel onverklaarbaar, dat hij niet tijdig de vaart vooruit uit het schip heeft gehaald. Het is echter onjuist van den commandant, dat hij niet tijdig heeft opgemerkt, dat het mis ging en aldus in zijn fout bleef volharden. Hij had tijdig moeten opmerken, dat hij het niet haalde en de vaart uit het schip moeten halen. Een aandrijving is altijd beter dan een aanvaring.
Daarom kan de Raad het verweer van den commandant, dat hij bij achteruitslaan wellicht tegen de in den hoek liggende loodsboot zou zijn terecht gekomen, niet aanvaarden.
Het is altijd mogelijk, dat de berekeningen falen en de manoeuvre mislukt.
Dit rekent de Raad den getuige zeker niet zwaar aan. Maar indien dat mislukken tijdig kan worden opgemerkt, hetgeen hier het geval was, dan mag de manoeuvre niet worden voortgezet.
De getuige voerde nog aan, dat hij tot het laatste oogenblik heeft gemeend, dat de manoeuvre nog zoude gelukken, doch dan heeft hij niet voldoende opgelet. In het algemeen heeft trouwens de Raad den indruk gekregen, dat het den getuige aan de vereischte oplettendheid en nauwkeurigheid heeft ontbroken, hetgeen ook hieruit blijkt, dat getuige niet op de hoogte was van den stand van het roer bij het ontmeren en bij het achteruitslaan, terwijl hij ook niet precies wist, hoe de stand van de machines was bij het ontmeren en ten slotte ook nog bij het vooruitslaan een foutief roercommando gaf.

Aldus gewezen door de heeren prof. mr. B. M. Taverne, voorzitter, B. Kruijs, C. E. L. Helfrich, H. J. van der Stad en A. C. Wakerlin, leden, en door den voorzitter in het openbaar uitgesproken op 9 Juni 1938, in tegenwoordigheid van
’s Raads secretaris H. Hubenet.

Magnetron aan boord

De geallieerden hebben de Tweede Wereldoorlog ter zee gewonnen dankzij de uitvinding van het magnetron; een trilholte die efficiënt microgolven voor radar kan opwekken.
Dat is aan de wal bij zich verjongende technische diensten niet algemeen bekend. Want nadat de marconist van het Nederlandse koelschip 'Chaotic' per telex een nieuw magnetron had aangevraagd, kwam er de volgende aanloophaven een oven aan boord.
'Wat 's dat nou?' zei stuurman Draaisma hoofdschuddend. 'Dat krijg je met die integratie van diensten! Niemand heeft nog verstand van onderdelen van het totaal. In hun computer staat het woord "magnetron", en dan krijg je natuurlijk 'n microwave!'

'Okay,' zei de kapitein. 'Dat radarmagnetron komen we dus tekort, maar met deze nieuwe oven kan de kok tekeer gaan ... '
'Nee, we zetten 'm in de kaartenkamer voor de wacht!' zei de stuurman. 'Ze streven toch naar bemanningsvermindering?! Nou, we hebben 'r een mechanische hulpkok bij!'
'Volgens mij hebben ze 't expres gedaan!' zei de hwtk, 'om uit te testen of we 't ook zonder kok kunnen stellen ... '
'Over m'n lijk!' zei de kok. 'Daar haal ik de Bond bij!'
'Ach,' zei de kapitein. 'Het was gewoon 'n technische vergissing, maar nou we 'm toch hebben, moeten we het ding goed uitproberen. Kok, ga je gang!'

De kok schraapte de keel. 'Gebruiksaanwijzing!' las hij moeilijk, 'voorkom bloot... eh… blootstelling aan microgolfstraling…! Begint al goed!'
'Je kunt er dus wel rood maar niet bruin van worden ...' zei de stuurman. 'Lees verder!'
'Gebruik de magnetron nooit als ie niet goed functioneert ... !' spelde de kok. 'Ja, dank je de koekoek! Wat is daar nou voor nieuws aan? Mijn fornuis werkt ook niet als 't defect is. Zwiep de handel maar meteen over de muur!'
'Niks daarvan,' zei de hwtk. 'Kun je 'r olie mee verhitten?' De kok bladerde in de gebruiksaanwijzing. 'Probeer in een magnetron niet te frituren!' las hij.
'Ik frituur verdomme niet!' onderbrak de hwtk hem, maar de kok negeerde dit. 'De temperatuur van vet of olie is niet beheersbaar, zodat oververhitting en brand kan ontstaan ... ! Zozo! En metaal mag er ook niet in. Dan gaat ie op tilt!' 'Wat 'n klereding!' zei de hwtk hartgrondig.

'De magnetron mag alleen worden afgesteld of gerepareerd door een ervaren servicetechnicus ...' las de stuurman. 'Blijf jij 'r dus maar af, marconist ... Je moet 'm trouwens alleen gebruiken om te koken, net als een kok, en niet oneigenlijk gebruiken, zoals ze 'n eerste stuurman altijd doen …' 'Het stinkt hier...' snoof de hwtk. 'Plaats een kopje water- op kamertemperatuur- op het
draaiplateau in de oven,' las de kok. 'Kámertemperatuur. Wáter ! Dat ding is dus niet te gebruiken in de tropen, en aan de polen ... '

