



“Ten Anker”

Dit webmagazine bestaat uit een combinatie van eigen speurwerk, binnen gekomen berichten en aangeleverde kopij, gein en ongein over de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij, Binnenvaart en ander maritiem nieuws uit het heden en verleden.



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.

Redactie

Arie Krijgsman
Vijverlaan 101
3319 SN Dordrecht

E-mail
arcon46@kpnmail.nl

Telefoon
Tussen 10.00 en 16.00

078-7507545

b.g.g.h.
06-25160899

NL98 INGB 0002 4713 68

Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik sta niet toe lukraak te kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar schriftelijke toestemming voor te vragen.

Nummer 5 – 7e jaargang –
1 februari 2024



Compilatie Kruistocht door de Archipel Deel II
Koraal scheepvaartmaatschappij
Met Hr. Ms. Pieter Floris naar de haringvloot deel 3
Wetenschappelijk onderzoek
De Mannen van de Kais deel 5
Nederland als Maritieme natie deel 4
Baarle-Hertog '14-'18 – Boodschapper van bezet België naar de buitenwereld deel 2 (slot)
Andere tijden...
De sollicitatie
Harer Majesteits Walrus — S 802 en haar bemanning
Wijzigingen voorbehouden

DEEL 2
XX-06-1948 KRUISTOCHT DOOR DE ARCHIPEL
(TERNATE)

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



TERNATE... en wat ik daar vond

Hier begon de Ned.-Indische historie

14-07-1948 Nieuwe Apeldoornsche courant

Uren van te voren komt Ternate al in zicht. Eerst een wolkerig en pluizig ding op de kim, dan een lichtblauwe bloemkool en tenslotte: de Piek van Ternate.

Dit eiland is feitelijk één ontzaglijke vulkaan, en van zee uit kun je de lava, rossig en rood, nog over de spits in gesmolten toestand zien. Verder: groen, groen, groen. Een onbeschrijflijke vruchtbaarheid. Klapperpalmen, nootmuskaatbomen, sagopalmen. Een paradijselijk oord, Ternate.

Hr. Ms. torpedobootjager Van Galen gooit, op 500 meter uit de wal, het anker erin, de officier van piket verlaat per motorsloep het schip om contact met de Sultan op te nemen en wij aan boord volgen de gevechten tussen dolfinen en scholen vissen, tussen een jonge haai en een schildpad.

Over de Van Galen vliegt bij tijd en wijle een vuurrode, knalgroene of witte kaketoë, schel schreeuwend. De zinkende zon maakt van de eilanden rondom Ternate en van Ternate zelf een kleurige verfdoo.

De andere dag maakt de commandant van Hr. Ms. Van Galen, kapitein luitenant ter zee G. A. Cox, zijn opwachting bij de Sultan, I. M. Djambir Sjah (Iskandar Mohammad Djabir Sjah of Ternate), in gezelschap van enkele officieren, en in minder dan geen tijd is het ijs der hoofse vormelijkheid gebroken en ontspint zich een vlot gesprek. Behalve de Sultan is daar ook de Sultane van Ternate, Poetir Mariam, terwijl zich toevallig als gasten in de Kraton bevinden de Sultans van de naburige eilanden Batjan en Tidore, de heren M. Oesman Sjah en Z. A. Alting. Het wordt een allergenoeglijkst bezoek, met beste koffie en croquante koekjes en, als pièce de résistance, de bezichtiging van de gouden, zilveren en uit andere edele metalen bestaande kunstvoorwerpen van de Sultan.

Daar liggen ze, ergens achter de voorgalerij: de herinneringen uit de dagen der Oostindische Compagnie: helmen, lansen, vuurroeren en compagniekisten. Voorts: kromzwaarden, onschatbare krissen en kostelijk vaatwerk. Een fortuin, zorgvuldig weggestopt onder de eeuwig groene palmen van Ternate, toen de Jap hier binnendrong.

Die dag zie ik Ternate: een kratermeer, gevuld met glashelder water. Kijkend over de kraterwand, duurt 't negen tellen eer een steen het water bereikt heeft. Een blauwwit schuimende waterval. En de rimboe. De muren van groen, eeuwiggroen. Klappers, sagobomen en de nootmuskaat. Overal vliegen papegaaien en kaketoës, rood en groen. En vals schreeuwend en fluitend. Horden rode en witte mieren en aan de zeekant de holen van zich ingegraven hebbende kreeften en krabben.

Ternate: waar de geschiedenis van Nederland in Indië aanving. Ternate, waar, vóór Coen nog, de eerste Gouverneurs Generaal „stoel hielden": Pieter Both en Laurens Reael. Ik zie die dag het oude fort, met zijn schansen en bastions. Met overal de verroeste en groen-uitgeslagen scheepskanonnen over de tinnen stekend. Muren, een meter dik, met erop de verbleekte emblemen van de VOC, de Verenigde Oostindische Compagnie.

Dit eiland spreekt zijn eigen taal: van bloed en tranen en zeeën zweet. Dit eiland, nu eens in het bezit der Spanjaarden, dan weer in dat der Portugezen of Engelsen, werd en bleef een Hollands eiland. Eerst het grote eiland der specerijen, nu, in 1948, het eiland van de copra, grondstof voor

de margarine en eerste export-artikel van Ternate. Ternate bidt," dat er nooit „synthetische copra" zal worden uitgevonden ...

Ik sta die dag voor graven. Hollandse namen op blauwe plavuizen. Bijvoorbeeld:

Hier leyt begraven, de eerbare juffr, Susanna De Cater, van 1667 in het Kinderbedde in de Heere ontslapen.

Ik sta stil voor een klein stenen gebouwtje, dat men alleen vindt als een Ternataan het u wil wijzen. Want de jungle heeft al eeuwen lang dit gebouwtje veroverd en het steen en de cement zijn, met het groen, één onuitwarbare klomp geworden. Maar er staan ergens ingehouwen letters, de namen van twee Hollandse soldaten, die hier vielen, drie eeuwen geleden, als slachtoffers van sluipschutters. Ondanks het feit dat de een de ander dekte ...

Drie eeuwen terug en vandaag ? Die avond ontvangt Hr. Ms. Van Galen het hof van de Sultan, tegelijk met de burgerlijke en militaire autoriteiten van Ternate. Daarna vindt een feestavond in de kraton plaats en het wordt een allergenoeglijkst samenzijn, met prachtige sarongs en kabaais, met de 17-jarige dochter van de Sultan syncoperend aan de vleugel, met de inheemse kapel danshits spelend, met de commandant van de jager dansend met de Sultane en de officieren met de andere aanwezige dames der inheemse notabelen en die der Hollandse gezagsdragers.

En die avond spreek ik met Djabir Sjah, Sultan van het paradijseiland Ternate. Nee, het is géén paradijs-eiland. Dan moest er niet zo veel malaria zijn, niet zoveel mijnworm. Dan moest Holland iets meer aandacht aan dit eiland besteden, dit eiland waar een grootse historie begon, eens, drie eeuwen geleden.

Djabir Sjah zegt het me driemaal, opdat ik het toch vooral niet zal vergeten: „Zegt u maar, dat ik me voel alsof ik beneden de Moerdijk zit".

En dan praten we over de oorlog, toen hij, de Sultan met zijn gezin, door een marinevliegtuig werd gekidnapt onder de vingers van de Jappen vandaan en naar Melbourne gevoerd. En van na de oorlog. En we praten over democratie en progressiviteit, wat het is en wat er voor doorgaat.

En intussen speelt het orkest zijn moderne wijsjes en glijden de jonge vrouwen van Ternate, in nationale klederdracht, als broze poppen voorbij: kleurige, elegante figuren, die in het halfduister van de galerij voortschuiven.

En daar is de Sultane, perfect Nederlands sprekend, en die vertelt, dat haar dochter noodzakelijk naar Nederland moet. Daar moet ze studeren, want nietwaar, is kennis geen macht? En ik geef het de Sultane toe: inderdaad is kennis macht.

Ternate, de Sultan en alle Ternatanen zijn zeer Hollands ingesteld, ook al menen ze, dat ze dan wel een beetje „beneden de Moerdijk" wonen. Ook al heeft patria niet altijd evenveel aan dit ongelooflijk mooie eiland ten koste gelegd. Omdat de kruidnagel geen profijt meer opbracht. Ze zullen daar, in de Noord-Molukken, wel Hollands gezind blijven. Maar we zullen hen niet mogen vergeten.

De andere morgen verlaat Hr. Ms. Van Galen de ree van Ternate. Papegaaien schreeuwen 't afscheid en er wordt gewuifd vanaf de wal. Er gaan twee gasten met de jager mee: dat zijn Oesman Sjah, Sultan van Batjan en Z. A. Alting, Sultan van Tidore.

Twee zelfbestuurders uit de Molukken, die zo graag aanwezig zouden zijn geweest bij de toekomstige kroningsfeesten in Holland. Ik vraag: „Waarom gaat gij niet, Hoogheden?" En het antwoord? „We krijgen er geen deviezen voor".

WORDT VERVOLGD

Koraal Scheepvaart Maatschappij

Memoires van een Sparks



Ik heb van Oktober 1978 tot en met Mei 1986 als Radio & Elektronica Officier, of ook wel Sparks genoemd, gevaren bij Koraal Scheepvaart Maatschappij op producten- en gastankers zoals de “Coral Rubrum/PJUT”, “Coral Isis/PJWL” en de “Coral Maeandra/PJLZ”.

Koraal Scheepvaart Mij maakte deel uit van de Anthony Veder Groep, en werd operationeel gezien aangestuurd vanuit het Anthony Veder kantoor in Rotterdam.

Op de “Coral Rubrum” (een producten-tanker), voeren we meestal in Europese wateren, en de Middellandse zee, maar ook staken we af en toe over naar noord-Amerika en de Golf van Mexico. Op de “Coral Isis” voeren we tussen Europa, Perzische Golf, Golf van Mexico (Caribbean), Noord-Zuid- en midden Amerika, Pacific en Australië. De “Coral Maeandra” had een vaste lijndienst tussen Köping en Södertälje in Zweden naar Ventspils in Letland, toen nog deel uitmakend van de USSR. Ik heb voornamelijk op de “Coral Rubrum” en “Coral Isis” gevaren, en maar één enkele reis op de “Coral Maeandra” gemaakt. Op de Prinses Margriet, het koopvaardij opleidingsschip, heb ik twee stage-reizen gemaakt. Volgens mijn monsterboekje heb ik in totaal 17 reizen gemaakt.

Varen over de Zeven Zeeën

Ik heb de zeven zeeën bevaren, en heb veel gezien, maar ook veel niet gezien. Je bent als zeevarende toch in eerste instantie verantwoordelijk voor de taken aan boord, en in tweede instantie kun je als er tijd, geld en gelegenheid was de wal op. Soms werden we gefrustreerd in onze plannen, zoals die keer dat we wekenlang in Piraeus op de rede lagen, en door een onzekere Kapitein te ver weg geankerd lagen voor een bootje naar de wal. Of al die keren dat we met Kerst of Oud en Nieuw of een locale feestdag ergens bij een leuke haven op de rede lagen, en we de wal niet op mochten. Maar het kwam ook voor dat we soms wekenlang in een haven lagen, en dat het regelmatig gebeurde dat er nog havendagen over waren aan het eind van ons salaris. Ook waren er Kapiteins die maar een klein deel van ons salaris in dollars of locale valuta beschikbaar stelden, zodat je niet veel kon doen. Gelukkig waren er Kapiteins die zelf de geneugtes van de wal konden appreciëren, en ons, gewillige onderdanen, daarin lieten profiteren.

De verhalen gaan meestal over avonturen en gebeurtenissen in de havens, en niet wat er op zee gebeurde. Niet dat er op zee niks gebeurde, integendeel, maar havens vormen een onlosmakelijk geheel van een zeereis, je vertrekt vanuit een haven, en wordt geacht in een andere haven weer aan te komen. De gebeurtenissen op zee, komen vaak terug op dezelfde onderwerpen, slecht weer,

en andere ongemakken zoals slecht eten, machine-pech of andere malheur. Toch zal ik proberen om een aantal zee-verhalen toe te voegen aan de reeks verhalen.

Inklaren

Zodra we in een haven aankomen, komen eerst de havenautoriteiten aan boord om voornamelijk een slof sigaretten mee te krijgen. Aan de papieren rompslomp werd nauwelijks aandacht aan besteed, behalve dan in communistische landen waar de bureaucratie in hoog aanzien stond. Ik zorgde dat voor aankomst alle bemanningslijsten en andere benodigde documenten in tienvoud aanwezig waren. We hadden geen kopieermachine, dus alles moest met zoveel mogelijke kopieën uitgetypt worden. Wie kwamen er zoal aan boord? Allereerst moet een schip 'health clearance' krijgen van de locale representant voor volksgezondheid. De bemanning kan één of andere besmettelijke ziekte onder de leden hebben. Daarnaast komt de douane, scheepsagent, shipchandler, havenmeester en andere havenautoriteiten aan boord, soms wel een meute van zo'n 15 man, en iedereen wil één of meerdere sloffen sigaretten, en kregen die afhankelijk van rang of stand.



Anekdote

Een grappig voorval kan ik me herinneren, dat bij aankomst in een van de havens een locale hotemetoot een fles jenever had zien staan in Kappies koelkast en met alle geweld die fles mee wou nemen. Er zat echter geen jenever in de fles, maar water, de Kapitein had daar een fles Bokma voor genomen, omdat hij die vierkante fles zeevast kon stuwen in zijn koelkast. De Kapitein had door alle rompslomp en afwerken van de papierhandel met andere gezaghebbenden niet gemerkt dat zijn fles was buitgemaakt. Na afloop komt hij naar mij toe en vraagt of ik zijn fles met water gezien had, ik zeg ja die fles heb ik gezien en is door iemand van de wal meegenomen als zijnde een fles jenever. Nu zouden wij graag het gezicht van die persoon hebben willen zien op het moment dat hij van zijn buitgemaakte jenever zou gaan proeven, en er achter zou komen dat het geen Hollandse jenever was maar doodgewoon water.

Als Sparks (radio-officier) heb je het geluk geen wacht te hoeven lopen in de haven. Maar ik zorgde er altijd wel voor dat ik activiteiten had, zoals het nemen van de pers- en weerberichten, en dat het onderhoud aan de radio- en navigatie apparatuur gedaan werd. Vaak hielp ik ook elektrische en elektronische problemen te verhelpen in de machine-kamer en/of de controle kamers voor de producten- en gastankers waar ik op voer. In tegenstelling dat ik een matige student was, was ik een goede Sparks, en werd door Kapiteins, HWTK's en andere opvarenden gewaardeerd voor mijn werk.

Wilde vaart

Het voordeel om bij Koraal Scheepvaart Mij te varen was, dat het eigenlijk wilde vaart was. Er waren vrijwel geen vaste lijndiensten en we kwamen soms op plaatsen waar nog nooit iemand (van de crew) geweest was, zoals in communistisch Rusland, Cuba e.d. welke landen in de jaren 70 en 80 vrijwel gesloten waren voor buitenlanders en schepen uit Westerse landen. Ook heb ik vele eilanden in de "Caribbean" en Pacific aangedaan, elk eiland met zijn eigen historie, cultuur en tropische variaties van het zo desperaat gezochte paradijs. In de logboeken van Captain Cook valt te lezen, dat hij dat tropische paradijs gevonden had op Tahiti, waar behalve de abundante aanwezigheid van voedsel en water, de inheemse bevolking de vrouwen vrijwillig beschikbaar stelden. Hij had dan ook grote moeite om zijn bemanning in het gareel te houden en zijn ontdekkingsreis voor Koning en Vaderland te vervolgen. Dat hij later door een conflict met 'inheemsen' om het leven kwam is bijzaak zullen we maar aannemen. Captain Cook beschreef ook zijn zesde zintuig, dat hij bij onraad wakker

werd en tijd had om bij imminente gevaren in te grijpen om schip en bemanning te behouden. Hij zag dat als een vorm van communicatie tussen schip en gezagvoerder. Dit verschijnsel is ook door andere zeevaarders, veelal solozeilers, beschreven.

Zeekoorts,

*Ik moet weer op zee gaan, een goed schip en in 't verschiet
Een ster om op aan te sturen, anders verlang ik niet.
Het rukken van 't wiel, 't gekraak van het hout, het zeil ertegen,
Als de dag aanbreekt over grauwe zee, door een mist van regen.
Want de roep van de rollende branding, brekende op de kust,
Dreunt diep in het land in mijn oren en laat mij nergens rust,
't Is stil hier, 'k verlang een stormdag, met witte jagende wolken
En hoog opspattend schuim en meeuwen om kronk'lende kolken.
Ik ben een gedoemde zwerver, waar moet ik anders heen?
Maar gelaten door de wind gaan, weg uit de stad van steen.
Geen vrouw, geen haard verwacht mij. Ik blijf ook liever zonder.
'k Heb genoeg aan een pijp op wacht en een glas in 't vooronder.*



J Slauerhoff

J. Slauerhoff

Af en toe voel ik me zoals Johan Slauerhoff, altijd zoekend maar nooit vindend, nooit ergens rust kunnen vinden, we zijn 'trampers' geworden, zwervers van de zee. Dat gevoel van onrust zal nooit meer weg gaan, af en toe kunnen we het onderdrukken, maar op een zeker moment komt het weer in volle hevigheid terug. Nederland is te klein, te burgerlijk te georganiseerd, wij 'trampers' hebben ruimte nodig, de weidse zee, een land in ontwikkeling, een nieuw bestaan. Velen van ons wonen dan ook in de vreemde, en/of zijn getrouwd met een buitenlandse schone. Hollandse zeevaarders vind je overal, van de Noordkaap tot de Zuidkaap, vrijwel altijd volledig geïntegreerd in de lokale samenleving.

Vogels van verschillende pluimage

Nu heb je aan boord vogels van verschillende pluimage, verschillende personen, met een verschillende opvoeding en verschillende achtergrond, maar met een soortgelijke opleiding, ervaring en met hetzelfde doel, varen op zee. Een schip is als een klein wereldje, de bemanning moet er voor zorgen dat je vooruit gaat, de goede kant uit vaart, en dat op een zo veilig mogelijke manier en dat de eco-systemen aan boord blijven werken, zoals navigatie, voortgang, water, elektriciteit, voedsel en communicatie. Nu zijn er voor al die systemen verschillende officieren aan boord, zoals de Kapitein, de stuurman, de machinisten, en de R/O (Radio Officier), daarnaast heb je nog bemanning nodig, om de diverse operationele en onderhouds taken te kunnen uitvoeren, zoals o.a. de Bootsman, matrozen, Kok, oliemannen, stokers, hun aantal is afhankelijk van het type schip, en ook afhankelijk van de rederij en wetgeving.

Aan boord zit je dus allemaal met elkaar op een beperkte ruimte, met één enkel doel, het schip met lading en bemanning behouden in de volgende haven te brengen. Dat er onderweg van allerlei zaken gebeuren, zoals slecht weer, motorpech of andere malheur staat vast, maar je hebt geen enkele andere mogelijkheid dan je werk te doen, en ervoor te zorgen dat alles blijft draaien, dit is wezenlijk anders in een walbaan, als daar iets fout loopt of kapot gaat, wordt er iemand van buiten bijgeroepen, en wordt het opgelost of gerepareerd. Dit fenomeen om als kleine

gemeenschap, alle voorkomende problemen zelf op te lossen, en het schip weer behouden binnen te brengen schept een band, en geeft de personen aan boord een grotere verantwoordelijkheid. Ook met betrekking tot conflict situaties, die zal je zelf moeten zien op te lossen. Zo kan je halverwege de reis niet van boord stappen, en zeggen houdoe, het is leuk geweest, nee je zit en blijft aan boord, en moet roeien met de riemen die je hebt. Zo komt het voor dat je in jouw takenpakket, zaken moet compenseren die andere officieren laten liggen, vanwege incompetentie, of vanwege andere oorzaken, zoals alcoholisme e.d. Nu is het aan de Kapitein de taak om dit goed in de gaten te houden, en in te grijpen wanneer zo'n situatie uit de hand dreigt te lopen. En wat te doen als de Kapitein de oorzaak is? Goeie vraag. In uitzonderlijke gevallen kan de Kapitein ontheven worden van zijn taak als opperhoofd, en zal normaal gesproken de 1e stuurman die functie overnemen. Maar meestal wordt incompetentie van de Kapitein door andere officieren lijdzaam gecompenseerd, zonder die moeilijke stap te nemen om hem uit zijn functie te zetten.

De havens

De bestemmingen waren talrijk, en dan begin je na een bepaalde tijd ervaring te krijgen wat er in een bepaalde haven of land te verwachten is. Ook werden nieuwe bestemmingen vaak besproken tijdens pikheet (koffiepauze) of de talrijke borreluurtjes. In de 'pilots' was meestal wel te vinden waar zo'n havenstad van bestond. Zo zijn de verre bestemmingen (buiten Europa) grofweg in te delen in een aantal categorieën; noord-Amerika (USA & Canada), ex Engelse/Franse kolonies, ex Spaanse/Portugese kolonies, Arabische landen en het Verre Oosten.

Noord-Amerika

In Noord-Amerika, heb je goede havens om te 'shoppen', en om de steden te zien. Zoals New York, Montreal, New Orleans, Miami, Seattle om er maar een paar te noemen. Het is ongelooflijk wat een variëteit er bestaat en welke, voor ons lage, prijzen er gerekend worden. Jammer dat we geen auto's mee kunnen nemen, want die zijn in onze ogen spotgoedkoop. Ook kun je in een gewone "department store" zoals "Sears" uitstekend gereedschap kopen, ze hebben er echt alles om een werkplaats volledig uit te rusten. Veel WTK's kopen dan ook gereedschap om thuis hun werkplaats aan te vullen. Zo zie ik ze met boorkolommen, elektrische zagen, kettingzagen en complete dop- steek en ringsleutel sets aan boord terug-komen. Ook ben ik onder de indruk van het grote assortiment en kwaliteit van wat er in de winkels ligt. Elektronische apparatuur, computers, foto- en filmcamera's, en allemaal spotgoedkoop met een sales tax van maar 5 of 6%. Jammer dat ze hier een afwijkend voltage en frequentie hebben voor wat elektronische apparatuur betreft (110V/60Hz). Ook spijker-broeken, 'fruit-of-the-loom' shirts, en witte badstoffen sportsokken zijn populaire items. Ook in de supermarkt zien we het grote assortiment terug, en vrijwel alles te krijgen in grootverpakkingen.

Het eerste wat je als zeevaarder bemerkt, zodra je je aan wal begeeft, is dat je zonder auto verloren bent. De afstanden zijn te groot om te voet te kunnen overbruggen, vaak ontbreken zelfs voetpaden. Vaak liggen we 'in-the-middle-of-no-where', en zijn we afhankelijk van vervoer om in de 'bewoonde' wereld te geraken. Alternatieve vervoersmiddelen zoals fiets, of openbaar vervoer zijn beperkt. Alleen in de grotere steden heb je een fatsoenlijk functionerende metro.

De shopping malls, liggen vrijwel allemaal langs een knooppunt van 'highways'. Taxis zijn dun gezaaid en moeten vooraf per telefoon worden besteld. Vaak kunnen we een lift krijgen van iemand op de 'plant' of van een vreemde. Ook kunnen we opgehaald worden door zogenaamde 'duty-free' shops, maar we komen er snel achter dat de vrije rit, achteraf doorberekend wordt, en de prijzen niet echt 'duty-free' zijn.

Wat ons minder bevalt is dat in restaurants, taxi's of andere plaatsen waar 'diensten' verleend worden, we verwacht worden een 'tip' te geven van zo'n 10 à 15%. Dat is voor Jan de zeeman toch iets teveel van het goede, en vaak wordt er geprobeerd om daar onderuit te komen, wat soms tot minder vriendelijke situaties leidt.

Een keer zat ik met mijn aflosser in een restaurant in Tampa. We waren volop in gesprek, want we kenden elkaar al sinds de zeevaartschool en hadden heel wat om bij te praten. Nu kwam de serveerster elke twee à drie minuten aan onze tafel, om te vragen of alles wel in order was en of het eten smaakte. Nu begon dat na de 9e of 10e keer zo te vervelen, dat toen ze weer aan tafel kwam, en vroeg "is the food OK, Gentlemen?" mijn collega vroeg "Are you doubting about it?". Dat was voldoende om haar voor een 10 minuten van ons tafel weg te houden.

Uitgaan was soms problematisch, vanwege het vervoer en omdat de verschillende gelegenheden ver van elkaar vandaan liggen. Ook werden we vaak gevraagd om ons 'ID', omdat je hier pas vanaf 21 jaar bier of alcohol mag drinken. Wij voeren altijd met een bemanning van Indonesiërs, en die waren gecharmeerd van de 'strip-clubs' in de US. Ik ben een paar keer mee geweest, maar voor mij was het 'a lot of fuzz, about nothing'. Een soort geldklopperij, waar je na afloop altijd spijt van krijgt.

Amerikanen hebben m.i. een vals gevoel van schaamte, de dames lopen op het strand met bikinis uit de jaren 20, die vrijwel het gehele lichaam bedekken. Topless is hier onvoorstelbaar, en zelfs strafbaar. Maar aan de andere kant hebben ze sex-blaadjes, zoals de 'Hustler', waar de intieme delen zo expliciet getoond worden, dat je bijna de andere kant kunt zien... het komt mij allemaal een beetje hypocriet over. Prostitutie is hier dan ook strafbaar, en alles moet in het geniep gebeuren.

De proliferatie van fastfood-ketens zoals McDonalds, Burger King, Wendy's, Arby's en de fastfood 'courts' in de shopping malls was voor ons een openbaring. En elke shopping mall heeft zo zijn eigen fastfood-court, met fastfood restaurants met voornamelijk Chinees en Mexicaans eten. Wat ook opvalt is dat de mensen die in de fastfood restaurants werken, vaak immigranten zijn, Aziaten, Latino's of andere kanslozen.

Echt op elke hoek van de straat heb je een fastfood restaurant met een 'drive-thru' loket.

Amerikanen houden ervan om alles vanuit hun auto te regelen. Zo zijn er drive-thru's bij banken, drug-stores, e.d. Het is dan ook niet verwonderlijk dat velen, vele kilos over hun ideale gewicht zitten. De keren dat ik bij een aflossing in een hotel zit, sta ik er versteld van wat ze bij het ontbijt naar binnen stouwen. Wafels met siroop, eggs, bacon sousages, muffins en donuts, en alles in King-size, en dan met koffie uit een kartonnen of plastic beker. Het lijkt meer op thee getrokken van een paar koffiebonen. Bah wat een vieze drap.

De gewone restaurants zijn berekend op de Amerikaanse appetijt, alles komt in King-Size, in de grill restaurants heb je biefstukken van 12 ounces of meer. Het lijkt erop dat de kwantiteit belangrijker is dan de kwaliteit. Je eten staat wel binnen 5 minuten op tafel, en je wordt weggekeken, zodra je bord leeg is, omzet is belangrijk. Alles is hier berekend op efficiency en snelle dienstverlening, en zolang je je tip maar betaald.

Canada is economisch een copie van wat er in de VS gebeurt, maar het is toch allemaal wat gemoedelijker. Zeker in de Frans sprekende provincies lijkt het erop alsof we weer in Europa zijn. Montreal en Quebec zijn leuke bestemmingen, waar je in de zomer 's avonds lekker op een terrasje kunt zitten (met gasverwarming).

Ex-Engelse/Franse kolonies

De ex-Engelse/Franse kolonies erfden behalve de taal, vrijwel altijd een groot deel van de cultuur van de koloniserende macht, met andere woorden in Engelse kolonies sluit de pub op de meest

onverwachte tijden, rijden ze links en dat soort fratsen. Het is makkelijk om de wal op te gaan, want iedereen spreekt Engels. De Franse kolonies zijn een verhaal apart, behalve de voor ons moeilijke taal, functioneerde er vrijwel niets meer van wat de ´trotse´Fransen ooit hadden opgebouwd en werkend hadden achter gelaten bij de verzelfstandiging van die kolonies. Dus behalve ´cultureel stappen´, was er over het algemeen weinig te beleven. Uitzonderingen daargelaten. In een aantal vervolgh verhalen zullen mijn ervaringen en avonturen in deze ex-kolonies wat meer naar voren komen.

Arabische / Islamitische landen

De Arabische en islamitisch georiënteerde landen staan voor de meeste zeevarenden gelijk aan een straf-expeditie. Je mag er vrijwel niks, wat voor ons normaal is, zoals bier/alcohol drinken, uitgaan, vrij communiceren met de locale (vrouwelijke) bevolking. Of je moet er van houden in een lokaal café met alleen mannen te zitten met een grote waterpijp voor je. Velen bleven dan ook gewoon aan boord. Met alle bier/drank en blote damesblaadjes verzegeld en achter slot en grendel. Ik ging er meestal toch op uit, het stadje in, de locale markt (Souk) op , waarbij gebrek aan de meest elementaire vorm van hygiëne onze lust tot het nuttigen van enige vorm van voedsel of andere versnaperingen tot een minimum beperkt werd. Ik vraag me altijd af, hoe houden die mensen, en dan met name de vrouwen, het uit om in middeleeuwse omstandigheden te moeten leven. Vrouwen worden daar slechter behandeld dan vee, ze worden binnenshuis opgesloten en mogen alleen onder escorte en zwaar gesluierd de straat op. In de verhalenreeks zal ik een tweetal verhalen opnemen, waaruit duidelijk zal worden waarom deze bestemmingen minder populair waren.

Ex-Spaanse / Portugese kolonies

De ex- Spaanse en Portugese kolonies in midden- en zuid-Amerika waren “seaman´s-paradise”; alles mocht en kon, en veelal, door protectionisme, gesloten economieën, konden we altijd een goede wisselkoers krijgen voor de toen nog harde guldens, marken en dollars. Dus stappen was goed en goedkoop, eten was exotisch en lekker en meestal was er ook nog veel te zien op cultureel vlak en in de rijke en exuberante natuur. Dat die landen door en door corrupt waren en in die tijd meestal geleid werden door een militaire junta, was voor ons van minder belang, je kon er ´s avonds gewoon over straat, zonder echt bang te hoeven zijn om te worden beroofd. Je raakte er snel aan gewoon dat er overal op straat militairen aanwezig waren met grote geweren, machine-pistolen en veel machtsvertoon. s avonds ´werd er vaak een “Blitz” gehouden, dan werden alle auto´s tegengehouden, en werd er op documenten gecontroleerd. Zolang je je normaal gedroeg, had je weinig te vrezen van die PM´s (Policia Militar). Enkele collega´s hebben andere verhalen, dat ze vast hebben gezeten, maar dat was meestal nadat ze dronken en laveloos zich op straat hadden begeven.

Far-East

Azië is een hoofdstuk apart, waar ik wel ben geweest, maar niet als zeeman, en zal daarom ook geen commentaar geven op de havens, steden en bestemmingen van dit machtige continent. Er zijn meerdere verhalen geschreven door ex-zeevarenden die op de lijndiensten hebben gevaren van de RIL, KJCPL, Nedloyd, Saf-Ocean en andere rederijen die het Verre Oosten als bestemming hadden.

©2009 Dick Bal

Bron: Memoires van een



Sparks.

Dick Bal

De ligging, van de Noordelijkste visschersschepen dwingt ons de komende dagen tot boven de zestig graden breedte, bij de Shetlandeilanden.

Zwaar slingerend en stampend wordt hier gekruist en als we 's avonds beschutting zoeken, kruipen we tussen vele eilandjes door en langs steile rotswanden om de baai van Lerwich te bereiken. Zeer dicht daarbij komen we enkele malen ten anker en ook in andere verloren hoekjes van deze eilandengroep, is de Pieter Florisz af en toe te vinden. De radar verricht hier wonderen als met slecht zicht avontuurlijke tochten gemaakt worden.

De Shetlandeilanden maken geen al te vriendelijke indruk. Zij zijn bedekt met wat arm gras, waar schapen zich aan te goed trachten te doen en hier en daar ontdekken we door de kijkers die leuke kleine pony's, die de naam van dit land dragen. Talloze vaal groene hellingen overal rondom en ruwe rotsformaties. In de verte hoge, kale bergruggen. Hoe zal het er hier uitzien in de wintermaanden? Er is iet», van het barre Noorden in dit landschap. Het wordt deze dagen bijna geen nacht.

Lerwich ligt voor ons. Het is de city op het Noordelijkste grondgebied van Groot-Britannië. Hier is alles vis wat de klok slaat. De 4.000 inwoners vangen, verwerken en vervoeren vis. De plaats is van oudsher bekend bij de Hollandse visserslui. Als de visserij in deze buurt is, liggen zondags vaak onze haringloggers en ook het hospitaal-kerkschip hier te rusten. Kerkdiensten kunnen ook aan de wal gehouden worden.

Op een morgen luister ik, bij de telegrafist naar de duidelijke stem van de radiotelefoniste op Scheveningen Radio, die het weerbericht voor de Noordzee uitspreekt. De schippers noemen haar het „weerjuffrouwtje”. Het bericht omvat de weervoorspelling voor de gehele Noordzee van de Straat Dover tot over de 60ste breedtegraad en bovendien de meteorologische waarnemingen van 's morgen? op een aantal stations langs de Noordzee-oeveren. Het zijn waardevolle gegevens voor de vissers en kunnen door vrijwel ieder schip worden opgevangen. Dan volgt een opgave van de schepen, voor wie telegrammen of aangevraagde radiotele-foongesprekken bij het kuststation voorhanden zijn.



We horen kort na deze uitzendingen, de schipper van de Castor vertellen, dat hij, niet ver van ons, zo'n rijke vangst heeft gehad, dat ruim 60 netten met vis en al verloren zijn gegaan.

Dat is weer te veel-van het goede. Een ander schip zal nieuwe netten voor hem van Scheveningen meebrengen, want de Castor kan daar uit het hoge Noorden maar niet even naar huis afzakken om het tekort aan netten aan te vullen. Met de rest wordt door gevist. In deze moeilijkheid kan zelfs de politiekruiser geen hulp brengen.

Na enkele dagen patrouilleren bij de Shetlands gaan ze Zuidwaarts stomen, in een lange oceaandeining, met zwaar werkend schip, langs de Orkneys, de bekende eilanden, die de baai van Scapa Flow omsluiten.

Kobus .merkt er niets van. Hij scharrelt wat rond onder het kanon op het achterschip, steelt een uitje bij de kok, neemt de kleine kat in zijn bek en ligt even later weer lui in de zon bij de loodrecht omhoog wijzende Oerlikon-machinegeweren.