'En ook niet voor lui die graag een borrel lusten,' zei de hwtk. 'Waardeloos!' 'Ben ik het mee eens,' bevestigde de kok, verder lezend. 'Sluit de deur goed af. Zet de magnetron nooit leeg aan, want dan kan de magnetronbuis beschadigen ... 0, hij kan niet tegen 'n lege maag ...'
"t Is er een met gebruiksaanwijzing, net als jij,' stelde de stuurman vast. 'Maak gaatjes in groenten en fruit die een schil hebben, zoals aardappels en appels, voor u gaat koken .. .' las de kok.
De stuurman greep de gebruiksaanwijzing en hikte even. 'O, dat betreft jou, meester... 't Gaat over 'n ei. Prik er een gaatje in, ook in de dooier, want druk in het ei zal uiteenspatting tot gevolg hebben.'
'Wat mot ik daar nou mee?' zei de kok lachend. 'Ken ik zondags geen eitje koken ... Weg dat ding!'
‘Mag ik 'm dan meenemen?' zei de marconist, 'om 'm uit te proberen ... ' 'Je doet maar!' zei de stuurman. 'We merken 't wel! Als je onze radar maar draaiend krijgt voor vertrek ...'
De marconist trok zich in de radiohut terug en werd 'n dag niet meer gezien, maar zeulde toen de magnetronoven naar de brug en rommelde wat met pcb's en ic's. En de radar draaide weer, hoewel er allerlei draden naar de magnetronoven liepen.
'Kijk ook maar 's in dát kassie!' zei de marconist met ’n knipoogje naar de stuurman, wijzend op de magnetronoven. "t Is casueel!' zei deze, alsof hij het meteen begreep. 'Ik ga de kapitein halen ...'
Ook de kapitein kwam, zag en overwon. 'Je gaat ze allemaal maar halen!' zei hij grinnikend.

Een voor een kwamen ze kijken, net zoals vroeger bij de kiekkast van 'n kind, en met diezelfde opgewonden nieuwsgierigheid. 'Die radar draait weer, maar wat zit 'r in die oven?' vroeg de hwtk. "t Lijkt wel een kip!' zei de kok, 'en wat ligt 'r naast? 'n Vis?' "n Gebraden meeuw en 'n dito vliegende vis,' zei de marconist.
'Wa's dat nou weer voor flauwekul,' zei de hwtk.
'Heel eenvoudig,' zei de stuurman. 'Dat magnetron werkt zowel voor de radar als voor de oven ... Nou, 'n radarstraal treft doelen, niet waar? Ook meeuwen en vliegende vissen zijn radardoelen en dát is het resultaat... Ze komen in de oven terecht en worden gaar. Wat zullen we van de reis gevarieerd eten, mannen!

Bron:
Jan Noordegraaf

Leve het magnetron, of is het dé magnetron?'

check point.
September 2001

Populaire muziekgroep toerde in 1947 langs de troepen in Indië

De barre tocht van de Kilima's naar Pangkalan

Door: Dick Schaap

Ze is hoogbejaard en lijdt aan de ziekte van Parkinson, maar Mary Buysman herinnert zich nog als de dag van gisteren hoe zij in 1947 dwars door de Indonesische jungle trok om voor de Nederlandse troepen op te treden. Het optreden van de Kilima Hawaiïns in Pangkalan noemt zij zelfs 'haar mooiste ervaring' tijdens de toernee. Checkpoint organiseerde een nostalgische ontmoeting tussen Mary Buysman, collega-zangeres Helen Sheperd en twee Indië-veteranen.

De Kilima Hawaiians, met op de vóórgrond Mary Buysman, bij hun vertrek naar Batavia voor een toernee langs de Nederlandse troepen in 1947. Foto: ANP

Mary Buysman (85) is oud en broos, maar de leadzangeres van de Kilima Hawaiians herinnert zich nog levendig hoe zij in 1947 uren onderweg is geweest om de 55 kilometer tussen Buitenzorg en Pangkalan te overbruggen. Pangkalan was officieel over de weg onbereikbaar en werd vanuit de lucht gefourageerd. *"Het hindert niet, hoe lang jullie er over doen",* had de kolonel van de Bataljons-Staf 3-9 RI gezegd. *"De jongens daar móeten ontspanning hebben."* De problemen stapelden zich al op, toen het konvooi met de Kilima's vlak na het vertrek de Tjitaroem met een vlot moest oversteken. Eén voor één werden de wagens overgezet en boorden zich aan de overkant diep in de modder. De gitaar van bandleider Bill Buysman ging bijna verloren. Op bergpaardjes werd de tocht voortgezet. Op de grens van de kampong wachtte het gezelschap een groot bord met het opschrift: *Welkom Kilima's in de 'City' van Pangkalan.* Op de geïmproviseerde bühne in de openlucht werden de Kilima's, de telepaat Mabesta en de radio-imitator Peter Piekos als helden toegejuicht.

Mary Buysman knikt instemmend als ik passages voorlees uit het verslag van 2e luitenant W.J. Schoonhoven over deze onderneming. Het optreden in Pangkalan noemt ze haar mooiste ervaring tijdens de twee toernees van drie maanden van de Kilima's door Indonesië. In het uitgestrekte gebied van de Krawangse rijstvlakte lagen, verspreid over vier vrijwel geïsoleerde detachementen, bijna tweehonderd militairen van de tweede Infanterie-Brigade van de 7 December Divisie. Hun dagelijkse programma varieerde van patrouillelopen tot wachtkloppen. De ontspanningsmogelijkheden omvatte niet veel meer dan een geïmproviseerd sportveldje en - op één post - een koffergrammofoon. Het was dan ook geen wonder, dat door de jongens van de buitenposten reikhalzend naar de komst van de artiesten werd uitgezien.

Hun geduld werd ook nog eens op de proef gesteld door een hevige tropische regenbui op de avond van de voorstelling. Ze moesten tot de volgende morgen wachten om te kunnen genieten van de gevoelvolle Hawaiianklanken en de prestaties van de andere artiesten.Voor de artiesten was de terugweg een nog grotere martelgang dan de heenweg. De eerste tien kilometer moesten ze zelfs deels lopend en deels op de bergpaardjes afleggen. Maar nog dezelfde dag stonden ze ‘s avonds laat weer monter op de planken voor een groep militairen in Rengasdeng- klok.