Kobus leeft opgeruimd zijn zeeleven, in goede harmonie met iedereen en blijft mager ondanks (of misschien wegens) alle haring; die hij verorbert. Tegen de avond luwt de wind en het wordt potdicht van de mist. We naderen langzamerhand de Noordkust van Schotland. Radar en echolood worden te hulp geroepen en met nauwelijks een scheepslengte zicht, stomen we volle kracht recht naar de wal.

Het is niet nodig om mistseinen te geven, want we zien alle schepen in de buurt op het toverscherm, terwijl hierop tevens de baai van Sinclair, een paar mijl benoorden Wiek gelegen, zich scherp aftekent.

Als veel later het sombere geloei van het mistbaken op Voss Head, een rotsige kaap vlak bij ons doel, hoorbaar wordt, weten we al precies koers en afstand naar de ankerplaats. Uiterst zorgvuldig navigerend, brengt de commandant het schip precies op de juiste plaats ten anker, nauwelijks een halve mijl van de kust.

Voor we naar kooi gaan, wordt op passende wijze herdacht, <jat een der machinisten vanmorgen beweerde, vader te zijn geworden. De radio schijnt hem zo wijs gemaakt te hebben.

Nog steeds in dikke mist en zonder iets van de wal gezien te hebben, verlaten we 's morgens vroeg de beschuttende baai. Midden op de dag wordt het zonnig weer en ik zie al spoedig weer schepen. De Pieter Florisz koerst zig-zag tussen de vloot door. Af en toe is er wat, maar de meeste schepen volstaan met salueren door het neer- en ophalen van de natievlag en tonen verder geen belangstelling. Er is wel belangstelling bij Kobus, namelijk voor een enorm been, dat vermoedelijk het schouderblad van een flinke koe gevormd heeft. Hij draait er omheen en kan maar geen begin er aan vinden, 's Avonds liggen we mijmerend ten anker te Peterhead, als de hoofdmachinist in alarmstelling komt vertellen, dat er schade aan een onderdeel van de machineinstallatie is ontstaan.

Hij toont verschrikt een glazen buisje met vloeistof. Het lijkt wat op wateronderzoek van de patiënt en moet het bewijs zijn voor zijn beweringen.

Deze tegenvaller maakt het nodig wat eerder naar Aberdeen te stomen. Het schip moet er toch heen om stookolie, water en proviand te laden. Het is maar een uur varen en op Zaterdagmorgen stomen wij, onder loods aanwijzingen, deze grote Schotse vissers- haven binnen. Het getij is nog niet bereid ons ver genoeg binnen te laten gaan en eerst in de namiddag ligt de Pieter Florisz gemeerd in het Victoria-dock. In de haven liggen vier Holland- haringloggers, die verschillende noden hebben, vanaf een onbetrouwbaar kompas tot koelgebrek. De schippers treffen we aan bij de vice-consul der Nederlanden, een Schot.

Hun oponthoud is slechts van korte duur. Zondags zijn ze alle weer naar zee, naar hun visgronden.

Over de vier dagen verblijf te Aberdeen, wil ik kort zijn. Voor de bemanning van de kruiser is een mooie tocht georganiseerd, een voetbalwedstrijd tegen een elftal van het Schotse garnizoen, een allerhartelijkst onthaal in het zeemanshuis met een gezellige dansavond tot slot. Zowel de leden van het consulaat als enkele in deze stad wonende Nederlanders hebben officieren en manschappen genoegelijke dagen bereid.

Op een avond vertrekken we in fraai weer opnieuw naar zee en liggen enkele uren later in de zo langzamerhand vertrouwd geworden buitenhaven van Peterhead voor anker.

De volgende morgen is de Pieter Florisz al vroeg weer present bij de vissersvloot. Er zijn vele schepen bij elkaar en niet alleen Hollanders. Ook Engelse trawlers en Duitse haringschepen nemen we waar. Het werk laat niet lang op zich wachten, op verschillende plaatsen gaan twee vlaggen omhoog en tenslotte komen we bij de Freya, VL 79, aan wie wij de, inmiddels vrijwel genezen matroos teruggeven. Negenoo is maar matig ingenomen met deze terugkeer. Hij heeft het best naar zijn zin gehad en het afscheid van de politiekruiser is bijna ontroerend.

Ook voor mij betekent dit ogenblik het afscheid van het gastvrije schip, waarmede ik bijna twee weken een onvergetelijke reis heb meegemaakt. Ik stap eveneens op de Freya over en zal nu de haringvisserij van meer nabij* leren kennen. De schipper van de Freya, is een vierkante,

ouderwetse zeeman, die met beide benen stevig op het dek van zijn schip staat. Ruim 60 jaar oud is sa nog vol vuur voor zijn beroep. Hij vertelt mij, over enkele dagen waarschijnlijk, de thuisreis te zullen aanvaarden en dat komt mij goed 'van pas. We zijn hier ruim 300 mijlen van de Vaderlandse kust verwijderd en dat betekent ongeveer 2 etmalen stomen.

Het blijkt, dat ik niet de enige gast aan boord ben. Een H.B.S.-scholier met vacantie, is ook op avontuur uit. En verder tref ik de gebruikelijke bemanning aan van 16 koppen. Het schip is al enkele weken van huis en heeft matig gevangen. Het gaat nog om een paar goede nachten en dan zal de buit naar huis gebracht worden.

Het eerste wat nodig blijkt is een overall aantrekken, want een haringschip is niet voor passagiers ingericht. Toch is alles ordelijk op het dek, in de logiezen en in de motorkamer. Het geheel ademt een geest van eenvoud en stoer werken. In de middag is er wel wat te praten met de mannen, als zij nog bezig zijn de vangst van de afgelopen nacht in te kuipen. En er is wel wat te snuffelen ook, want een schip heeft op zee zo van die eigenaardigheidjes, die voor de wal liggend niet opvallen. Zo is de middag gauw voorbij en is het tijd voor het avondmaal. Het achterlogies, dat de huisvesting vormt voor schipper, stuurman, machinist en kok en nu ook nog voor twee passagiers, is niet bepaald een stil zitje vandaag. Het schip ligt gestopt en het achterschip porrt op het bewegelijke water zodanig op en neer, dat het logies afwisselend parterre en eerste étage genoemd kan worden.

Niettemin schikken we met ons zessen rond de tafel, waarop een bruin zeil- doekkleed als tafellaken dienst doet. De schipper gaat voor in het gebed en dan kan de maaltijd beginnen. Gebakken haring is dagelijks op het menu en wat voor haring. Zo vers uit zee, in olie gebakken. Een overheerlijk voedsel. Een keiharde scheepsbeschuit geweekt in een grote mok koffie, begeleidt de haring. Het verveelt niet. Elke dag is zo'n schaal gebakken vis opnieuw een tractatie. Bommen zijn er niet voor nodig

Dan volgt pap, gekookt van melk-in-blik en gort, havermost of griesmeel. Het komaliwant (eetgerei) is zeer simpel, maar dat is geen beletsel om te smullen. Vooral als de frisse zeewind de gehele dag om je hoofd gewaaid heeft en de maag verlangens gaat krijgen. Ik voel me aan het kamperen. Een zelfde maaltijd wordt genoten door de 12 matrozen.

Sommige van deze zeelui kunnen ongelooflijke hoeveelheden vis verorberen en het moet wel gezond voedsel zijn, want de meeste van hen zijn taaie, sterke kerels, die voor niets uit de weg gaan.



WORDT
VERVOLGD

DE MANNEN VAN DE KAIS

'Geregelde vaart' (deel 5)

Een paar uur later praaide de uitkijk de ingang van de Baai van Lakahia. Meier stuurde het schip in de richting van de opening tussen Kaap Awura en Lakahia eiland. Korte tijd later gleeed de *Kais* richting aanlegplaats, iets ten noorden van de Kaap Warimi.

De NNGPM huisvlag wapperde fier aan een paal in de grond bij een prefab huisje met twee Papoeahutjes er naast op de punt van de kaap.

Het was bijna hoogwater en de voorman meldde, op de vraag of de aanlooproute vrij van stenen was, met: 'Alles vrij, kom maar.'

Janus

stond ontspannen in de machinekamer bij de telegraaf. Meier voer rustig, met de twee palen aan de wal in één, op de kust aan. 'Stop machines!'

Even later hoorde hij een schurend en bonkend geluid onder de machinekamer bodem en het leek alsof de *Kais* over een paar rotsblokken bewoog. Blijkbaar niet goed schoongemaakt. 'Volle kracht achteruit, beide machines!' Janus repte zich aan dek. Het schip lag keurig op de goede plaats tegen de wal. Paus gaf aanwijzingen voor het neerlaten van de klep.

In overall geklede Papoea's stortten zich na het neerlaten van de klep op de beide bulldozers en tractoren. Aan de wal toverden zij het smalle looppad en de kleine open plek aan het water naar de huisjes in het oerwoud om in een brede strook geschikt voor de aanleg van een echte transport weg. Een paar uur later losten werkkrachten van de wal de drums, terwijl de *Kais* langzaam droog viel. Meier en Janus liepen over het droogvallende plateau naar het achterschip. Met ontzetting en afgrijzen keken ze even later naar de zijkanten van het schip.

'Waren ze niet op de juiste plaats geland?'

Bakboord schroef had een verbogen blad. In de bakboord onderkant van het schip zaten deuken van een aantal stenen, nu half in de modder gedrukt door het gewicht van het schip.

Aan stuurboord kant was alles in orde, maar klaarblijkelijk was de vrijgemaakte ruimte toch niet breed genoeg geweest. Men had zich keurig aan de opgegeven maten gehouden. Geen metertje meer.

Meier, nog niet geheel vertrouwd met de zeden en gewoonte in dit gebied, verzuchtte: 'Hoe moet ik dit verantwoorden?' 'Hoe vertellen we het Blub Blub, kun je beter zeggen,' merkte Janus op.

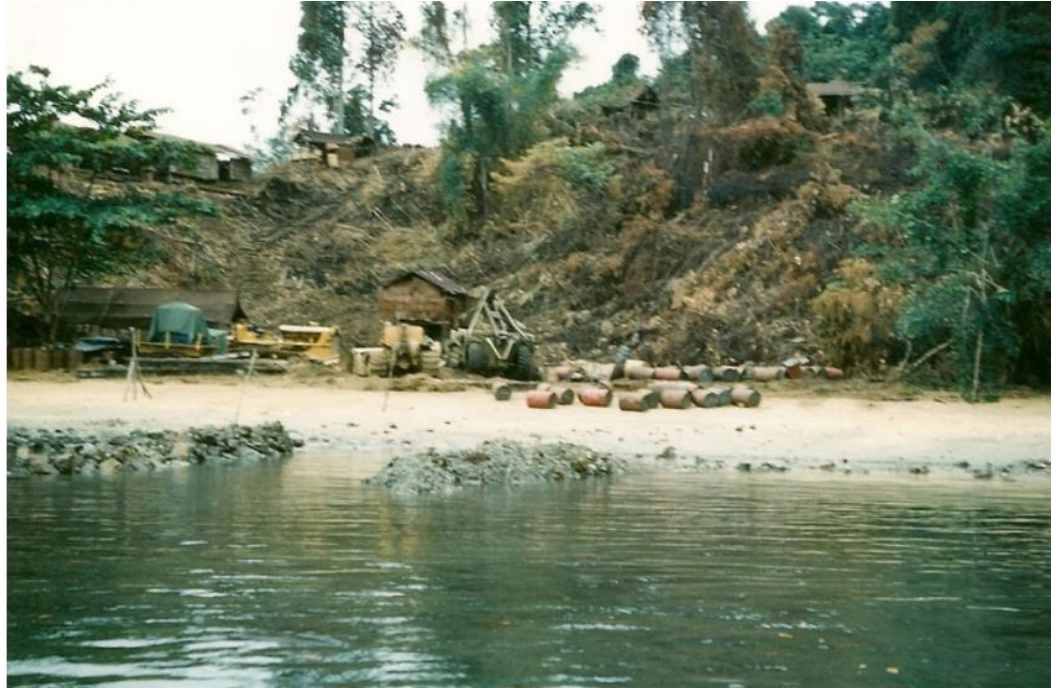
Na het lossen, met hoog water, stoomden ze langzaam achteruit en keerden in dieper water met de boeg naar buiten. De bakboordschroef deed nog steeds zijn werk, hoewel een ongebruikelijke trilling door het schip bij hoog toerental waarschuwde, dat er iets niet in orde was. Een paar uur voor aankomst bij de ingang van Straat Seleh stak een krachtige westelijke wind op. Plotseling liep de snelheid terug tot achteruit. Janus stopte de machines en meldde: 'Er zit iets in de



De directieket bij Tg Warimi.

schroeven. Ze zijn allebei vastgelopen ' In een bootsmanstoeltje, vlak boven de golven hangend, praaide Janus naar Meier, die volledig gebiologeerd over de reling van het hek hing:

'Er zit een alle Jezus grote bos hout in de schroef Daar is geen beginnen aan die weg te halen.' Een paar vinnen in de verte stopte Meier de mond. Paus, die naast Meier over de reling hing merkte lachend op: 'Ik heb liever een bos hout voor de deur.' Een sneer van Meier was het antwoord. Met bloedend hart werd Sorong opgeroepen en even later hing



Een landingsplaats van de Kais.

Onderwater, blijkbaar

met zijn onafscheidelijke pijp nog in de mond, murmelend aan de lijn. Hij had de onhebbelijke gewoonte met volle (pijp in de) mond te praten en werd dan volledig onverstaanbaar. Meier, die toch wel wat zenuwachtig was, zei tegen Janus: 'Ik versta er geen zak van!'

'Geef maar hier die hoorn', antwoordde Janus, die Blub Blub wel kende.

'Man, haal die pijp uit je mond, dan kunnen we je verstaan, we hebben problemen.'

Een ongekende brutaliteit in de op een oude en lange traditie gestoelde omgangstaal met een meerdere. Het was even stil, toen kwam het duidelijk antwoord: 'Wat is er dan en jou brutale bek krijg ik nog wel dicht. Goedkoop!'

Na het relaas van Meier gehoord te hebben: 'Kunnen jullie nog varen?'

'Nee, de zaak zit muurvast en met de haaien hier gaat er geen mens te water.'

'Ik stuur de *McCluer* om jullie in ieder geval zo snel mogelijk op te pikken. Die is al in de zuidingang van Straat Seleh.'

Kort daarop kwam de *McCluer* in de verte in zicht. Een enorme boeg golf duidde aan, dat er met extra volle kracht werd gevaren. Met een prachtige draai voor de boeg langs, gevolgd door volle kracht achteruit, om de vaart er uit te halen, precies in positie. Een matroos gooide op het juiste moment de voorloop van de sleeptros over.

Die Papoea kapitein wist wat hij deed.

Bril, de dokmeester met zijn reuze, grote rode gok, klom op de rede aan boord. Hij had inmiddels, met toch wel enige zorg, berekend, dat de *Kais*, zij het net, precies in het dok paste. 'Hoeveel ballast?' vroeg Janus.

'Alleen recht liggen, de ballast doet er niet toe,' was het antwoord. Er werd blijkbaar geen rekening gehouden met het totaal gewicht van de *Kais*.

De *Kais* schoof het gezonken dok in en maakte vast.

Bril rende even later met naast zijn rode neus nu een totaal opgewonden rood gezicht uit het dokhuisje en liep met een aantal dokwerkers zenuwachtig langs de boorden. Zij peilden als gekken, maar het dok kwam nu tegen de kiel van de *Kais* aangedrukt niet verder omhoog. Janus,

die naast Meier uitgebreid over de reling hing, genoot van de paniek en riep van de brug: 'Bril, zal ik er toch wat ballast uitgooien?'

'Man, waarom heb je dat verdomme niet eerder gedaan,' was het antwoord.

Zo gezegd zo gedaan en ontdaan van de extra ballast kwam even later het dok statig omhoog. Besuijen, de technische man van Brill, haalde met een tweetal Papoea's vloekend de bossen hout uit de schroeven en stond even later achter bakboord schroef onder het achterschip. 'Welke klootzak heeft die schroef er op gezet.'

Bij nader inzien bleek het gat voor de borgpen wat verdraaid te zijn door de klap die de schroef op de keien van Wariwi moest hebben opgelopen.

'Die bakboord kant heeft toch een behoorlijke opdoffer gehad,' zei Besuijen, 'hoewel de schroef wel meevalt is de as iets verbogen. Wat hebben jullie met de kielgangen uitgespookt, het lijkt hier en daar wel een wasbord.'

'Die schroef moet door het hout gekomen zijn.' merkte Meier op tegen Janus. 'Die deuken zijn van onze laatste ligplaats in Kèmbelangang.'

Met toestemming van de Lloyds verzekeringsinspecteur, aan de bar van de soos na een paar biertjes omgepraat, werd de as provisorisch gerepareerd, totdat een nieuwe werd ingevlogen.

Honden waren op Nieuw Guinea een niet te overziene plaag en hadden als enige vijand de op twee voeten lopende bewoners. Tenminste, wanneer hun populatie te veel uit de hand liep. In de loop der eeuwen ingevoerd gedijden ze uitstekend en vormden net als de plaatselijke bewoners, de Papoea's, het beeld van Nieuw Guinea. Elke zichzelf respecterende Papoea had een hond of hondje als onafscheidelijke metgezel. Dit ging zelfs zo ver, dat er verhalen de ronde deden, dat wanneer men diep in het oerwoud op een open plek een eenzame hond zag, je verduiveld op moest passen. Dat was over het algemeen een sein dat de eigenaar zich had verstopt om met pijn en boog een kopje te snellen. Men kan zich wel voorstellen, dat de honden hier en daar een volkomen plaag waren. Zo'n plaag, dat ze door de militairen bij tijd en wijle op de vuilnis hoop bijeen werden gedreven en afgeschoten.

Op Nieuw Guinea was er geen geboorte controle en de honden konden zich straffeloos vermeerderen.

Het was bijna vanzelfsprekend, dat de scheepshond zijn intrede had gedaan aan boord van de schepen. De *Kais* lag na de tussentijdse reparatie in het dok waar de verbogen schroef werd vervangen en de huid werd uitgedekt langs zij de steiger. Motoren, cement en andere zaken voor de boring in Puragi zeilden hoog door de lucht aan boord. Janus en collega Bakker, baas op de



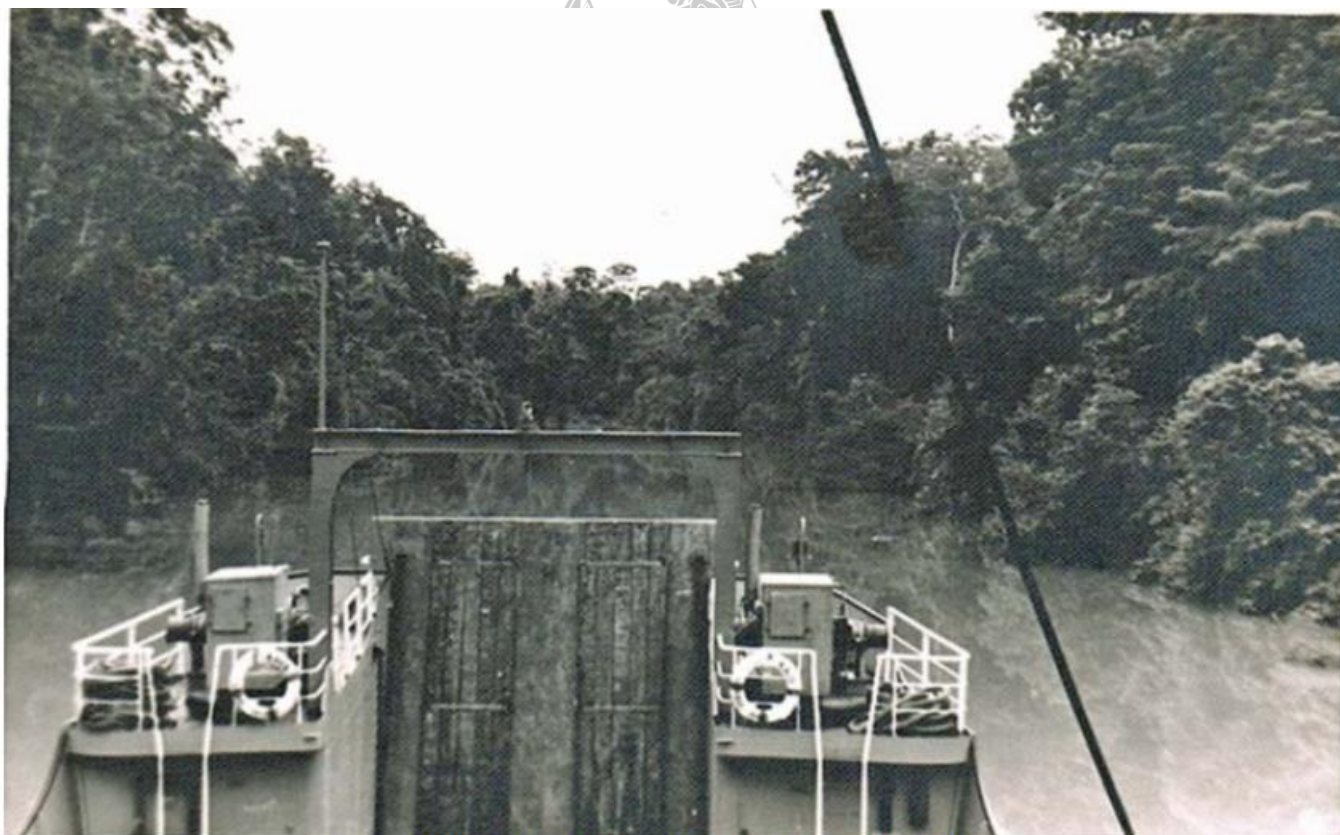
De Soedoe samen met een collega in het Marijke dok

Sebjar, dronken op het bankje achter de hut van de kapitein een potje bier. Ze praatten elkaar bij over de toestand in de wereld. Opeens geronk in de verte. Een Catalina vliegboot verscheen, draaide over de baai voor Sorong en zakte langzaam naar het wateroppervlak aan het einde van de baai. Bakker merkte op: 'Die is zeker verdwaald, het is verboden hier te landen, wat moet die hier.' Een prauw schoot vanuit de ingang van de Klademakrivier naar buiten en bewoog zich razendsnel naar de plaats waar de vliegboot landde. De vaart was nog niet uit de Catalina of de prauw schoot

langsij de drijver. De deur ging open en een grote hond sprong, alsof het een dagelijkse bezigheid was, over in de prauw. Zonder volledig de vaart er uit te halen smeed de piloot de deur dicht. In een vloeiende beweging vergrootte de Catalina zijn snelheid, verhief zich uit het water en verdween in een mum aan de horizon. De operatie moest onopgemerkt voor de plaatselijke havenautoriteiten hebben plaats gevonden, want niemand roerde een vin in het havenkantoor. Of het was blijkbaar een voorval dat wel meer voorkwam. Er sprak ervaring uit deze manoeuvre. 'Die piloot heeft dat tijdens de oorlog wel meer gedaan', merkte Bakker op. De prauw zette de hond even later op de steiger af bij de *Kais* en deze wandelde onaangedaan richting vaste wal. Het was een prachtige, grote hond van een niet juist te omschrijven ras met een glanzende lichte zwartbruine huid en scheen zich zo te zien volledig thuis te voelen.

'Dat is Beer, onze vlootmascotte. Hij is door de vloot geadopteerd nadat zijn vorige baas, een Amerikaan, naar huis is gegaan,' merkte Bakker op. Beer hield ervan met de *Kak Kak*, de veerboot, mee te varen naar Jefman, het langgerekte, vlakke eilandje achter Sorong Doom. Hierop lag het plaatselijke vliegveld, nog door de Jappen aangelegd. Hij was klaarblijkelijk achter gevangen en een goedgezd vlieger had hem even afgezet.

Bakker floot. Beer keerde op zijn schreden terug, snuffelde aan de voor hem onbekende boot en stapte even later gelokt door een schaalte water en een lekker hapje uit de kombuis aan boord. Het beviel hem wel en hij vlijde zich aan de voeten van Janus. Even later verdween hij achter Janus naar de hut van Meier, snuffelde aan zijn achteruitlaat, draaide zich enige keren om zijn as en maakte het zich gemakkelijk onder de naar beneden uitstekende zijkanten van het bureau. Hij lag zeevast geklemd.



Kais op de rivier op de rivier naar een boorlocatie.

Scheepsbemanningen hadden hem streng opgevoed met de gedachte: 'Aan boord zijn is goed, je ontlasten doe je maar aan de wal'. Hij stond er om bekend, dat hij keurig zijn zwaardere behoefte

aan boord ophield, totdat hij vaste voet onder grond had. Dit betekende in de praktijk, dat hij door hoge druk overmant al ver voor het afmeren of ankeren de kuierlatten moest nemen om zich aan dit principe te houden. Bij het aanlopen van de Metamani rivier, de lading motoren aan boord was bestemd voor de locatie Puragi, zo'n 3 uur varen de rivier op, kwam Janus uit de machinekamer aan dek om een luchtje te scheppen en trof Beer bij de winch voor het dekhuis. De hond begon, toen hij Janus zag, onmiddellijk hartverscheurend te janken. Janus was niet bekend met hondengewoonten, begreep er niets van en verwonderde zich, dat een bak water niets hielp. Hij wandelde naar het achterschip om weer af te dalen, terwijl Beer naarmate het achterschip dichterbij kwam, steeds luider jankte. Janus maakte zich langzamerhand ernstig bezorgd, totdat hij precies aan de achterkant van de kaapstander een recht opstaande, reusachtige hondendrol zag. 'Dat is het', dacht hij en gooide even later de drol in een stuk papier gewikkeld overboord. Het gejank stopte abrupt en een lik over zijn hand was zijn dank. De reis had vermoedelijk langer geduurd dan Beer deze keer kon ophouden.

Het water van de Metamani rivier was pikzwart. Een schip van de grootte van de *Kais* was hier nog nooit geweest. Blub Blub had Meier, die zich zorgen maakte, al gezegd, dat de rivier smal werd, maar in het midden varen zou geen problemen geven. Meier kende de nukken van het schip inmiddels en wist, dat het soms op de stroming van de rivier behoorlijk uit haar roer kon lopen. Standaard orders voor de stuurlieden waren: 'Onmiddellijk de machines stoppen en de kapitein roepen.'

Een oud militair, die met de *Seremoek* al enige keren op Puragi was geweest en dus plaats-elijke bekendheid genoot was hun gids. Meier, een beetje eigenwijs, luisterde niet zo aandachtig meer, nadat hij had gehoord wat de man verdiende met een opleiding lagere school en een cursus zware transporten van zes maanden in Londen. De 'loods' zei op een gegeven moment: 'we komen direct bij een grote, smalle bocht en dan moet je als het kan de binnenbocht aanhouden.' In tegenstelling tot normaal bij snelstromende rivieren was stuurboord buitenbocht blijkbaar ondiep. Meier dacht: 'Je kunt me wat, dan kom ik met de mast in de bomen,' en hield zoveel mogelijk het midden van de steeds smaller wordende rivier. De kronen van de bomen op de beide oevers hielden onheilspellend naar elkaar en lieten slechts een smalle strook lucht vrij. In het midden van de bocht gebeurde het. De *Kais* liep onverwacht naar stuurboord uit het roer en zat onmiddellijk met het voorschip aan de grond.

'Machines stoppen en vol achteruit,' riep Meier in de hoop recht achteruit van de bank te kunnen komen. De stroom drukte de *Kais* echter meedogenloos met de zijkant tegen banken. Door de schroefwerking en die druk draaide de boeg snel naar bakboord en werd gelijk door de stroom gegrepen. Op het gevaar af de schroeven weer te beschadigen gaf Meier met beide machines vol vooruit en hard stuurboord roer om het steeds sneller naar bakboord draaien af te stoppen. Het schip bleef echter, zij het langzamer naar bakboord draaien. De rivier was gelukkig te smal voor een volle rondtorn en bakboord voorschip raakte de wal voordat het schip volledig dwars lag. Het achterschip kreeg nu de volle stroom te verwerken en in het diepe water van de binnenbocht kreeg de kapitein gelukkig weer vat op het schip. De boeg keerde zich langzaam richting Puragi.

Nog was de ellende niet over. Bij het overgaan van de bocht in een recht stuk water hingen de bomen ver over het water. Net bekomen van de eerste schrik was de reactie om vrij te varen iets te laat of het schip reageerde niet snel genoeg. Wie zal het weten?

De mast boorde zich in de bomen. Met een daverende klap viel de oranje geschilderde aan dek, op de voet gevolgd door het toplicht. De *Kais* zat muurvast gemeerd met haar mast verward in het oerwoud. Matrozen onder leiding van Kamis, de bootsman, hakten met bijlen op het ondoordringbare houtwerk in. Twee uur later kwam de mast vrij. Het duurde nog dagen voor al het

uit bomen gevallen ongedierte zoals torren, mieren en zelfs een slang waren verwijderd en het dek weer echt vrij voor betreden was.

Bron: Wamandai



WORDT
VERVOLGD

NEDERLAND ALS MARITIEME NATIE IN DE WERELD VAN VANDAAG

deel 4

door P. B. R. de Geus, luitenant ter zee 1e klasse



E. Dienstenverlening

Onder deze groep valt in de eerste plaats „Hollands Glorie”, de zeesleepvaart. L. Smit en Co. met 18 zeesleepboten en Bureau Wijsmuller met 13 slepers verzorgen samen meer dan de helft van alle diepzee sleeptransporten. Daarnaast zijn er nog enige maatschappijen die sleepreizen over korte afstand verzorgen en zich toeleveren op berging. Aan dit laatste soort operaties nemen trouwens ook de twee genoemde rederijen deel, en wel wereldwijd. Bovendien belasten ze zich met het leveren van bemanningen voor het op eigen kracht transporteren van allerlei vaartuigen.

Een nieuwe activiteit, die de laatste jaren is ontplooid is het bevoorraden van — en op andere wijze diensten verlenen aan boorinstallaties op het vastelandplat. L. Smit en Co. is hiermee begonnen, samen met de Kon. Rott. Lloyd en thans ook de S.M. Nederland. Deze combinatie bracht in korte tijd 16 schepen van elk 800 brt in de vaart, die thans ook al in het Verre Oosten werkzaam zijn. De firma Hudig en Pieters werkt samen met met Britse en Franse belangen, resulterend in „International Offshore Services Holland n.v.”, met 10 vaartuigen onder Nederlandse vlag. Recentelijk richtte ook de Halcyon lijn, met een Amerikaanse compagnon zo'n bedrijf op en bestelde 4 grote bevoorradingschepen.

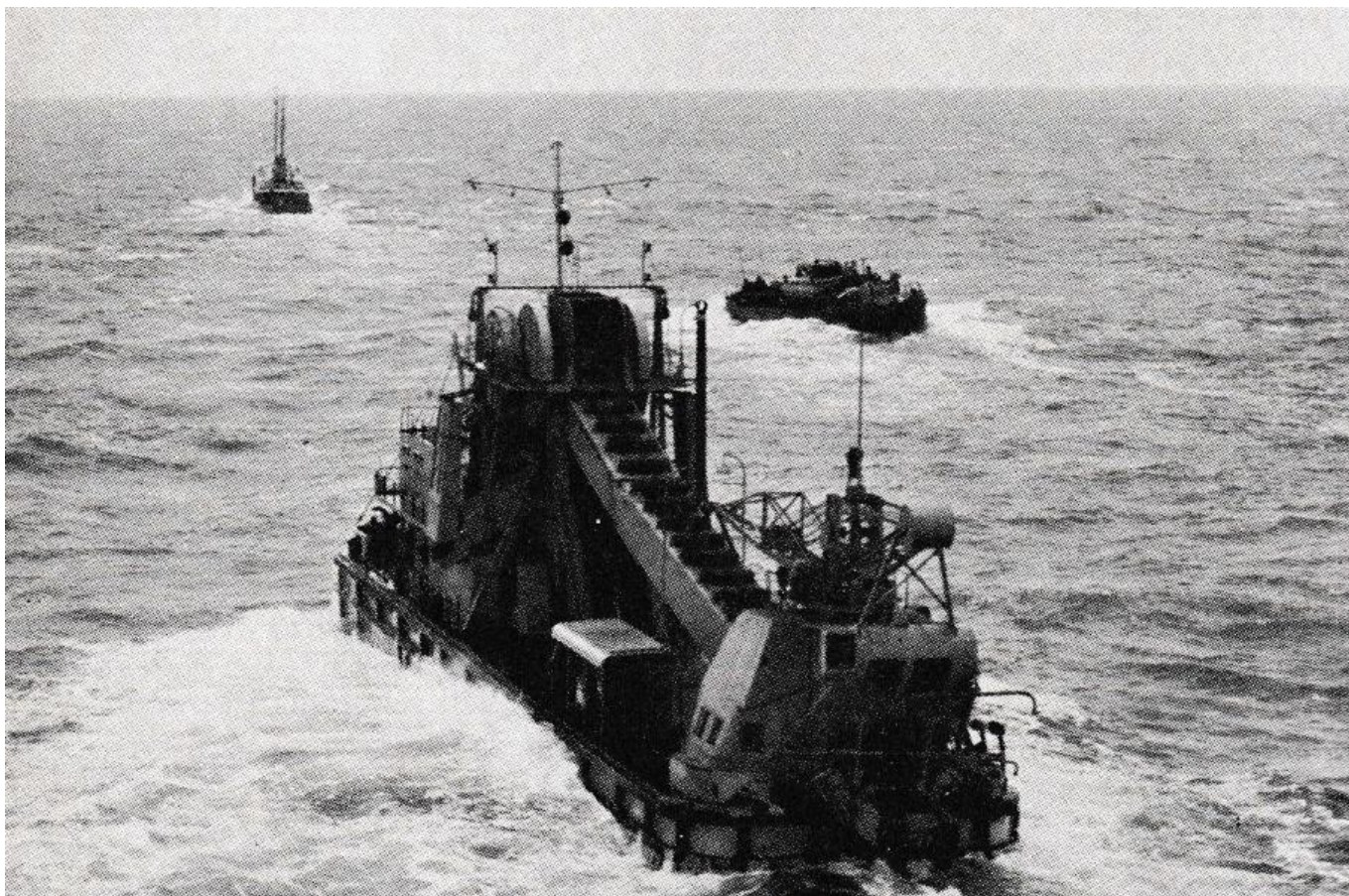
Het toenemend economisch belang van het vastelandplat bracht mee, dat er schepen voor geologische onderzoeken, werkschepen voor het plaatsen en verankeren van boorinstallaties e.d. in de vaart kwamen. Het valt te verwachten dat deze weinig spectaculaire, maar economisch belangrijke activiteiten zich snel zullen uitbreiden.