De Kilima Hawaiïans in 1955 met v.l.n.r. Theo Ehrlicher, Wim van Herpen, Mary en Bill Buysman. Foto: Spaarnestad fotoarchief

Het paardenhoofdstel

Mary Buysman wordt sinds een aanval van de ziekte van Parkinson verpleegd in het verzorgingstehuis Hoppestein in Rotterdam. Zij kan haar ukelele niet meer bespelen. Maar als haar jongere collega Helen Shepherd *We’ll meet again* en *The white cliffs of Dover van Vera* Lynn voor haar zingt, neuriet zij ontroerd en zuiver mee. Helen kan daarna geen kwaad meer bij haar doen. Ze mag Mary haar pilletjes toedienen en wat de frêle oude dame betreft mag ze gerust als gastvrouw in Hoppestein blijven. Beurtelings halen de beide zangeressen herinneringen op uit hun lange carrière. Het doet de in IJmuiden geboren en getogen Helen zichtbaar goed, dat het eerste theater waarin de Buysmans op 6 oktober 1936 als Kilima’s optraden *Thalia* in Oud-IJmuiden was.

De Kilima’s waren in hun tijd beroemd. Ze hebben zelfs een wereldtoernee gemaakt. Bill Buysman was de spil van het populaire gezelschap. Hun muziek en zang bracht hen voor een optreden zelfs negen maal op de Hawaii-eilanden zelf. "Ze hebben daar een nieuwe ukelele voor mij gemaakt. De eerste keer zei Bill tegen de mensen daar:
‘Wij hebben onze uiterste best gedaan om hier te komen, maar ik zie dat jullie nog meer je best doen om Hawaii te verlaten", vertelt Mary over haar overleden man. *"Ze wilden voor een baan dolgraag naar het vasteland van Amerika oversteken."*
Van de 78-toerenplaat van de Kilima’s met hun hit *Het paardenhoofdstel aan de* muur zijn in Duitsland één miljoen exemplaren verkocht. *"We stonden daar twee in de hitparade, O, mijn papa stond één. In Hamburg kregen we een gouden plaat en ik kreeg een tv-toestel van Philips",* herinnert Mary Buysman zich. *"Het paardenhoofdstel is eigenlijk een cowboylied",* zegt Helen. *"Ze zijn helemaal op dat Hawaiiaans overgegaan. Daar hadden ze met die pakken en bloemslingers veel succes mee. Je hoeft maar één plaat met een gimmick te maken om succes te hebben. Dat is ze gelukt en ze waren nog heel goed ook."*
Helen heeft met haar broers John (gitaar) en Nico (bas) vaak samen met de Kilima’s in een programma in de vaderlandse zalen en schouwburgen gestaan. De wederzijdse waardering van

de twee zangeressen voor de muzikaliteit van de twee groepen is groot. Helen en John zijn na het overlijden van Nico met een nieuw repertoire als zangduo verder gegaan. Optreden op veteranenreünies en voor Indische verenigingen, met vooral songs van Vera Lynn en oude Maleise liedjes, zijn voor hun hartverwarmende ervaringen. *"Dan wordt door het oudere publiek vaak een traantje weggepinkt",* vertelt Helen. Mary vertelt dat haar zwager en Kilima Luud Buysman 77 is en nog steeds fabelachtig goed gitaar speelt. Helen kan dat volmondig beamen.

Optreden in harmonie

Mary maakte de tocht naar Pangkalan in de jeep van Bep van Houten (76). Hij was als chauffeur toegevoegd aan de Bataljons-Staf in Buitenzorg. Het toeval wil dat ook hij wordt verpleegd in Hoppestein sinds hij getroffen werd door een beroerte.
Zijn jeugdvriend Cor Stierman (76) uit Kralingen woont met zijn vrouw in een serviceflat van Hoppestein. Het tweede toeval wil, dat Cor het optreden van de Kilima's in de schouwburg van Bandung heeft meegemaakt.
"Fantastisch man, dat was een belevenis. Ik denk dat er al gauw zeshonderd man in die schouwburg zat. Het was hartstikke leuk, we hebben een moordavond gehad", zegt hij uit de grond van zijn hart. *"Ik kan me nog goed herinneren wat zij zei na hun optreden: 'Jongens, ik zal de moeders in Holland de hartelijke groeten van jullie doen.' Ik heb in Bandung ook Annie de Reuver zien optreden."*

Een nostalgische ontmoeting in verzorgingstehuis Hoppestein te Rotterdam. V.l.n.r. Cor Stierman (staand), Bep van Houten, Helen Shepherd en Mary Buysman. Foto: Karin Stroo

Cor Stierman was als technische man ingedeeld bij de werkplaats van 15 AAT in Bandung. Stierman en Van Houten zijn beiden volkomen vertrouwd met het repertoire van de Kilima's en The Shepherds.
Bep van Houten heeft de Kilima's al vóór de Tweede Wereldoorlog samen met de organist 'meneer' Cor Steyn zien optreden in de *Harmonie* aan de vroegere Goudse Singel in Rotterdam. *"Ik mocht toen met mijn vader mee naar de VARA-toernee. Wij waren thuis lid van die*

omroep." Bep heeft met zijn jeep meer door de *Nationale Inspanning Welzijnsverzorging Indië* (NIWIN) uitgezonden artiesten mogen vervoeren. Dat was overigens niet altijd zonder gevaar.

"We haalden ze af op het vliegveld Kemajoran van Batavia. Dan waren ze uit Nederland met een vliegtuig vier en een halve dag onderweg geweest. Op de Puntjakpas bij Bandung schoten ze me in 1948 van de weg af. Dwars door mijn borst heen. Dat overhemd heb ik nog. Ik ben toen naar het militair hospitaal in Batavia gebracht. Ik reed die dag niet met een jeep, maar alleen met een klein bakkie, zo'n pick-up met groene en gele biezen."