F. De visserij

De visserij heeft in de jaren sinds de oorlog een ingrijpende wijziging ondergaan. In de traditionele vissersplaatsen is de bedrijfstak sterk in betekenis afgenomen (bv. Vlaardingen); andere plaatsen zijn sterk opgekomen. Vooraan staat Urk, daarnaast moeten worden genoemd Den Oever, Wieringen, Den Helder, Goederede-Stellendam, en ook Harlingen dat meer en meer de mossel- en garnalenvangst tot zich trekt.

De reden van deze verandering is gelegen in het feit, dat in de „oude” vissersplaatsen de schepen in hoofdzaak toebehoren aan rederijen en het personeel wordt gemonsterd op in een C.A.O.

vastgelegde voorwaarden. In de hierboven genoemde plaatsen, waar men zich toelegt op het vissen met treil en boomkor, zijn de kotters eigendom van de opvarenden en hun familieleden. De bemanning vaart voor een deel van de bruto-besomming. Zij hebben er dus belang bij dat er zoveel mogelijk wordt gevangen en spannen zich daarvoor in. Ook in de C.A.O. voor vissers is wel een vangstpremie opgenomen, maar deze is te gering om er een prikkel tot inspanning van te doen uitgaan.



De verhouding tussen de reders en hun bemanningen is notoir slecht. De lezer zal zich wellicht de stakingen van enige jaren geleden herinneren. In IJmuiden was de communistische invloed in de vakbond zeer groot en deze activisten hebben het hunne ertoe bijgedragen dat de visserij er thans bijkans ter ziele is. Maar in het orthodoxe Scheveningen en Vlaardingingen is het niet veel beter; de ondernemerszin van de reders laat veel te wensen over — goede uitzonderingen daargelaten.

Waar de reders het dus lieten afweten, zijn de zelfstandige vissers snel omhoog gekomen. Zij hebben er in hoofdzaak toe bijgedragen, dat er een stijgende tendens zit in de totale besommingen:

Jaar	Aanvoer in tonnen	besomming x <i>f</i> 1000,—
1962	273.905	162.045
1963	310.873	142.482
1964	329.667	162.135
1965	320.665	189.521
1966	294.054	217.093

Deze getallen slaan alleen op de aanvoer in Nederland; de laatste jaren neemt onder invloed van de E.E.G. het ter afslag gaan in andere landen toe, maar op het totaalcijfer maakt het nog niet veel uit. Uit de stijging in de besomming blijkt dat men zich toelegt op de fijnere vissoorten. Bij de snelle ontwikkeling van de kottervloot is de steun van de overheid van groot belang geweest. Zo zijn er slooppremies verleend voor verouderde schepen; voor nieuwbouw en modernisering werd hulp verleend door goedkope credieten en vaak ook door premies.

Dat het de visserij thans weer goed gaat blijkt uit de aanzienlijke uitbreiding van de visafslagen in Scheveningen, Den Helder, Harlingen en elders. Toch is er een bedenkelijke kant aan de welvaart van de kottervloot: de Noordzee, die het werkterrein is van schepen van deze grootte, lijdt aan overbevissing. Men zal het dus verderop moeten zoeken, met name op de Noordelijke visgronden, maar daarvoor zijn grote hekreilers nodig, daar er wordt gevestigd op 200 à 300 meter diepte. Deze schepen zijn evenwel voor familiebedrijven te duur.

Een ander nadeel voor de zelfstandige vissers ligt in het zich wijzigende distributiepatroon. Een steeds groter deel wordt als diepvriesfilets afgezet (via supermarkets e.d.). De bedrijven die dit fileren en diepvriezen verzorgen zijn veel meer gebaat bij een afnamecontract met een grote rederij (waarbij men de binnenkomst van de schepen kan regelen om een gelijkmatige bedrijfsbezetting te verkrijgen), dan bij het partijtje ongeregeld dat de zelfstandige schippers meebrengen.

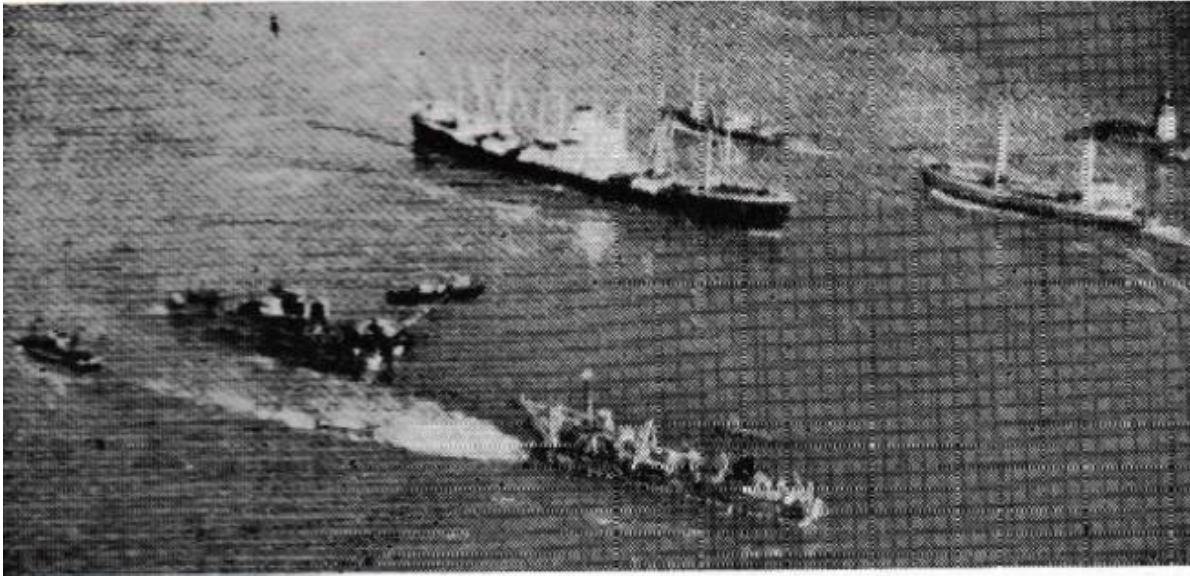
Toch is er geen reden om pessimistisch te zijn. De vissers hebben de laatste jaren blijk gegeven van veel ondernemerszin, dus mag worden verwacht, dat ze elkaar zullen weten te vinden als het gaat om het vormen van sterke combinaties. De regering heeft er het hare toe bijgedragen om het bedrijf de goede kant op te brengen, door subsidies te verlenen op de verre visserij; ongetwijfeld zullen aanloopmoeilijkheden en onbekendheid hiermee overwonnen kunnen worden.

G. Het zee-aannemingsbedrijf

In de opsomming van aspecten van maritieme activiteiten mag de bagger-industrie niet ontbreken, omdat deze bedrijvigheid zich veelal afspeelt waar zee en land elkaar ontmoeten en waarbij zeemanschap evenzeer een vereiste is als bij koopvaart en visserij. De grens van het werk schuift steeds verder naar zee, zoals „de Geul” naar Europoort demonstreert. Er zijn in

Nederland acht maatschappijen, die op dit terrein werkzaam zijn. In volgorde van de grootte zijn het:

1. Baggermaatschappij Bos & Kalis.
2. Maatschappij Adriaan Volker.
3. Aannemersbedrijf v/h T. den Breejen van de Bout.
4. Amsterdamse Ballast Maatschappij.
5. Van Hattum en Blankevoort.
6. Hollandse Aanneming Maatschappij.
7. Aannemingsbedrijf Zanen Verstoep N.V.
8. Ned. Mij. voor Havenwerken.



Zuigers laten de in de mond van de Nieuwe Waterweg gezonken "Faustus" verdwijnen tot — 34 m N.A.P.

Hoewel grondverzet vaak de noemer is waaronder men de werkzaamheden kan vangen, is er slechts een vage grens met de weg- en waterbouw. Men ziet dit gedemonstreerd bijvoorbeeld bij de Deltawerken en bij de aanleg van havens, oliesteigers e.d. Ongeveer 1/3 van hun omzet behalen deze bedrijven in het buitenland. Ze hebben ook allen buitenlandse dochterondernemingen; dit zowel uit fiscale overwegingen, als om nationale gevoelens te ontzien. Vooral het Britse prestige eist, dat havenaanleg door nationale maatschappijen gebeurt. In feite zijn dit evenwel vrijwel allen dochters van Nederlandse ondernemingen. Een voorbeeld daarvan is de Westminster Dredging Cy., een dochter van Bos & Kalis, die groter is dan de moedermaatschappij. De tot de B. & K./W.D. groep behorende maatschappijen vormen gezamenlijk één van de grootste ter wereld op dit gebied. Er wordt veelvuldig materieel uitgewisseld tussen moeder- en dochtermaatschappijen; de bemanningen worden doorgaans gevormd door Nederlanders.

De totale productiewaarde door de bedrijfstak vorig jaar gehaald, ligt in de orde van grootte van f 600 miljoen. Omdat de intermediaire leveringen laag zijn, resulteert een hoge toegevoegde waarde. De afschrijvingen zijn nogal hoog, want de vloot, die een nieuwbouwwaarde van ± 1,5 miljard gulden heeft, gaat gemiddeld maar 15 jaar mee. Door het zware werk treedt geweldige slijtage op, zodat tussentijds veel reparatie nodig is. De grote bedrijven beschikken daartoe over eigen werven. De baggerindustrie verschaft werk aan 15.000 mensen waarvan ongeveer de helft op de vloot. Doordat meer en meer wordt overgegaan op ploegendienst neemt de personeelsbezetting toe.

De bedrijfstak is sterk expansief, wat wordt geïllustreerd door het feit, dat de gezamenlijke Nederlandse aannemers in 1960 beschikten over 1830 vaartuigen, welk aantal vorig jaar was gestegen tot boven de 2100. Daarbij valt te bedenken, dat de nieuwe eenheden een veel grotere capaciteit hebben en worden ontworpen voor continuebedrijf. Hoewel de laatste jaren op het internationale vlak de concurrentie van Japan, Amerika, Duitsland en Polen toeneemt, neemt ons land nog steeds de leidende positie in, die de Sliedrechtse sinds de eeuwwisseling hebben opgebouwd. Gecomplieerde werken zijn daarbij Nederlands sterke punt. Gezien het vele werk dat er in de onderontwikkelde landen op dit gebied nog valt te doen, mag met stelligheid worden verwacht dat de bedrijfstak zal blijven groeien. Daarnaast zal het keren van het zoute water aan onze eigen kust de komende decennia ook ruim werk blijven verschaffen.

H. De maritieme mijnbouw

Hoe de exploratie en exploitatie van het vastelandplat zich zullen ontwikkelen, laat zich thans nog slechts gissen, maar ze dienen volledigheidshalve vermeld. Bij de combinaties, die de concessieaanvragen hebben ingediend, bevinden zich vele Nederlandse ondernemingen. Het aspect van de dienstverlening buitengaats werd al genoemd. Dat de boringen en (hopelijk) winningswerkzaamheden op zee een sterke stimulans voor de nationale industrie betekenen, is de laatste maanden in de pers genoegzaam aangetoond.

Bron:

marineblad

1968

WORDT
VERVOLGD

Baarle-Hertog '14-'18 – Boodschapper van bezet België naar de buitenwereld

Deel 2 (slot)
Mark Busio

Draadversperringen

Aan beide zijden van de grens was de militaire aanwezigheid ondertussen sterk opgevoerd. Enerzijds door het Nederlandse leger dat de neutraliteit moest bewaken en anderzijds door Duitse grenstroepen die spionnen, smokkelaars, ontsnapte krijgsgevangenen, deserteurs en Belgische strijders voor het IJzerfront moesten tegenhouden.

Om deze afgrenzing effectiever te maken trokken de Duitsers in 1915 over de volledige lengte van de grens tussen Cadzand en Vaals een versperring op die bestond uit stroomdraden onder een elektrische spanning van tweeduizend volt.

Dat weerhield velen er overigens niet van om toch een poging te ondernemen het neutrale Nederland te bereiken, bijvoorbeeld door met hulpstukken of isolerende handschoenen tussen of onder de draden door te kruipen. Als dat mis ging had dat fatale gevolgen, want de elektrische schok was dodelijk.



Grenswacht bij de Dodendraad (CC BY-SA 3.0 – Nationaal Archief – wiki)

Gedurende de eerste maanden dat de versperring in gebruik was zijn er ook veel slachtoffers onder de plaatselijke bevolking gevallen omdat ze eenvoudigweg niet bekend waren met de gevaren van hoogspanning en hier ook niet voor gewaarschuwd werden. In totaal hebben vele honderden mensen op die manier het leven gelaten, waardoor men ging spreken van de 'Dodendraad'.

Een volledige afsluiting is het nooit geweest. Via een aantal streng bewaakte doorgangen was het nog altijd mogelijk om de grens te passeren, mits in bezit van de juiste papieren. Bovendien volgde de draadversperring niet overal de grens, waardoor Belgische gebiedsdelen (onder andere de dorpen Essen, Meer en Poppel) aan Nederlandse zijde kwamen te liggen en een soort niemandsland werden. Ook hier waren doorgangen voor de bewoners gemaakt om bezet België

te bereiken. Tenslotte reed er af en toe nog een trein over de spoorlijn Turnhout-Tilburg, zoals op 6 en 8 december 1915 toen er op het grensstation enkele tientallen invalide Britse en Duitse krijgsgevangenen tegen elkaar werden uitgewisseld.

Om smokkel van Baarle-Hertog naar Nederlands grondgebied te verhinderen, plaatste het Nederlandse leger op haar beurt een draadversperring rondom de enclaves, onvermijdelijk met het gevolg dat daar ook delen van Baarle-Nassau achter kwamen te liggen.

Hier bleven stroomdraden achterwege en werd volstaan met een drie meter hoge omheining van prikkeldraad en kippengaas. Er kwamen tweeduizend Nederlandse grenswachten naar Baarle-Nassau, waar niets meer kon gebeuren zonder toestemming van de militaire overste. Deze stelde een avondklok in en kon indien nodig de staat van beleg afkondigen. Deze maatregelen konden echter niet voorkomen dat Baarle-Hertog een cruciale schakel werd in het berichtenverkeer met het andere vrije België in de Westhoek achter het IJzerfront, de Belgische regering in het Franse Le Havre en de geallieerde hoofdkwartieren.

Zendstation

In één van hun enclaves waren de Belgen in 1915 namelijk begonnen met de bouw van een zendstation onder de codenaam 'MN7'. De complete zendinstallatie werd clandestien vanuit Nederland binnen gesmokkeld. Kleine onderdelen arriveerden verborgen onder groenten en fruit in een hondencar. Grotere componenten in de auto van burgemeester Henri van Gilse van Baarle-Hertog. Zijn dochters moesten bij het vervoer vriendelijk lachend naar de Nederlandse militairen en douaniers zwaaien om hun aandacht af te leiden.

De tien masten van achttien meter lengte die door een houthandelaar in de Zaanstreek geleverd werden dienden zogenaamd voor de bouw van een noodonderkomen voor vluchtelingen en werden daarom tot de enclave toegelaten. Niemand dacht eraan dat er misschien wel een zendstation werd gebouwd, tot er in één dag tijd met vereende krachten een veertig meter hoge zendmast werd opgericht die zelfs voor de Duitsers vanuit hun uitkijkpost bij het grensstation in het Belgische Weelde zichtbaar was. Ter provocatie liet burgemeester Van Gilse de Belgische driekleur in top hijsen en er gedurende de nachtelijke uren lampen in branden, die in de duisternis tot in de wijde omtrek zichtbaar waren.

Onder de militaire autoriteiten aan Nederlandse zijde ontstond grote nervositeit omdat ze er serieus rekening mee hielden dat de Duitsers dit als een schending van de neutraliteit zouden



Bericht over de exclave 'Baerle Hertog' in de Bredasche courant van 17 september 1918 (Delpher)

beschouwen. Een bombardement op, of gewapende inval in de enclave, bijvoorbeeld met een gepantserde trein over Nederlands grondgebied, kon niet worden uitgesloten. Daarom sliepen vanaf die tijd tachtig soldaten van het garnizoen op Loveren elke nacht 'gelaarsd en gespoord', direct klaar om uit te rukken bij alarm.

Op 17 oktober 1915 konden de eerste van honderden berichten van de Duitsers worden opgevangen en vervolgens worden doorgegeven aan de Belgische regering in Le Havre en het geallieerde hoofdkwartier in Calais. Het meetstation van MN7 berekende de koersrichting van zeppelins en onderzeeërs, waarna bondgenoot Groot-Brittannië gewaarschuwd kon worden voor op handen zijnde luchtbombardementen op steden en torpedering van schepen. In de laatste oorlogsmaanden werden Duitse berichten onderschept over de matrozenopstand in Kiel en onderhandelingen over de wapenstilstand in Compiègne.

Postkantoor

Om het moreel van de Belgische soldaten te breken weigerde de Duitse censuur brieven van en naar het front door te laten. Al vlug werden er daarom netwerken voor smokkelpost opgericht. Brieven werden in elke provinciehoofdstad verzameld en via Brussel naar Baarle-Hertog gebracht. Hier was het enige Belgische postkantoor aan de grens met Nederland, dat niet door de Duitsers werd gecontroleerd.