Bij de artiesten die hij met zijn jeep naar de buitenposten mocht brengen, was ook Lou Bandy, de man met de matelot of strohoed en wandelstok, zeg maar de nationale komische tegenpool van Louis Davids. *"Bij de groep van Bandy was een dame die naar mijn mening aanspraak kon maken op een plaatsje in de jeep. Maar niet bij meneer Bandy, hoor! Die eiste dat hij met de jeep werd vervoerd en wenste verder geen commentaar. 'Jij moet alleen maar rijden', zei hij. Ik zei: 'Je moest eens weten wat we nog meer doen!' Wat een vent was dat."*

'Kruimeltje' moest er met z'n takelwagen talloze malen aan te pas komen om wagens van een konvooi in de 'bush' uit de modder te trekken. Foto: privé-collectie Cor Stierman

De ontmoeting met Van Houten in Hoppestein ging van Mary uit. "Ze zat hier eerder dan ik. Ik hoorde haar tijdens het eten tegen een andere dame zeggen: *'Die meneer lijkt van achteren sprekend op mijn man. Ik ga toch eens met hem praten.' Ik zei: 'Heette uw man Bill? Van de Kilima's? Dan heb ik hele goeie herinneringen aan u.' 'Hoezo dan?', vroeg ze. Toen vertelde ik haar dat zij naast mij in m'n jeep had gezeten op die tocht door de modder naar Pangkalan. Dat wist ze nog wel, maar mij herkende ze natuurlijk niet meer. Ik herkende haar ook niet. Mary Buysman was vroeger een hele mooie meid. Ze wist ook nog dat Kruimeltje met zijn takelwagen moest komen om wagens uit de modder te trekken."* Kruimeltje? *"Ja, hij heette Eef Kieviet geloof ik, maar iedereen noemde hem Kruimeltje, omdat het een klein kereltje was dat met die zware takelwagen geweldige dingen deed."*

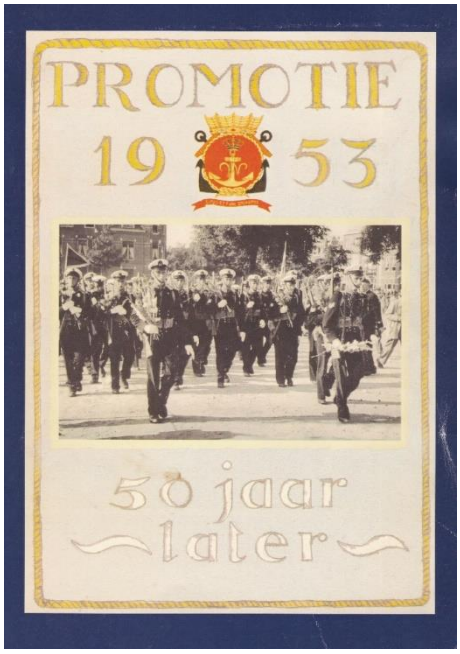
Dansen bij straatorgel

Mary Buysman is in Rotterdam opgegroeid, maar heeft in Amsterdam bij het straatorgel dansen geleerd. *"Mijn opa had in Amsterdam een schoenmakerij. Thuis hadden we geen muziek. Mijn ouders gingen nooit naar een show of zoiets. Daar hadden ze geen geld voor. Het waren hardwerkende mensen, maar als ik uit school kwam was mijn moeder altijd thuis. Als ze iets kochten, moest het écht zijn: goeie leren schoenen, een echte wollen jas. Bill werkte op het kantoor van een rederij. Zijn baas heb ik ook gekend. Hij liep weg met Bill, maar ik zei altijd: 'Hij moet van dat kantoor af en cowboy worden in Amerika.' Want hij liep de hele dag liedjes te fluiten. In 1926 had hij al een banjo. Een andere jongen had een Hawaii-gitaar. Bill heeft hem met een paar centen toen zo gek gekregen om die gitaar te ruilen voor zijn banjo. Bill had een koffergrammofoon en kocht elke week een gramofoonplaat. Hij wilde er wel vijftien hebben,*

maar daar had hij geen geld voor. Toen ik hem leerde kennen, gingen we zaterdagsmiddags altijd samen naar een prachtige platenzaak in de Passage." "Mijn moeder zong altijd. De hele familie van mijn moeder zong. Later hebben we thuis een piano gekregen en is mijn belangstelling voor zang en muziek steeds groter geworden. Met de Kilima's is Bill begonnen toen hij voor de marine werd opgeroepen. Daar waren meer jongens met instrumenten. Ze wilden allemaal naar Hawaii. Ik had daar nog nooit van gehoord, want we hadden in 1932 ook nog geen radio. Het eerste groepje heette oorspronkelijk het Kilima Hawaii Trio."

Bij de Kilima's hebben in de loop der jaren veel bekende muzikanten gespeeld. Daaruit kan worden afgeleid dat de groep ook een leerschool is geweest. *"De gitarist Eddy Christiani trad bij ons op als bassist als we in de Calienta op de Lijnbaansgracht in Amsterdam speelden,"* vertelt Mary. *"Hij speelde ook mee toen we onze eerste plaat gingen maken. Bill vond dat kaal zonder bas. Eddy kreeg daar twintig gulden voor en was daar maar wat blij mee, want hij had een gitaar op afbetaling gekocht. We speelden toen al in de grote zaak van Hek op het Rembrandplein. Wim van Herpen was bassist in een Italiaans orkest in Arnhem, maar hij vond ons zo'n leuk stel dat hij op de bonnefooi bij ons kwam spelen."* Andere bekende meespelers waren de vibrafonist en pianist Coen van Nassau en de accordeonist Coen van Orsouw. Hoewel Bill Mary van Zon - zoals haar meisjesnaam luidt- bijzonder aardig vond, kreeg ook zij geen vaste aanstelling. *"Het is maar voor drie maanden",* zei ze tegen haar bedenkelijk kijkende moeder. *"Dat is uit de hand gelopen",* zegt ze glimachend in Hoppestein. *"Het zijn 54 prachtige jaren geworden."*

==========



Het bijtanken in de lucht van een Marine Dakota anno 1960.

Ter vervanging van de uit dienst genomen Martin Mariners hebben bemanningen van squadron 321 op Biak, Nederlands Nieuw-Guinea, in 1960 twee groepen van twee Dakota's van Ypenburg naar Biak over gevlogen. De eerste groep van twee Dakota's vertrok op 19 februari 1960 van de vliegbasis Ypenburg en arriveerde conform de reisinstructie op 13 maart 1960 op de Vliegbasis Boeroekoe op Biak.
De tweede groep vertrok op 12 mei 1960 en arriveerde op 26 mei 1960.
Gezien het beperkte vliegbereik van de Dakota's waren in deze zogenaamde ferryvluchten de nodige tussenstops opgenomen. De route van de tweede groep liep na diverse tussenstops vervolgens via Colombo via Rangoon naar Saigon en zo verder uiteindelijk naar Biak.
Bij het vertrek uit Ypenburg was nog geen diplomatieke toestemming verkregen om op Rangoon te landen.
Daar uiteindelijk deze toestemming niet werd verkregen, bleef de bemanningen, op Colombo aangekomen, geen andere keus dan rechtstreeks van Colombo naar Saigon te vliegen.

Het vliegbereik van de Dakota was daar echter niet groot genoeg voor. Dat deze vlucht toch is gemaakt is te danken aan de volgende omstandigheden.
Ten eerste was het vliegbereik van de Dakota's al op Ypenburg vergroot door de laadruimte van de Dakota's te voorzien van extra tanks afkomstig van afgedankte Gloster Meteors.
Ten tweede werd in Colombo het vliegbereik nog verder opgevoerd door per Dakota enige benzinedrums en een handpomp aan te schaffen en deze drums vol benzine in de laadruimte vast te sjorren.
Aldus was een primitief soort "inflight refuelling system" ingebouwd.
Vervolgens werd besloten het traject niet te starten vanaf Colombo maar vanaf Trincomalee
Bron: Promotie 1953 en 50 jaar later.

Mijnendienst

Op dinsdag 8 oktober zag ik de oud mijnenveger Hr. Ms. Hoogeveen in het Noord Holland kanaal min of meer voor mijn deur langs gesleept worden. Voor haar de sleper Lizzy en achter haar de sleper Dicky.
De Dicky duwde haar en hield haar op koers. (Voor het volledige verhaal van het "hoe en waarom" de Hoogeveen naar de sloop moet: dat valt te lezen in Publicatiebord Nr. 42, van 14 oktober.)

De laatste vaart van de Hoogeveen met als doel de sloper. Altijd een triest gegeven voor een schip. Enkele zusters van haar kregen nog een mooie bestemming nadat ze door de KM waren afgestoten. Door de zeeverkenners werden ze in dank aangenomen. Helaas, zij viel niet meer te redden. De tand destijds had haar ingehaald.
Nu nog èèn tochtje. Voor even naar steiger 14 op de Nieuwe haven alvorens definitief Den Helder te verlaten.

Het zal haar goed gedaan hebben daar nog even bij de Mijnendienst te mogen liggen.
Mij deed dit denken aan de tijd dat ik bij de Mijnendienst werkzaam was. In het voorjaar van 1967, terugkomende van een West term met een van de zes fregatten welke we van de Amerikanen geleend hadden.
Door op de Mijnendienst geplaatst te worden kwam in aanraking met een zusterschip van haar. De Hr. Ms. Gieten. Evenals de Hoogeveen een als Western Union klasse type schip gebouwd in Nederland.
Met de Gieten heb ik dat jaar deelgenomen aan de veegoperatie "Minion" om de ET-route boven de Waddeneilanden naar Duitsland wat veiliger en breder te maken.

Wat later nog, we waren op weg van Hellevoetsluis naar Den Helder, een zware dieptebom bij Hoek van Holland helpen onschadelijk te maken. De Eurogeul naar de Rotterdamse haven werd wat dieper gemaakt.

Echter een van de reizen uitzonderlijke reizen was een onderzoeksreis.

Een seismologisch onderzoeksreis.

De Koninklijke Marine verleende jaren lang steun aan het Vening Meinesz laboratorium. Eerst werd dit met onderzeeboten gedaan. Later werden dit oppervlakte schepen. Dit onderzoek door middel van metingen was specifiek gericht op de samenstelling, vorm en de gelaagdheid van de aardbodem. Aan boord werd: gekoppeld aan een kabel, vanaf het halfdek een luchtslang voortgesleept. Aan het einde van deze luchtslang zat een soort drukvat met ontlast klep. Deze ontlastklep "ontplofte" steeds. Een compressor aan boord verzorgde de druk in dit vat. Dit "ontploffen" veroorzaakte een druk golf op de bodem welke trillingen veroorzaakte op de bodem.

Deze trillingen werden opgevangen door een eveneens voortgesleepte doorzichtige, met olie gevulde slang, voorzien van vele tientallen draden welke als sensoren werkten.

Een schrijfsysteem aan boord legde op die manier de structuur van de bodem vast. Het gehele Wadden gebied, met het Skagerak werd op die manier in kaart gebracht. Onze thuishaven / basis was voor die periode Kristiansand in Noorwegen.

Jaren later zag ik hier in Den Helder Explorer schepen liggen met op het achterschip ook van die dikke, met olie en draden gevulde slang. Hè dacht ik dan altijd, daar zijn wij in 1967 mee begonnen als proef.

Eind oktober dat jaar werd de Gieten voor een onderhoudsperiode uit dienst gesteld.

Direct na de uitdienstelling stapte ik over op een AMS. De Hr. Ms. Breukelen werd het. Daar voelde ik me nog meer op mijn gemak. Daar stonden immers de mij goed bekende GMC diesels aan boord. Dezelfde welke ook aan boord van de Amerikaanse fregatten stonden.

De Hoogeveen aan steiger 14 Nieuwe Haven

Buiten dat waren deze type schepen voor wat betreft de accommodatie beter geschikt voor de bemanning dan de WU-mijnenvegers. Zij, de AMS-èn waren compleet uitgerust.
Voldoende koel en vriesruimte.
Verdamper en verwarming. Goede kombuis ook.
Ook met de Breukelen mocht ik nog even aan het veilig stellen van de ET-route meewerken.

Echter niet voor lang.