Vanuit Baarle-Hertog gingen de brieven via Baarle-Nassau, Den Haag, Vlissingen, Folkstone en Calais naar het front of naar de regering in Le Havre, en omgekeerd. In 1916 kreeg het postkantoor honderdduizend brieven per maand te verwerken. Deze deden er twee tot drie weken over, maar gemiddeld een kwart kwam nooit aan. Daar kwamen de pakketjes voor frontsoldaten nog eens bij. Eens per twee weken mocht er gratis een pakketje naar een soldaat worden gestuurd en ook veel Nederlanders deden dat.

De uit België gesmokkelde brieven gingen in eerste instantie naar 'briefbemiddelaars' zoals 'Werk Soldatengroet', 'Union Belge' en 'Post der Geallieerden'. Laatstgenoemde werd in Folkstone



Briefkaart van Jacques Gevers met oorlogszegels voor Nederlandse verzamelaars die via het postkantoor van Baarle-Hertog verstuurd werd. (Heemkundekring Amalia van Solms)

opgericht in samenwerking met de Belgische militaire censuur. Deze organisaties hadden allemaal hun hoofdkwartier gevestigd in Baarle-Hertog, en wel in een gehuurde kamer aan de Molenstraat. Brieven van het 'Werk Soldatengroet' bestonden uit drie gelijk gecodeerde stroken, bijvoorbeeld 'NYH12/3 strook 2'. De Duitsers konden de afzender van de smokkelbrieven op deze manier niet achterhalen. Strook één met de naam van de soldaat bleef in Baarle-Hertog, twee en drie werden naar bezet België gesmokkeld. Op twee kwam het antwoord en drie was de eigenlijke brief. Terug in Baarle-Hertog werd strook twee samen met strook één naar het front gestuurd.

Jacques Gevers, een vluchteling uit Antwerpen, vond in Baarle-Hertog een gat in de markt. Hij verzond tegen vergoeding briefkaarten uit Vrij België naar Nederlandse verzamelaars. Deze zegels waren in Londen gedrukt ten bate van het Belgische Rode Kruis. Ze werden aangemaakt ter vervanging van de postzegels die door het Duitse leger waren buitgemaakt.

Vrede en heden

Na de oorlog werd het zendstation MN7 al vrij snel ontmanteld. De barakken werden in het openbaar verkocht, de installatie naar Brussel afgevoerd, waar ze werd opgenomen in de collectie van het militair museum. Het 'geheim' van het zendstation bleef zelfs nog tot lang na de volgende wereldoorlog bewaard en werd toen door lokale geschiedschrijvers aan de hand van enkele vage foto's en mondelinge overleveringen ontrafeld.

Dat de verhoudingen tussen de bewoners van Baarle-Nassau en Baarle-Hertog na 1918 verstoord waren was hoofdzakelijk een afspiegeling van de relatie tussen beide landen. Na de wapenstilstand had Nederland vrije doortocht verleend aan Duitse militairen die beladen met buit naar huis terugkeerden. Tijdens de oorlog was het handel blijven drijven met Duitsland en daarmee een doorvoerkanaal geweest voor levensmiddelen en grondstoffen, waarmee naar schatting tweeënhalf miljard gulden oorlogswinst was gemaakt, aldus het Engelse blad *The Economist*. Toch voorkwamen de geallieerde grootmachten dat Nederland als genoegdoening hiervoor grondgebied moest afstaan aan België. Dat land had niet alleen een claim gelegd op Zeeuws-Vlaanderen en Limburg maar ook op een aantal Noord-Brabantse gemeenten, waaronder Baarle-Nassau. Daar liepen de gemoederen op enige moment dusdanig hoog op dat de burgemeester van Baarle-Nassau die van Baarle-Hertog openlijk op straat uitschold. Dat luchtte blijkbaar op, want in de twintiger jaren normaliseerde de situatie tussen beide gemeenschappen zich weer en dat is in de eeuw nadien zo gebleven.



Symbolische grenspaal op het Kerkplein in Baarle.



Huis aan de Chaamseweg dat zowel in België als Nederland staat

Wie vandaag de dag de dorpscherten van Baarle-Nassau/Hertog bezoekt, die min of meer naast elkaar liggen, treft daar alleen nog de kerk en het raadhuisje van 'Hertog' en het station van 'Nassau' aan als historische gebouwen. Loveren, de vroegste kern van Baarle, heeft wel iets van zijn karakter behouden omdat de oorspronkelijke plaatse hier nog deels zichtbaar is. De uitgestrekte lintbebouwing, de onoverzichtelijke verkeerssituatie en de weinig smaakvolle architectuur mogen dan op het eerste gezicht weinig uitnodigend zijn, toch trekt Baarle-Nassau/Hertog jaarlijks veel bezoekers die de bijzondere

enclavesituatie in ogenschouw willen nemen. Die is her en der zichtbaar gemaakt met markeringen op het wegdek en driekleuren op de huisnummerbordjes.

Wie er meer tijd voor uit wil trekken kan ook een enclavewandeling maken. Naar aanleiding van de herdenking 100 jaar Eerste Wereldoorlog is er in 2015 ook een replica gemaakt van de zendmast, die overigens niet op dezelfde plaats staat als waar het zendstation zich destijds bevond. Toen is ook een fietsroute uitgezet die de loop van de voormalige dodendraad door het buitengebied van Baarle-Nassau/Hertog volgt, eveneens met replica's, en waarin ook de restanten van het kolossale grensstation zijn opgenomen.

Marc Busio (1970) is chemisch technoloog en amateurhistoricus, gespecialiseerd in industrieel verleden. Naast Historiek publiceert hij regelmatig artikelen op zijn eigen website www.fabriekofiel.com en in het tijdschrift 'Erfgoed van Industrie en Techniek'.

Bron: 43/2023



The End

Andere tijden

Het "ten Anker" alsmede het Publicatiebord / Schrijfhoutje combinatie" zijn een digitaal weekblad, zonder enig voorbehoud kan en mag je in dit blad artikelen publiceren.

Maar er waren andere tijden, als in het verleden een verenigingsblad werd uitgegeven en daarin stonden artikelen die de overheid of de marineleiding niet aanstonden, dan kon zo'n vereniging veel weerstand ondervinden en het lezen van zo'n blad worden verboden.

Rond de wisseling van de negentiende naar de twintigste eeuw waren het in Nederland schijnbaar rustige tijden, Koningin Wilhelmina was in 1898 met veel pracht ingehuldigd in Amsterdam.

Toch was dat alles schijnbaar, want in de maatschappelijke verhoudingen waren veranderingen op komst. De standsverschillen waren enorm, de bovenlaag van de bevolking kende een

overvloed en de onderlaag was ondervoed. Er bestond een grote werkeloosheid, het leven was hard, er heerste armoede en er werd door velen honger geleden.

Meestal door die armoede gedreven gingen vele jonge mannen een dienstverband aan bij de koninklijke marine, dat kon toentertijd al op 13½ jarige leeftijd en zo'n verbintenis duurde tot het 28^{ste} levensjaar.

In die tijd begon de arbeidende klasse zich te organiseren, er ontstonden belangenverenigingen en vakbonden.

Ook bij de koninklijke marine was in die tijd het leven hard. Het voedsel was vaak beneden de maat, er werd zwaar en snel gestraft en de betaling was slecht.

Die slechte leefomstandigheden voor de gewone schepelingen was de aanleiding dat de matroos 1^{ste} klas A.G.A. Verstegen samen met twee andere collega's het initiatief nam om de matrozen te organiseren.

Hij plaatste daartoe in een lokaal blad "t Vliegend Blaadje" een advertentie voor een vergadering op 22 januari 1897 in Diligentia in Den Helder. De zestig daar aanwezige matrozen richtten de vereniging "Eendracht maakt Macht" op en kozen de initiatiefnemers tot bestuur, met Verstegen als voorzitter.

De naam veranderde spoedig in Algemeene Bond voor Nederlandsche Marine-Matrozen. Al snel ontstonden moeilijkheden met de autoriteiten, Verstegen plaatste eind 1900, begin 1901 in

KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE MARINE.

Aanwerving van jeugdig Scheepsvolk.

De **BURGEMEESTER** der Gemeente maakt bekend, dat voor jongens, die lust in het zeemansleven hebben, mits zij goed oppassen, eene eervolle en voordelige betrekking is te bekomen door eene verbintenis bij 's Rijks Zeemacht.

Humme ouders of voeden kunnen zich daartoe aanmelden bij een der kantoren van aanneming voor de Marine op 's Rijks-werven te Amsterdam, Willemsoord en Hellevaatsluis, den Commissie van aanneming te Rotterdam, loek Wijkduren 131, en den commandevrienden officier van Zr. Ms. Kasteel te Vlissingen, onder overlegging van: 1. een extract uit het geboorteregister; 2. een bewijs van goet gedrag; of te geven door het Gemeentebestuur of de politie hunner woonplaats; Jongens die een vormis wegens diefstal te hinnen laste hebben, kunnen nimmer voor eene verbintenis bij 's Rijks Zeedienst in aanmerking komen; 3. een bewijs van toestemming hunner ouders of voogden of van de bevoegde autoriteit, gelegaliseerd door het plaatselijk bestuur; 4. een levendingskaart.

Als vereischte voor de aanneming als jongen bij de Zeemacht is noodig: 1. lichamelijke geschiktheid; 2. leeftijd van 13½ tot 17 jaar; (Jongens beneden den 14-jarigen leeftijd worden tijdelijk niet aangenomen); 3. een lengtemaat van minstens:

1,4	Meter van den 13½-jarigen tot 14½-jarigen leeftijd:
1,43	" " " 14½ " " 15 " "
1,45	" " " 15 " " 15½ " "
1,48	" " " 15½ " " 16 " "
1,51	" " " 16 " " 17 " "
1,53	" " " 17 " " 18 " "
1,55	" " bij 18-jarigen leeftijd en daarboven.

Aanneming met afwijking van de vastgestelde lengte heeft slechts na bekomen machtiging van den Minister van Marine plaats.

De jongens boven den 16-jarigen leeftijd worden aangenomen voor het Wachtschip te WILLEMSOORD, alwaar zij insturende eentien tijd worden geschoold voerdat zij op de actieve schepen overgaan.

Dit zedde geschiedt met de jongelingen die als lichtmatroos in dienst wenschen te komen; deze moeten den onderdan van 17 jaren bereikt hebben en hun 25ste levensjaar nog niet zijn ingetreden.

Voor de aanneming tot jongen en tot lichtmatroos moet het bewijs worden geleverd, dat eenig schoolonderwijs is genoten, bestaande in het lezen en een weinig schrijven en rekenen.

Ten aanzien van den duur der verbintenis, van de te ontvangen premie bij de indiensttreding, van de te genieten soldij, alsmede van de gunstige vooruitzichten tot bevordering en het genieten van pensioen op eenen bepaalden leeftijd, zijn ter Secretarie der Gemeente inlichtingen te bekomen.

Afgekondigd in aanneplak 13

den

18

De Burgemeester voornoemd.



verschillende kranten een artikel over de misstanden in het marinehospitaal in Den Helder.

Dat werd door de autoriteiten niet gewaardeerd, uiteindelijk werd hij door het Hof in Den Haag veroordeeld tot f100,- boete of veertien dagen hechtenis. De boete werd voor hem betaald door de matrozenbond. Omdat de matrozen het belang inzagen van een eigen orgaan, verscheen vanaf 6 april 1901 een nieuw blad genaamd "Het Anker".

Verstegen- hij was ook redacteur van Het Anker- was niet altijd even tactvol met zijn teksten, iets wat de toenmalige marineleiding maar moeilijk kon pruimen. In 1902 verbood het commando te Willemsoord bij monde van schout bij nacht A.G. Ellis het lezen van Het Anker. Verstegen liet toen onder een andere redactie het blad "de Hamerhaai" verschijnen, dat na drie nummers

ook verboden werd. Door de benoeming van Ellis in 1903 tot minister van Marine braken nog moeilijkere tijden aan en werd de vervolging van de matrozenbond steeds heviger. Als minister trad SBN Ellis hard op tegen mogelijke verzetshaarden bij de marine en ontsloeg alle bestuurders van de sociaaldemocratische Matrozenbond.

Hij was een typische apolitieke marineman en als commandant haalde hij in 1902 hard uit naar de leden van de Matrozenbond, waardoor hij bekendstond als 'socialistenvreter'.



Door de val van het kabinet na de verkiezingen in 1905 verdween minister Ellis, die het de Bond zo lastig had gemaakt. De verhoudingen tussen de marineleiding en de matrozenbond verbeterde enigszins. Verstegen verliet de militaire dienst en werd burgerbestuurder van

de matrozenbond, hij bleef redacteur van het blad "Het Anker" dat in 1921 opging in het Algemeen Marine-weekblad.

Wij mogen mensen zoals de voormalige matroos Alexander Verstegen dankbaar zijn voor de moed en het doorzettingsvermogen die zij tentoonspreidden als ze publiceerde over onrecht en slechte leefomstandigheden bij de koninklijke marine.

Uiteindelijk zijn zij een van de grondleggers van de persvrijheid die er nu bestaat.

Matroos 1^{ste} klas A.G.A. Verstegen, 1898.

Peter Beaujean

Bronnen:

VBZ, BWSA, NIMH





ONZE MARINE

12e JAARGANG 1945 - No. 3
Geïllustreerde uitgave
Verschijnt 1 maal per maand
Redactie en Administratie
Postbus 120 • Hilversum - Telef. 8383

Opgericht Juli 1921

HET ALG. NEDERL. COMITÉ „ONZE MARINE“ HEEFT TEN DOEL, HET BESEF LEVENDIG TE HOUDEN, DAT EEN GOEDE MARINE EEN KOSTBAAR BEZIT IS, OMDAT DE MARINE EEN ZEER BELANGRIJKE CULTUREELE TAAK TE VERVULLEN HEEFT

* ONZE MARITIEME POSITIE

Nederland is een half jaar bevrijd van het Duitse juk en nauwelijks twee maanden geleden capituleerde Japan. De volledige ineenstorting van Duitsland bracht in ons land geen bijzondere complicaties, integendeel: geleidelijk, doch nu reeds sterk merkbaar komt er verbetering in den algemeenen toestand, en maritiem gesproken is er een opleving die goede beloften voor de naaste toekomst geeft. In onze havens, hoezeer ook geteisterd, wordt weer gewerkt en ontbreekt het niet aan vele en vele goede pogingen om het contact met de buitenwereld te herstellen. De toestand waarin ons overzeesche gebiedsdeel Ned. Oost-Indië zich bevindt ziet er weliswaar somber uit, doch we mogen verwachten dat de politieke moeilijkheden zullen worden overwonnen, temeer omdat de goede wil en de ernst om de juiste verhoudingen te herstellen — herstellen zoowel in het belang van Nederland als in dat van Indië — althans aan Moederlandsche zijde sterk aanwezig is.



Ik weet wel dat een vergelijking wat de na-oorlogsche periode betreft, van den toestand na 1914—'18 en nu, niet wel mogelijk is. Maar het lijkt mij toch goed er op te wijzen dat ook na den eersten wereldoorlog enkele maanden verstreken voor en alear de maritieme opleving merkbaar werd. De scheepvaart kon zich vrij spoedig ontwikkelen doch daartegenover stond, dat — als gevolg van de toen heerschende mentaliteit — de zeemacht verre van favoriet was. Ik herinner mij, dat het, zelfs in kringen die het goed met onze Kon. Marine meenden, gewenscht geacht werd niet te veel aandacht voor de Marine onder het Nederlandsche volk te vragen, ja, dat er belangrijke groepen onder het Nederlandsche volk waren die de Kon. Marine 't liefst maar direct zouden willen liquideeren. Van een zoodanige mentaliteit is thans gelukkig geen sprake. De tweede wereldoorlog heeft ook ons volk doen inzien van welk een alles-beheerschende beteekenis een goede zeemacht is. Doch niet alleen de Koninklijke Marine en de koopvaardij, ook de visscherij en de binnenvloot staan in de volle belangstelling en terecht mag worden gezegd, dat alle factoren voor een goede en snelle maritieme ontwikkeling aanwezig zijn.

Indien nu ook de materieele positie spoedig verbeterd is dan zal op scheepvaartgebied een gezonde opleving en een belangrijke uitbreiding te constateeren vallen, ondanks — doch wellicht dank zij, de overproductie van in den oorlog gebouwde scheepsruimte voor de wereld-scheepvaart, die in wezen een oorlogsscheepvaart was. De vredesschepen zullen, naar wij hopen, binnen enkele jaren wederom de zeeën bevaren, waarvan een niet onbelangrijk deel de Nederlandsche vlag zullen moeten voeren. Dat zal nog maanden van harden strijd vorderen. Maanden van strijd tegen de moeilijkheden van economischen, maar helaas ook van politieken aard. Maanden van strijd tegen de bedreigingen van zwakte, die zich zoo gemakkelijk kan openbaren in een na-oorlogsche periode. Maar maanden van strijd ook, met het vooruitzicht dat uiteindelijk toch het goede en het noodzakelijke kan worden bereikt.