Door een gelukje kon ik naar de Mijnendienst kazerne overgeplaatst worden. Dit om thuis te zijn bij de geboorte van mijn zoon.
Zeer ongebruikelijk voor die tijd dat daar rekening mee werd gehouden.
Maar in dit geval wilde een collega van me, welke juist op de kazerne geplaatst zou worden en daar weinig voor voelde, maar al te graag mijn plaatsing aan boord over nemen.

Terug kijkend op die tijd aan boord van die mijnendienst bootjes heb ik dat als een prettig ervaren. Met niet al teveel man aan boord. Lekker close samenwerken. Een beetje minder toeters en bellen zoals bij de grote marine.

Ja het beviel me wel. En dat alles kwam weer boven drijven bij het voorbij gesleept worden van de Hoogeveen.

Bart Nijeburght

alle hens
april 2008
HET SCHEEPSJOURNAAL VAN ...

Mijnenvelden langs de Blue Line

Military observer in Libanon

De OGL werkt nauw samen met United Nations Interim Force in Lebanon (UNIFIL), die een Area of Resposibility (AOR) heeft in Zuid-Libanon. Dit is het gebied tussen de Litanie rivier in het noorden en de zogenaamde 'Blue-Line', de 'min of meer overeengekomen' bestandslijn tussen Libanon en Israel (hierover gaan nog steeds onderhandelingen) in het zuiden en oosten. In het operatiegebied van Team X-Ray wonen en werken gemiddeld 80.000 mensen. De bewoners in dit gebied zijn overwegend moslim. Van de twintig dorpen in het gebied zijn er slechts drie christelijk getint.

Dagelijks rijden we twee patrouilles. De routine bestaat uit het ophalen van de tolk om vervolgens de Blue Line op verschillen punten te observeren. De tolk, een door UN gecontracteerde lokale bewoner, informeert de patrouille over de laatste Libanese 'headlines' van kranten en televisie, en de lokale nieuwtjes. Langs de Blue Line controleren we of gemaakte afspraken worden nageleefd. Mogelijke overtredingen worden gerapporteerd aan het hoofdkwartier van de OGL en van UNIFIL. Als UNMO is het niet mijn taak om ter plekke oplossend te reageren, maar vaak, met wat gezond verstand, kan al het een en ander worden voorkomen.

Boodschappen doen

Wij voeren ook patrouilles in de dorpen uit, meestal te voet. We bezoeken de lokale markten en via de tolk spreken we met diverse marktbezoekers en handelaren. We bezoeken de plaatselijke winkels voor een praatje. Zo krijgen we informatie over de dagelijkse gang van zaken en het reilen en zeilen van de plaatselijke bevolking. Aangezien wij voor onze eigen maaltijden moeten zorgen op de Patrol Base, doen we hier ook onze boodschappen.
Het komt regelmatig voor dat we vergaderingen beleggen met de plaatselijke Moektar (een gekozen vertegenwoordiger van dat dorp of omgeving daarvan, die een hoog aanzien geniet) of de gendarmerie. Hierbij spreken we over de veiligheidssituatie, toekomstverwachtingen en water- en stroomvoorziening. De plaatselijke bevolking heeft veel vertrouwen in de UNMO, omdat we ongewapend optreden en ons daarmee duidelijk onderscheiden van de militairen van UNIFIL. Vanuit UNIFIL geniet de UNMO ook respect vanwege onze professionele aanpak en omdat wij veelal goed op de hoogte zijn van wat er leeft.
Er gebeurt hier beslist het een en ander. De ‘roadside bombs’ zijn nog steeds een gevaar. Wij letten hier sterk op. Daarnaast is patrouilleren niet zonder gevaar omdat de mijnenvelden langs de Blue Line lang niet allemaal geruimd zijn. Het gebeurt nog wel eens dat een plaatselijke bewoner in aanraking komt met zo’n explosieve vondst. Ongeveer 1500 meter van de Patrol Base heeft onlangs een monteur van de plaatselijke garage geprobeerd om een niet ontplofte granaat onschadelijk te maken. Dit kostte hem het leven en de garage is geheel weggevaagd.
Het komt helaas nog veel voor, dat er projectielen uit de laatste oorlog worden gevonden. Naast granaten en mijnen zijn er natuurlijk ook nog de verschrikkelijke clusterbommen, die vaak door de felle kleuren lijken op speelgoed. Door explosieve opruimingsdiensten van diverse organisaties wordt met man en macht gewerkt aan het opruimen van de projectielen.
In de AOR van Team X-Ray is een zogenaamde ‘hot spot’ waar water van de ene kant naar de andere kant van de Blue Line wordt overgepompt. Aan beide kanten verbouwt men gewassen, waardoor gespannen momenten ontstaan en de emoties soms hoog op lopen. Patrouilles van UNIFIL en liaisons van de UN trachten de zaak niet verder te laten escaleren en zoeken naar een oplossing.

Nut van de missie

Het mandaat voor UNTSO werd in 1948 door de Volkenbond en latere Verenigde Naties gegeven. Tot op heden is er nog steeds geen sprake van vrede in het Midden Oosten. Men zou kunnen concluderen dat UNTSO faalt, omdat het na zestig jaar nog steeds geen vrede is. Maar men moet ook onderkennen dat de weg naar vrede in het Midden Oosten een lange weg is. De UNTSO, met 153 UNMO peacekeepers, is een klein maar zeer belangrijk radertje in het vredesproces in het Midden Oosten. Het feit dat in deze unieke organisatie heel veel landen vertegenwoordigd zijn, geeft aan dat er een breed draagvlak is om de vrede te bewaren en te bewerkstelligen. De deelname van de Nederlandse officieren in het operatiegebied van de UNTSO is professioneel en met grote motivatie. Wij zijn trots om met één jaar van ons leven en ‘Showing the Netherlands flag’, een bijdrage te leveren aan de vrede in dit prachtige deel van de wereld.

Sinds 12 mei 2007 neemt luitenant-ter-zee van administratie 2OC Ron Permentier deel aan de United Nations Truce Supervision Organization (UNTSO). Op 19 november 2007

werd hij gestationeerd bij de Observer Group Libanon (OGL) in het zuiden van Libanon. Samen met Deputy Teamleader kapitein Merlijn Heiligers (CLAS) maakt hij als UN Military Observer (UNMO) deel uit van het Team X-Ray. Dit team heeft, naast een drietal andere teams een eigen Area of Operation (AO). Het team opereert vanaf de Patrol Base MAR (PB MAR) nabij het dorp Markabe en bestaat uit negen militairen van verschillende nationaliteiten en van verschillende achtergrond. Op dit moment zijn drie van de elf uitgezonden Nederlandse militairen in het kader van de UNTSO werkzaam bij de Observer Group Lebanon. De derde is de luitenant-ter-zee 2OC Mirjam den Heijer, werkzaam als liaison bij de OGL-staf in het hoofdkwartier in Naquora.

==========

“ Diep respect voor militairen in Nieuw Guinea “

P R is geen enkele reden om geheimzinnig te doen.
Verzwegen behoeft er niets te worden.

Komt u rustig praten en vragen”.
Aldus het antwoord op onze vraag of wij voor de lezers van „Alle Hens” iets konden vertellen over de reis van Zijn Excellentie Staatssecretaris van Defensie P. J. S. de Jong die zojuist was teruggekeerd uit Nederlands Nieuw- Guinea, na een korte rondreis aldaar.

Het is een prettig open gesprek geworden. Veel vragen behoefden er niet gesteld te worden. Alle belevenissen, ervaringen en indrukken werden verteld zonder terughouding. Een enkele vraag onzerzijds soms om een bepaald facet iets nader toe te lichten of uiteen te zetten.

boven: Staatssecretaris P. J. S. de Jong met zijn adjudant Ltz I A. E. Jager in het veldtenue van de mariniers

MILITAIRE SITUATIE
Deze reis, aldus de Staatssecretaris, werd gemaakt omdat men van defensiezijde wilde weten hoe de situatie in Ned. Nieuw-Guinea thans is. De situatie dan, wel te verstaan, vanuit militair standpunt bezien. Het maakt een groot verschil of een paar honderd man in één kazerne bijeen zijn of dat deze mensen op grote afstanden van elkaar in groepen in een bivak zijn ondergebracht. Dit schept onherroepelijk problemen voor de bevoorrading.
De man die velddienst doet, moet gevoed en gelaafd worden. Medicamenten, munitie etc., het moet er allemaal zijn op die plaatsen waar men het nodig heeft.
Hoe zijn die problemen aangepakt en opgelost ? Hoe leeft de man daar in het bivak ? Onder welke omstandigheden moet hij zijn taak verrichten, etc. ? Hiervan wilde men in Den Haag op de hoogte zijn. Daarvoor ging Staatssecretaris De Jong naar Ned. Nieuw-Guinea, niet om bij de

Staf daar te gaan kijken of op papier alles klopte, maar om de werkelijkheid te zien, deze zelf mee te beleven; zo alleen was een goede indruk te verkrijgen.

INFILTRANTEN

Op 10 april kwam de Staatssecretaris met zijn adjudant LTZ1 A. E. Jager in Biak aan. Daar startte de rondreis. Per Dakota naar Sorong. Met een LCPR naar Waigeo en Gag.
Onderweg daarheen pikte men een vlotje op met zes moedeloze, uitgeputte infiltranten.
Zij hadden gehoopt met hun zelf vervaardigd vlotje door een welwillende stroom meegevoerd te worden, weg van Gag, terug naar Indonesisch gebied.
Het was hun geluk dat de onwelwillende stroom die hen steeds verder verwijderde van Indonesisch gebied door de Koninklijke marine werd gekruist. Zij werden aan boord genomen en weer wat op krachten gebracht om na aankomst overgedragen te worden aan het bivak te Gag, vanwaar zij later naar een gevangenkamp zullen worden afgevoerd.
Van Gag ging de Staatssecretaris naar Sorong en vandaar aan boord van Hr. Ms. „Snellius” naar Fak-Fak en Kaimana.
Waigeo, Gag, Sorong, namen bekend door mededelingen in de dagbladpers dat zij in handen zouden zijn van de Indonesiërs. Ware dit de waarheid, de Staatssecretaris had er niet kunnen rondreizen.

IN HANDEN

Hij was er temidden van de Mariniers, de politietroepen en de Papoea’s van het Papoeavrijwilligerskorps, die tezamen daar de zaak volledig in handen hebben.
Van Kaimana per Dakota naar Manokwari, vandaar naar Merauke en over Hollandia weer terug naar Biak.
Het is een vruchtbare reis geworden met vele contacten met hoofden van het plaatselijk bestuur, militaire commandanten en meerdere malen, in de avonduren, met hen het verhelderende gesprek.
Verhelderend omdat men zich soms geen duidelijk beeld meer kan vormen.
Men zit ver van Den Haag, ergens in de jungle, op een buitenpost, soms weken achtereen in een tentje in het bivak.

Staatssecretaris P.J.S. de Jong, in Nederland terug:

De voorlichting is niet volmaakt. Soms hoort men wat radioberichten, dikwijls ook niet.
De zender van Ned. Nieuw-Guinea de „RONG" is zwak en bestrijkt een klein gebied. De uitgezonden berichten zijn veelal ontleend aan de Nederlandse dagbladen.
De propagandazender van de tegenpartij „Vrij West Irian" zendt haar misleidende berichten uit in het Maleis, Engels of Nederlands.
De Nederlandse kranten zijn bij aankomst enigszins verouderd en geven meestal een onjuist en vertekend beeld van de „Kwestie Nieuw-Guinea". De pers in Nieuw-Guinea bestaat uit enige in hoofdzaak lokaal afgestemde bladen.

Was het dan te verwonderen dat men in deze toevoer van juiste, twijfelachtige of onjuiste berichten de grote lijn wel eens bijster raakte.