En daarom lijkt het mij van zoo ontzaglijke beteekenis dat de stichting „Onze Marine” de teekenen des tijds zoo goed verstaan heeft. In haar veelzijdige activiteit, in haar spontaan optreden en haar verdienstelijke pogingen de maritieme krachten in Nederland te verzamelen, heeft de stichting „Onze Marine” zich een vooraanstaande plaats verzekerd. Nog enkele maanden scheiden ons van den datum waarop de stichting „Onze Marine” 25 jaren actief werkzaam is. Het zullen maanden zijn van groote activiteit. Want het ligt in de bedoeling te bereiken dat in de nog resteerende maanden het contactvaartuig „Vandersteng” gereed zal zijn om dan met te meer kracht de propaganda voor een sterke zeemacht, een moderne handelsvloot, een goede visscherij en een wijd vertakte binnenvaart te ondersteunen.

Maritiem gesproken is er een opleving die goede beloften voor de naaste toekomst geeft. Maar dan moeten alle goede middelen worden aangewend en in toepassing blijven die een goede maritieme positie voor het Koninkrijk en de overzeesche gebiedsdeelen zullen kunnen bestendigen.

W. R. van Raemsbeck.

Bovenstaand artikel werd Uw redacteur toegezonden door Joop Kooijman uit Curaçao, waarvoor veel dank.

Een (gedeelte van) de bijgaande email wil ik U niet onthouden:

Beste Arie,

Kort voor het oude jaar stuurde een familielid (een LTZ 1 bd) een 78 jaar oud blad, uitgegeven door het Comité Onze Marine.

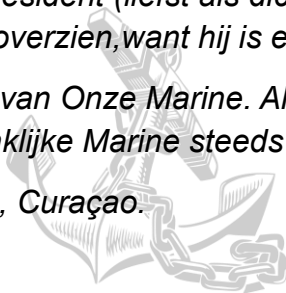
Ik weet niet of dit comité nog bestaat. Vele lezenswaardige bladen verdwijnen. Ik vraag me af of de aan de "sociale media" verslaafde jongeren nog überhaupt interesse in Maritieme zaken hebben, waardoor de toekomst van Nederland als zeevarend land er somber uitziet. In vakkringen wordt gesteld, dat het aantal aanmeldingen voor een carrière bij de Nederlandse koopvaardij onvoldoende is. Dit geldt ook voor de wereldkoopvaardij, waar men zich grote zorgen baart om de schepen met bekwaam opgeleide officieren te kunnen blijven bemannen. Men spreekt over tienduizenden toekomstige vacatures.

De Koninklijke Marine doet alles om mensen te werven. Naar ik meen zijn er 9.000 vacatures. De Nederlandse overheid doet niets om het (militair) varend beroep aantrekkelijk te maken.

In mijn tijd, die in 1953 begon, voldeed ik aan een plaatsvervangende militaire dienstplicht. De toenmalige Regering wist, dat de koopvaardij moest blijven varen, want de uiteindelijke overwinning op de Nazi's en later de Jappeners kon worden gerealiseerd door de logistiek militaire inzet van de bevriende koopvaardijvloot. Vooral Groot Brittannië is zeer schaars met het verstrekken van transportcijfers gedurende de Tweede Wereldoorlog. De zeetransport-verbinding tussen de USA en UK was in feite de "Achilleshiel" van het Verenigd Koninkrijk. Dit gaat in toenemende mate ook gelden voor Nederland, die in de laatste 75 jaren een bevolkings-groei van 8 miljoen naar 18 miljoen te zien heeft gegeven. Kostbare landbouwgrond valt ten prooi aan huizenbouw en de achterstand op dit gebied is gigantisch. Kortom genoeg informatie om hier een boek over te schrijven. Rusland heeft zijn uitbreidingsplannen op West Europa gezet en wat doet de politiek? Als Trump in de USA als president (liefst als dictator) zou terugkomen, dan is het defensieve leed voor de NAVO niet te overzien, want hij is een vriendje van Putin.

Terugkomende op het bijgesloten blad van Onze Marine. Als men dit leest, lijkt of de politieke steun door de jaren heen aan de Koninklijke Marine steeds op een zeer laag pitje blijft.

Heel hartelijke groeten, Joop Kooijman, Curaçao.



Ik denk dat velen onder ons het bovengeschetste herkennen, vooral nu, nu de Koninklijke Marine op dit moment eigenlijk geen fatsoenlijk schip kan sturen naar de crisis in het Midden Oosten, maar slechts 2 stafofficieren. Bovendien is het in Den Haag ook oorverdovend stil rond het in het Caraïbisch gebied opgestookte vuurtje door Venezuela. En ook daar momenteel geen volwaardig Marineschip aanwezig. Maar goed, dit zijn de persoonlijke gedachten van Uw redacteur.

Ook moest ik direct denken aan de op De Leestafel staande exemplaren van De Nederlandse zeemacht deel 1 en 2, waaruit die onwil van de politiek om centen uit te geven aan een goeie Marine of Landmacht door de eeuwen heen ook blijkt:

https://www.tenanker.com/uploads/1/4/1/3/14135904/de_nederlandsche_zeemacht_deel_1-boek.pdf

https://www.tenanker.com/uploads/1/4/1/3/14135904/de_nederlandsche_zeemacht_deel_2.pdf

Joop, het Algemeen Comité "Onze Marine" is, voorzover mij nu bekend, (gedeeltelijk) overgegaan in het door Anthony van Kampen opgerichte maritieme blad De Blauwe wimpel.

Mogelijk dat lezers hier meer informatie over hebben.

Ik houd me aanbevolen, de redactie

=====



De sollicitatie

"Zorg dat je erbij komt".

Zo stond het op de reclamezuil. "Bij de Koninklijke marine". Deze opwekking hing naast een half blote juffrouw die reclame maakte voor tandpasta, onder een fles bleekwater en boven de aankondiging van een pianoconcert.

Toch maakte deze reclame voldoende indruk op Arie. Of hij ook een klant van de tandpasta werd, een fles bleekwater kocht of naar het pianoconcert ging, is niet bekend.

Wél wist de hele omgeving dat de Koninklijke marine hem geen moment meer met rust liet.

Hij was op slag een echte matroos geworden; ook al wist hij nog niet precies het verschil tussen bakboord en bakbeest.

Maar hij ging naar bed met een kruiser, bleef vier dagen onder water en ging in die dagen in alle havenkroegen op manoeuvre.

Met goed geïmiteerde zeebenen stapte hij het aanmeldingsbureau binnen, riep "Ahoi" toen hij niet dadelijk iemand in de gaten kreeg en salueerde op zijn manier voor de ___ ja, hoe heet zo een geüniformeerde mijnheer nu eigenlijk?

Het formulier dat hij ontving werd waarlijk vertroeteld omdat Arie heel goed begreep dat hier zijn eerste zeereis begon. Hij nam plaats achter een tafeltje, haalde zijn ballpoint tevoorschijn en vulde zo goed en zo kwaad als het ging alle antwoorden in die van hem verlangd werden.

De enkele vragen die hij niet helemaal door had, of die hij liever mondeling toelichtte, liet hij blanco. En nadat hij met een zwier zijn handtekening onder het geheel had gezet, snelde hij naar de hoge vertegenwoordiger van de vloot.

Deze nam kalm en waardig het formulier in ontvangst, liet zijn oog over de inlichtingen glijden en stelde nog enkele vragen om toch vooral zekerheid te krijgen dat de Koninklijke marine er met Arie bijzonder op vooruit zou gaan.

Zo vroeg hij onder andere of Arie kon zwemmen.

En Arie, die de vraag direct meende "door te hebben", aarzelde geen seconde en merkte op: "Zwemmen? Maar hebben we dan geen schepen?"

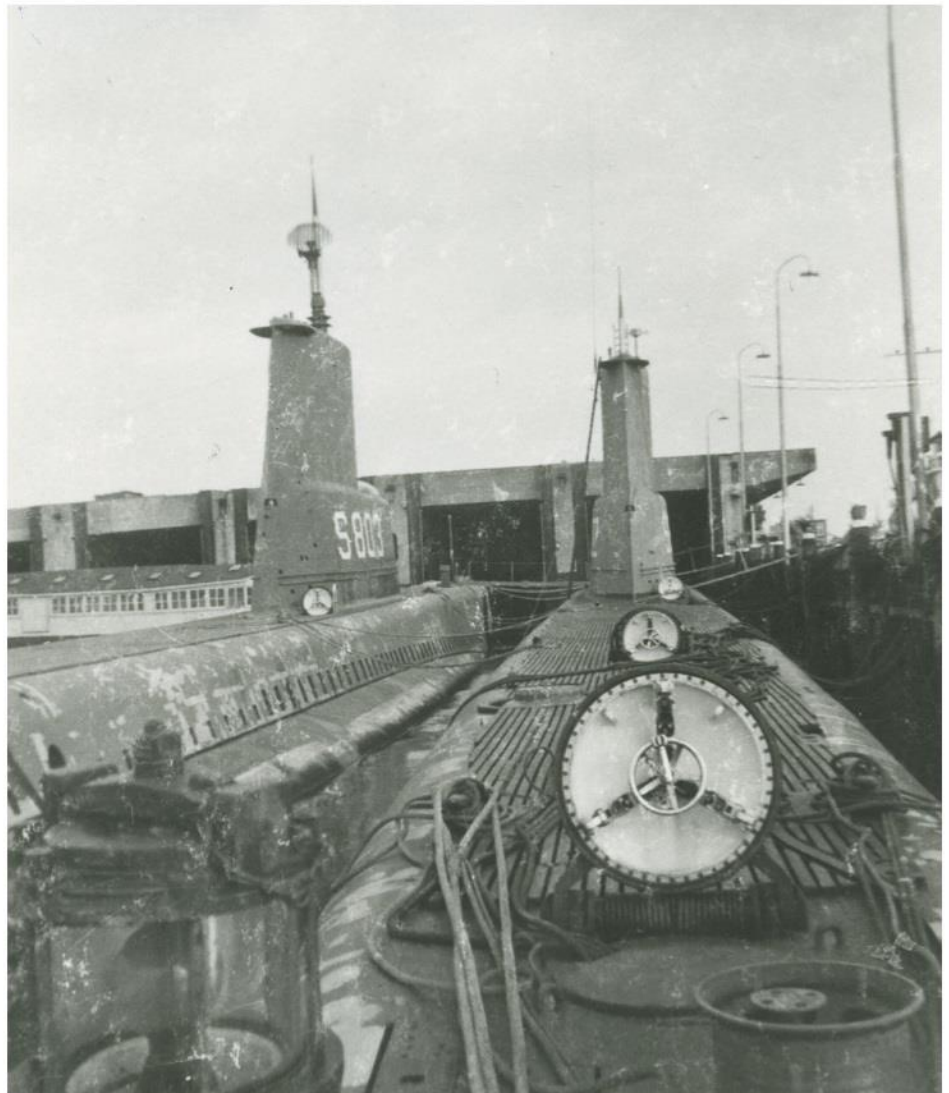
Met maritieme groet..., Arie

HARER MAJESTEITS WALRUS — S 802 EN HAAR BEMANNING

Mijn naam is Hein de Jong. In 1958 tekende ik een 6-jarig dienstverband bij de Koninklijke Marine. Na mijn militaire vorming te Hilversum en een korte machinistenopleiding te Amsterdam, meldde ik mij bij de Onderzeedienst, gevestigd in een aantal lage barakken en een reusachtige betonnen bunker, aan de Waalhaven te Rotterdam. Voor die bunker, direct aan de openbare weg, lagen diverse mini éénmans onderzeebootjes opgesteld. Die gaven deze basis een imponerende

uitstraling. Echter, de barakken met slaapzalen waren kaal en kil. Een betonnen gootsteen met een paar koudwaterkranen deed dienst als wasgelegenheid. Er was wel een mandiehok op de basis maar dat was alleen op de vrijdagmiddag geopend en voor het gebruik ervan moest je apart toestemming vragen. Toch had ik het er goed naar mijn zin.

De stad Rotterdam was zeer gastvrij en de bewoners gaven je de stellige indruk dat je welkom was. Ik volgde daar een korte onderzeebootcursus en werd begin 1959, als machinist der 2e klasse op de Hr.Ms. Walrus S 802 geplaatst. Daarop heb ik vervolgens bijna 5 jaren achtereen gediend. Toen ik in 1964 als machinist 1e klasse, (met brevet olieman), de dienst verliet kende ik bij wijze van spreken elke bout en moer van deze boot. Aanvankelijk moest ik wel even wennen aan het machinistenleven, want op één van mijn eerste reizen knalde de stuurboords dieselmotor in de voormachinekamer tijdens het snuiveren met een geweldige klap in elkaar.



Afgemeerd aan de onderzeebootsteiger in de Waalhaven -links- Hr.Ms. Zeeleeuw (1953-1969) en -rechts- Hr.Ms. Walrus (1953-1971).

Dit kwam door een technische fout die waterslag tot gevolg had. Ik was drijfmat door het zo plotseling met kracht uit de blower spuitende zeewater. Voordat de zaak weer enigszins onder controle was stond het water al tot kniehoogte onder de plaat en waren we bang dat de elektromotoren ook schade hadden opgelopen. Dit bleek gelukkig niet het geval maar we zijn wel direct naar de R.D.M. gevaren waar de machinisten in aflostdiensten de diesel weer hebben gerepareerd. Het was een hels karwei, want alle drijfstangen lagen krom en gekreukeld in de krukkast geklemd en elektrisch handgereedschap was er toen nog niet.

We zijn uren achtereen met een zaagblad, omwikkeld met een lap als handvat, aan het zagen geweest. Ik had bijna geen vel meer op mijn handen en heb daar weken last van gehad. Maar daar had niemand een boodschap aan. In de loop der jaren ben ik er wel achter gekomen dat dergelijke voorvallen weliswaar geen regel maar ook zeker geen uitzonderingen waren.



Onderzeeboot Hr.Ms. Walrus (1953-1971) (ex USS Icefish) meert af langsij onderzeeboot Hr.Ms. Zeeleeuw (1953-1969) (ex USS Hawkbill). Op de achtergrond de afgemeerde onderzeeboten Hr.Ms. Tijgerhaai (1945-1965) (ex HMS Tarn) en Hr.Ms. Dolfijn (1960-1982).

Toch heb ik mij op de Walrus altijd prima op mijn plek gevoeld, ook al kan ik mij zelfs nu nog heel goed mijn gemoedsgesteldheid herinneren toen we op de heenreis naar Nieuw-Guinea de Walrus oorlogsgereed moesten maken en o.a. de opdracht kregen om de centimeters dikke dieptebommenluiken aan te brengen. Niemand zei iets, we hebben elkaar alleen maar aangekeken. Ook de daaropvolgende

patrouilles in de wateren van dit omstrede gebied zijn door mij als zeer zwaar ervaren. Niet alleen de permanente spanning, maar misschien nog wel meer, de verstikkende hitte van de bloedhete olie druipende diesels, de kokende verdampers en het uren achtereen snuiveren maakten het werken in de machinekamer vrijwel ondoenlijk. Meerdere leden van de bemanning zeiden mij later dat ze gedurende de gehele reis geen stap in de machinekamer hadden willen zetten als één of meer diesels draaiden. Ze keken wel uit: het was er bloedheet, je glibberde alle kanten op, het stonk er naar de afvoergassen en je was door de herrie binnen een paar tellen stokdoof, zo waren hun ervaringen en ze vroegen zich af hoe wij het er in vredesnaam uit hadden kunnen houden. Als ik het ooit in een ander leven over zou kunnen doen dan koos ik zonder enige twijfel weer voor de Onderzeedienst, maar dan wel in een ander dienstvak. Zeker niet alleen de mannen in de machinekamer hadden het zwaar gehad, want na terugkeer in Nederland hebben een groot aantal bemanningsleden, waaronder ook een aantal met zeer goede toekomstmogelijkheden bij de Marine, per eerste gelegenheid de dienst verlaten. Het heeft mij altijd verwonderd dat de toenmalige marineleiding geen enkele moeite heeft gedaan om deze geoefende onderzeebootmannen voor de dienst te behouden. Ongetwijfeld heeft ook meegespeeld dat de Onderzeedienst inmiddels naar Den Helder was verplaatst en velen nog in Rotterdam woonden. Ik had na het Nieuw-Guinea avontuur nog een kleine twee jaar te gaan en miste mijn oude maten heel erg. Met een aantal van hen had ik lange tijd gevaren, was bij velen op hun bruiloft geweest, had van sommigen zelfs hun eerste kindje op schoot gehad en ineens waren ze zomaar verdwenen. Van een reünisten- of veteranenvereniging was toen nog geen sprake.