De Staatssecretaris zet zijn naam in het gastenboek van de Kampong Selpele op Waigeo

GROOT ENTHOUSIASME
Toen men hoorde dat er versterking onderweg was, voelde men zich zeer voldaan. De regering streefde naar het beoogde doel.
De man in het bivak had dit ook nooit in twijfel getrokken.
Hij deed en doet zijn plicht met groot enthousiasme. Uiteindelijk is hij Marinier en hier in de jungle kan hij zich uitleven. Al het geleerde in praktijk brengen.
Weken achtereen zit men in het bivak. Iedere man een eigen tentje, praktisch in ieder groot bivak een dokter en een geestelijk verzorger. De vette hap is goed verzorgd. In een klein tijdelijk bivak goochelt de kok op een houtvuurtje, elders op een meer permanente plaats op een olie-veldkeuken. De aanvoer is goed geregeld en op gezette tijden worden de bivaks, opgetrokken in opengehakte bosgedeelten, van al het nodige voorzien.

Links: De inspecteur van de in het bivak gelegerde politietroepen in gesprek met de Staatssecretaris. Op de achtergrond eerste luitenant der mariniers G. H. van den Brink.

Midden: Op de stafkaart wordt de route uitgestippeld om de infiltranten waarvan de verblijfplaats bekend is te omsingelen
Rechts: Bezichtiging van een mariniersbivak. Op de voorgrond links kapitein der mariniers T. A. G. Ellenbroek, aan de rechterzijde majoor der mariniers A. J. M. Middelhoff

IN ZIJN ELEMENT

De Marinier voelt zich hier volledig in zijn element en zelfs wanneer de grond doordrenkt is van de tropische regenbuien en dagenlang het ruisen van de regen op de boombladeren is te horen, blijft de Marinier in een goed humeur. Wij hebben allemaal zo wel eens grapjes gemaakt over de Mariniers, maar wanneer men ziet wat deze mensen daar doen en onder welke omstandigheden, dan kan men daar alleen maar diep respect voor hebben.
Dit geldt ook, zij het in andere mate, voor de gezinnen. Zij schikken zich volkomen in de veranderde omstandigheden. Ging vroeger de echtgenoot en vader voor enkele dagen weg op patrouille, nu worden het weken en weken voor hij thuis weer eens poolshoogte gaat nemen.

Aan de opleiding der Papoea's wordt veel gedaan opdat dit volk weet hoe het is te leven in de twintigste eeuw, wanneer het een keuze moet maken voor zijn toekomst.
Bij die ontwikkeling werkt ook onze Koninklijke marine mee.
Foto: een Papoea wordt opgeleid tot laborant.

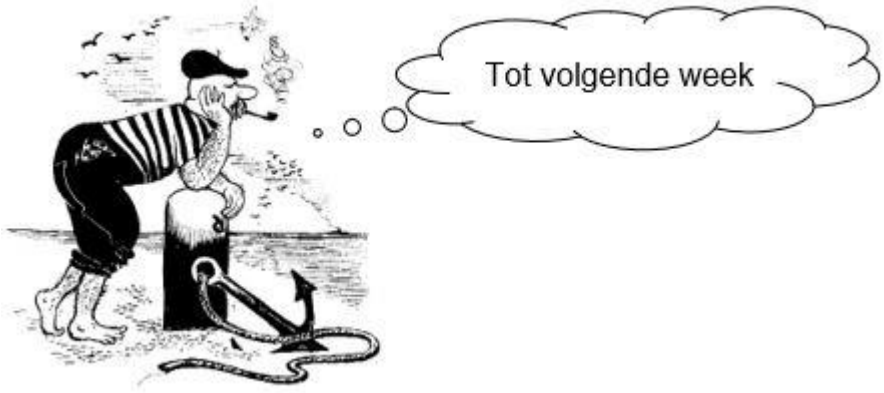
PAPOEAVRI.IWILLIGERSKORPS

Vol bewondering was de Staatssecretaris ook voor het Papoeavrijwilligerskorps dat, geoefend onder de leiding van de kolonel der mariniers W. A. van Heuven, door het enthousiasme en de volle overgave reeds opvallende prestaties levert.
Zij trekken de jungle in op zoek naar infiltranten en doen daar het speurwerk om daarna met de politietroepen en de mariniers de indringers onschadelijk te maken.
Een hoogtepunt voor het vrijwilligerskorps was het feit dat het deel mocht nemen aan de grote parade op Koninginnedag en de wacht mocht betrekken voor het paleis van de gouverneur.
Zoals hiervoren reeds gezegd, betrof de belangstelling van de Staatssecretaris voornamelijk het leven en werken van de militairen op de buitenposten. Met het varende deel van de Koninklijke Marine is dientengevolge deze reis maar weinig contact geweest, mede omdat de schepen op patrouille waren.
Hr. Ms. Groningen, Limburg en Zeeleeuw waren juist aangekomen in Ned. Nieuw-Guinea.
Hr. Ms. onderzeeboot Zeeleeuw trok wel bijzonder de belangstelling daar er sinds de oorlog geen onderzeeboot meer in Nieuw-Guinea was geweest.

ZEER TEVREDEN

De gehele reis samenvattend mogen wij zeggen dat de Staatssecretaris bijzonder tevreden was. De versterkingen worden momenteel ruim voldoende geacht om iedere te verwachten aanval het hoofd te kunnen bieden.
De stemming bij de strijdkrachten is bijzonder goed. De Nederlander is nu eenmaal een type dat niet graag vecht. Zijn er echter moeilijkheden en geschiedt er onrecht, dan kan hij laaiend

worden en zal hij pal staan met inzet van alles. Zo voelt de man in Nieuw-Guinea het ook nu ! Er is een belofte gedaan aan de Papoea-bevolking. Die belofte moeten en zullen wij nakomen. De man die nu belast is met de verdediging van Ned. Nieuw-Guinea is zich volledig bewust van zijn taak en de rechtvaardigheid daarvan.

Vandaar dat hij zich met enthousiasme inzet en beseft dat men nu de Papoea niet in de steek mag laten.

Juni 1962