Mijn laatste reis met de Walrus was een trip van een maand of twee, naar de Middellandse Zee. Na terugkomst had ik nog maar zeven dagen te gaan. Daar had men kennelijk niet op gerekend. Er was in Den Helder geen militaire dokter en tandarts beschikbaar om me uit te rouleren en ik mocht pas met ontslag nadat ik had getekend dat ik de dienst niet aansprakelijk zou stellen voor achterstallige tandheelkundige zorg en gezondheidsproblemen. Ik was in de loop der jaren toch wel een beetje verknocht geraakt aan de Walrus, want toen ik haar op de vroege morgen bij mijn afzwaaien voor het laatst aan de kade zag liggen, heb ik haar en de bemanning als afscheidsgroet

in gedachten nog vele behouden reizen toegewenst. Na 6 jaar vrijwel niets anders te hebben gedragen dan een marineuniform moest ik echt even aan een burgerpakje wennen. Niet lang daarna voer ik als matroos/ motordrijver op de wilde tankvaart op de binnenwateren, van Bazel tot Antwerpen. Ik wilde tankerkapitein worden maar dat zag mijn meisje niet zitten. "Je bent dan bijna nog vaker van huis dan bij de onderzeedienst, dus dat moet je maar gauw uit je hoofd zetten": zei ze. Ik wilde haar voor geen goud kwijt en was dan ook dolgelukkig toen ik werd goedgekeurd voor de Rijkspolitieopleiding. Ik ben ervan overtuigd dat mijn marineachtergrond me daarbij erg geholpen heeft. Na een pittige opleiding begon ik mijn loopbaan in 1966 bij de Rijkspolitie te Water te Amsterdam. Die politiebaan voerde mij vervolgens via meerdere stand- en woonplaatsen, acht in totaal, door vrijwel geheel Nederland. Ook bij de politie voelde ik mij wed op mijn plaats en al snel behoorde de Onderzeedienst tot een min of meer vage herinnering.



Onderzeeboot Hr.Ms. Walrus (1953-1971) (ex USS Icefish). Boven water varend.

Mijn werk, mijn jonge gezin en nieuwe vrienden eisten alle aandacht op en het was goed zo. Op een bepaald moment, ik schat dat ik toen een jaar of 46 was, kreeg ik iemand aan de telefoon die mij toe riep: Há stoker, ik hoor het al, je leeft nog, je klinkt nog steeds hetzelfde, eindelijk heb ik je weer gevonden". Ik was helemaal overdonderd en had wel door de telefoonlijn willen klimmen om m'n oude stapmaatje aan het hart te drukken. Om kort te gaan. Hij had

tijdens een vakantie een andere oud g_edi ende ontmoet en ze waren daarna gezamenlijk op zoek gegaan naar andere maten van de reis naar Nieuw-Guinea. Vanaf die dag ontmoetten we elkaar met enige regelmaat en wisten met een beetje geluk en vernuft een bemanningslijst van deze reis te pakken te krijgen. Van privacywetaeving had toen nog nooit iemand gehoord en het lukte ons om iedereen op te sporen, m.u.v. van één man. Allen leefden nog. Er zijn overigens wel vele maanden overheen gegaan voor we iedereen hadden gevonden, want vrijwel allemaal waren we wel één— of zelfs meerdere keren verhuisd. Toen we van iedereen de adressen gevonden hadden, hebben we voor de bemanning en hun echtgenotes een herinneringsbijeenkomst:

Walrus 25 jaar na Nieuw-Guinea 1962, georganiseerd in de politiesociëteit, te Amsterdam. We hadden ook gezorgd voor een hotel en dit 'feest van weerzien' is een geweldig succes geworden. Je hebt altijd wel een paar maten met hun echtgenotes waar je het uitzonderlijk goed mee kunt vinden en deze hernieuwde kennismakingen hadden weer onderlinge nog diepere vriendschappen tot gevolg. Vele feestjes, zoals: trouwpartijen, geboortes en gezamenlijke vakanties tot in het verre buitenland, waren het vervolg. Mijn vrouw en ik hebben er altijd ontzettend van genoten.

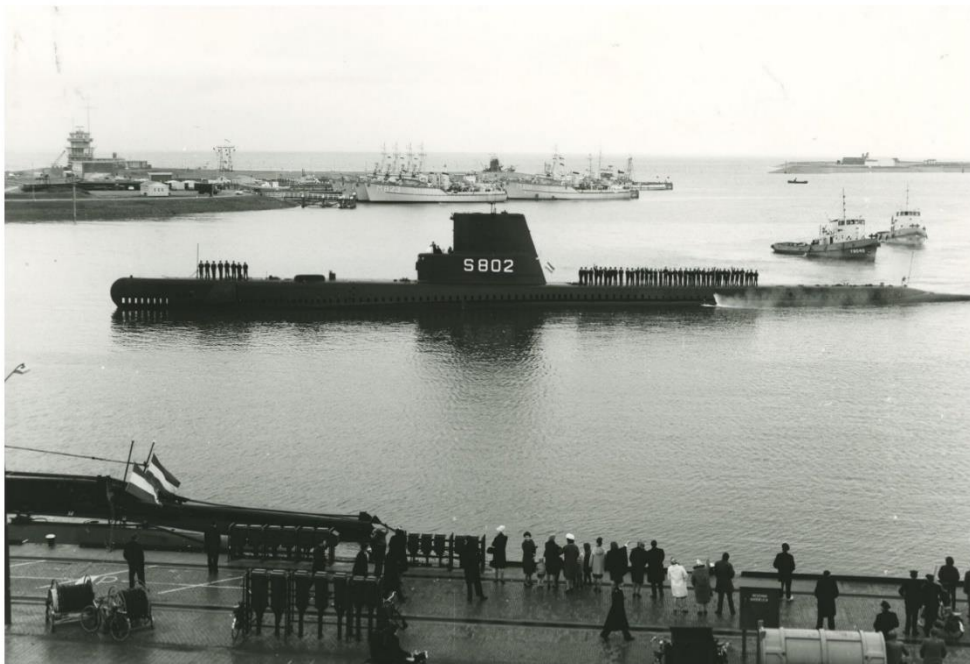
Zo ook van de latere 'Walrus-reünies' en de jaarlijkse 'Reünies van onderzeedienstpersoneel'. Deze laatste hebben mijn vrouw elke vijf jaar, en ik ieder jaar, altijd trouw bezocht. Jaren geleden op één van deze bijeenkomsten vroeg de voorzitter de aandacht voor een al oudere, in de zaal aanwezige onderzeebootman, die in de laatste wereldoorlog op één van onze boten had gediend en nu na al die jaren voor het eerst onze reünie bezocht. De vraag van deze man, waarvan ik zowel zijn naam als die van zijn boot ben vergeten was, of er nog mannen op de bijeenkomst waren die met hem gediend hadden en hij ze in dat geval heel graag weer zou willen ontmoeten. Ik hoopte uiteraard voor hem dat hij nog een paar maten zou treffen maar schonk hem verder geen aandacht. Even later was het 'tap open' en zoals te doen gebruikelijk renden we weer als de weerlicht naar de bar

om nog snel voor de middagmaaltijd een paar pilsjes te pakken. Zowel bij mij als bij de meeste van mijn maten hakten die pilsjes op de nuchtere maag er altijd stevig in en als we daarna gezamenlijk aan de blauwe hap zaten, was het altijd een vrolijke boel met allerlei opmerkingen die mij vaak een gevoel gaven alsof ik de Marine nooit verlaten had. Ook die keer waren we weer flink aan het dollen,



Groepsportret van de bemanning van de onderzeeboot Hr. Ms. Walrus (ex-USS Icefish, S 802) in augustus 1964 te Den Helder.

tot ik op een bepaald moment in de gaten had dat die oudgediende naast mij zat en ik vroeg hem of zijn zoektocht nog succes had opgeleverd. Hij schudde zijn hoofd en zei dat hij het eigenlijk ook niet verwacht had omdat de meesten inmiddels wel zouden zijn overleden. Hij was zelf immers al ver boven de 80. Hij zei voorts dat hij aan onze tafel zo zat te genieten van onze omgang met elkaar, onze zang, lach en opmerkingen en dat hij die sfeer zo miste. En voor ik er zelf erg in had zaten we in een diep gesprek verwickeld. Het was voor mij een ongekend en heel bijzonder moment. Ademloos luisterde ik naar zijn boeiende verhaal. Op een bepaald moment zaten we nog maar met z'n tweeën in de eetzaal. Daar kwam ik pas achter toen mijn maten mij onder luid gejoel van mijn stoel sleurden omdat zij mij in de kantine misten en na geruime tijd naar mij op zoek waren gegaan. Ik nam, veel te gehaast naar mijn zin, afscheid van deze bijzondere man en zat even later met mijn maten achter een pilsje weer allerlei verhalen op te halen die we elkaar weliswaar al honderd keer hadden verteld maar die toch telkens weer heel interessant leken te zijn en ze vroegen me: "Waar bleef je nou zo lang, je was zeker bang dat je een rondje moest geven?" en "Wat moest die ouwe ... van je?" Die laatste vraag stoorde mij en ik probeerde die te beantwoorden, maar merkte al snel dat er eigenlijk niemand echt in geïnteresseerd was.



Aankomst van onderzeeboot Hr.Ms. Walrus (1953-1971) (ex USS Icefish) in Den Helder na terugkeer uit Nederlands Nieuw-Guinea.

Later in de middag werd er omgeroepen dat de bijeenkomst ten einde liep en er een bus naar het station voor vertrek gereed stond. Ik schonk daar geen aandacht aan want zoals altijd bleven m'n maten en ik tot het bittere einde, gingen daarna op kroegentocht en naar de Chinees, om dan met een beetje geluk en het laatste restje verstand nog de laatste trein naar huis te halen. We zaten met z'n allen juist: 'Zeventien

voorover', o.i.d. te zingen toen ik een hand op mijn schouder voelde. Toen ik opkeek stond daar die oude veteraan weer. Ik bood hem een pilsje aan en liep met hem naar een rustigere plek. Dat pilsje sloeg hij af met de opmerking dat hij er op zijn leeftijd niet meer zo goed tegen kon, zeker nu hij zo moe was omdat hij die moreen al met de eerste trein vanuit Limburg naar Den Helder vertrokken was en hij nog een lange terugreis voor de boeg had.

Aanvankelijk was die dag voor hem niet zo verlopen als hij gehoopt had, niet alleen omdat dat hij helaas niemand van zijn boot had ontmoet, want daar had hij in zijn hart wel rekening mee gehouden, maar meer nog omdat hij in eerste instantie een gevoel van 'er niet meer bijhoren', niet van zich af had kunnen zetten. Hij zei: "Ik voelde mij aanvankelijk gewoon niet op mijn plaats en had er eigenlijk spijt van dat ik hier naartoe was gekomen. Maar dit gevoel viel wee vanaf het moment waarop ik bij jullie aan tafel kwam te zitten. Ik vond het geweldig om mee te maken hoe vriendschappelijk jullie met elkaar omgingen, jullie opmerkingen onder elkaar te horen, en ik heb genoten van de wijze waarop jullie mij in de kring opnamen. Ik kom voor ik weer naar huis ga speciaal nog even naar jou omdat ik je apart wilde bedanken voor het fijne gesprek dat wij samen hadden. Het heeft heel veel voor mij betekend. Je hebt daarmee mijn dag helemaal wed gemaakt en ik ga nu toch nog met een goed gevoel naar huis.



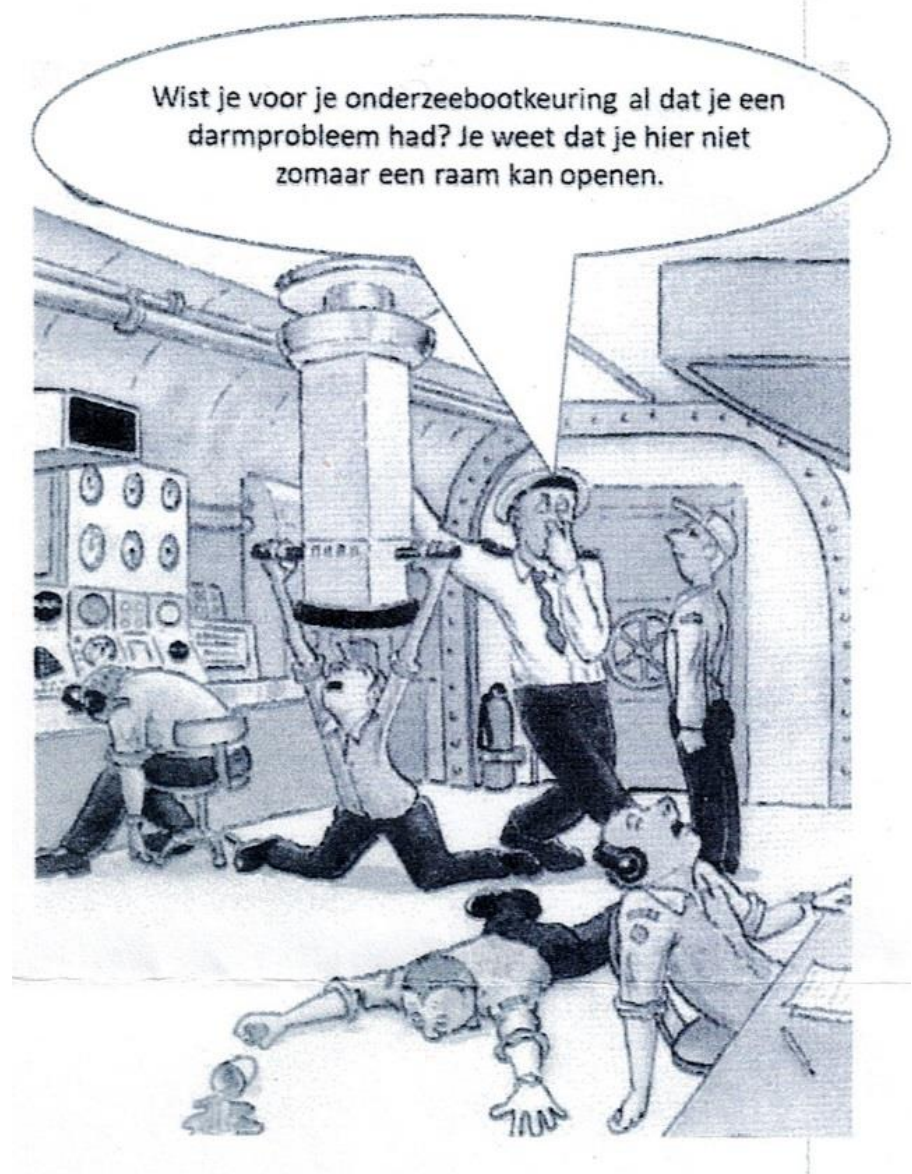
Het is mooi eeweest maar aan alles komt een eind, zeker nu ik hier niemand meer ken. Ik kom dus niet meer. Nogmaals heel hartelijk bedankt". Ik was ontroerd en bracht hem tot de bus waar hij mij nog een keer warm de hand drukte en we elkaar even hebben omhelsd. Toen ik terugkwam in de kantine riep iemand: "Wat moest die ouwe . . . nu weer van je?" Ik zei dat hij dat toch niet zou begrijpen omdat hij daar niet slim genoeg voor was. "Kom er weer gezellig bij zitten en neem een lekker pilsje van me", was het antwoord.

Onlangs trof ik in de 'Klaar voor onder water' de uitnodiging aan voor onze jaarlijkse reünie en ik vroeg mij af of ik er weer naartoe zou gaan. Maar toen dacht ik plotseling weer terug aan die bejaarde onderzeebootman en wist het antwoord eigenlijk al. Ik zou daar geen plezier meer hebben. Ik ben nu ook een eindje in de 80 en er inmiddels wel achter gekomen dat je niet eeuwig jong blijft. En op die grote pullen bier zit ik nu ook niet direct meer te wachten. Om nog maar te zwijgen over die propvolle treinen waarvan de toiletten altijd bezet zijn.

De meeste van mijn maten zijn in de loop der jaren afgehaakt, meestal om gezondheidsredenen en velen zijn reeds overleden. Voor die gezellige feestjes zijn begrafenissen en crematies in de plaats gekomen. Maar hun verbondenheid met de Onderzeedienst, zelfs nadat ze de Marine reeds jaren geleden hadden verlaten blijkt wel uit hun ontroerende overlijdensberichten. Vrijwel altijd staat op de rouwkaart (mede) een onderzeeboot afgebeeld.

Eén van mijn laatst overleden vrienden had zelfs een overlijdensbericht met daarop een schitterende kleurenfoto van de Walrus — S 802, op volle zee. Zijn as is heel eervol vanaf één van onze onderzeeboten op zee uitgestrooid. Een prachtig gebaar van onze marineleiding. Een andere onlangs overleden vriend droeg als hij mij bezocht altijd een petje van de Hr.Ms. Tijgerhaai, want dat was nu eenmaal een echte onderzeeboot zei hij altijd met een grijns. Dat petje liet nu op zijn kist in zijn graf. Wat hebben mijn vrouw en ik fijne herinneringen aan die trouwe jarenlange vriendschappen.

Sub humor cartoons



Ik hoop oprecht dat het u, zowel als actief dienende of als oud onderzeebootman, bijzonder goed mag gaan, dank eenieder voor zijn inzet voor onze reünistenvereniging en spreek de hoop uit dat de Nederlandse Onderzeedienst altijd mag blijven bestaan. Het is mooi geweest, aan alles komt een eind.

met toestemming ;

Auteur Hein de Jong en toegezonden door Dirk van Duijn.

We eindigen deze week met een stukje humor....

De vrouw had zwart haar, de bootsman ook, maar toch had hun baby rood haar.

De echtgenoot ging naar de dokter en vroeg:

“Dokter, hoe is dat nu mogelijk?”.

De dokter vroeg, “hoe lang zijn jullie getrouwd?”.

“Een jaar”.

“Hoe vaak hebben jullie samen seksueel contact gehad?”.

Verlegen antwoordde de man; “Een keer, voor de rest zat ik op zee”.

“Wel” zegt de dokter, “dat is de verklaring”.

“Hoezo bedoelt U?”.

“Roest”, antwoordde de dokter.

